

**SECURITIES AND EXCHANGE COMMISSION DOS ESTADOS UNIDOS
WASHINGTON D.C. 20549**

FORMULÁRIO 20-F

TERMO DE REGISTRO AO AMPARO DO ARTIGO 12(b) OU (g) DO *SECURITIES EXCHANGE ACT* DE 1934

OU

RELATÓRIO ANUAL AO AMPARO DO ARTIGO 13 OU 15(d) DO *SECURITIES EXCHANGE ACT* DE 1934

Referente ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2008

OU

RELATÓRIO DE TRANSIÇÃO AO AMPARO DO ARTIGO 13 OU 15(d) DO *SECURITIES EXCHANGE ACT* DE 1934

OU

RELATÓRIO DE EMPRESA NÃO OPERACIONAL AO AMPARO DO ARTIGO 13 OU 15(d) DO *SECURITIES EXCHANGE ACT* DE 1934

Número de protocolo na
Comissão 333-131938

Número de protocolo na Comissão
333-145838-02

Número de protocolo na
Comissão 333-145838-01

TAM S.A.
(*Denominação exata da
requerente conforme
consta de seu estatuto
social*)

TAM Capital Inc.
(*Denominação exata da requerente
conforme consta de seu estatuto
social*)

TAM Linhas Aéreas S.A.
(*Denominação exata da
requerente conforme consta
de seu estatuto social*)

Não se aplica
(*Tradução para o inglês
da denominação da
requerente*)

Não se aplica
(*Tradução para o inglês da
denominação da requerente*)

TAM Airlines S.A.
(*Tradução para o inglês da
denominação da requerente*)

**República Federativa
do Brasil**
(*Estado ou outra
jurisdição de
constituição ou
organização*)

Ilhas Cayman
(*Estado ou outra jurisdição de
constituição ou organização*)

**República Federativa do
Brasil**
(*Estado ou outra jurisdição de
constituição ou organização*)

4512
(*Número do Código de*

4512
(*Número do Código de Classificação*

4512
(*Número do Código de*

*Classificação Setorial
Padrão Principal)*

Setorial Padrão Principal)

*Classificação Setorial Padrão
Principal)*

Não se aplica
(Nº de Identificação de
Empregador no I.R.S.)

Não se aplica
(Nº de Identificação de Empregador
no I.R.S.)

Não se aplica
(Nº de Identificação de
Empregador no I.R.S.)

**Av. Jurandir, 856, Lote 4, 1º andar
04072-000, São Paulo, SP**

República Federativa do Brasil
(Endereço da sede)

Valores mobiliários registrados ou a serem registrados nos termos do Artigo 12(b) da Lei:

Nome de cada classe
**Ações Preferenciais de emissão da TAM S.A.,
sem valor nominal**
**American Depositary Shares (comprovadas pelos
American Depositary Receipts), cada uma
representativa de uma Ação Preferencial**

Nome de cada bolsa onde há registro:
Bolsa de Valores de Nova York*
Bolsa de Valores de Nova York

* Não para fins de negociação, mas apenas em relação à negociação na Bolsa de Valores de Nova York de *American Depositary Shares* representativas dessas Ações Preferenciais.

Valores mobiliários registrados ou a serem registrados ao amparo do Artigo 12(g) da Lei: **Nenhum.**

Valores mobiliários com exigência de prestação de informações ao amparo do Artigo 15(d) da Lei:

Bônus Garantidos Seniores de 7,375% no valor de US\$300.000.000,00
da TAM Capital Inc., garantidos incondicionalmente
pela TAM S.A. e pela TAM Linhas Aéreas S.A.

Indicar o número de ações em circulação de cada classe de ações ordinárias ou representativas do capital social da emitente no encerramento do período coberto pelo relatório anual.

59.791.955 Ações Ordinárias
90.793.192 Ações Preferenciais

Indicar com um X se a requerente é emissora experiente e renomada, conforme definido na Regra 405 promulgada ao amparo do *Securities Act*. Sim Não

Se o presente relatório for relatório anual ou de transição, indicar com um X se a requerente não está obrigada a arquivar relatórios nos termos do Artigo 13 ou 15(d) do *Securities Exchange Act* de 1934.

Sim Não

Indicar com um X se a requerente (1) arquivou todos os relatórios que deveriam ser arquivados segundo o Artigo 13 ou 15(d) do *Securities Exchange Act* de 1934 durante os 12 meses precedentes (ou período menor no qual a requerente estava obrigada a arquivar esses relatórios); e (2) esteve sujeita a exigências de arquivamento de documentos nos últimos 90 dias. Sim Não

Indicar com um X se a requerente apresentou eletronicamente e postou em seu website corporativo, se houver, todos os Arquivos de Dados Interativos que devem ser apresentados e postados nos termos da Regra 405 do Regulamento S-T (§232.405 deste capítulo) durante os 12 meses precedentes (ou em período mais curto em que a requerente estava obrigada a apresentar e postar tais arquivos). Sim Não

Indicar com um X se a companhia é requerente de grande porte, requerente de porte ou requerente de pequeno porte. Vide definição de “requerente de porte e requerente de grande porte” na Regra 12b-2 do *Exchange Act*.

Requerente de grande porte Requerente de porte Requerente de pequeno porte

Indicar com um X que regime contábil a requerente utilizou para elaborar as demonstrações financeiras incluídas neste arquivamento.

GAAP Norte-Americanos IFRS Outros

Caso tenha sido assinalado “Outros” na resposta à pergunta anterior, indicar com um X qual item de demonstrações financeiras a requerente optou por seguir. Item 17 Item 18

Se o presente for relatório anual, indicar com um X se a requerente é empresa não operacional (conforme definido na Regra 12b-2 do *Exchange Act*). Sim Não

ÍNDICE

Introdução

Apresentação de Informações Financeiras e Certas Outras Informações

Declarações Prospectivas

ITEM 1. Identidade de Conselheiros, Administração Sênior e Consultores

ITEM 2. Estatísticas e Cronograma Previsto da Oferta

ITEM 3. Informações Principais

A. Dados Financeiros Seleccionados

B. Capitalização e Dívida

C. Razões para a Oferta e Utilização de Recursos

D. Fatores de Risco

ITEM 4: Informações sobre a Companhia

A. Histórico e Desenvolvimento da Companhia

B. Visão Geral do Setor de Atuação

C. Estrutura Organizacional

D. Instalações

ITEM 4A. Comentários Não Solucionados de Funcionários

ITEM 5: Análise e Perspectivas Operacionais e Financeiras

A. Resultados Operacionais

B. Liquidez e Recursos de Capital

C. Pesquisa e Desenvolvimento, Patentes e Licenças, etc

D. Informações sobre tendências

E. Instrumentos não registrados contabilmente

F. Divulgação Tabular de Obrigações Contratuais

ITEM 6. Conselheiros, Administração Sênior e Funcionários

A. Conselheiros e Administração Sênior

B. Remuneração

C. Práticas do Conselho

- D. Funcionários
 - E. Participação Acionária
 - ITEM 7. Principais Acionistas e Operações com Partes Relacionadas
 - A. Principais Acionistas
 - B. Operações com Partes Relacionadas
 - C. Participações de Profissionais Especializados e Advogados
 - ITEM 8. Informações financeiras
 - A. Demonstrações Consolidadas e Demais Informações Financeiras
 - B. Mudanças Significativas
 - ITEM 9. A Oferta e a Listagem
 - A. Características da Oferta e da Listagem
 - B. Plano de distribuição
 - C. Mercados
 - D. Acionistas Vendedores
 - E. Diluição
 - F. Despesas da emissão
 - ITEM 10. Informações Adicionais
 - A. Capital Social
 - B. Estatuto Social
 - C. Contratos Relevantes
 - D. Controles Cambiais
 - E. Tributação
 - F. Dividendos e agentes de pagamento
 - G. Declaração de profissionais especializados
 - H. Documentos a divulgar
 - I. Informações sobre Subsidiárias
 - ITEM 11. Divulgações Quantitativas e Qualitativas sobre Risco de Mercado
 - ITEM 12. Descrição de Valores Mobiliários, que não Títulos de Capital
 - ITEM 13. Inadimplementos, Dividendos em Atraso e Mora
 - ITEM 14. Modificações Relevantes dos Direitos de Detentores de Valores Mobiliários e Utilização de Recursos
 - ITEM 15. Controles e Procedimentos
 - ITEM 15T. Controles e Procedimentos
 - ITEM 16A. Técnico Financeiro do Comitê de Auditoria
 - ITEM 16B. Código de Ética
 - ITEM 16D. Isonções das Normas de Listagem para Comitês de Auditoria
 - ITEM 16E. Compras de Títulos de Capital pela Emissora e Compradoras Afiliadas
 - ITEM 16F. Alteração do Auditor Responsável da Requerente
 - ITEM 16G. Governança Corporativa
 - ITEM 17. Demonstrações Financeiras
 - ITEM 18. Demonstrações Financeiras
 - ITEM 19. Anexos
- Assinaturas

INTRODUÇÃO

No presente Relatório Anual, “TAM S.A.” refere-se à TAM S.A., sociedade anônima de capital aberto constituída segundo as leis do Brasil, “TAM Linhas Aéreas” e “TLA” referem-se à TAM Linhas Aéreas S.A., sociedade anônima de capital fechado constituída segundo as leis do Brasil, “TAM Viagens” refere-se a Fidelidade Viagens e Turismo Ltda., sociedade limitada constituída segundo as leis do Brasil, “TAM Mercosur” refere-se a Transportes Aéreos Del Mercosur S.A., sociedade anônima de capital fechado constituída segundo as leis do Paraguai, “TAM Capital” refere-se à TAM Capital Inc., “TAM Financial 1” refere-se à Tam Financial Services 1 Ltda. e “TAM Financial 2” refere-se à Tam Financial Services 2 Ltda., cada qual sociedade isenta de

responsabilidade limitada constituída nas Ilhas Cayman. Os termos “nós” e “nosso” referem-se à TAM S.A., às suas subsidiárias consolidadas e às suas subsidiárias controladas, as sociedades supra mencionadas. As referências a “ações preferenciais” e “ADSs” constituem referência às ações preferenciais sem direito de voto da TAM S.A. e às *American depositary shares* representativas de tais ações preferenciais, respectivamente, ressalvadas as exigências em contrário do contexto.

