

São Paulo/SP, 02 de Outubro de 2015.

Ofício ABTAer nº 122/2015

REQUERIMENTO N° 4 /2015

Ao

Ilustríssimo Dr. Georges de Moura Ferreira
Presidente da Comissão de Reforma do CBA - CERCBA


CONVITE

Subsecretaria de Apoio às Comissões Especiais e Parlamentares de Inquérito
RECEBI O ORIGINAL
Em 5/10/2015 às 11 horas
Nome: Eduardo So
Matrícula: 229240

Assunto: Proposta de Convocação do Presidente da Petrobras Aldemir Bendine para depor nesta Comissão sobre reajustes abusivos do preço de combustível para aviação

O presente Ofício tempo por objetivo de propor a convocação do presidente da Petrobras, o Senhor Aldemir Bendine, para explicar os reajustes considerados abusivos no preço da AVGAS (gasolina para aviação), cujo efeito fere os princípios e diretrizes da política pública, envolvendo o transporte aéreo não regular de utilidade pública (táxi aéreo)

Em 14 meses (maio/2014 a julho/2015), a Petrobrás aplicou diversos reajustes no preço da gasolina para aviação (AVGAS), acumulando alta de até 101%, muito acima de qualquer índice inflacionário ou outro que possa ser considerado.

Como Membro desta Comissão, e representante da ABTAER – Associação Brasileira das empresas de Táxi Aéreo e de Oficinas de Manutenção Aeronáutica, entidade que representa 81 empresas distribuídas em 18 Estados, com o intuito de garantir a sustenção saudável através de uma política pública equilibrada do setor em que está inserido, a deliberação de reajustes abusivos provocou uma grande mazela que assola a aviação de táxi aéreo, considerando a natureza de serviços prestados:

- 1) O Código Brasileiro de Aeronáutica, em seu art. 174, faz uma importante divisão do segmento de serviços aéreos, definindo-os em privados e públicos, sendo de Natureza pública dos serviços prestados pelas empresas de táxi aéreo;
- 2) O legislador cuidou de consignar expressamente no art. 220 da Lei 7.565/86 que os serviços de táxi aéreo constituem modalidade de transporte público aéreo não regular;
- 3) Essa *natureza pública* se caracteriza pelos seguintes tipos de serviços prestados: a) transporte de cargas – malotes dos Correios, malotes de compensação dos Bancos e Numerário; b) transporte de enfermos (UTI) e de órgãos para transplantes; c) transporte de passageiros; d) ligações sistemáticas – transporte de passageiros com linhas regulares; e) transporte de indígenas e de funcionários de Ministérios (Saúde e outros); f) transporte

da população do baixo ribeirinho; **g)** transporte “on-shore” e “off-shore” – funcionários e técnicos envolvidos com plataformas petrolíferas; e **h)** vistoria em redes de alta tensão.

Como se verifica, os serviços de transporte denominado “táxi-aéreo” são de caráter público, e está intimamente ligado ao desenvolvimento do país, sendo inclusive considerado “divisão estratégica” da aviação civil pelos analistas setoriais renomados, pois interliga os mais de **3.500 aeródromos** do Brasil, servindo como a verdadeira aviação regional.

Ora, em que pese se tratar de um mercado regido pela liberdade de preços, aqueles que o exploram devem, ainda assim, guardar fiel observância às balizas traçadas pela legislação pátria. Neste caso, importante consignar que a Constituição Federal determinou em seu Art. 170, V a efetiva proteção e defesa do consumidor, seja ele pessoa física ou jurídica. Ainda, a Lei nº 8.078/90 incluiu dentre as práticas consideradas abusivas a vedação ao fornecedor de elevar sem justa causa o preço de produtos ou serviços (art. 39, X).

Portanto, os aumentos de preços devem sempre estar alicerçados numa **“justa causa”**, ou seja, não podem ser arbitrários, leoninos ou abusivos. Em princípio, a elevação superior aos índices de inflação cria uma presunção de carência de justa causa.

Em suma, um setor que expressa mobilidade, agilidade, eficiência e consequente crescimento econômico e social, e fonte para alavancagem do progresso, o aumento injustificado do principal insumo (combustível) que compõem os custos de um voo, para as empresas de táxi aéreo causou o desfalecimento do setor, com reflexo inegável em toda sociedade e ao Poder Público.

A Petrobras tem se justificado os alinhamentos do preço do combustível da aviação de forma desencontrada, senão vejamos:

- a)** Numa entrevista ao jornal A Folha de São Paulo em 02 de julho/2015, o Presidente da Petrobras declarou que *“o grande componente foi a reversão no mercado de petróleo. Tínhamos barril acima de US\$ 100. Mercado despenca - em 2014, o barril caía a menos de US\$ 50. A empresa não se sujeita à volatilidade do mercado internacional, mas exercemos nossa política de preço diariamente. A empresa tem independência na sua política de preços e assim será. Não vamos nos sujeitar nem a um [mercado] nem a outro [governo]”*.
- b)** Em recente resposta (23/09/2015), através de seu Ofício AB-MC 0021/2015, a Petrobras argumenta que o comportamento dos preços gira em torno da dinâmica dos parâmetros econômicos, associados com o câmbio, preço do petróleo e custos do frete, e que desde abril/2014 o preço do AVGAS estava defasado em 30%. Argumenta ainda que uma parcela importante dos preços está na margem das distribuidoras.



- c) Mesmo aceitando a defasagem de 30%, que a Petrobras cita em seu ofício, o que justifica reajustes como por exemplo: 101% em Belém; 67% em Marabá; 65% em Porto Velho; 40% em São Paulo. Isto é apenas amostragem, nas demais regiões seguem a mesma política.

