



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

18/10/2016 - 8ª - Comissão Especial Destinada a Examinar o PLS 258, de 2016

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Bom dia a todos.

Havendo número regimental, declaro aberta a 8ª Reunião da Comissão Especial destinada a analisar o Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Conforme convocação, a presente reunião destina-se à realização de audiência pública interativa para analisar e colher sugestões da sociedade civil relativas aos temas de defesa do consumidor presentes no projeto do Código Brasileiro de Aeronáutica, nos termos do Requerimento nº 014/2016-CEAERO.

Esta audiência pública será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. Por isso as pessoas que tenham interesse em participar, com comentários ou perguntas, podem fazê-lo por meio do portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, e do Alô Senado, pelo número 0800-612211.

Para organizar os nossos trabalhos, informo que após a exposição de convidados a palavra será concedida aos Senadores, na ordem de sua inscrição.

Esclareço que a Proteste foi convidada a participar desta reunião, conforme previsto no Requerimento nº 14, de 2016; entretanto, a instituição informou que não poderia comparecer.

Estão presentes os seguintes convidados, os quais desde já convido para compor a Mesa: Sr. Ricardo Bisinotto Catanant, Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac); Srª Marié Miranda, Presidente da Comissão Nacional de Defesa do Consumidor da Ordem dos Advogados do Brasil - seja bem-vinda -; Sr. Vitor Hugo de Sousa Fernandes, representante do Sindicato Nacional dos Aeroportuários.

Estão presentes os seguintes convidados que comporão a Mesa em seguida: Sr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas; Sr. Augusto Fonseca da Costa, Presidente da Associação Brasileira de Vítimas de Aviação Geral e Experimental; Sr. Paulo Costa, Diretor da Associação Internacional de Transporte Aéreo.

Nós queremos informar que esta será a última de seis audiências públicas desta Comissão Especial que trata do Código Brasileiro de Aeronáutica. Foram audiências públicas importantes, com muitos conteúdos, e, naturalmente, o nosso eminente Relator, Senador José Maranhão, já colheu informações suficientes prestadas pelos convidados e pela Comissão de Especialistas, que apresentou um relatório também bastante significativo.

Dessa forma, o nosso Relator, com certeza, já se sente preparado para fazer um bom relatório, apresentá-lo a esta Comissão e, em seguida, à Comissão de Constituição e Justiça e aos Plenários do Senado e da Câmara. Queremos em um período mais curto possível apresentar ao País o novo Código Brasileiro de Aeronáutica, ou seja, um novo marco na aviação do Brasil.

Concedo, por até dez minutos, a palavra ao Sr. Ricardo Bisinotto Catanant, Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos da Agência Nacional de Aviação (Anac).

V. Sª dispõe de dez minutos.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Muito obrigado.

Bom dia a todos.

Exmo Sr. Senador Vicentinho Alves, a quem eu cumprimento nesta Casa, agradeço, desde já, por mais esta oportunidade deirmos aqui para debater um tema tão importante para a sociedade, como a revisão do Código Brasileiro de Aeronáutica. Cumprimento o Senador Vicentinho por seu empenho e por estar conduzindo este trabalho de extrema complexidade. A Anac tem participado e participou da Comissão de Especialistas que trabalhou nessa minuta que está sendo apreciada agora pelo Senado Federal e que, mais tarde, vai ser apreciada pela Câmara.

Então, trago também aqui meu testemunho por ter participado da Comissão de Especialistas, do enorme empenho que os técnicos da Casa e o Senador Vicentinho têm empregado na reforma do Código, que é algo desejado e necessário para a indústria e para os consumidores da aviação.

Desde já, friso que muitos dos pontos aqui trazidos e que são objeto da minuta tiveram a possibilidade de apreciação e de contribuições da Agência e da Secretaria de Aviação Civil. Nós apresentamos uma série de emendas. Muitas delas foram acatadas, e apresentamos outras agora, até o fim do mês - não é isso, Senador? -, que deverão ser objeto de apreciação e deverão constar do relatório.

Muito do que nós teríamos para trazer para esta discussão sobre o consumidor e essa proposta de revisão do Código já consta dos relatórios e das discussões que estão acostadas e que são objeto, portanto, da parte técnica do Senado. Eles já têm o posicionamento da Anac sobre a maioria dos pontos, mas eu gostaria de ser bastante sucinto e poder frisar algumas preocupações que nós tivemos mesmo durante a condução dos trabalhos da Comissão de reforma do Código. E, para conhecimento geral...

Eu vou focar um pouco mais na fase de debates aqui e, se puder, esclarecer algum ponto por parte da Agência.

Mas das preocupações que nós trouxemos, eu gostaria de frisar - fundamentalmente creio que há essa preocupação, e foi devidamente cuidada nesse relatório até então -, uma é no sentido de que haja a possibilidade de diálogo sobre a legislação primária, a legislação ordinária, sobre um código, com o sistema de regulação.

Isso é muito importante, dado que a criação da agência reguladora é posterior mesmo à edição do Código, em 1986. Que, com essa reforma, haja espaço, que a lei delinee competências, fundamentalmente, e quais as grandes preocupações do legislador com relação aos principais assuntos. E que a agência reguladora, com essa competência outorgada pelo Código, faça o trabalho de minudenciamento, de especificação dessa legislação.

E é fundamental, portanto, que essa legislação, em especial no que toca aos direitos dos consumidores e a assuntos de seu interesse, não seja excessivamente - e acho que o Código traz a proposta em bons termos nesse sentido -, essencialmente prescritiva, engessando algumas disposições que deveriam ser melhor discutidas e colocadas em nível de regulamento por parte da agência reguladora; que ela seja proporcional em nível de direitos garantidos e de ônus, eventualmente, o custo disso para o consumidor; que ela não provoque um engessamento dos serviços em geral para os consumidores; que ela permita a diferenciação de serviços que hoje, mais e mais, os consumidores buscam quando fazem uso do modal do transporte aéreo. Então, que ela permita diferentes modelos de negócio, serviços diferenciados para o consumidor, a diferentes preços, conforme interesse e possibilidade dos consumidores.

Então, uma grande preocupação que a Agência tem trazido em todos os fóruns, inclusive na discussão dos seus regulamentos, é como fomentar, como possibilitar que os modelos de negócio que acontecem já no restante do mundo, como é o caso marcante das empresas *low cost*, hoje as *ultra low cost*, em que é preciso avançar em termos de legislação primária e de regulamentos para que esses modelos aconteçam, porque eles são de interesse do consumidor. São empresas que crescem no mundo afora, e nós ainda não experimentamos esses mesmos modelos de negócio aqui no Brasil, ora por um engessamento indevido que a lei proporciona, ora por um engessamento indevido que a própria regulamentação da Agência proporciona, e o caso mais marcante é o das franquias de bagagem.

Outra preocupação que eu gostaria de externar é a necessidade de se endereçar incentivos para a diminuição do nível de judicialização, que hoje no setor é acentuado. Nós temos que pensar em que medidas trazer mecanismos de autocomposição, de autotutela, incentivos à mediação, sem que os conflitos de consumo tenham que necessariamente recair no Poder Judiciário, que está assoberbado com inúmeras demandas não só desse setor, mas de outros setores também. Então, é uma preocupação que eu acredito também que o relatório com a proposta traz, e a Agência está envidando seus esforços para endereçar esse problema do excesso de judicialização.

E por fim, Senador, eu realmente não quero me alongar muito, eu quero prestigiar a fala dos outros convidados que estão aqui pela primeira vez, inclusive, é fundamental que esta proposta, na nossa avaliação, prestigie o princípio da especialidade das leis. Muito se discute, por conta de uma série de disposições, que a lei da aviação civil e os tratados internacionais aos quais o Brasil está jungido e que deve observar trazem hoje a colocação do problema em termos de conflito. A legislação de aviação civil e os tratados internacionais conflitam por vezes com dispositivos do Código de Defesa do Consumidor.

Nós temos a visão de que deveríamos colocar essa questão em outros termos, não em termos de conflito, mas em função da especialidade das leis para setores regulados, inclusive, em que há uma agência reguladora responsável, com poderes legalmente atribuídos, para que ela legisle em alguns pontos, nesses pontos, claro, em que não haja ofensa ou que contrarie frontalmente dispositivos do Código de Defesa do Consumidor, que eles devam ser prestigiados e observados.

A questão é extremamente complexa, desperta inúmeros debates, está, inclusive, sujeita à apreciação, neste exato momento, do Supremo Tribunal Federal, por conta de uma ação de repercussão geral levantada por uma empresa aérea, justamente colocando em oposição a questão do Código de Defesa do Consumidor e o Tratado de Varsóvia.

Eu sou testemunha aqui de que a Comissão buscou fazer, talvez, uma releitura, mas observando sempre os tratados internacionais já celebrados pelo País. Então, é muito importante.

E trago aqui também a visão da Anac. Como membros, nós participamos das inúmeras reuniões. Há pouco menos de um mês, fomos à assembleia trienal que acontece, com todos os países do mundo que são signatários e participam da OACI (Organização da Aviação Civil Internacional), e há uma preocupação muito grande por parte da Anac no sentido de que o Brasil não deixe de cumprir os tratados internacionais. Pode haver graves prejuízos ao setor e à indústria do País e para os consumidores, sem dúvida, se essa questão não for pacificada.