No presente Relatório Anual, o termo “ANAC” refere-se à Agência Nacional de Aviação Civil. O termo “Brasil” refere-se à República Federativa do Brasil e a expressão “governo brasileiro” refere-se ao governo federal do Brasil (e inclui a ANAC). O termo “Banco Central” refere-se ao Banco Central do Brasil. Os termos “dólar dos Estados Unidos” e “dólares dos Estados Unidos e o símbolo “U.S.\$” referem-se à moeda corrente dos Estados Unidos. Os termos “real” e reais” e o símbolo “R\$” referem-se à moeda corrente do Brasil e o termo “centavos” significa a centésima parte do real.

O presente Relatório Anual contém termos atinentes a desempenho operacional no setor de aviação que encontram-se definidos a seguir:

“ASK” significa *available seat kilometers*, ou assento-quilômetro disponível, ou o produto da multiplicação da quantidade de assentos disponíveis em todas as aeronaves pela distância em quilômetros dos vôos.

“Tarifa média” significa o quociente da divisão da receita proveniente de transporte de passageiros pela quantidade de passageiros transportados pagantes.

“BELF” significa *break-even load factor* (ou taxa de ocupação em que as receitas são equivalentes às despesas operacionais).

“Horas voadas” refere-se ao tempo compreendido entre o acionamento dos motores da aeronave no aeroporto de origem e o seu corte no aeroporto de destino.

“CASK” significa custo por ASK, ou quociente da divisão das despesas operacionais totais (com exclusão do justo valor de derivativos de combustível e reavaliações de aeronaves) pela quantidade de assentos-quilômetro disponíveis. O resultado é apresentado no presente Relatório Anual em centavos de reais por ASK.

“Taxa de ocupação” significa o percentual das aeronaves que estão sendo ocupadas nos vôos, calculado pelo quociente entre RPK e ASK.

“RASK” significa receita por ASK ou quociente da divisão da receita líquida pela quantidade de assentos-quilômetro disponíveis. O resultado é apresentado no presente relatório em centavos de reais por ASK.

“RPK” significa *revenue passenger kilometer* ou receita por passageiro-quilômetro transportado, que corresponde ao produto da multiplicação da quantidade de passageiros transportados pagantes pela quantidade de quilômetros voados por tais passageiros.

“Yield” significa o valor médio pago por passageiro para voar um quilômetro

APRESENTAÇÃO DE INFORMAÇÕES FINANCEIRAS E CERTAS OUTRAS INFORMAÇÕES

Elaboramos nossas demonstrações financeiras anuais consolidadas em conformidade com as *International Financial Reporting Standards* (Normas Internacionais de Informação Financeira - “IFRS”), conforme expedidas pela *International Accounting Standards Board* (Junta de Normas Internacionais de Contabilidade). Estas demonstrações financeiras consolidadas são as primeiras demonstrações financeiras da TAM S.A. a serem elaboradas em conformidade com as IFRS. A IFRS 1 “Adoção pela Primeira Vez de Normas Internacionais de Contabilidade” foi aplicada na elaboração das presentes demonstrações financeiras. As demonstrações financeiras são elaboradas segundo a convenção de custo histórico, ressalvadas indicações em contrário, inclusive, por exemplo, no que respeita a reavaliação de equipamentos de voo e mensuração de instrumentos financeiros derivativos e certos ativos financeiros ao justo valor. Até 31 de dezembro de 2008, nossas demonstrações financeiras consolidadas eram elaboradas em conformidade com os Princípios Contábeis Geralmente Aceitos no Brasil (GAAP Brasileiros). Os GAAP Brasileiros diferem-se, em certos aspectos, das IFRS. Ao elaborar nossas demonstrações financeiras consolidadas nos termos das IFRS de 2008, a administração alterou certos regimes contábeis de avaliação e consolidação nas demonstrações financeiras elaboradas nos termos dos GAAP Brasileiros para dar cumprimento às IFRS. Os números comparativos no que respeita a 2007 foram corrigidos para refletir tais ajustes. Constam da Nota Explicativa 4 das demonstrações financeiras consolidadas as conciliações e descrições do efeito da transição dos GAAP Brasileiros para as IFRS.

As últimas demonstrações financeiras consolidadas disponíveis nos termos dos GAAP Brasileiros que foram apresentadas:

- à *Securities and Exchange Commission* dos Estados Unidos, foram as referentes ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2007; e
- à Comissão de Valores Mobiliários (“CVM”), foram as referentes ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2008.

Nossas demonstrações financeiras anuais consolidadas e auditadas dos exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2008 e 2007, conforme incluídas neste relatório, foram auditadas por nossa empresa de auditoria independente.

Mantemos nossos livros e registros em reais.

Todas as referências contidas no presente Relatório Anual a quantidades de nossas ações ordinárias e preferenciais refletem o desdobramento de ações ocorrido em 16 de maio de 2005, nos termos do qual os detentores de nossas ações existentes receberam duas ações da mesma classe e tipo com relação a cada ação detida.

Para facilidade de apresentação, algumas informações financeiras contidas no presente Relatório Anual foram apresentadas em dólares dos Estados Unidos. O presente Relatório Anual contém conversões de vários valores em reais, antes de arredondamento, para dólares dos Estados Unidos a taxas especificadas exclusivamente para conveniência de V.Sas. V.Sas. não deverão interpretar tais conversões como declarações por parte da Companhia de que os valores em reais efetivamente representam tais valores em dólares dos Estados Unidos ou poderiam ser convertidos em dólares dos Estados Unidos às taxas indicadas. Ressalvadas as indicações em contrário, convertemos os valores em reais com utilização de taxa de R\$ 2,3370 para US\$1,00, a taxa de venda do dólar dos Estados Unidos publicada pelo Banco Central em 31 de dezembro de 2008. Em 26 de junho de 2009, a taxa de venda do dólar dos Estados Unidos publicada pelo Banco Central era de R\$1,9396 por US\$1,00.

As informações contidas no presente Relatório Anual em relação ao Brasil e à economia brasileira são baseadas em dados publicados pelo Banco Central, pelos órgãos públicos e por outras fontes independentes. Os dados e estatísticas sobre mercado de aviação civil brasileira e internacional são baseados em dados de disponibilidade pública publicados pela International Civil Aviation Organization (ICAO) e pela *International*

Air Transport Association (IATA). Também fazemos afirmações no presente Relatório Anual sobre nossa posição competitiva e participação de mercado no setor de aviação brasileiro bem como sobre a dimensão de mercado de tal setor. Fizemos tais afirmações com base em estatísticas e outras informações obtidas de fontes que reputamos confiáveis. Embora não tenhamos nenhuma razão para acreditar que quaisquer dessas informações ou relatórios são inexatos em qualquer aspecto relevante, não verificamos de maneira independente a posição competitiva, participação de mercado, dimensão de mercado ou dados de crescimento de mercado fornecidos por terceiros ou pelo setor ou publicações de modo geral.

Certas cifras incluídas neste documento foram objeto de arredondamentos. Por conseguinte, as cifras demonstradas como totais em certas tabelas poderão não ser a soma aritmética das cifras que as precedem.

DECLARAÇÕES PROSPECTIVAS

O presente Relatório Anual inclui certas declarações prospectivas (especificamente em “Item 3. Informações Principais - D. Fatores de Risco”, “Item R. Informações sobre a Companhia - B. Visão Geral do Setor de Atuação; e “Item 5. Análise e Perspectivas Operacionais e Financeiras”). Essas declarações prospectivas foram baseadas, em grande parte, nas expectativas atuais e projeções sobre eventos futuros e tendências financeiras que atualmente afetam ou poderiam afetar os nossos negócios. Muitos fatores importantes, além daqueles já discutidos em outras seções do presente Relatório Anual, poderiam fazer com que nossa situação financeira e nossos resultados operacionais difiram substancialmente daqueles previstos em nossas declarações prospectivas, incluindo, entre outros:

- a conjuntura econômica e política no País e nos principais mercados internacionais onde atuamos;
- as expectativas e estimativas dos nossos administradores quanto ao nosso futuro desempenho financeiro, planos financeiros e efeitos da concorrência sobre o nosso negócio, inclusive pressões da concorrência sobre precificação;
- nossos níveis de endividamento e outras obrigações de pagamento;
- nossos planos de investimentos e gastos de capital;
- variações das taxas de juros, taxas de inflação e taxa de câmbio frente ao real (tanto no que diz respeito à desvalorização como à valorização em potencial do real);
- a regulamentação existente, bem como a futura;
- aumento nas despesas de manutenção, de combustíveis e de prêmios de seguros;
- alterações nos preços de mercado, preferências dos clientes e condições competitivas;
- variações cíclicas e sazonais de nossos resultados operacionais;
- defeitos ou outros problemas mecânicos em nossas aeronaves;
- acontecimentos na infra-estrutura da aviação civil brasileira, inclusive controle de tráfego aéreo, infra-estrutura aeroportuária e do espaço aéreo;
- a implementação de nossas estratégias e planos de crescimento;
- nossa capacidade de obtenção de financiamento em termos comercialmente razoáveis;
- alterações em políticas fiscais e na legislação tributária; e
- os demais fatores de risco apresentados em “Item 3. Informações Principais - D. Fatores de Risco”.

As palavras "acredita", "antecipa", "continua", "entende", "espera", "estima", "pode", "poderá", "pretende" e outras expressões similares têm por objetivo identificar declarações prospectivas e estimativas. Tais estimativas referem-se apenas à data em que foram expressas, sendo que não assumimos a obrigação de atualizar publicamente ou revisar quaisquer dessas estimativas em razão da ocorrência de novas informações ou quaisquer outros eventos. Em vista dos riscos e incertezas envolvidos, as declarações prospectivas constantes do presente Relatório Anual podem não ser exatas e, ainda, nossos resultados futuros e nosso desempenho podem diferir

substancialmente daqueles previstos em nossas estimativas em razão de inúmeros fatores. Nenhuma dessas declarações prospectivas consiste em garantia de desempenho futuro e cada estimativa envolve riscos e incertezas.

Os investidores são advertidos a não depositar confiança indevida em nenhuma declaração prospectiva.