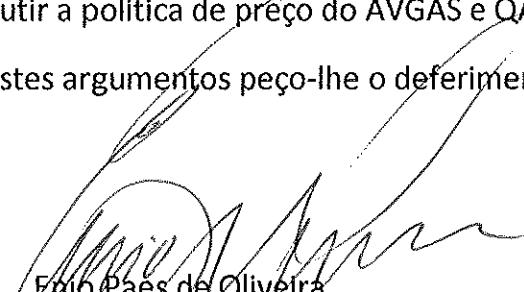
Além disso, faço outras ponderações:

- Verbalmente temos informações de que a política de preços da AVGAS mudou para a mesma aplicada à QAV. Porém, a querosene para aviação, um exemplo de preço para o táxi aéreo em Porto Velho, entre 2013 e julho/2015 foi reajustado em 22%;
- Na entrevista do presidente da Petrobras ele afirma que o barril de petróleo despencou de mais de US\$ 100 para US\$ 50, e isso significa ausência de justificativa para reajuste na QAV, muito menos para a AVGAS;
- No mesmo ofício fomentam que uma parcela importante dos preços está na margem das distribuidoras, mas ao questionarmos por várias vezes a BR Distribuidora ela argumenta que segue a política de preços da Petrobras.

Ora, penalizar um segmento estratégico para a sociedade, porém, já sofrido com a falta de incentivo e benefícios “zero”, tarifas aeroportuárias caríssimas, ficar refém de reajustes na hora e num volume que a única fornecedora bem entende, se não barrados, desestabilizará toda a articulação que esta conceituada Comissão está delineando, pois afeta o principal insumo dos custos de um voo mais utilizado pela aviação de táxi aéreo, especialmente no Norte, Nordeste e Centro Oeste.

Desta feita, entendendo que na atual conjuntura de *política pública*, seria oportuno envolver esta discussão, razão pela qual parece-me justificável iniciar *pelo fornecedor, a Petrobras* para discutir a política de preço do AVGAS e QAV.

Por força destes argumentos peço-lhe o deferimento para o pleito.



Emílio Paes de Oliveira
Diretor Geral / ABTAer
(11) 3578-1455 / 99819-1052
diretoriaexecutiva@abtaer.org.br



AB-MC 0021/2015

Rio de Janeiro, 23 de Setembro de 2015.

Ao Sr.

Enio Paes de Oliveira

Associação Brasileira das Empresas de Táxi Aéreo e Manutenção de Produtos Aeronáuticos - ABTAer

Rua Dr. Cesar, 530 – Edifício Metropolitan Tower - Conjunto 807
02013-002 - Santana – São Paulo – SP

Ref. (a) Ofício ABTAer 112/2015, de 14/07/2015, "Assunto: *Solicitação de Reunião – Pauta: Aumento Possivelmente Abusivo no Preço do Combustível de Aeronaves (AVGAS), no período Maio/2014 a Julho/2015*"; e

(b) Mensagem eletrônica da "ABTAer" diretoriaexecutiva@abtaer.org.br, recebida em 18/09/2015.

Prezado Senhor,

Inicialmente, gostaríamos de nos desculpar por termos deixado de formalizar resposta ao Ofício supra referenciado, no qual V.S.^a solicitava agendamento de reunião para tratar de questões relacionadas a precificação da gasolina de aviação – GAV, encontro ocorrido em 17/08/2015 nas nossas instalações e que contou com a sua presença.

Na ocasião, V.S.^a apresentou diversas ponderações acerca dos efeitos dos ajustes de preço da GAV no segmento de "táxi-aéreo", explanando de maneira clara que o mesmo "... não se limita ao transporte de alguns executivos" e atende uma ampla gama de transportes de cargas e passageiros.

Nesse mesmo encontro também buscamos esclarecer a importância da adoção de práticas comerciais que guardem alinhamento com o mercado e que sinalizem, adequadamente, o comportamento dos preços em função da dinâmica dos parâmetros econômicos aos quais estejam associados, como câmbio, preço do petróleo e custos de frete.

Nesse sentido, cumpre registrar que em abril/2014 o preço da GAV se encontrava com defasagem superior a 30% em relação a sua cotação no mercado internacional, sem considerar os custos logísticos de transporte e internação do produto.

Além disso, é importante lembrarmos que existe uma parcela importante dos preços dos combustíveis sobre a qual não temos qualquer capacidade de interferência e que se traduzem nos custos e margens das distribuidoras e revendas que operam nos aeroportos.

Assim, conforme reiterado no nosso encontro, estamos apenas buscando corrigir, ao longo do último ano, distorções econômicas observadas na especificação da GAV em decorrência do extenso período em que não se seguiu a racionalidade econômica ditada pelo mercado, o que pode ter possibilitado a ocorrência de percepções equivocadas.

Em vista do exposto, entendemos como compreensível e adequada a dinâmica de alinhamento dos preços da GAV em relação ao mercado internacional, ressaltando que, em setembro, após alcançado esse alinhamento, os nossos preços da GAV tiveram redução tanto em Belém quanto em Ipojuca, em decorrência da redução das cotações internacionais, tendência que deve se manter no próximo mês.

Concluindo, aproveitamos a oportunidade para reafirmar a importância desse segmento para os nossos negócios e pela oportunidade de prestar esses esclarecimentos.

Atenciosamente,



Guilherme Pontes Galvão Frância
Gerente Executivo de Abastecimento
Marketing e Comercialização