Esperamos que o Supremo, dentro de pouco tempo, aprecie a questão, com toda a cautela que lhe é peculiar.

Ditas essas breves palavras, Senador, eu mesmo me coloco aqui à disposição para tentar esclarecer alguns pontos no que tange às competências da Agência, o que se espera com essa proposta, quando aprovada, como vai acontecer esse diálogo e, efetivamente, como vai acontecer a tutela e a proteção dos interesses dos consumidores.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Concedo a palavra à Dr^a Marié Miranda, Presidente da Comissão Nacional de Defesa do Consumidor da Ordem dos Advogados do Brasil.

A SR^a MARIÉ MIRANDA - Bom dia a todos.

Agradeço ao Senador Vicentinho Alves por este convite para participar. Aqui estou em nome da OAB, como Presidente da Comissão Nacional de Defesa do Consumidor. Sou conselheira da OAB, represento a OAB neste momento, e trouxemos algumas questões suscitadas inclusive em reunião anterior, junto à Anac.

Conforme convite, esta audiência pública se deve ao parecer com base em todas essas questões da resolução da Anac. Eu inclusive trouxe o parecer para entregar ao Senador Vicentinho Alves.

O SR. VICENTINHO ALVES (Bloco Moderador/PR - TO) - Desculpe, estou aqui na linha com o Presidente José Maranhão, Senador Relator, por isso que não estou ouvindo.

A SR^a MARIÉ MIRANDA - Tudo bem, fique à vontade, Senador.

Aqui está o nosso parecer, que eu trouxe para o senhor dar uma olhada.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - O parecer será anexado para o conhecimento do nosso eminente Relator, Senador José Maranhão, com quem estou aqui ao telefone.

A SR^a MARIÉ MIRANDA - É, e nós nos colocamos...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Peço até desculpa...

A SR^a MARIÉ MIRANDA - Não, tudo bem. Inclusive é bom, porque ele participa...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - É, está participando. Está justificando que vai chegar um pouco atrasado, devido à programação de voo.

A SR^a MARIÉ MIRANDA - Inclusive nós nos colocamos à disposição para qualquer dúvida junto a ele. Enfim, nós estamos aqui para discutir o Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Dr^a Marié.

A SR^a MARIÉ MIRANDA - Sim.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Apenas para justificar que o Relator ainda virá em tempo para a nossa reunião da Comissão.

A SR^a MARIÉ MIRANDA - Realmente, vocês estão de parabéns, porque o Código de Aviação é de 1986 e está precisando de uma modernização. Foi criado antes da nossa Constituição Federal, do Código de Defesa do Consumidor,

do novo Código de Processo Civil, antes mesmo da existência da Anac, não é? Então, realmente está precisando de uma modernização.

Antigamente, alguns anos atrás, até quando vigorou o outro Código, a demanda do usuário do serviço aéreo era muito pequena. Aumentou muito de uns dez anos para cá, depois de 2000. Mudou muito a situação da aviação aérea junto aos consumidores, aos usuários. Então, houve um despertar para a sociedade do uso do serviço aéreo.

Nós estamos aqui para discutir principalmente o artigo que é do antigo Código, com relação às franquias de bagagem, que são o motivo da nossa campanha, da campanha da Comissão Nacional de Defesa do Consumidor, que inclusive intitulamos "bagagem sem preço".

Marcelo, por favor.

A proposta da resolução da Anac, que é o que nos motiva estar aqui, altera significativamente as condições gerais do transporte aéreo e viola vários direitos e interesses do consumidor, que, no decorrer deste debate, nós vamos colocar. Ela é dividida em quatro capítulos e composta por sessenta e quatro artigos e alega que sua vigência é prevista, então, para 1º de outubro de 2018 (art. 64). Ela estabelece as condições gerais aplicáveis ao transporte aéreo regular de passageiros doméstico e internacional (art. 1º).

Verificamos, com base no Código de Defesa do Consumidor e no Código Civil, que altera sensivelmente os direitos adquiridos do consumidor, o que foi uma luta. Temos que lembrar que o nosso Código de Defesa do Consumidor é um dos melhores do mundo. Ele foi baseado em todas as leis de defesa do consumidor do mundo inteiro. Nós temos uma lei que é elogiada mundialmente. Então, é importante que, hoje, no decorrer desses 26 anos do Código de Defesa do Consumidor, ele seja respeitado.

Por favor.

O art. 63 da Resolução da Anac anula expressamente várias portarias. Inclusive várias portarias da própria Anac e várias regulamentações que são relacionadas no painel e que ferem... São resoluções com relação a serviço de atendimento de passageiros, atrasos, cancelamentos, todas essas questões que hoje são trazidas à discussão repaginadas, no sentido de defender os direitos do consumidor, quando anula essas próprias resoluções. Pelo menos foi o que nós verificamos como advogados consumeristas.

Por favor.

E apesar da autonomia concedida às agências através do art. 4º da Lei nº 11.182/2015, quando foi criada, a Anac tem que se subordinar hierarquicamente tanto ao Código de Defesa do Consumidor quanto ao Código Civil, que é o que nós não verificamos através do que está estabelecido na resolução. Eles não estão obedecendo à ordem que, hierarquicamente, eles têm que obedecer, que é o Código de Defesa do Consumidor e o Código Civil.

Desse modo, o transporte aéreo de passageiros, enquanto atividade fornecida no mercado de consumo mediante remuneração (CDC, art. 3º, §2º), submete-se integralmente ao regime jurídico consumerista instituído na própria Constituição Federal e consolidado pelo Código de Defesa do Consumidor. Entretanto, a proposta da Anac, direta ou indiretamente, viola direitos dos consumidores sendo contrária aos interesses, e observamos que vai de encontro, inclusive, ao próprio Projeto nº 258, no seu art. 29, inciso IV, no que diz respeito aos direitos dos usuários.

Vamos agora falar especificamente da resolução da Anac - das resoluções, ou pelo menos das principais, porque entre essas resoluções houve algumas coisas também em relação às quais não temos críticas e acreditamos que vão trazer benefícios aos consumidores. Mas essas em relação às quais nós fizemos uma observação maior realmente ferem o Código de Defesa do Consumidor e outras leis correlatas.

A restrição da assistência material apenas aos passageiros que se encontrem em Território nacional. Isso é uma afronta ao Código Civil e ao Código do Consumidor. É inaceitável esse retrocesso na proteção do consumidor, ferindo o princípio da boa-fé objetiva, previsto no art. 4º, inciso III, do Código de Defesa do Consumidor. Como também viola expressamente o art. 741 do Código Civil, aplicável ao caso por força do diálogo de fontes previsto no art. 7º do Código de Defesa do Consumidor.

Também a resolução, em seus §§3º e 4º, alega que, com relação a isso, fere a questão dos contratos, mesmo aqueles feitos no Brasil. Eles têm que respeitar isso. O fato de o contrato ser feito no Brasil não significa que essas restrições não são além do Brasil. Eles têm que cumprir e respeitar o art. 741 do Código Civil.

Então, nós sugerimos que, no fundamento do princípio do consumerista da boa-fé, somos pela supressão do §2º do art. 1º da resolução, com base no Código de Defesa do Consumidor (art. 4º, III), porque fere frontalmente o consumidor. Então, somos pela supressão desse artigo na resolução.

Outro ponto da resolução é da ilegalidade de diferenciação de preços conforme o canal de vendas utilizado pelo consumidor. O que verificamos? Que o art. 5º, §1º da resolução autoriza operadores de transporte aéreo...

(Soa a campanha.)

A SRª MARIE MIRANDA - Decorreu o meu prazo?

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Pode ficar à vontade.

A SRª MARIE MIRANDA - É porque, realmente, o assunto é extenso. São exatamente os pontos que nós combatemos no nosso parecer.

Então, como eu estava dizendo, eles querem fazer essa diferenciação de preço mediante o canal de compra. Entretanto, essa prática viola frontalmente o art. 36, §3º, inciso X, da Lei nº 12.529, de 2011, que caracteriza como infração à ordem econômica "discriminar adquirentes ou fornecedores de bens ou serviços por meio da fixação diferenciada de preços, ou de condições operacionais de venda ou prestação de serviços". E afronta também o disposto no art. 39, inciso X, do Código de Defesa do Consumidor.

Admitir diferenciação de preços ou serviços, para qualquer serviço, quando são absolutamente idênticos, viola o direito básico do consumidor à igualdade nas contratações, previsto na parte final do inciso II, art. 6º do Código de Defesa do Consumidor.

Diante disso, nós opinamos, sugerimos a supressão do §1º do art. 5º da minuta da resolução, por violar a Lei nº 12.529, de 2011, art. 36, §3º, inciso X, e, do Código de Defesa do Consumidor, art. 6º, enfim...

Com base nessa fundamentação, pedimos a supressão desse artigo da resolução.

Por fim, ainda há a questão da ilegalidade da diminuição do prazo decadencial para exercício do arrependimento nas aquisições fora de estabelecimento, que o art. 12 da resolução da Anac estabelece. Também está incluso no art. 277, §3º, do Projeto de Lei nº 258, ora analisado.