PARTE I

ITEM 1. IDENTIDADE DE CONSELHEIROS, ADMINISTRAÇÃO SÊNIOR E CONSULTORES

Não se aplica.

ITEM 2. ESTATÍSTICAS E CRONOGRAMA PREVISTO DA OFERTA

Não se aplica.

ITEM 3. INFORMAÇÕES PRINCIPAIS

A. Dados Financeiros Selecionados

As tabelas abaixo apresentam um resumo dos nossos dados financeiros para cada um dos períodos indicados e foram extraídas de nossas demonstrações financeiras anuais consolidadas elaboradas de acordo com as *International Financial Reporting Standards* (“IFRS”), expedidas pela *International Accounting Standards Board* (“IASB”). As informações contidas nesta seção devem ser lidas em conjunto com nossas demonstrações financeiras anuais consolidadas (inclusive suas respectivas notas explicativas) e com a seção “Apresentação de Informações Financeiras e Certas Outras Informações” e “Item 5. Análise e Perspectivas Operacionais e Financeiras”.

O sumário de nossas informações financeiras anuais consolidadas, elaboradas de acordo com as IFRS, em 31 de dezembro de 2007 e 2008 e para cada um dos dois exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2007 e 2008, foi extraído de nossas demonstrações financeiras anuais consolidadas e auditadas incluídas em outras seções do presente Relatório Anual, auditadas por nossa empresa de auditoria independente. O sumário das informações financeiras anuais consolidadas de 31 de dezembro de 2004, 2005 e 2006 e para cada um dos três exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2004, 2005 e 2006, elaboradas em conformidade com os GAAP Brasileiros e os GAAP Norte-Americanos, foi extraído das nossas demonstrações financeiras anuais auditadas e consolidadas incluídas em nosso Relatório Anual do Formulário 20-F do exercício encerrado em 31 de dezembro de 2007 arquivadas em 25 de junho de 2008, mas não contém qualquer conciliação do patrimônio líquido ou lucro líquido nos termos dos GAAP Brasileiros ou dos GAAP Norte-Americanos com as IFRS. Por conseguinte, poderá não ser possível comparar diretamente as informações financeiras dos exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2008 e 2007 com as informações financeiras dos exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2004, 2005 e 2006.

Para conveniência de V.Sas., as tabelas a seguir também contêm conversões em dólares dos Estados Unidos dos valores em reais apresentados em 31 de dezembro de 2008, convertidos com utilização de taxa de R\$ 1,9396 para US\$1,00, a taxa de venda de dólar dos Estados Unidos em 26 de junho de 2009 publicada pelo Banco Central no SISBACEN, transação PTAX 800, opção 5.

As tabelas a seguir intituladas “Dados Operacionais Computados com Utilização de Informações Financeiras nos termos das IFRS” e “Dados Operacionais Adicionais” também incluem dados operacionais não auditados e outros indicadores de desempenho utilizados por alguns investidores na avaliação de empresas no setor global de transportes aéreos. Esses dados operacionais não auditados não fazem parte das nossas demonstrações financeiras anuais consolidadas. Os dados correspondentes aos exercícios de 2006 a 2004 apresentados em GAAP Norte-Americanos e GAAP Brasileiros foram extraídos do nosso Formulário 20-F anterior:

IFRS

Informações de balanço patrimonial

Em 31 de dezembro de		
2008	2008	2007
(U.S.\$ milhões)		(R\$ milhões)

Caixa e equivalentes de caixa	346	672	467
Outros ativos financeiros	640	1.242	2.140
Conta a receber de cliente	597	1.157	938
Total do ativo	7.497	14.542	10.318
Empréstimos ⁽¹⁾	207	402	1.068
Obrigações de arrendamento financeiro ⁽¹⁾	3.324	6.448	2.968
Debentures ⁽¹⁾	273	529	532
Transportes a executar	423	820	807
Total do patrimônio líquido	731	1.418	1.893
Total do passivo e patrimônio líquido	7.497	14.542	10.318

(1) Refere-se ao saldo total do passivo circulante mais exigível a longo prazo.

GAAP Brasileiros	Em 31 de dezembro de		
	2006	2005	2004
	<i>(R\$ milhões)</i>		
Informações de balanço patrimonial			
Caixa e bancos	123	93	86
Investimentos financeiros	2.331	903	211
Contas a receber	781	763	553
Total do ativo	5.168	3.311	2.203
Empréstimos e financiamentos ⁽¹⁾	453	270	151
Passivo de arrendamento financeiro e arrendamento operacional ⁽¹⁾	162	218	261
Debêntures ⁽¹⁾	569	59	75
Transportes a executar	759	558	367
Patrimônio líquido	1.443	760	191
Total do passivo	5.168	3.311	2.203

(1) Refere-se ao saldo total do passivo circulante mais exigível a longo prazo.

GAAP Norte-Americanos	Em 31 de dezembro de		
	2006	2005	2004
	<i>(R\$ milhões)</i>		
Informações de balanço patrimonial			
Caixa e equivalentes de caixa	300	93	–
Valores Mobiliários de alta liquidez	2.153	903	297
Contas a receber, líquidas	781	763	553
Total do ativo	7.657	6.057	4.989
Empréstimos e financiamentos ⁽¹⁾	453	270	151
Obrigações nos termos de arrendamentos financeiros ⁽¹⁾	2.369	2.845	3.172
Debêntures ⁽¹⁾	569	59	75
Transportes a executar	759	558	367
Patrimônio líquido	1.532	620	(164)
Total do passivo	7.657	6.057	4.989

(1) Refere-se ao saldo total do passivo circulante mais exigível a longo prazo.

IFRS	Exercício Encerrado em 31 de dezembro de		
	2008	2008	2007
	<i>(U.S. milhões)⁽¹⁾</i>		<i>(R\$ milhões)⁽¹⁾</i>
Receita	5.420	10.513	8.019
Despesas operacionais	(5.096)	(9.885)	(7.791)
Lucro operacional antes de variações do justo valor de derivativos de combustível e reavaliação de aeronaves	324	628	228
Variações do justo valor de derivativos de combustível	(657)	(1.274)	130
Ganho (perda) com reavaliação de aeronaves reconhecido na demonstração do resultado	132	256	(225)
Lucro/(prejuízo) Operacional	(201)	(390)	134
Receita financeira	727	1.410	1.007
Custo financeiro	(1.550)	(3.006)	(755)
Lucro/(prejuízo) antes de imposto de renda e contribuição social	(1.024)	(1.986)	386
Imposto de renda e contribuição social	306	594	(127)

Lucro/(Prejuízo) depois de imposto (todas as operações continuadas)	(718)	(1.392)	259
Atribuível a			
Participação minoritária	0.4	0.9	0.2
Acionistas da TAM	(718)	(1.393)	259
Número de ações em circulação no final do exercício, com exclusão de ações em tesouraria (em milhares de ações) ⁽²⁾			
Ações ordinárias	50.195	50.195	59.792
Ações preferenciais	100.390	100.390	90.793
Total	150.585	150.585	150.585
Ganho (perda) por ação (ordinária e preferencial) ⁽²⁾			
Básica.....	(4,77)	(9,26)	1,72
Diluída	(4,77)	(9,26)	1,70
Dividendos declarados por ação:			
Ações ordinárias (em reais e dólares dos Estados Unidos).....	0	0	0,2093
Ações preferenciais (em reais e dólares dos Estados Unidos).....	0	0	0,2093
Dividendos declarados por ADS (em reais e dólares dos Estados Unidos).....	0	0	0,2093

(1) Exceto nos casos indicados.

(2) Em 2008, houve uma conversão de ações ordinárias em ações preferenciais de um acionista relevante.

GAAP Brasileiros	Exercício Encerrado em 31 de dezembro de		
	2006	2005	2004
	<i>(R\$ milhões)⁽¹⁾</i>		
Demonstração de resultado			
Receita operacional bruta	7.700	5.910	4.744
Receita de transporte aéreo:			
Doméstico	5.162	4.192	3.233
Internacional	1.537	1.034	893
Carga	487	407	319
Outras receitas operacionais.....	514	277	299
Deduções e impostos sobre vendas	(355)	(261)	(224)
Receita operacional líquida	7.345	5.649	4.520
Despesas operacionais			
Combustíveis.....	(2.130)	(1.695)	(1.067)
Despesas de comercialização e marketing	(875)	(855)	(656)
Arrendamento de aeronaves e equipamentos	(719)	(627)	(651)
Pessoal	(873)	(669)	(546)
Manutenção.....	(388)	(356)	(389)
Serviços prestados por terceiros.....	(540)	(374)	(360)
Tarifas de pouso e decolagem e de auxílio à navegação	(315)	(233)	(186)
Depreciações e amortizações	(102)	(85)	(91)
Seguro de aeronaves.....	(35)	(40)	(53)
Outros	(372)	(302)	(227)
Total das despesas operacionais.....	(6.348)	(5.235)	(4.226)
Receita (despesa) bruta.....	997	413	294
Receitas (despesas) financeiras. líquidas.....	56	(178)	(82)
Outras receitas (despesas) operacionais. líquidas.....	(126)	(31)	(14)
Receita (despesa) operacional	927	204	198
Receita (despesa) não-operacional. líquida	11	(8)	300
Lucro (prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social.....	938	196	498
Imposto de renda e contribuição social	(325)	(75)	(156)
Lucro (prejuízo) antes da participação de acionistas minoritários	613	122	342
Participação dos acionistas minoritários	(1)	—	(1)
Lucro (prejuízo) do período	612	122	341
Número de ações em circulação no final do exercício, com exclusão de ações em tesouraria (em milhares de ações) (2):			
Ações Ordinárias	59.792	59.816	29.908
Ações Preferenciais	90.771	84.243	31.457
Total	150.563	144.059	61.365

GAAP Brasileiros	Exercício Encerrado em 31 de dezembro de		
	2006	2005	2004
		<i>(R\$ milhões)⁽¹⁾</i>	
Lucro (prejuízo) por ação (em reais e dólares dos Estados Unidos)⁽²⁾	3,69	1,30	2,78
Lucro (prejuízo) por ADS (em reais e dólares dos Estados Unidos)⁽²⁾	3,69	1,30	2,78
Dividendos declarados por ação:			
Ações ordinárias (em reais e dólares dos Estados Unidos).....	0,8949	0,2041	—
Ações preferenciais (em reais e dólares dos Estados Unidos)....	0,8949	0,2041	—
Dividendos declarados por ADS (em reais e dólares dos Estados Unidos).....	0,8949	0,2041	—

(1) Exceto quando indicado

(2) Desdobramento de ações ocorrido em 16 de maio de 2005, nos termos do qual todos os detentores de nossas ações existentes receberam duas ações da mesma classe e tipo com relação a cada ação detida. Todos os períodos são apresentados considerando-se os efeitos do desdobramento de ações.