Então, o que sentimos é que o Projeto de Lei nº 258 abraçou alguns desses aspectos da resolução da Anac sem verificar as questões do Direito do Consumidor, que estabelecem que o usuário poderá desistir da compra da passagem, sem qualquer ônus, desde que o faça no prazo de 24 horas. No entanto, o Código de Defesa do Consumidor estabelece que devem ser, no mínimo, 7 dias. Então, está indo de encontro ao próprio Código de Defesa do Consumidor, aos prazos decadenciais, aos prazos legais já previstos no Código de Defesa do Consumidor, e também no Código Civil. Então, para evitar uma insegurança jurídica advinda da dubiedade dessas interpretações, sugerimos que seja dada nova redação ao art. 12 da minuta da resolução, como também ao art. 277, §3º, e ao art. 278 e todos os seus incisos, do Projeto de Lei nº 258, explicitando que ele não incide nas hipóteses previstas no art. 49 do Código de Defesa do Consumidor.

A outra situação imposta na resolução é quanto à ilegalidade do término/diminuição da franquia de bagagem despachada sem previsão normativa de diminuição do valor da passagem. Essa foi a bandeira da campanha da OAB, do Conselho Federal da OAB, que intitulamos Bagagem sem Preço.

O art. 14 da resolução da Anac dispõe que "o transporte de bagagem despachada configura serviço acessório oferecido opcionalmente pelo transportador aéreo", mesmo em voos internacionais, sem impor-lhe a redução do valor da passagem ou qualquer outra contrapartida. Ele simplesmente impõe essa condição sem dar nenhuma outra contrapartida ao consumidor de diminuição dos valores de passagem.

Nas disposições transitórias, estabelece que o regime de franquia mínima de bagagem despachada será extinto no dia 1º de outubro. O transportador vai onerar o consumidor por despacho de bagagem e limitar a franquia mínimo a um único valor de 10kg de peso bruto levado na cabine na aeronave.

Gostaria de fazer algumas observações com relação a isso. Primeiro, nós já passamos por uma experiência quando houve a mudança do serviço a bordo. Hoje verificamos - a Gol é um exemplo - que houve mudança de serviço a bordo. Tirou-se qualquer serviço. Até um café, hoje, num voo da Gol é pago, e muito caro. E é um serviço ruim. O serviço que a Gol oferece, pago, é ruim. E qual foi a redução no valor de passagem? Absolutamente nenhuma. Há momentos em que você vai fazer uma pesquisa para a compra de passagem e vê que a Gol é a mais cara, superando todas as outras que têm serviço a bordo. Então, qual foi a garantia de valor menor? Absolutamente nenhuma. A mesma situação vai ocorrer em relação à bagagem.

Outra coisa, essa situação de levar um volume maior em cabine é um risco, inclusive para o próprio usuário.

Outro dia, eu estava em um voo e houve uma turbulência. Todos os porta-malas se abriram. Foi mala para todo lugar. Caiu uma mala grande em cima de um senhor que estava na minha frente e ele passou mal.

Então, aumenta-se o volume de bagagem interna, e isso é um prejuízo para o consumidor. Eu viajo constantemente, em função de trabalho, e vejo como é inconveniente as pessoas carregarem aquelas malas grandes, várias malas, para dentro do avião e para saírem. Além de causar um dano, como eu presenciei, também é um inconveniente.

Então, eu acho que não há por que aumentar o volume. No caso do preço de bagagem, se você pagar pela bagagem, você vai diminuir o seu volume de bagagem para a viagem, porque, com certeza, isso vai ter um custo muito grande. Então, vai diminuir o espaço nos porões dos aviões, e as transportadoras vão poder levar bagagens e volumes extra do consumidor, do usuário daquele voo, o que vai trazer um benefício para as empresas, que terão uma arrecadação maior no transporte de volumes extra dos usuários.

Então, são coisas que temos que observar e que só trazem benefícios para as empresas. Para o consumidor, nenhum. Nenhum, absolutamente nenhum.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Dr^a Marié, as informações a serem apresentadas serão recolhidas para o Relator. Nós temos, às 11 horas, sessão do Congresso Nacional - Câmara e Senado - e temos que ouvir ainda vários convidados. Eu gostaria que a senhora concluísse mais em função da...

A SR^a MARIÉ MIRANDA - Porque, realmente, essa seria a mais importante, com relação à bagagem...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Muito embora a exposição da senhora seja perfeita. É só por uma questão do tempo.

A SR^a MARIÉ MIRANDA - Eu só gostaria de salientar que a luta em defesa do consumidor vem há muitos anos. O Código tem 26 anos. Então, é um direito adquirido.

Eu acho que a resolução da Anac, como o projeto de lei também abraçou a maioria das situações apresentadas pela Anac, o Senado tem que observar, acima de tudo, o consumidor. Nós não podemos adotar no Brasil a situação que é adotada nos Estados Unidos e na Europa. As circunstâncias de vida são outras, os usuários são outros, a vivência é outra, tanto que se deu a demanda maior de dez anos para cá.

Eu acho que não é o momento de mudanças tão trágicas. Eu acho que é uma violação de direitos, do direito do consumidor, do Código Civil e da própria Constituição Federal. Então, eu gostaria muito que se observassem todos esses direitos para que eles não sejam violados, para que não sejam feridos. Porque a Anac, hoje - perdoem-me meus colegas -, não trabalha muito em defesa do consumidor. A defesa da Anac hoje é mais em função das empresas do que do consumidor, porque, infelizmente, os serviços aéreos no Brasil estão passando por muitas dificuldades e lesando muito o consumidor.

Essas são as minhas palavras.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Muito bem. Concedo a palavra ao Dr. Vitor Hugo de Sousa, representante do Sindicato Nacional dos Aeroportuários.

O SR. VITOR HUGO DE SOUSA FERNANDES - Bom dia a todos. Gostaria de cumprimentar a Mesa e agradecer ao Senador Vicentinho pelo convite, em nome do Sindicato Nacional dos Aeroportuários. É um prazer estar aqui nesta Comissão, nesta audiência pública.

Uma defesa espetacular a da doutora, assim como as considerações do colega da Anac.

Eu gostaria só de fazer algumas breves colocações, não vou me alongar, sobre o que a doutora falou, já voltando também à questão da fiscalização da nossa agência reguladora.

Pelo que eu escutei aqui, a preocupação da doutora tem total fundamentação.

O que eu vejo de preocupante, doutora, além da questão do serviço, da pecúnia paga a partir dessa nova resolução, é a qualidade do serviço.

Se observarmos, hoje, ao desembarcarmos em Brasília, vindos de Goiânia, demoramos mais para pegar a bagagem do que no trajeto de Goiânia a Brasília. Então, eu acho que temos que nos preocupar com o serviço prestado.

Quando a senhora falou em relação ao volume que vai dentro da aeronave, será que as companhias já estão preparadas para receber bagagem de 10kg naquele bagageiro minúsculo que existe dentro das aeronaves? Será que elas já estão preparadas? Porque, apesar de essa bagagem ser paga a partir de 2018, eu creio que o passageiro não vai ter a opção de levar menos bagagem. Dependendo do trajeto que ele fizer e do período que ele for permanecer, ele vai ter que se submeter a pagar por esse volume.

Além dos porões lotados e do espaço mínimo que já temos dentro das aeronaves. Não é só o espaço de bagagem, mas também o espaço do passageiro. Hoje, você paga até para ter um pouquinho a mais, o mínimo de conforto ali, 10cm. Isso já lesou bastante o consumidor.

Eu creio que o Código precisa, sim, de uma transformação. Precisa garantir ao passageiro o que já tem garantido dentro do Código do Consumidor. O que nós precisamos é igualar o serviço com a demanda. Precisamos equalizar o que eu estou pagando e o que eu estou recebendo, porque, pelo que entendi, nós só vamos pagar a mais. O consumidor só vai pagar. E o que ele está recebendo de volta?

Hoje, há uma demanda jurídica gigantesca, como foi colocado, e nós sabemos disso. Os passageiros buscam conforto dentro dos aeroportos, e não têm. Entram na aeronave e fazem o seu trajeto totalmente desprovidos de conforto. Então, eu acho que essa resolução é necessária, mas ela tem que dar a troca ao passageiro, e não somente o consumidor ser lesado, pecuniariamente falando. Eu estou pagando mais e recebendo absolutamente nada por isso.

Então, eu acho que essa é uma das preocupações de todos os consumidores, de todos os usuários do nosso transporte aéreo. Essas são as minhas considerações, Presidente.

Eu passo a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Muito obrigado.

Agora vamos desfazer esta Mesa e vamos convidar o Dr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira de Empresas Aéreas; e o Sr. Paulo Costa, Diretor da Associação Internacional de Transporte Aéreo.

Registramos, com muita satisfação, a presença do colega, brilhante Senador do Pará, Paulo Rocha, que é autor do requerimento desta audiência pública.

Estamos aproveitando o tempo, Senador Paulo Rocha, em razão da sessão do Congresso, às 11 horas. Só falta praticamente meia hora.

Vamos ouvi-los e depois, caso V. Ex^a deseje, podemos voltar a ouvir a Dr^a Marié, que é representante da OAB.

Vamos concluir os convidados e podemos seguir até as 11 horas.

Portanto, concedo a palavra ao Dr. Paulo Costa, Diretor da Associação Internacional de Transporte Aéreo.

O SR. PAULO COSTA - Bom dia a todos.

Cumprimento o Senador Vicentinho, as demais autoridades, o Senador Paulo.

Eu vou fazer uma apresentação bastante rápida, para aproveitar as eventuais perguntas que serão lançadas, até a pedido do Senador.

Eu vou fazer uma breve apresentação do que é a IATA, a associação internacional das empresas aéreas. É uma organização global. Representa hoje 266 empresas aéreas de passageiro e carga, que transportam 84% do tráfego aéreo global.

O trabalho da IATA vem sendo desenvolvido há mais de 70 anos. Para aquilo que era uma aviação incipiente, há cerca de 70 anos, hoje, todos os dias, no mundo, as empresas aéreas transportam cerca de 10 milhões de passageiros em 104 mil voos. Isso traz um benefício muito grande para o mundo e para os países.

No mundo, se fosse colocada como um país, ela corresponderia à 19ª economia mundial. A importância da aviação é muito grande. Seria equivalente a 3,5% do PIB mundial.

Ali, o número de 3 bilhões de passageiros em 2014. Hoje, em finais de 2016, vamos transportar cerca de R\$3,8 bilhões. A IATA divulgou hoje mais um prognóstico dando conta de que mais do que duplicará o número de passageiros nos próximos 20 anos.

Então, o que estamos fazendo aqui, nesta Comissão, e o que o CBA está tentando trazer, é buscando uma forma de o Brasil não ficar para trás nesse cenário de crescimento mundial.

Aqui no Brasil, estimamos em 1% do PIB e 1 milhão de empregos.

Quanto àquele dado de terceiro maior tráfego aéreo doméstico do mundo, possivelmente seremos ultrapassados pelos demais países, principalmente por países que têm dado liberdade para as empresas aéreas desenvolverem seus sistemas comerciais da melhor forma possível.

Uma série de restrições nada mais faz do que colocar freios e colocar uma aviação para poucos. Não é isso que queremos. Quanto à integração, o número de pessoas que foram acrescentadas ao modal nos últimos 10, 12 anos - e os dados da Anac comprovam isso - passou de 30 milhões, que era um dado que a indústria pensava ser o teto limite, para mais de 100 milhões. Então, o que estamos falando aqui hoje é como ter formas de fazer essa nossa aviação agregar, além dos 100

milhões, outros 100 milhões nos próximos 10 a 20 anos. Isso não será feito com as regras, olhando para o retrovisor da década de 80. Quando o CBA foi feito, em 1986, as pessoas tinham a experiência dos anos 60 e dos anos 70. A aviação se modernizou.

Esse é só mais um dado, um prognóstico. Aqui, só falamos desses números importantes para daqui a 16 anos.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Só um minutinho.

Eu convido o Vice-Presidente, Senador Pedro Chaves, para assumir a Presidência.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Com prazer, assumo a Presidência.

Vamos dar, então, continuidade ao depoimento do Sr. Paulo Costa, Diretor da Associação Internacional de Transporte Aéreo.

Por favor.

O SR. PAULO COSTA - Obrigado, Senador.

Então, esse prognóstico, para daqui a 16 anos, só consegue se confirmar com regras de liberdade para as empresas, porque, quanto ao que custa para elas, ao que repercute no seu bolso, se elas adotam um sistema que não gera mais passageiros, quem perde dinheiro são as próprias empresas aéreas.

Aqui, fizemos um comparativo para os próximos 20 anos, do que seriam os cenários possíveis, havendo uma regulação mais restritiva, muito mais protecionista, com um cenário de regulação um pouco mais benéfica e com a possibilidade de as empresas se desenvolverem, lutarem entre si para cada um dos passageiros. Esse é o nome da questão. Para nós custa dinheiro. E nós temos números para provar isso.

Os números que diariamente nós geramos nós sabemos nas centrais de reservas, que mostram quais são as ofertas que deram certo e quais as ofertas que o consumidor não aceitou. Só conseguimos ter essa diferenciação ao longo do tempo com a liberdade tarifária e, principalmente, seguindo as regras com que o Brasil se comprometeu e se compromissou nos organismos internacionais a repercutir. Isso entrou na legislação brasileira. Quando se fala aqui de Convenção de Montreal, Convenção de Varsóvia, isso virou uma lei, não podemos nos esquecer disso, uma lei brasileira.

Eu trouxe três casos aqui, só para comentar: um em que houve uma mudança na legislação para ser um pouco mais benéfica; um que está em vias de, que é o da China, que começa a vigorar em 1º de janeiro; e um, da África do Sul, que está em desenvolvimento, já está próximo inclusive.

Na Austrália, há um Código de Defesa do Consumidor que prevê que deve ser combatida qualquer conduta que seja enganosa, propaganda, contratos abusivos, e prevê o direito de reparação do passageiro na falha de serviço.

Desde 2009, eles começaram a aplicar a Convenção de Montreal, que traz algumas restrições em relação a pagamento de indenização de bagagem, como, por exemplo, pedir indenização de voos por alguma falha de serviço. Eles têm um código de conduta do consumidor e um serviço de arbitragem, que não é obrigatória, mas que, para você entrar na Justiça, você é obrigado a passar por ela. Ela tem um prazo de 20 dias para se tentar resolver amigavelmente. Se o passageiro, ainda assim, sentir que não teve o seu direito assegurado, ele pode ir à Justiça, mas só isso já faz com que nós tenhamos resultados bastante significativos...

(Soa a campanha.)

O SR. PAULO COSTA - ... como redução de tarifa doméstica, cancelamento e taxas de voo.

Vou passar rapidamente o caso da China, que é mais emblemático. Agora, em 1º de janeiro de 2017, eles começam a aplicar um código específico apenas para as empresas internacionais. Eles asseguram que as regras que devem ser seguidas são aquelas estabelecidas entre o passageiro e a oferta feita ao passageiro. É entre a empresa aérea e a oferta que ela estabeleceu. Isso está dentro das condições gerais de transporte, livremente pactuadas. Eu acho que isso é o mais importante que temos que ter.

A empresa aérea faz a oferta e o que os órgãos de defesa do consumidor têm de fazer é assegurar que essas ofertas sejam mantidas da forma como foram colocadas à disposição do consumidor. O consumidor deve ter ampla informação sobre aquilo que ele está comprando; ele não deve pegar uma bagagem - só para colocar como exemplo a bagagem, ele, tendo direito a uma bagagem de 20kg, aparecer no aeroporto com duas bagagens de 15kg. Não dá certo.

Eu vou passar um pouco mais rápido por causa do tempo.

Pode passar a última.

Só esse quadro aí. É um quadro que faz uma comparação entre Austrália, China e África do Sul em relação ao Brasil de problemas-chaves. Direito de arrendimento nesses países não existe, não é previsto; aqui a gente tem o art. 49 do CDC. A proposta que a Anac está colocando é de um meio-termo, de 24 horas, desde que sete dias antes da compra, em razão da especificidade do setor. Franquia de bagagem não existe. Tratar de franquias de bagagem hoje - e a gente nem colocou muito sobre isso - é uma coisa totalmente anacrônica. Poucos países no mundo asseguram em lei direito a bagagem. Estamos falando de Venezuela, Bolívia e alguns países da Ásia. Mas os grandes mercados, e é isso que a gente quer buscar, não buscam isso. Isso já está pacificado, faz parte do produto que a empresa vai vender no pacote de serviços que ela vai prestar ao consumidor. Se A não oferece o que eu quero, eu vou a B. Essa liberdade tarifária é boa, eu vou repisar aqui. Não tenho mandado da Anac, mas já é amplamente divulgado que desde a liberação das tarifas houve uma redução gigantesca no preço das passagens. Compensação por atraso: os países seguem a convenção de Montreal de 1999, da qual o Brasil tem lei própria para isso, mas não cumpre. Esse é o nosso problema, no País: a gente não cumpre. E algumas outras questões.

Então, do que a gente gostaria de deixar claro aqui, o importante é que as empresas tenham flexibilidade nas suas regras, de colocar as suas regras; e o alinhamento com as melhores práticas internacionais. Isso que já fez sair de 30 milhões para 100 milhões de passageiros em dez anos, e é isso que vai fazer com que saíamos de 100 milhões para 200 ou 250 milhões de usuários do modal aéreo. São essas as regras, e as sementes estão sendo plantadas agora, é com este CBA de agora. Não adianta querer, daqui a 20 anos, dizer: "Olha, não alcançamos porque não fizemos, agora, as modificações que eram necessárias."

Eu queria falar de mais um assunto. É só uma questão que não tem muito a ver com o CBA, mas a gente está falando só de direitos dos passageiros; a gente pode falar um pouco de deveres dos passageiros. Isso é uma pesquisa que a Iata fez desde 2007. Começou em 2007, com 150 empresas aéreas do mundo, e vocês veem o número de casos de passageiros indisciplinados. Isso causa problemas de segurança e problemas de custo para todas as pessoas. Esse é um tema que a gente tem de debater mais no País.

Nós precisamos assegurar que haja regras que estabeleçam isso. Não é possível que quase 20% dos casos de passageiros indisciplinados possam ter a necessidade de uma intervenção policial, de segurança. Esse é um problema mundial e que está ocorrendo no Brasil. Ocorre todos os dias. É só abrir os jornais e vocês vão ver que esse é um grave problema.

Agradeço a vocês e estou à disposição para qualquer informação.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Eu quero agradecer o Sr. Paulo Costa, Diretor Internacional de Transporte Aéreo.

Eu gostaria de convidar para vir à Mesa o Sr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), para fazer uso da palavra.