GAAP Norte-Americanos	Exercício Encerrado em 31 de dezembro de		
	2006	2005	2004
		<i>(R\$ milhões)⁽¹⁾</i>	
Demonstração de resultado			
Receita operacional bruta	7.686	5.895	4.744
Receita de transporte aéreo:			
Doméstico.....	5.162	4.192	3.233
Internacional.....	1.538	1.034	893
Carga.....	487	407	319
Outras receitas operacionais.....	499	262	299
Deduções e impostos sobre vendas.....	(356)	(261)	(224)
Receita operacional líquida	7.330	5.634	4.520
Despesas operacionais:			
Combustíveis	(2.130)	(1.695)	(1.067)
Despesas de comercialização e marketing	(875)	(855)	(656)
Arrendamento de aeronaves e equipamentos	(381)	(300)	(321)
Pessoal	(878)	(666)	(544)
Manutenção.....	(388)	(356)	(389)
Serviços prestados por terceiros.....	(531)	(357)	(360)
Tarifas de pouso e decolagem e de auxílio à navegação	(315)	(233)	(186)
Depreciações e amortizações	(223)	(206)	(193)
Seguro de aeronaves	(35)	(40)	(53)
Outros	(483)	(314)	(258)
Total das despesas operacionais.....	(6.239)	(5.022)	(4.027)
Receita operacional	1.091	612	493
Receitas (despesas) financeiras, líquidas.....	152	32	137
Lucro (prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social.....	1.242	644	630
Imposto de renda e contribuição social	(433)	(217)	(199)
Lucro (prejuízo) antes da participação de acionistas minoritários	809	427	431
Participação dos acionistas minoritários	(1)	—	(1)
Lucro (prejuízo) do exercício	808	427	430

GAAP Norte-Americano	Exercício Encerrado em 31 de dezembro de		
	2006	2005	2004
	<i>(R\$ milhões)⁽¹⁾</i>		
Lucro (prejuízo) por ação básica e diluída (média ponderada) ²⁾ :			
Ações ordinárias (em reais e dólares dos Estados Unidos).....	5,42	3,13	3,33
Ações Preferenciais anteriormente (em reais e dólares dos Estados Unidos).....	—	1,35	3,67
Ações Preferenciais atualmente (em reais e dólares dos Estados Unidos) ³⁾	5,42	1,90	—
Lucro por ADS básico e diluído (média ponderada) (em reais e dólares dos Estados Unidos):	5,42	3,25	3,67

(1) Exceto quando indicado.

(2) Os dados relacionados às ações preferenciais e ações ordinárias de nossa emissão foram ajustados para refletir o desdobramento de ações ocorrido em 16 de maio de 2005, por meio do qual todos os detentores de nossas ações existentes receberam duas ações da mesma classe e tipo por cada ação detida.

(3) Os direitos das ações preferenciais foram alterados em 16 de maio de 2005. Anteriormente, nossas ações preferenciais atribuíam aos seus respectivos titulares o direito de receber dividendos 10% maiores dos que seriam atribuídos aos titulares de nossas ações ordinárias. Desde 16 de maio de 2005, contudo, as ações preferenciais passaram a atribuir aos seus titulares o direito de receber dividendos em montante igual ao atribuído aos titulares de nossas ações ordinárias. Os termos ações preferenciais “anteriormente” e “atualmente” utilizados na tabela acima refletem essa alteração de direitos.

Dados Operacionais Computados com utilização de Informações Financeiras nos termos das IFRS

Exercício Encerrado em 31 de dezembro de		
2008	2008	2007
<i>(U.S.\$)</i>	<i>(R\$) (não auditado)</i>	

Dados operacionais

RASK (cents/centavos)	9,49	18,41	16,85
RASK regular doméstico (cents/centavos).....	8,81	17,08	15,51
RASK regular internacional (cents/centavos)	6,77	13,13	12,44
Yield regular doméstico (cents/centavos)	13,77	26,71	23,42
Yield regular internacional (cents/centavos).....	8,69	16,86	17,66
CASK (cents/centavos)	8,92	17,31	16,37
CASK exceto combustível (cents/centavos).....	5,38	10,43	11,04
Tarifa média (dólares/reais)	153,68	298,07	250,04

Dados operacionais adicionais	Exercício Encerrado em 31 de dezembro de				
	2008	2007	2006	2005	2004
	<i>(não auditado)</i>				
Passageiros transportados pagos (milhares)	30.144	27.850	25.022	19.571	13.522
RPK (milhões)	40.518	33.500	26.289	19.797	13.854
ASK (milhões)	57.091	47.599	35.564	28.024	20.999
Taxa de ocupação (<i>Load factor</i>) — %	71.0%	70.4%	73.9%	70.6%	66.0%
<i>Break-even load factor</i> (BELF) — %	66.3%	68.1%	63.9%	65.3%	61.7%
Horas voadas.....	523.114	462.380	390.839	323.729	241.684
Quilômetros voados — Km (milhares)	309.625	273.056	226.344	185.158	139.367
Litros de combustível.....	2.047.756	1.739.430	1.336.917	1.073.918	820.335
Número de funcionários.....	24.389	20.469	13.195	9.669	8.215
Utilização média no período de aeronaves (horas por dia).....	12.5	12.6	12.66	11.36	8.98
Decolagens.....	274.856	261.171	245.163	209.831	158.898
Etapa média (km).....	1.126	1.046	923	882	877

Taxas de Câmbio

Até janeiro de 1999, havia dois mercados de câmbio oficiais no Brasil: o mercado de taxa de câmbio comercial (ou Mercado Comercial) e o mercado de taxas flutuantes (ou o Mercado Flutuante). O Mercado Comercial era reservado principalmente para operações de comércio exterior e operações que, de modo geral, necessitam da aprovação prévia de autoridades monetárias brasileiras, tais como compra e venda de investimentos registrados por pessoas estrangeiras e correspondentes remessas de recursos para o exterior (inclusive o pagamento de principal e juros de empréstimos, notas, títulos e demais instrumentos de dívida denominados em moedas estrangeiras e devidamente registrados no Banco Central). A taxa do Mercado Flutuante aplicava-se de modo geral a transações específicas para as quais a aprovação do Banco Central não era exigida.

O Banco Central reportava tanto a taxa do Mercado Comercial quanto a taxa do Mercado Flutuante em bases diárias. Em janeiro de 1999, o governo brasileiro anunciou a unificação das posições cambiais das instituições financeiras brasileiras no Mercado Comercial e no Mercado Flutuante, levando a uma convergência da precificação e liquidez de ambos os mercados.

Em 4 de março de 2005, o Conselho Monetário Nacional expediu a Resolução nº 3.265 e a Resolução nº 3.266 (sendo que cada uma delas entrou em vigor em 14 de março de 2005) que introduziram diversas alterações no regime cambial brasileiro, inclusive (i) a unificação do Mercado Comercial e do Mercado Flutuante e (ii) o relaxamento das regras para aquisição de moeda estrangeira por residentes brasileiros. Estima-se que o Banco Central regulamentará ulteriormente as operações de câmbio bem como pagamentos e/ou transferências de moeda brasileira entre residentes e não-residentes brasileiros (sendo tais transferências comumente denominadas Transferências Internacionais de Reais), inclusive aquelas efetuadas por intermédio das assim denominadas contas de não-residentes (também denominadas contas CC5).

Vide “Item 3. Informações Principais - D. Fatores de Risco - Riscos Relacionados ao Brasil - A instabilidade na taxa de câmbio pode influenciar de maneira adversa a economia brasileira, nosso negócio, nossa condição financeira, nossos resultados operacionais e nossas perspectivas bem como o valor de mercado de nossas ADSs e ações preferenciais.”

A tabela a seguir apresenta a taxa do Mercado Comercial para compra de dólares dos Estados Unidos expressa em reais por dólar dos Estados Unidos nos períodos e datas indicados:

<u>Exercício encerrado em</u>	<u>Taxas de Câmbio de Reais por U.S. \$1,00</u>			
	<u>Baixa</u>	<u>Alta</u>	<u>Média⁽¹⁾</u>	<u>Fim do Período</u>
31 de dezembro de 2004	2,654	3,205	2,926	2,654
31 de dezembro de 2005	2,163	2,762	2,285	2,341
31 de dezembro de 2006	2,059	2,371	2,251	2,138
31 de dezembro de 2007	1,733	2,156	1,944	1,771
31 de dezembro de 2008	1,559	2,500	1,837	2,337

(1) Representa a taxa média diária durante cada um dos períodos pertinentes. *Fonte: Banco Central.*

<u>Mês Encerrado em</u>	<u>Taxas de Câmbio de Reais por U.S.\$1,00</u>		
	<u>Baixa</u>	<u>Alta</u>	<u>Fim do Período</u>
dezembro de 2008	2,337	2,500	2,337
janeiro de 2009	2,189	2,380	2,316
fevereiro de 2009	2,245	2,392	2,378
março de 2009	2,238	2,422	2,315
abril de 2009	2,170	2,290	2,178
maio de 2009	1,973	2,148	1,973
junho de 2009 (até 26 de junho de 2009)	2,007	1,930	1,940

Fonte: Banco Central.

B. Capitalização e Dívida

Não se aplica.

C. Razões para a Oferta e Utilização de Recursos

Não se aplica.

D. Fatores de Risco

O investimento em nossas ações preferenciais ou ADSs envolve um alto grau de risco. Antes de tomar uma decisão de investimento, V.Sas. deverão analisar cuidadosamente todas as informações contidas no presente Relatório Anual. Nossos negócios, nossa situação financeira e nossos resultados operacionais podem ser adversa e relevantemente afetados por qualquer desses riscos. O preço de mercado das nossas ações preferenciais ou ADSs poderá diminuir devido a qualquer um desses riscos e V.Sas. poderão perder todo seu investimento ou parte dele. Os riscos descritos a seguir são os que atualmente entendemos podem nos afetar de maneira relevante.