Seja bem-vindo.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Bom dia a todos. É um prazer estar aqui com vocês. Eu queria cumprimentar o Senador Pedro Chaves; cumprimentar o Senador Paulo Rocha. Acompanho a sua trajetória há alguns anos e tenho profunda admiração pelo senhor.

Eu queria fazer só um registro antes de iniciar.

Pode colocar a apresentação na tela.

Eu queria fazer só um registro. A Abear tem cinco anos de existência e, se não me engano, esta é a 23ª Audiência Pública a que nós somos convidados. E é a primeira vez, Senador, em 23 Audiências, em cinco anos, em que nós entramos em uma espécie de segunda Mesa. Eu fui convidado para esta Reunião, se não me engano, na última sexta-feira, porque esse requerimento foi aprovado em cima da hora e, na sexta-feira, me foi feito o convite. E eu prontamente me dispus a atender o convite. É claro, porque nós sempre, sempre, desde que a Abear foi fundada, sempre atendemos todos os convites desta Casa e da Câmara dos Deputados, pelo respeito que temos ao Congresso e aos demais presentes nesta Mesa.

E ontem era aproximadamente cinco e dez, cinco e quinze, e nós recebemos um comunicado da Casa que, por conta da alteração da agenda do Congresso, houve uma antecipação de horário. Eram 17h30. Quero dizer que, além de ser Presidente da Abear, eu sou professor na Universidade de São Paulo e, ontem, dei aula até onze da noite. E eu não tinha como estar aqui antes.

Então, eu queria apenas, em respeito ao senhor, a esta Casa, à Mesa e aos demais debatedores, explicar por que eu não estive presente na primeira Mesa. E eu adoraria estar aqui, porque fui recebendo, por meio de uma série de colegas presentes, alguns termos que foram colocados na primeira Mesa. E eu teria um prazer enorme em poder estabelecer um debate com

entidades da história, da representação e da importância, perante a sociedade, como a Ordem dos Advogados do Brasil e de outras que passaram por aqui. Mas nós vamos ter outra chance. Eu vou ter alguns outros momentos para fazer este debate. De qualquer forma, eu creio que o processo de debate está instalado. As regras da Casa e do Senado permitem que se siga dessa forma. Eu gostaria, então, de fazer um posicionamento bastante rápido, Senador. Vou procurar me manter dentro do tempo. Mas é importante colocar alguns pingos nos is, porque algumas questões precisam ser entendidas por inteiro. Rapidamente, quem somos, para quem eventualmente não conheça a Abear, nós representamos a totalidade da aviação comercial brasileira e trabalhamos com três padrões. É importante entender isso.

Primeiro padrão: para que todo ambiente regulatório, todo ambiente de trabalho, todo ambiente cotidiano no qual funciona a aviação brasileira seja equivalente, igual ao ambiente que se pratica no resto do mundo. Por quê? Porque isso é benéfico para os consumidores, é benéfico para a sociedade. Eu já vou me deter e explicar o porquê.

Segundo, para que o aparato de Estado seja eficiente. Nós hoje transportamos, mensalmente, quase nove milhões de passageiros e temos, num aeroporto comum, cotidiano, meia hora para encostar, trocar todo mundo, entrar, embarcar e subir de novo. Então, nós precisamos que a Infraero funcione, a Anvisa funcione, a Polícia Federal funcione. Todas as estruturas que contribuem para que a cadeia produtiva seja eficaz precisam funcionar, e boa parte delas são do aparato de Estado.

Terceiro, nós fazemos a defesa do programa de liberdade tarifária. E aí eu queria começar o debate real aqui. Até 2002, neste País, o preço de um bilhete aéreo era definido pelo aparato de Estado, pelo antigo DAC. Isso vem desde os anos 1940, 1950, quando a regulação se colocou dessa forma. Em 2002, o Brasil faz uma opção por passar a integrar de maneira mais eficaz o ambiente internacional e adota uma prática que já vinha sendo adotada, desde os anos 1970, no mercado norte-americano, depois, nos anos 1980, na Europa, nos anos 1990, na Ásia, de passar a ter os seus preços de tarifa de um bilhete aéreo definidos pelo cotidiano do mercado, pela oferta, pela procura, etc.

Eu me lembro, é interessante, que naquele momento - e esta Casa, esta Comissão com certeza pode consultar - de que os veículos de mídia diziam o seguinte: "Os preços vão explodir. Isto aqui não é os Estados Unidos. Isto aqui não é a Europa". E a indústria dizia: "Olha, em todos os lugares do mundo onde a liberdade tarifária foi implantada os preços caíram. E nós temos certeza de que isso vai acontecer no Brasil". E o que aconteceu?

Pode mudar, por favor.

Em uma década, nós passamos de 30 milhões de passageiros para cem milhões por ano. De que forma? E aqui está a questão mais interessante. Há mais ou menos 13 anos, Senador Paulo Rocha, o preço médio do bilhete aéreo estava em torno de R\$700. O preço hoje é metade dele. A tarifa média está em torno de R\$330. Por que isso aconteceu? Porque antigamente, não importa se era segunda, quinta ou sábado, o preço do bilhete São Paulo-Brasília, voo que eu fiz agora de manhã, por exemplo, era o mesmo, de manhã, de noite, de tarde, no fim de semana, não importava a demanda ou o horário. Isso criava um preço médio muito alto para uma aviação que atendia 20 milhões de passageiros por ano, Sr. Presidente Senador Pedro Chaves. Naquele tempo, portanto, uma pequena elite, um pequeno extrato da sociedade tinha acesso ao modal aéreo. O que aconteceu com a liberdade tarifária? Ela encontra, é claro - e é importante sempre ressaltar -, um ambiente econômico bastante importante, de inclusão política, de inclusão econômica. Nós vivemos aqui um processo, até o ano de 2012, bastante interessante do ponto de vista do acesso de um conjunto de brasileiros à possibilidade de consumo. Agora, esse processo se encerra, chega ao final entre 2012 e 2013, e a tarifa média segue caindo, e o número de passageiros vem vindo bem até 2014. De 2015 pra frente, uma crise danada, é outra história.

Portanto, estamos falando hoje de uma aviação que transporta 100 milhões de passageiros, num processo de crise danada, num processo de prejuízo bastante importante. Mas é completamente diferente da aviação de quinze anos atrás. Há quinze anos, a tarifa média era de R\$700. Portanto, a bagagem entrava para dentro dessa conta e ninguém sentia; a tarifa de conexão entrava para dentro dessa conta e ninguém sentia; o ICMS sobre o querosene de aviação entrava para dentro dessa conta e ninguém sentia. Há um conjunto de custos enorme que impactam o cotidiano da aviação brasileira que, até dez anos atrás, na realidade, ninguém ligava muito porque a tarifa média era enorme, atendendo a um pequeno extrato de elite.

E aí quero me deter nas questões centrais deste debate. Todos sabem, mas não custa nada repetir aqui, que o principal custo da aviação brasileira é o querosene de aviação. No Brasil, Senador Pedro Chaves, é em torno de 38% da passagem aérea que o senhor paga, enquanto ao redor do mundo é 28%. Esses dez pontos a mais estão majoritariamente no ICMS. O Brasil é o único país do mundo onde se cobra tributo regional sobre querosene de aviação. Muitas vezes as pessoas se perguntam porque é mais barato, às vezes, de Guarulhos para Buenos Aires do que de Guarulhos para Aracaju? Por que a distância é a mesma. Porque quando você abastece o avião de Guarulhos para Aracaju, ele paga 25% de imposto sobre o querosene. De Guarulhos para Buenos Aires ele não paga nada, como não paga para Miami, como não paga para Portugal,

como não paga para lugar nenhum do mundo, porque o Brasil é signatário dos acordos comerciais internacionais. O que não se cobra para vir de um voo para cá, não se cobra para ir para lá.

A segunda questão, portanto, ligada à tributação, responde-se dessa forma. Mas eu queria me fixar na terceira e na quarta questão, que são os temas deste debate. Ora, a Anac, o Brasil, a SAC, a sociedade brasileira, depois de 13 anos de experiência com uma aviação próxima ou mais próxima aos parâmetros internacionais do que no meio século anterior, avalia o quê? Os preços caíram pela metade, o número de passageiros triplicou.

(Soa a campanha.)

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Mas, seguimos trabalhando, as pessoas querem e demandam, e é legítimo que o façam, que a gente atenda a mais lugares e a preços ainda mais acessíveis. É correta essa demanda? Sem dúvida que é correta, nós trabalhamos para isso. Ninguém quer voar menos. Se vocês olharem o lema da Abear, nos seus *slogans*, nos seus *sites*, é "voar por mais Brasil". Queremos transportar mais gente, para mais lugares, com mais segurança, mais eficácia, a preço mais baixo e levando mais carga. Como nós vamos fazer agora?

A lição de casa, até agora, recaiu 99% dela sobre as nossas costas, qual seja, um conjunto de procedimentos adotados pelas próprias empresas aéreas sobre regras de regulação bastante fortes e firmes, muitas delas internacionais, mas algumas que a gente chama um pouco, entre aspas, de uma maneira um pouco jocosa, de "jabuticabas", que são regras que apenas existem no Brasil.

Em que trabalhamos, o que defendemos? Para migrar de vez para um ambiente onde a gente tenha um custo menor de transporte, e, portanto, eu posso oferecer um custo menor aos passageiros, precisamos completar a lição de casa iniciada em 2002. Depois de treze anos de debate, depois de treze anos desse movimento de liberdade tarifária, depois de treze anos de redução de preço contínuo, da ampliação do número de empresas atendendo este país, lembrem-se de que, há sete, oito anos, se falava em duopólio.

Isso acabou, está certo? Hoje, a empresa que tem menos *share* de mercado tem 12% de mercado. O dado técnico internacional: passou de 5% não é mais pequeno, já estamos falando de grande empresa.

Então, este é um País que tem um mercado competitivo. Somos o terceiro maior mercado doméstico do mundo e o oitavo mercado mais competitivo do Planeta. Todos esses dados estão à disposição de todos os senhores em *sites* da internet - no nosso, no da Anac, no da Iata, onde vocês quiserem examinar -, porque a aviação tem uma característica bastante interessante: ela é a segunda atividade mais regulada do mundo; a primeira é energia atômica, a segunda é a aviação.

Especificamente, queria entrar no tema que foi objeto de debate aqui: da bagagem. Ora, a defesa da permanência da regra de bagagens, como é hoje, como é desde os anos 70, na realidade é a defesa da manutenção de um privilégio para uma pequena elite. Por quê? Porque hoje, Senador, para dar uma ideia ao senhor, aproximadamente dois terços dos passageiros viajam como eu viajei: com uma pequena mochila ou sem bagagem nenhuma. Um terço carrega alguma bagagem. Como a regra - que ainda é do tempo do bilhete a R\$700 - põe o preço da bagagem por dentro do custo da operação, o passageiro como eu, que viajou sem bagagem, pagou alguns reais - dependendo da rota: R\$7, R\$9, R\$10, no meu preço de bilhete - por alguém que viajou com duas malas. Enquanto, ao redor do Planeta, o que se faz? Se você viajou sem mala, o seu custo é mais barato, você paga menos. Quem viajou com mala paga pela mala. O senhor com certeza terá amigos, se o senhor mesmo, Senador Chaves, não passou por essa experiência, que dizem assim: "Olha, eu estava em Londres e comprei um bilhete a 29 euros para voar para Barcelona". Eu queria muito pagar esse preço aqui. É possível? Claro que é, desde que a regulação mude. Porque esse bilhete de 29 euros de uma empresa, por exemplo, como a *Ryanair*, uma empresa que faz essa prática, se você chegar ao aeroporto para fazer o seu *check-in* no aeroporto, você paga mais dez euros. Se você quiser marcar o assento, você paga outros 15 euros. Se você quiser levar sua bagagem, são 20 euros; e a segunda bagagem são 25 euros. Nos Estados Unidos: US\$25 a primeira e US\$35 a segunda.

E veja, ninguém aqui está defendendo o direito de cobrar todas as bagagens. Estamos falando de cobrança mesmo, não vamos escamotear a questão não. Mas não estamos falando de cobrar direito, estamos falando de passar a bagagem para mesma regra em que no Planeta inteiro se passou há alguns anos: de liberdade de cobrar ou não destacadamente. Como é hoje? Há uma empresa americana que se você comprar - vamos falar os nomes aqui, a *Delta Air Line* - o seu cartão, o seu bilhete, pela *American Express*, você não paga bagagem. Há empresa em que, dependendo da milhagem que você tem, você não paga; horários em que você não paga e horários em que você paga.

O que acontece? Com isso conseguimos,...

(Soa a campanha.)

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Já estou terminando.

Com isso conseguimos, cumprindo inclusive o conjunto da agenda, oferecer uma aviação mais competitiva, mais barata e mais acessível.

E olha que interessante, Senador, chegamos a cem milhões de passageiros - neste ano vamos cair, vamos ter menos passageiros neste ano, menos voos neste ano, por conta do cenário econômico. Mas entendemos que é possível andar para frente. Olha, a última pesquisa técnica feita que temos, que também está publicada, mostra que, com a inclusão desses últimos 10, 12 milhões de passageiros, se o preço médio do bilhete cair 10%, incorporamos 14% mais passageiros no modal aéreo.

Então, vejam em que limite estamos. O que estamos discutindo aqui, o que está em discussão na Anac, o que está em discussão no novo CBA é que tipo de aviação queremos. Nós queremos manter os parâmetros de uma aviação que, lá em 1988, logo após a Constituinte, definiu o ICMS como atribuição de Estado? E no meu Estado de São Paulo, isso chega a 25% de imposto.

Para terem uma ideia, abram agora, nos seus *smartphones*, o *site* da Secretaria de Fazenda de São Paulo. Querosene de aviação é tributado como é tributado arma, bola de golfe e perfume francês. Esse é o conceito de tributação que sofre o querosene de aviação no meu Estado de São Paulo, principal Estado economicamente para o País.

A questão da bagagem, por filosofia, insere-se no mesmo processo. Defender privilégios, defender uma aviação de 20 milhões, defender uma aviação de tarifa média de R\$700 é olhar para trás. Nós entendemos e dizemos isso não porque achamos, porque pensamos, mas porque a história recente do País mostra. Foi a isso que me referi no meu primeiro eslaide, quando falamos em parâmetros internacionais - e quero, com isso, concluir -, que programas de equalização da legislação brasileira ao parâmetro internacional ampliam o acesso do consumidor ao modal aéreo, fazem da aviação brasileira, na medida em que ela é mais competitiva, a mais segura.

A nossa taxa de segurança, Srs. Senadores, é superior à média mundial. A nossa taxa de pontualidade... Digo isso, com muito orgulho, já para quase encerrar: vocês sabem que, na Olimpíada de Londres, a pontualidade da aviação foi de 91,2%; nós entregamos a nossa Olimpíada e a nossa Paralimpíada com uma pontualidade de 95,8%. Eu brinquei, semana passada, na mídia, dizendo o seguinte: pontualidade britânica agora tem que virar pontualidade brasileira.

Então, uma aviação segura, pontual e eficaz tem a ver com o alinhamento do nosso ambiente de trabalho ao ambiente internacional. Bagagem entra nisso, mala entra nisso, tarifa de conexão entra nisso. E um conjunto imenso de debates de regulamentação - poderíamos aqui ficar a manhã inteira debatendo - podem ser alinhados dessa forma.

É isto o que está em questão aqui: que aviação queremos; se é para mais gente ou para menos gente; se é mais acessível ou menos acessível. E alguns debates não são simples, não.

Eu quero aqui deixar claro, para que as pessoas entendam o que eu falo. Tudo o que se disse aqui é verdade. Eu tenho certeza de que todas as pessoas, todas as organizações, todas as entidades que aqui fizeram seus pronunciamentos o fizeram por conta dos seus credos, suas crenças, suas histórias, e merecem todo o nosso respeito. Mas é importante olhar esse tema não do ponto de vista do *parti pris*, mas olhar esse tema do ponto de vista dos dados históricos, dos dados técnicos e de um processo de desafio que nós temos para fazer uma aviação de 200 milhões de passageiros.

Muito obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco/PMDB - GO) - Quero agradecer ao Sr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas.

Vou passar a palavra agora ao nosso caríssimo Senador Paulo Rocha para fazer a sua intervenção. Parece que nosso querido Senador gostaria de inquirir alguém que já falou aqui, não é, Senador?

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA) - Presidente, não vou fazer perguntas aos nossos convidados. Aliás, gostaria de agradecer-lhes por terem atendido ao nosso convite.

O objetivo desta audiência, que foi por requerimento meu, Presidente da...

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Presidente da Associação Brasileira da Aviação.

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA) - É. Ele já falou que veio a 23 audiências.

Sr. Eduardo, quando eu cheguei aqui em 1991, nos grandes debates ainda no período do governo Collor, a representação política ainda era muito elitizada naquele tempo. Eu não sou contra ter a Bancada ruralista ou a Bancada A, B e C, porque é a representação da sociedade, e os setores organizados têm mais é que se organizar e eleger seus representantes. Depois, eu acho que o Parlamento avançou muito com a ideia de que não são só uns bons iluminados que vêm para cá e acabam

trazendo soluções para os graves problemas ou legislação do nosso País. Eu acho que a ideia das audiências públicas, abrindo para discutir com os vários setores organizados, pois estão sendo discutidos os seus interesses aqui, é fundamental para produzirmos uma legislação mais adequada e mais democrática. Então, eu acho muito importante essas coisas da audiência pública, pois há uma intervenção direta com a chamada democracia representativa.

A minha preocupação aqui - Pedro, o nosso Presidente, tem observado isto - é que nós viemos de uma região muito difícil, muito distante do centro-sul, de definição do poder, que é a Amazônia. E fazer uma legislação para um País com tantas diferenças regionais, não é fácil para o legislador, principalmente um código como este aqui, que envolve mil questões. Agora mesmo, você me colocou uma questão, e pelo menos na minha cabeça não passava a incidência no preço e nas questões do mercado, do ICMS sobre o querosene.

Quando eu pedi esta audiência, era para colocar mais gente no debate, que são os consumidores, afinal. Como se trata também de um País deste tamanho, com diferenças regionais, com diferenças tantas que há no nosso País, também a questão do consumidor tem que estar na mesa, porque, se não é um setor oligopolizado, há uma dose de monopólio grande. Portanto, isso que provocou aqui e que, antes de você chegar, foi provocado também pela representante da OAB é um debate importante e interessante para que os Parlamentares ouçam e levem em consideração no final da aprovação do código.