Riscos Relacionados ao Brasil

O governo federal tem exercido e continua a exercer significativa influência sobre a economia brasileira. As condições políticas e econômicas no Brasil exercem impacto direto sobre nossos negócios, nossa situação financeira, nossos resultados operacionais e nossas perspectivas bem como sobre o preço de mercado das notas.

A economia brasileira tem como característica a constante participação do governo federal, que freqüentemente altera as políticas monetária, fiscal e de crédito, entre outras, para influenciar o curso da economia. As medidas do governo federal para controlar a inflação e influenciar outras políticas podem ser implementadas mediante controle de preços e salários, depreciação do real, controles sobre a remessa de recursos ao exterior, intervenção do Banco Central para afetar a taxa básica de juros, bem como outras medidas. Não temos controle algum sobre medidas ou políticas que o governo federal poderá adotar no futuro, nem podemos prevê-las. Nossos negócios, situação financeira, resultados operacionais e perspectivas, bem como o preço de mercado das notas, poderão ser adversamente afetados pelas mudanças nas políticas do governo federal, bem como por fatores econômicos em geral, entre os quais se incluem, sem limitação:

- crescimento da economia nacional;
- inflação;
- taxas de juros;
- flutuações nas taxas de câmbio;
- políticas de controle cambial;
- política fiscal e alterações na legislação tributária;
- liquidez dos mercados de capitais e de empréstimos locais;
- controle governamental da atividade de produção e refinação de petróleo; e
- outros acontecimentos políticos, diplomáticos, sociais e econômicos no Brasil ou que afetem o País.

Não podemos prever que políticas fiscais, monetárias, previdenciárias, entre outras, serão adotadas pela atual ou futura administração do governo federal, nem se essas políticas resultarão em conseqüências adversas para a economia do País, nossos negócios, nossos resultados operacionais, nossa situação financeira ou nossas perspectivas, ou para o preço de mercado das nossas ações preferenciais ou ADSs.

Ademais, possíveis crises políticas poderão afetar a confiança de investidores e do público em geral, o que poderá acarretar desaceleração da economia e afetar os preços de mercado de valores mobiliários emitidos

por companhias brasileiras.

A instabilidade na taxa de câmbio pode influenciar de maneira adversa a economia brasileira, nosso negócio, nossa condição financeira, nossos resultados operacionais e nossas perspectivas bem como o valor de mercado de nossas ações preferenciais e ADSs.

Como resultado de pressões inflacionárias, a moeda brasileira tem se depreciado periodicamente durante a última década. Durante tal período, o governo brasileiro implementou vários planos econômicos e utilizou diversas políticas de taxas de câmbio, incluindo desvalorizações repentinas, pequenas desvalorizações periódicas (durante as quais a frequência de ajustes variou de diária para mensal), controles de câmbio, mercados duplos de taxa de câmbio e sistema de flutuação de câmbio. Embora a depreciação do real a longo prazo geralmente esteja relacionada à taxa de inflação no Brasil, a depreciação do real que ocorre em períodos mais curtos tem resultado em oscilações significativas na taxa de câmbio entre o real, o dólar dos Estados Unidos e outras moedas. Em 2002, o real depreciou-se 34,3% em relação ao dólar dos Estados Unidos, devido, em parte, às incertezas políticas que cercavam a eleição presidencial e à desaceleração da economia global. Apesar de o real ter se valorizado 13,4%, 9,5% e 17,2% em relação ao dólar dos Estados Unidos em 2005, 2006 e 2007, respectivamente, e em decorrência da atual crise financeira global, desde meados de 2008 o real desvalorizou 31,9% em relação ao dólar dos Estados Unidos ao longo de 2008, conforme reportado pelo Banco Central do Brasil. Em 31 de dezembro de 2008, a taxa era de R\$2,337 por dólar dos Estados Unidos e, em 26 de junho de 2009, de R\$ 1,9396 por dólar dos Estados Unidos. Não podemos garantir que o real continuará a se depreciar substancialmente ou valorizar em relação ao dólar dos Estados Unidos no futuro.

A maior parte das nossas receitas é denominada em reais, e uma parte significativa de nossas despesas operacionais (tais como combustível, manutenção de aeronaves e motores, pagamentos de arrendamentos e seguro de aeronaves, peças e motores) é denominada em ou atrelada ao dólar dos Estados Unidos ou outras moedas estrangeiras. No caso de não podermos reajustar nossas tarifas ou não obtermos proteção por meio de *hedge*, uma desvalorização do real pode levar a uma diminuição de nossas margens de lucro e/ou a prejuízos operacionais em decorrência de aumento das despesas ou obrigações denominadas em ou atreladas ao dólar dos Estados Unidos (ou outras moedas estrangeiras sem *hedge*). As desvalorizações do real em relação ao dólar dos Estados Unidos ou outras moedas estrangeiras também criam pressão inflacionária, o que pode restringir nosso acesso ao mercado financeiro externo e levar a intervenção governamental (incluindo a implementação de políticas recessivas para conter a demanda global), prejudicando nossa empresa. A instabilidade na taxa de câmbio pode afetar adversamente nossos negócios, condição financeira, o resultado de nossas operações e o valor de mercado de nossas ações preferenciais e ADSs.

A inflação e certas medidas tomadas pelo governo federal para contê-la têm, historicamente, provocado efeitos adversos sobre a economia brasileira e sobre o mercado brasileiro de capitais. Altos níveis de inflação no futuro poderão afetar adversamente os nossos negócios, nossa situação financeira, nossos resultados operacionais e nossas perspectivas, bem como o preço de mercado de nossas ações preferenciais e ADSs.

Historicamente, o Brasil tem experimentado taxas de inflação extremamente elevadas. A inflação e algumas das medidas adotadas pelo governo federal para combatê-la têm tido importantes efeitos adversos sobre a economia brasileira. Inflação, políticas adotadas para conter o processo inflacionário e a incerteza acerca das políticas públicas futuras podem contribuir para a incerteza do cenário econômico do Brasil e para a elevada volatilidade do mercado de valores mobiliários brasileiro.

Desde a introdução do real em 1994, a taxa de inflação no Brasil tem sido substancialmente menor do que em períodos anteriores. Entretanto, as pressões inflacionárias continuam a existir. De acordo com o Índice Geral de Preços - Mercado, ou IGP-M, as taxas de inflação brasileiras foram de 1,2%, 3,8%, 7,7% e 9,8% em 2005, 2006, 2007 e 2008, respectivamente. De acordo com o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo, ou IPCA, as taxas de inflação brasileiras foram de 5,7%, 3,1%, 4,5% e 5,9% em 2005, 2006, 2007 e 2008, respectivamente.

O Brasil poderá experimentar altos níveis de inflação no futuro. A pressão inflacionária poderá levar à intervenção do Governo Federal na economia e à introdução de políticas que poderão afetar adversamente nossos negócios, nossa situação financeira, nossos resultados operacionais e nossas perspectivas, bem como o valor de mercado de nossas ações preferenciais e ADSs.

Caso o Brasil apresente altas taxas de inflação no futuro, talvez não sejamos capazes de reajustar as tarifas que cobramos de nossos clientes para compensar os efeitos da inflação em nossa estrutura de despesas, o que pode nos conduzir à diminuição de nosso resultado líquido. Pressões inflacionárias também podem afetar nossa habilidade de acessar mercados financeiros estrangeiros, comprometendo nosso orçamento de capital.

Acontecimentos e a percepção de risco em outros países, inclusive em outros países emergentes e nos Estados Unidos, podem afetar adversamente a economia brasileira, nosso negócio, nossa situação financeira, nossos resultados operacionais e nossas perspectivas bem como o valor de mercado de valores mobiliários brasileiros, incluindo o valor de mercado das nossas ações preferenciais e ADSs.

O mercado para os valores mobiliários de emissão de companhias brasileiras é influenciado pelas condições econômicas e de mercado no Brasil e, em diferentes graus, pelas condições de mercado de outros países da América Latina e de outros países emergentes bem como dos Estados Unidos. Embora as condições econômicas sejam diferentes em cada país, a reação dos investidores aos acontecimentos nesses outros países pode ter um efeito material adverso sobre o valor de mercado dos valores mobiliários de companhias brasileiras. Crises em outros países emergentes ou nos Estados Unidos poderão diminuir a demanda de investidores por valores mobiliários de companhias brasileiras, incluindo nossas notas e ações preferenciais. Esses fatos podem afetar adversamente o valor de mercado de nossas ações preferenciais e ADSs, que, se reduzido, pode impedir nosso acesso ao mercado de capitais e ao financiamento de nossas operações no futuro.

A recente crise financeira global acarretou consequências significativas em todo o mundo e no Brasil, causando a volatilidade do mercado de ações e de crédito, a indisponibilidade de crédito, o aumento das taxas de juros, um desaquecimento da economia de modo geral, a volatilidade das taxas de câmbio e pressão inflacionária, o que poderá prejudicar o preço de mercado dos valores mobiliários brasileiros, inclusive de nossas ações preferenciais e ADSs.

Embora os países da América Latina tenham se comportado comparativamente bem no início da crise financeira global, no final de 2008 e em 2009 muitos dos países que atendemos, inclusive o Brasil, estão enfrentando desaquecimentos ou recessões em suas economias, o que pode acarretar um enfraquecimento da demanda por nossos serviços e efeito prejudicial sobre o nosso negócio no futuro. Se a economia brasileira enfrentar uma recessão prolongada, ou se o Brasil enfrentar conturbações políticas significativas, nosso negócio, situação financeira e resultados operacionais poderão ser substancialmente prejudicados.

A variação nas taxas de juros pode afetar nossos negócios, condição financeira, resultados de nossas operações e nossas perspectivas bem como o valor de mercado de nossas ações preferenciais e ADSs.

Estamos expostos ao risco de variação nas taxas de juros, principalmente quanto à Taxa de Juros de Longo Prazo, ou TJLP, e à Taxa de Depósito Interbancário, ou Taxa DI, (no que se refere a empréstimos denominados em reais), e à Taxa Oferecida no Mercado Interbancário de Londres (ou LIBOR) (no que se refere a arrendamentos operacionais e financeiros denominados em dólares dos Estados Unidos).