Por outro lado, o que chamou atenção - acho que foi no debate da OAB - foi essa questão interna lá, em que há uma comissão do consumidor. Há algumas coisas que a própria sociedade já conquistou, por exemplo, direito de franquias de 23kg e de 32kg, internacional. Por que ter de abrir mão disso agora, mesmo com as suas explicações de liberdade nos outros países etc.? Eu acho que é uma coisa que tem que ser levada em consideração pelo legislador.

Por exemplo, nós podíamos nos unir aqui, com a sua proposta do ICMS, nós os Parlamentares, os Senadores que temos ainda poder razoável no Brasil, embora estejamos muito em baixa - a classe política, os políticos, os Parlamentares. No entanto, acho que, nos unindo com o setor econômico da área, podemos discutir com os governos essa questão da taxa do ICMS. Por que tem que ser 25% em um, 22% em outro, 12% no outro? Por exemplo, na visão do transporte urbano terrestre no Brasil, já conseguimos que a tarifa fosse subsidiada, dos combustíveis. Não é o caso, por exemplo, de oportunizar mais gente a viajar de avião? A gente pode, por exemplo, discutir isso e até colocar uma legislação.

Eu sei que é difícil enfrentar essa guerra fiscal que há em cada Estado. Nós mesmos, do meu Estado, só para dar um exemplo dessa questão do ICMS... O Brasil resolveu que temos que produzir energia limpa, acabar com a produção de energia através do diesel. A Amazônia é a grande produtora de energia da hidrelétrica. Só que lá na Amazônia a gente não só põe em xeque as terras, a floresta... Eu acho que a gente tem que ter um processo de mediação, de autossustentabilidade. No entanto, a Amazônia vai ganhar apenas o *royalty*, que é um pedaço pequeno do processo produtivo. Quem vai ganhar na produção da energia é lá na ponta, o grande consumidor, que é São Paulo, por exemplo, que vai cobrar do consumidor final o ICMS. Eu, inclusive, estou aqui, através de uma legislação, viu, Pedro? O Mato Grosso também já produz muita energia através das pequenas hidrelétricas. Mas como mediar, para que lá no produtor também fique uma parte desse imposto, que é imposto do consumo? Hoje, quem mais ganha sobre a energia produzida na Amazônia é São Paulo, que é o grande consumidor.

Então, essa questão do ICMS é um bom debate para a gente resolver esse problema. Então, para provocar o debate entre o senhor e a OAB, que levantou esse debate do consumidor, não é bom a gente manter os direitos adquiridos do consumidor e atacar essa questão do ICMS para os governos subsidiarem, criarem condições para aumentar mais ainda as questões do preço da passagem?

Eu não tenho perguntas, Presidente. Eu quis provocar esse debate. Eu mesmo fiz emendas que envolvem essa questão do preço da tarifa. Mas como é bom ouvir esse debate, para a gente buscar outras formas de solucionar os problemas!

Eduardo, eu sou do PT, eu sou de esquerda, mas não sou daqueles que acham que nós devemos regular tudo, etc. e tal. Acho que tem de haver um equilíbrio entre o mercado e a regulação do Estado.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Rapidamente, Senador. Eu acompanho há alguns anos a sua trajetória e quero aqui registrar de público que acompanhei alguns dos embates importantes dos quais o senhor participou. Quero externar o meu respeito pela sua atuação parlamentar. Sei que o senhor tem uma das atuações parlamentares mais importantes de toda a Amazônia e isso é importante. Eu tenho, na minha origem ainda de militante estudantil, toda uma militância ambientalista no meu diretório central de estudantes, e tenho esse registro.

Vou mencionar rapidamente cinco questões que o senhor coloca. Questão um: ICMS. Fundamental ter ouvido essa expressão de sua parte.

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA) - Há muita diferença de percentual de um Estado para outro?

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Há. Isso vai de 12% a 25%, dependendo do Estado. Em vários Estados da União nós temos acordos com as empresas aéreas que reduzem o ICMS para aquela empresa que tiver, por exemplo, um voo internacional. Esse acordo foi feito no seu Estado, no Pará. O senhor hoje tem o voo da Latam que vai de Belém a Miami, e esse voo só foi instalado...

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA) - Tem também um para Portugal.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Pronto. Tem também agora para a Europa, da TAP. Esse voo só foi instalado porque o ICMS para operação doméstica foi reduzido para essas empresas.

Está aqui no Senado, Senador Chaves - é o quinto ponto da pauta de votação, porque já foi aprovado na Comissão de Assuntos Econômicos há pouco mais de um mês -, um projeto de autoria do Senador Randolfe Rodrigues, relatado pelo Senador Jorge Viana, um do Amapá e o outro do Acre, que fixa o teto do ICMS para querosene de aviação em todo o País em 12%. Nós somos absolutamente favoráveis.

(Soa a campanha.)

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Esse projeto foi objeto de audiência pública na Comissão de Assuntos Econômicos. Dessas 23 em que eu estive, 3 foram na CAE do Senado, debatendo esse projeto. Então, à medida que esse projeto avança, por exemplo, a gente elimina uma série de custos e amplia... Eu assumi publicamente esse compromisso aqui no debate na CAE. Para o senhor ter uma ideia, só esse projeto viabiliza até 70 voos diários novos em direção ao Norte e ao Nordeste do País.

Segunda questão, portanto. A Amazônia, com certeza, Senador Paulo Rocha, é fundamental e é importante. Nós somos favoráveis a todo um conjunto de medidas e políticas específicas para a Amazônia. O Plano de Desenvolvimento de Aviação Regional, que na sua primeira versão não entrava nesse tema, na segunda versão que nos foi apresentada, a versão inicial, algumas semanas atrás, entra. Ele está sendo elaborado atualmente pela Secretaria de Aviação Civil, Ministério dos Transportes, Anac, etc. Ainda está nas suas versões iniciais, mas nós entendemos que aborda e entendemos isso como correto.

Terceira questão, bastante importante, Senador. Aviação existe em todos os países do planeta. A Iata - está aqui ao lado o Paulo - representa 266 empresas. Existem mais empresas aéreas do que países. A Iata tem mais associados que a ONU, para os senhores terem uma ideia. Veja bem, se formos pensar assim: qual é a segunda empresa aérea da Itália? Ninguém sabe, só a Alitalia. Qual é a segunda empresa aérea da França? Ninguém sabe, só a Air France. E assim vai.

No Brasil, com quatro empresas aéreas - repito: a menor delas, com 12% de mercado, depois 18%, depois duas com pouco mais de um terço - é um dos dez países em aviação mais competitivos do Planeta. Isso eu afirmo aos senhores. Isso é um índice, que se chama HHI (*Herfindahl-Hirschman Index*). Está publicado na internet, em vários sites de estudos técnicos. Então, não existe aqui nem oligopólio, nem monopólio. É importante avaliarmos o mercado comparando com ele mesmo. Existem mercados: mercado de padarias tem milhões de padarias, mercado de táxi tem milhões de táxis, mercado de empresa aérea não é assim. Na maior parte dos países do mundo, existe uma empresa aérea em cada país; em alguns poucos países, duas...

(Soa a campanha.)

O SR. EDUARDO SANOVICZ - ... e o Brasil é um dos únicos quatro ou cinco do Planeta que tem quatro. E as tem - e a antiga Varig, VASP, Transbrasil, Cruzeiro, Nordeste, todo mundo lamentavelmente foi embora - hoje por conta desse ambiente competitivo.

A quarta questão que o senhor coloca sobre...

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA) - Só para te provocar, eu sou nacionalista. Eu não gostaria de que a TAM virasse Latam.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Esse é um debate bastante interessante. Eu vou entrar nele se não me cortarem o tempo. Vou deixar como sexta questão, porque eu anotei as cinco que o senhor mencionou.

Quarta, a questão de direito conquistado e privilégio. Eu entendo o seguinte: conquista é tudo aquilo que é positivo e benéfico para a maioria da sociedade. Eu tenho 56 anos e, como o senhor, passei por uma série de períodos na história deste País: a luta contra a ditadura, a luta pela anistia, a campanha das diretas e uma série de outras. E tenho certeza de

que o senhor há de concordar comigo em que, na medida em que a maioria da sociedade tenha um conjunto de direitos garantidos e ampliam-se os benefícios a ela, é correto estabelecer o debate de que, em alguns temas, é possível recuarmos para que os grandes temas se coloquem.

O que estamos propondo aqui sabemos, temos consciência disso e repito: tenho certeza de que os colegas que defendem outra posição estão falando com absoluta verdade e acreditam no que colocam - não vai aqui nenhum tipo de crítica a isso -, mas, para fazer com que tenhamos custos mais acessíveis ainda do que temos hoje em bilhete aéreo, para fazer com que atendamos a mais Municípios, por exemplo, na Amazônia Legal, área de onde o senhor vem, para fazer com que mais passageiros e mais cargas sejam transportados, é necessário migrar para um ambiente muito mais alinhado com o ambiente internacional do que temos hoje. Isso implica trazer bagagem para o regime de liberdade tarifária.

Por fim, a quinta questão que o senhor coloca do transporte terrestre. Hoje, na aviação, cada real, cada dólar que entra no sistema é construído junto aos clientes, trazendo passageiro, carga, transporte. Não trabalhamos hoje com esse tema do subsídio. A princípio, entendemos que, diferentemente do modal terrestre, preferimos ficar sem ele. A única possibilidade de um debate de subsídio é onde, de fato, a demanda não sustenta a aviação, e aí estamos falando da Amazônia Legal. Há uma série de cidades na Amazônia Legal, na qual um conjunto importante de técnicos da aviação, de profissionais do nosso setor defende a criação de algum tipo de subsídio no bojo de algum programa de aviação regional. Eu acho que esse tema já foi objeto de debate nesta Casa e sempre deve ser. Se o senhor provocá-lo, eu teria o maior prazer em colocar esse tema aqui.

Em relação ao controle nacional...

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA. *Fora do microfone.*) - ... Os 12%...

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Seria ótimo, Senador, seria um avanço fantástico. Para a Amazônia Legal, eu posso garantir ao senhor que gera quase 70 voos novos por dia. Agora, manter a bagagem como é desde os anos 1970 vai na contramão disso. Então, o que eu defendo é que a gente faça a lição de casa por inteiro.

Por fim, a questão do controle. A legislação brasileira hoje define 20% de capital estrangeiro nas empresas. Ninguém tem mais do que isso em empresa nenhuma. Agora, o estabelecimento de alianças, o estabelecimento de acordos é liberado. Então, você segue tendo a legislação respeitada e o controle aqui. A tendência da construção de alianças internacionais é inexorável. Isso tem feito, inclusive, coisas muito bacanas. Eu vinha lendo no jornal uma notícia de que está havendo uma festa em Araraquara, hoje, no interior do Estado de São Paulo. O pessoal está em festa porque uma empresa acaba de anunciar um voo de Araraquara para a Europa. Por quê? Uma pessoa pode fazer Araraquara-Confins ou Campinas e de lá embarcar para a Europa. Ela pode comprar o bilhete estrangeiro já em Araraquara por conta da integração. Então, a gente precisa separar um pouco o que são as alianças do controle.

Eu encerro agradecendo novamente e dizendo, Senador, reiterando que estamos absolutamente à disposição do senhor para debatermos de forma mais aprofundada qualquer um dos temas, e à disposição do senhor também, Senador Pedro Chaves. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - A Presidente da OAB gostaria de falar alguma coisa?

Vamos dar-lhe três minutos.

A SRª MARIÉ MIRANDA - Eu observei que houve 23 audiências públicas em relação a esse Projeto de Lei nº 258. Em nenhuma dessas audiências a OAB esteve presente. De acordo com o meu conhecimento, poucas entidades de defesa do consumidor também estiveram presentes. Hoje eu me sinto em desigualdade porque a única entidade que representa a defesa do consumidor, na verdade, que está aqui presente é a OAB. Então, no decorrer dessas 23 audiências - eu não tenho conhecimento de quem foram os convidados -, eu acredito que também a minoria dos convidados foi em defesa do consumidor, porque para se chegar à última audiência e o projeto de lei estar ainda nessas circunstâncias, em total desagrado, em total afronta ao Código de Defesa do Consumidor, ao próprio Código Civil e também à Constituição, é porque a defesa do consumidor esteve pouco presente nessas 23 audiências, o que eu lamento muito.

É isso o que eu tenho a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Vai ficar o registro. Vou passar isso para o Relator. Vou dar um minuto mais para o Eduardo. Parece que ele tem algo a acrescentar.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Se o equívoco foi gerado por mim é importante que eu me desculpe. As 23 audiências que eu mencionei aqui não foram sobre esse projeto, não. São as 23 audiências de que a Abear participou desde que ela foi

criada há cinco anos, em que se discutiu segurança, tecnologia, pontualidade, custo de bilhete e, principalmente, fazendo com que a aviação procurasse ser mais acessível, como foi de trinta para cem milhões.

Eu quero aqui reivindicar para nós a defesa do consumidor. Quem mais defende o consumidor, porque o transporta com segurança, pontualidade, eficácia e eficiência, somos nós, que transportamos cem milhões de brasileiros com uma pontualidade superior à americana, a um preço médio. E 65% dos bilhetes vendidos neste País no ano passado foram abaixo de R\$300 e 15% abaixo de R\$100.

Portanto, eu queria aqui reiterar meus respeitos à OAB. Conheço a OAB desde o tempo do Dr. Raymundo Faoro, para ter uma ideia, era o meu livro de cabeceira no tempo da universidade, está certo? Agora, reiterando esse respeito, digo inclusive que estou à disposição. Vou a um debate na OAB amanhã e provavelmente vou retomar toda essa conversa de novo, está certo?

É importante colocar o seguinte: a defesa do consumidor é o nosso princípio tão sagrado quanto o princípio da segurança, são os dois que norteiam o nosso cotidiano.

Novamente, reitero aqui meus respeitos a V. Ex^a.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Vou passar a palavra agora. Paulo? Alguém gostaria de usá-la também?

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA. *Fora do microfone.*) - Anac.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - A Anac vai falar agora.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Muito obrigado, Senador, pela palavra.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Pois não.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Peço escusas por fazer uso mais uma vez da palavra, mas é só para reforçar um ponto também, em função do que foi dito mais cedo com relação à participação da agência.

Nós temos discutido essas regras de regulamentação da franquia de bagagem há mais de quatro anos, e, ao largo desses quatro anos, já houve anteriores audiências públicas instauradas que não foram adiante, houve uma consulta pública e agora, finalmente, uma nova audiência pública. E, ao largo desses quase quatro anos, nós fizemos inúmeras discussões, inclusive com representantes, que sempre foram convocados. Talvez não nominalmente a OAB, mas, através da Senacon, do Procon, do Ministério Público de vários Estados - estivemos pessoalmente em alguns Estados para conversar com alguns Procons, muito ativos na defesa do consumidor.

Eu queria pontuar também o seguinte: a Anac, quando traz a público essa discussão, com a proposta de desregulamentação das franquias de bagagem, que não é a mesma coisa de acabar com a franquia... Há muitos da opinião pública que reverberam que a Anac está acabando com as franquias de bagagem; isso não é verdade. Nós estamos desregulamentando para nos alinharmos com o mercado internacional, como já acontece no resto do mundo. Haverá empresas que continuarão praticando as franquias de bagagem, como acontece no restante do mundo, e haverá, esperamos, novas empresas no mercado, ou mesmo as empresas que aqui atuam, que vão passar a oferecer um serviço hoje para um consumidor que não está sendo atendido. Então, a Anac, quando traz essa proposta para reflexão pública e discussão, está, sim, preocupada, e está agindo na defesa de um consumidor que não está sendo bem tratado, que não está sendo eventualmente atendido.

O modelo *low cost*, quando foi implementado no mundo inteiro, novas localidades passaram a ser atendidas, alguns mercados dobraram o número de assentos oferecidos, justamente para aqueles consumidores que são extremamente sensíveis a preço. Então, hoje nós temos o estudante que viaja, que tem condições de viajar a turismo, a lazer, só com a mochila a bordo da aeronave, ou então o turista de fim de semana. Isso está impedido. A regulação da agência hoje impede que esse consumidor tenha um produto mais acessível e a seu alcance por preços que caibam no seu bolso. Então, quando a agência propõe essas regras, ela, sim, entende que há uma defesa de um consumidor, de uma classe de consumidores, em especial aqueles turistas que têm menos recursos, de serem atendidos e passarem a fazer uso do modal de transporte aéreo.

A gente acredita realmente que, no mercado competitivo, os ganhos de eficiência locativa, como a questão da franquia de bagagem traz, tendem a ser repassados pelos preços. Então, nós não temos dúvidas de que haverá um ganho para o consumidor no final das contas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Vou encerrar esta reunião de consulta pública, porque nós temos agora uma reunião importantíssima, a Ordem do Dia no Congresso, onde vão reunir-se Câmara e Senado para deliberar assuntos pendentes. Peço vênha a vocês por esse motivo. Acho que esgotamos aqui as discussões.

Agradeço muito a presença de vocês e, oportunamente, divulgaremos a nova rodada de reunião que teremos, até esgotar todos os assuntos.

Acho que foi muito produtiva as reuniões havidas até hoje, porque ouvimos diversos segmentos da comunidade, principalmente para construção do próprio Código Brasileiro de Aeronáutica. Isso, para nós, é importante, porque temos um trabalho, uma minuta do Código Brasileiro de Aeronáutica, em que prometemos, desde o primeiro dia, que aquilo era apenas uma minuta, um documento para discussão, em que vamos agregar diversos assuntos: táxi aéreo, aviação experimental, aviação desportiva, aviação internacional, plano de bagagem, passagem. Todos os assuntos serão abrigados no código. Então, mais um vez, concito todos vocês a participar de todas as reuniões, que são extremamente importantes para termos realmente o código dos nossos sonhos.

O último código tem mais de 30 anos, é de 1996. Então temos, na verdade, que atualizar esse código que vai ao encontro da participação de drones, helicópteros e outras aviações que estão surgindo e que precisam ser incorporadas nisso. E todas as estão empresas convocadas para isso.

Mais uma vez, muito obrigado pela presença de vocês.

Está encerrada a reunião de hoje. Obrigado.

(Iniciada às 9 horas e 48 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 27 minutos.)