A partir de 2003, a pressão inflacionária cedeu, o Conselho Monetário Nacional, órgão regulatório monetário mais importante do governo brasileiro, diminuiu a TJLP. A TJLP em 31 de dezembro de 2007 era de 6,25%, tendo permanecido neste patamar até 31 de dezembro de 2008. Entretanto, qualquer aumento da pressão inflacionária ou qualquer outra pressão macroeconômica pode fazer com que o Conselho Monetário Nacional aumente a TJLP.

Adicionalmente, considerando que parcela de nossos arrendamentos operacionais e financeiros variam de acordo com a LIBOR, estamos expostos ao risco de variação na LIBOR. Em 31 de dezembro de 2008, os pagamentos estimados em decorrência desses arrendamentos operacionais e financeiros atrelados à LIBOR montavam a US\$3.840 milhões.

Caso a TJLP, a taxa DI ou a LIBOR aumentem, as amortizações de nossos empréstimos se elevarão e podemos não ser capazes de ajustar nosso preço para compensar qualquer tal aumento de pagamentos. Se não conseguirmos ajustar adequadamente os nossos preços, nossa receita não compensará o aumento das despesas relacionadas com nossos empréstimos, o que pode afetar adversamente o resultado de nossas operações. Assim sendo, tais aumentos das taxas de juros podem afetar nossos negócios, condição financeira, resultados operacionais e perspectivas bem como o valor de mercado de nossas ações preferenciais e ADSs.

Riscos Relacionados ao nosso Negócio e ao Setor de Aviação Civil

O setor de aviação é particularmente sensível a alterações das condições econômicas e a contínuas condições econômicas negativas que tenham a probabilidade de continuar a prejudicar nossos resultados operacionais e nossa capacidade de obtenção de financiamento em condições aceitáveis.

Nossas operações e o setor de aviação em geral são particularmente sensíveis a alterações das condições econômicas. Condições econômicas gerais desfavoráveis, tais como aumento das taxas de desemprego, restrição do mercado de crédito e aumento das despesas operacionais e comerciais, podem reduzir os gastos destinados a viagem de lazer e viagem de negócios. Condições econômicas desfavoráveis podem também causar impacto sobre nossa capacidade de aumentar tarifas visando compensar aumentos de despesas com combustível, mão de obra e despesas de outra natureza. Um ambiente econômico cada vez mais desfavorável tem a probabilidade de causar impacto negativo sobre nossos resultados operacionais. Continuamos cautelosos com relação às condições econômicas domésticas atuais.

Fatores tais como condições econômicas continuamente desfavoráveis, redução significativa da demanda de viagens aéreas ou instabilidade contínua dos mercados de crédito e de capital poderão acarretar pressão sobre os custos dos nossos empréstimos, sobre nossos resultados operacionais e sobre nossa situação financeira, afetando nossos planos de crescimento e investimento. Estes fatores poderão também causar impacto negativo sobre nossa capacidade de obtenção de financiamento em condições favoráveis e sobre nossa liquidez de modo geral.

A estrutura de regulação da aviação civil brasileira está passando por mudanças e ainda não podemos avaliar os resultados que tais alterações terão em nossos negócios e os resultados de nossas operações.

Serviços de transporte aéreo regular são considerados serviços de utilidade pública no Brasil e estão sujeitos a extensiva regulação do governo federal. As autoridades reguladoras brasileiras têm também assumido uma postura de maior ingerência para monitorar o desenvolvimento do mercado brasileiro de aviação civil. Por exemplo, em um esforço para impedir excesso de oferta, as autoridades estabeleceram critérios mais rigorosos a serem observados pelas empresas de transporte aéreo na criação de novas rotas ou no aumento de frequências de vôos. Diversas iniciativas legislativas foram tomadas, incluindo a elaboração de um projeto de lei que substituiria a Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (o atual Código Brasileiro de Aeronáutica), a submissão de um novo regulamento de política pública para aviação civil ao Ministério da Defesa, além da recente aprovação de lei propondo a criação da ANAC, uma agência nacional de aviação civil que substituirá o DAC como principal órgão regulador da aviação civil brasileira. Vide “Item 4. Informações sobre a Companhia - B. Visão Geral do Setor de Atuação - Regulamentação do Setor de Aviação Civil Brasileira- Direitos de Operar Rotas Aéreas - Legislação Futura”.

É privativa do governo federal a exploração dos serviços de transporte aéreo, bem como de infraestrutura de aeroportos. O governo federal pode prestar esses serviços diretamente ou por terceiros por meio de

concessões ou permissões. Nossa concessão foi obtida em 9 de dezembro de 1996 para a exploração do transporte aéreo regular e público de passageiros e cargas, e vigorará até 9 de dezembro de 2011. Não podemos garantir que conseguiremos renovar automaticamente nossa concessão ao seu término. Vide “Item 4. Informações sobre a Companhia - B. Visão Geral do Setor de Atuação - Regulamentação do Setor de Aviação Civil Brasileira - Visão Geral - Concessão para Serviços de Transporte Aéreo”.

Nossos planos de crescimento contemplam a expansão para novos mercados, aumentando as frequências dos vôos e expandindo nossa frota, atualmente composta por 132 aeronaves. A ANAC monitorou ativamente acontecimentos no mercado aéreo brasileiro, tendo adotado medidas restritivas que ajudaram no restabelecimento de maior estabilidade ao setor. Dessa maneira, nossa capacidade de crescimento depende das autorizações necessárias concedidas pela ANAC e pela Superintendência de Relações Internacionais, ou SRI. Não podemos assegurar que essas autorizações serão concedidas no futuro e que a sua falta não exigirá a reavaliação de nossas estratégias.

A estrutura da aviação civil brasileira poderá ser significativamente modificada no futuro, e não podemos prever ou avaliar como essa mudança afetará nossos negócios e os resultados de nossas operações. Não podemos assegurar que essas ou outras alterações na regulação da aviação civil brasileira não terão efeitos adversos em nossos negócios ou nos resultados de nossas operações. Qualquer alteração que demande alocação significativa de nossos recursos para cumprir com eventuais novas regulamentações, por exemplo, pode resultar em dispêndios adicionais de capital e, conseqüentemente, afetar adversamente o resultado de nossas operações.

Adicionalmente, nossa habilidade de aumentar tarifas para compensar um aumento de nossas despesas fixas pode ser afetada adversamente, caso as autoridades brasileiras de aviação civil imponham quaisquer mecanismos de controle de tarifas nos serviços de transportes aéreos. Na eventualidade de não conseguirmos compensar o aumento de nossas despesas fixas mediante aumento de nossas tarifas, nossas receitas poderão não ser suficientes para fazer frente a tais despesas fixas, o que pode afetar o resultado de nossas operações. Mudanças na regulamentação expedida pelo governo brasileiro ou a ocorrência de qualquer dos fatores acima pode aumentar nossas despesas, limitar nossa capacidade para expandir nosso número de rotas ou, ainda, afetar adversamente o nosso negócio e nossos resultados operacionais.

A concorrência no setor doméstico e no internacional de aviação civil está aumentando, e o governo federal pode intervir no mercado doméstico.

Enfrentamos intensa concorrência nos vôos domésticos e nos vôos internacionais. O governo federal tem competência para autorizar ou negar a entrada de novos participantes no mercado doméstico em que atuamos, assim como assumir operações de transporte aéreo. Nesse sentido, enfrentamos maior concorrência dos atuais ou de novos participantes no mercado brasileiro de aviação civil, inclusive de novas empresas aéreas de baixo custo que atuam em algumas de nossas rotas. O setor de transportes aéreos é altamente sensível a descontos de preço, sobretudo com o advento de empresas de baixo custo ou com a adoção de políticas de preço predatórias. Outros fatores como frequência de vôos, disponibilidade de horários, reconhecimento de marca, qualidade de serviços oferecidos (tais como programas de fidelização, salas vip e entretenimento de bordo e outras amenidades) também têm peso importante na competitividade no setor. Além disso, a aquisição de concessões de linhas aéreas domésticas não exige grandes aportes financeiros e, portanto, as barreiras de acesso ao mercado doméstico são baixas. Não podemos garantir que no futuro o governo federal não assumirá diretamente a prestação de atividades de transporte aéreo, nem tampouco que os atuais ou novos concorrentes não praticarão tarifas abaixo das nossas, oferecerão serviços mais atraentes que os nossos ou não aumentarão a capacidade de suas rotas em um esforço para conseguir uma maior participação de mercado. Não podemos garantir que caso isso aconteça o preço das nossas passagens, nosso tráfego de passageiros ou nossas margens de lucro não sejam negativamente afetados. Qualquer impacto negativo no preço de nossas passagens pode resultar na redução de nossas receitas líquidas e pode exigir com que nos concentremos em programas de redução de custos.

Flutuações substanciais nos preços de combustível ou a redução da disponibilidade de quantidades

suficientes de combustível podem prejudicar o setor de aviação civil brasileiro e nossos negócios na hipótese de os aumentos de custos não poderem ser repassados ao preço das tarifas e de nossos acordos de hedge de combustível se tornarem mais caros.

As despesas com combustíveis representam uma parcela significativa das despesas operacionais das companhias aéreas em geral e os preços dos combustíveis aumentaram de maneira significativa em recentes períodos, tendo constituído 39,7% das nossas despesas operacionais em 31 de dezembro de 2008.

Historicamente, os preços de combustível no Brasil têm se sujeitado a oscilações significativas nos preços internacionais, que por sua vez variam em função da situação geopolítica e da oferta e demanda mundiais. A disponibilidade de combustível é também sujeita a períodos de escassez e oferta excessiva no mercado e é afetada pela demanda de gasolina e de outros derivados do petróleo. Dessa forma, não é possível prever o custo e a disponibilidade de combustíveis no futuro com algum grau de certeza. Em caso de escassez no fornecimento de combustíveis, pode ocorrer um aumento dos preços ou a redução dos serviços previstos, o que pode afetar adversamente as nossas receitas.

Os preços de combustível atingiram níveis recordes em meados de 2008, mas sofreram uma redução substancial no segundo semestre de 2008. As despesas com combustível de aviação ficaram sujeitas a amplas flutuações em decorrência do aumento da demanda, de conturbações repentinas na oferta global bem como da especulação do mercado. Ademais, alguns de nossos concorrentes podem obter combustível em condições melhores do que as nossas, tanto em relação a preço como em relação a quantidade. Aumentos relevantes nas despesas de combustíveis (ou no preço relativo que pagamos por combustível em comparação aos nossos concorrentes) podem prejudicar nossa situação financeira e nossos resultados caso não seja possível repassar tais aumentos ao preço das tarifas (ou na hipótese de os concorrentes serem capazes de reduzir seus preços comparativamente aos nossos e de tomar nossa participação de mercado).

Embora usualmente efetuemos hedge entre 30% e 80% de nossas necessidades futuras de combustível (ao longo de períodos de 24 meses em bases de rolagem), não podemos garantir que, em qualquer momento, nossos contratos de hedge fornecerão qualquer nível específico de proteção contra o aumento dos custos de combustível (ou que nossas contrapartes serão capazes de cumprir suas obrigações nos termos dos nossos contratos de hedge, tal como no caso de falência de uma contraparte). Ademais, a deterioração da nossa situação financeira poderá prejudicar nossa capacidade de celebração de novos contratos de hedge no futuro.

De forma contrária, as reduções dos preços dos combustíveis no segundo semestre de 2008 também acarretaram o aumento dos custos associados aos nossos acordos de hedge de combustível, de sorte que registramos um passivo de R\$1,1 bilhão em 31 de dezembro de 2008 em decorrência de tais acordos. Em razão das condições de mercado em 2009, avançamos também prestar garantia no valor de aproximadamente R\$240 milhões para cobrir valores em potencial devidos com relação a operações de hedge de combustível ainda não liquidadas.

Nossas operações de hedge de combustível e os ajustes das nossas margens de preços poderão não ser suficientes para nos proteger das mudanças dos preços do combustível, caso em que o resultado das nossas operações poderão ser substancialmente prejudicados.

As companhias do setor de aviação civil têm despesas fixas significativas que podem prejudicar a habilidade de alcançar suas metas estratégicas.

As companhias do setor de aviação no mercado doméstico em geral têm despesas fixas significativas (relacionadas principalmente aos arrendamentos contratados para aeronaves). Esperamos incorrer em despesas fixas adicionais e contrair dívidas conforme arrendamos ou adquirimos novas aeronaves e outros equipamentos para implementar nossa estratégia de crescimento. Em 31 de dezembro de 2008, tínhamos compromissos firmes de compra de 85 aeronaves, com preço total de lista de fabricante no valor de aproximadamente \$8,4 bilhões. Necessitaremos de capital substancial de fontes externas para atender aos nossos compromissos financeiros

futuros. A contínua crise de crédito e a perturbação correlata do sistema financeiro global aumentaram e poderão continuar a aumentar os custos de tal financiamento.

Em função das nossas despesas fixas, poderemos: (i) ter limitada a habilidade de obter financiamentos adicionais para nosso capital de giro e outros propósitos; (ii) comprometer parte substancial do nosso fluxo de caixa com as despesas fixas resultantes de arrendamento operacional e financeiro de aeronaves; (iii) incorrer em despesas mais elevadas com juros ou com arrendamentos, caso as taxas de juros aumentem; ou (iv) ter limitada a habilidade de planejar ou reagir a mudanças em nossos negócios e no setor de aviação civil de modo geral e nas condições macroeconômicas gerais.

Dependemos em grande medida de sistemas automatizados e qualquer falha destes sistemas pode prejudicar nossos negócios e resultados financeiros.

Dependemos de sistemas automatizados para operar nossos negócios, incluindo nosso portal e-TAM, nosso sistema computadorizado de reserva de assentos, nosso sistema de administração de frota e malha, nosso sistema de telecomunicações e nosso site na internet. Falhas substanciais ou repetidas em nossos sistemas podem dificultar o acesso de nossos clientes e agências de viagens aos nossos produtos e serviços e levá-los a comprar passagens em outras companhias aéreas, afetando adversamente a nossa receita líquida. Qualquer interrupção nesses sistemas pode resultar em perda de informações importantes e aumento de nossas despesas, o que pode causar uma percepção pública negativa de nossa companhia aérea e redução na demanda por nossos serviços.

Nosso insucesso em implementar nossa estratégia de crescimento pode prejudicar nossos resultados operacionais e o valor de mercado das nossas ações preferenciais e ADSs.

Nossa estratégia de crescimento no mercado doméstico e internacional e a consolidação da nossa liderança no mercado doméstico e internacional inclui, entre outras propostas, o aumento do número de mercados que servimos e o aumento da frequência de vôos naqueles mercados que servimos atualmente, o que depende de aprovações para rotas em áreas geográficas apropriadas e obtenção de acesso adequado aos aeroportos. O aeroporto de Guarulhos, em São Paulo, e o aeroporto Juscelino Kubitschek, em Brasília, estão altamente congestionados e a utilização de passageiros está próxima de atingir sua capacidade máxima ou está em sua capacidade máxima. Ademais, o aeroporto de Congonhas, em São Paulo, e o aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, estão sujeitos a restrições de slots, que limitam o número de pousos e decolagens e o momento em que eles podem ser realizados. No futuro, outros aeroportos podem atingir capacidade máxima de passageiros ou passarem a ter restrições de slots, o que pode afetar adversamente nossa estratégia de crescimento. Qualquer fator que impeça ou atrase nosso acesso aos aeroportos ou rotas que sejam vitais em nossa estratégia de crescimento (incluindo a incapacidade de manter nossos slots atuais e de obter slots adicionais em certos aeroportos) pode restringir a expansão de nossas operações, e, conseqüentemente, afetar adversamente nossos objetivos de crescimento.

Nossas despesas de seguro podem aumentar substancialmente em virtude de eventuais ataques terroristas, prejudicando a nossa condição financeira e nossos resultados operacionais

As companhias seguradoras podem aumentar substancialmente os prêmios dos seguros de linhas aéreas e reduzir o montante de cobertura dos seguros disponíveis para companhias aéreas, para cobertura de responsabilidade civil por danos resultantes de atos de terrorismo, guerra ou eventos similares, como ocorrido após os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos da América.

Em resposta aos aumentos substanciais nos prêmios de seguros para a cobertura de riscos relativos a ataques terroristas em aeronaves, após os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos, o Congresso Nacional promulgou legislação autorizando o governo federal a assumir responsabilidade civil perante terceiros por qualquer dano a pessoas ou bens no solo causado por ataques terroristas ou atos de guerra contra aeronaves de linhas aéreas brasileiras no Brasil ou no exterior. No entanto, o governo federal pode, a seu exclusivo critério, suspender essa assunção de responsabilidade a qualquer tempo dentro de sete dias a contar da

publicação da suspensão. Caso o governo federal suspenda essa assunção de responsabilidade, as companhias aéreas brasileiras ficarão obrigadas a reassumir a responsabilidade e a contratar seguro no mercado.

As seguradoras de aeronaves podem reduzir suas coberturas ou aumentar seus prêmios em caso de ataques terroristas, seqüestros, quedas de aviões e fim da assunção de responsabilidade pelo governo federal ou outros eventos que afetem a aviação civil no exterior ou no Brasil. Na eventualidade de ocorrerem reduções significativas em tais coberturas, nossa responsabilidade em potencial poderá aumentar substancialmente. Caso haja aumentos significativos de tais prêmios, nossas despesas operacionais poderão sofrer um significativo aumento, afetando adversamente nossos resultados operacionais.

Podemos não conseguir obter todas as aeronaves e peças em tempo hábil, o que pode acarretar a interrupção da operação de certas aeronaves devido a manutenções não programadas ou imprevistas.

Em 31 de dezembro de 2008, detínhamos junto à Airbus pedidos firmes de arrendamento de mais 53 aeronaves Airbus modelo A320, quatro aeronaves modelo Airbus A330 e 22 aeronaves Airbus modelo A350, além de mais dez opções para aeronaves Airbus modelo A350. Também detínhamos junto à Boeing pedidos firmes de arrendamento de seis aeronaves Boeing 777. Qualquer quebra ou alteração do cronograma de entregas da Airbus afetará nossa atividade, podendo afetar adversamente os nossos resultados operacionais e a nossa situação financeira, na medida em que não conseguiremos acomodar uma demanda adicional por nossos serviços. Nossa capacidade para obter essas aeronaves junto à Airbus ou à Boeing pode ser afetada por vários fatores, inclusive: (i) a Airbus ou a Boeing pode recusar, ou ter limitações financeiras para, cumprir as obrigações assumidas nos termos do contrato de entrega das aeronaves; (ii) ocorrência de incêndio, greve ou outros eventos que afetem a capacidade da Airbus ou da Boeing para cumprir as suas obrigações contratuais de forma integral e tempestiva; e (iii) nossa incapacidade de obter financiamento das aeronaves ou a recusa da Airbus ou da Boeing em disponibilizar apoio financeiro. Nossas atividades também podem ser afetadas por falhas ou incapacidade da Airbus ou da Boeing (ou de outros fornecedores) de fornecerem tempestivamente peças de reposição suficientes, o que pode acarretar a interrupção da operação de certas aeronaves devido a manutenções não programadas ou imprevistas. Qualquer interrupção em nossas operações pode reduzir as receitas advindas de nossos serviços de transporte aéreo e afetar adversamente nossa condição financeira.

A reputação e os resultados financeiros das companhias aéreas podem ser prejudicados por um eventual acidente ou incidente envolvendo suas aeronaves.

Um eventual acidente ou incidente envolvendo as aeronaves de qualquer companhia aérea pode exigir a reparação ou a substituição da aeronave danificada e a respectiva perda temporária ou permanente do serviço, além de indenizações significativas aos passageiros feridos e a terceiros. Em 17 de julho de 2007, o vôo 3054 da TAM procedente de Porto Alegre com destino a São Paulo – Congonhas sofreu um acidente durante a aterrissagem no aeroporto de Congonhas. Não houve sobreviventes a bordo da aeronave, tendo havido mortes adicionais no armazém de carga da TAM com o qual a aeronave colidiu. Consideramos os valores de seguros por nós contratados consistentes com as práticas do setor. Todavia, podemos incorrer em perdas caso nosso seguro seja insuficiente para cobrir danos decorrentes de acidente. Indenizações a serem desembolsadas que não estejam compreendidas em nossa cobertura de seguros podem prejudicar nossos negócios e o resultado de nossas operações. Além disso, um acidente ou incidente com uma de nossas aeronaves, mesmo que totalmente coberta por seguro, pode afetar nossa imagem e gerar a percepção pública de que somos menos seguros ou confiáveis que outras companhias aéreas, o que por sua vez pode prejudicar a demanda dos consumidores, nossa receita e nossa posição no mercado. Ademais, qualquer acidente ou incidente com uma aeronave operada por outra companhia aérea e que envolva um dos mesmos modelos de aeronave que aqueles de nossa frota pode gerar a percepção pública de que o modelo de aeronave em particular não é seguro, o que poderá também prejudicar a demanda por nossos serviços, nossa receita e, conseqüentemente, nossos resultados operacionais.

Nosso negócio pode ser prejudicado por diminuições das atividades do setor aéreo causadas por ataques terroristas, guerras ou epidemias, o que pode afetar o comportamento de viagens ou aumentar despesas.

A demanda por transporte aéreo pode ser prejudicada por ataques terroristas, guerras ou instabilidade política ou social, epidemias, desastres naturais e outros eventos similares que estão fora do nosso controle. Qualquer desses eventos ocorridos nos mercados em que operamos poderão causar impacto substancial sobre nosso negócio, situação financeira e resultados operacionais. Ademais, tais efeitos poderão ter um efeito prolongado sobre o transporte aéreo e certas despesas, inclusive taxas de seguro e tarifas aeroportuárias.

Os ataques terroristas ocorridos nos Estados Unidos em 11 de setembro de 2001, por exemplo, causaram impacto substancialmente adverso no setor aéreo em todo o mundo. O tráfego das companhias aéreas nos Estados Unidos sofreu uma queda dramática após os ataques, tendo enfrentado uma queda, embora menos severa, em toda a América Latina. Nossas receitas dependem do número de passageiros em nossos voos. Por conseguinte, quaisquer ataques terroristas futuros ou ameaça de ataques, envolvendo ou não aeronaves comerciais, qualquer aumento de hostilidades relativas a represálias a organizações terroristas ou de outra natureza e qualquer impacto econômico correlato poderia acarretar uma diminuição do tráfego de passageiros e prejudicar substancialmente nosso negócio, situação financeira e resultados operacionais.

Ademais, a escalada das atividades militares no Oriente Médio e as preocupações públicas com a possibilidade de uma pandemia (tal como o vírus H1N1) poderão causar impacto negativo sobre a vontade do público de viajar de avião. Não podemos determinar se e quando isto ocorrerá e se reduzirá ou não a demanda por viagens aéreas, afetando de forma substancial e negativa nossos negócios, situação financeira e resultados operacionais.

Nossas operações são freqüentemente afetadas por fatores fora do nosso controle, inclusive por congestionamentos nos aeroportos, condições climáticas adversas e aumento das medidas de segurança.

Tal como outras companhias aéreas, estamos sujeitos a atrasos causados por fatores fora do nosso controle, inclusive congestionamentos nos aeroportos, condições climáticas adversas e aumento das medidas de segurança. Atrasos deixam os passageiros insatisfeitos, reduzem as taxas de utilização de aeronave (o número médio de horas por dia em que uma aeronave está em operação) e aumentam as despesas, o que pode afetar nossa rentabilidade. Em caso de condições climáticas adversas, os vôos podem ser cancelados ou sofrer atrasos significativos. Cancelamentos ou atrasos devido a condições climáticas, problemas de controle de tráfego aéreo e medidas de segurança podem reduzir nossas receitas e afetar nossa reputação como companhia aérea de alta pontualidade, o que pode causar a redução na demanda por nossos serviços.

Problemas com sistemas de controle de tráfego ou outras falhas técnicas poderão interromper nossas operações e prejudicar substancialmente nosso negócio.

Nossas operações, inclusive nossa capacidade de entregar serviços aos consumidores, dependem da operação efetiva de nossos equipamentos, inclusive nossas aeronaves, sistemas de manutenção e sistemas de reservas. Nossas operações também dependem da operação efetiva dos sistemas de controle de tráfego aéreo doméstico e internacional e da infra-estrutura de controle de tráfego aéreo nos mercados em que operamos. As falhas de equipamentos, escassez de pessoal, problemas de controle de tráfego aéreo e outros fatores que tendem a interromper operações poderão prejudicar nossas operações, resultados financeiros bem como nossa reputação.

Os problemas técnicos e operacionais ocorridos nos sistemas de controle de tráfego aéreo brasileiro desde o último trimestre de 2006 acarretaram inúmeros atrasos de vôos, mais cancelamentos de vôos do que o usual e aumentaram o congestionamento nos aeroportos. Esse fato afetou negativamente nossa pontualidade e nossos resultados operacionais. O governo brasileiro e as autoridades de controle de tráfego aéreo adotaram medidas para melhorar os sistemas de controle do tráfego aéreo brasileiro, mas se as alterações implementadas pelo governo brasileiro e pelas autoridades regulatórias não se revelarem bem sucedidas, essas dificuldades relativas ao controle do tráfego aéreo poderão ocorrer novamente ou piorar, o que causará efeito prejudicial relevante sobre o nosso negócio, nossos resultados operacionais e nossa estratégia de crescimento.

A execução bem sucedida da nossa estratégia depende parcialmente da manutenção de uma alta taxa de utilização diária das aeronaves, tornando-nos especialmente vulneráveis a atrasos.

A fim de executar com sucesso nossa estratégia, precisamos manter uma alta taxa de utilização diária das aeronaves, que é uma medida do número de horas voadas em que utilizamos nossas aeronaves por dia. A consecução de uma alta taxa de utilização diária das aeronaves nos permite maximizar o montante de receitas que geramos a partir de cada aeronave e é atingida, em parte, pela redução do tempo de taxiamento em aeroportos e pelo desenvolvimento de cronogramas que nos permitem voar mais horas em média por dia. Nossa taxa de utilização de aeronaves poderá ser prejudicada por inúmeros fatores que não podemos controlar, inclusive tráfego aéreo e congestionamento de aeroportos, interrupções do serviço prestado por controladores de tráfego aéreo, condições climáticas adversas e atrasos por parte de terceiros prestadores de serviços no que respeita a questões tais como abastecimento e *ground handling* (check e serviço de solo). Ademais, altas taxas de utilização de aeronaves aumentam o risco de, se uma aeronave se atrasar, continuar atrasada por até dois dias. Tais atrasos poderão resultar em perturbação do nosso desempenho operacional, levando à insatisfação de clientes em função de quaisquer atrasos ou conexões perdidas resultantes.

Riscos Relacionados às nossas ADSs e Ações Preferenciais

Temos um grupo bem definido formado por alguns de nossos principais acionistas, que detêm o poder de dirigir nossos negócios e seus interesses podem conflitar com os interesses dos demais acionistas.

Nossos principais acionistas, TEP e Nova Fronteira, detêm, em conjunto, 89,42% de nossas ações ordinárias e têm o poder de, entre outras coisas (i) eleger a maioria dos nossos conselheiros; e (ii) decidir o resultado de qualquer proposta que exija a aprovação dos acionistas (incluindo operações com partes relacionadas, reorganizações societárias, alienações de ativos, e o tempo e as condições de pagamento de quaisquer dividendos futuros, sujeito aos requisitos de distribuição mínima obrigatória de dividendos nos termos da lei das sociedades por ações). Nossos principais acionistas têm o poder de aprovar deliberações que podem não se alinhar com os interesses dos demais acionistas e podem impedir ou frustrar tentativas de remover os atuais membros de nosso conselho de administração ou de nossa diretoria.

As Ações Preferenciais não têm direitos gerais de voto.

Exceto em determinadas matérias e circunstâncias, nossas ações preferenciais e, conseqüentemente, nossas ADSs não conferem direito a voto aos seus titulares. Vide “Item 10. Informações Adicionais - B. Estatuto Social”. Nossos principais acionistas detêm a maioria das nossas ações ordinárias com direito a voto, controlando-nos e, portanto, têm condições de tomar medidas societárias sem a aprovação dos acionistas que detêm nossas ações preferenciais.

Por conseguinte, V.Sas. não terão controle sobre a aprovação de medidas societárias tais como a nomeação de conselheiros, aprovação de deliberações relevantes ou alterações em nossa estrutura de capital.

Poderá haver diluição do valor econômico do investimento de V.Sas.

Caso tenhamos necessidade de obtenção de capital para nossas atividades por meio de emissão de novas ações, essas futuras emissões poderão ser feitas por valor inferior ao valor contábil de nossas ações preferenciais na data em questão. Nessa hipótese, os detentores à época de nossas ADSs e ações preferenciais poderão sofrer imediata e substancial diluição de seus investimentos.

A venda de quantidades significativas de ADSs ou ações preferenciais pode fazer com que o valor de mercado das nossas ADSs e ações preferenciais diminua.

Caso decidamos ou nossos acionistas vendedores decidam vender um volume significativo de nossas ADSs ou ações preferenciais, ou se o mercado perceber nossa intenção de vendê-las, o valor de mercado de

nossas ações preferenciais ou ADSs pode diminuir significativamente, na medida que não haja uma elevada procura por nossas ADSs ou ações preferenciais.

Os mercados brasileiros de valores mobiliários são relativamente voláteis e ilíquidos. Por conseguinte, V.Sas. poderão não ter capacidade de vender as ações preferenciais subjacentes às ADSs pelo preço e na data desejados.

O investimento em valores mobiliários negociados em mercados emergentes, tal como o Brasil, envolve com freqüência maior risco do que o investimento em valores mobiliários de emissores dos Estados Unidos, sendo tais investimentos em geral considerados mais especulativos por natureza. O mercado brasileiro de valores mobiliários é substancialmente menor, menos líquido, podendo ser mais volátil do que os principais mercados de valores dos Estados Unidos. Há também significativamente maior concentração no mercado de valores mobiliários brasileiro do que nos principais mercados de valores mobiliários dos Estados Unidos. Dessa forma, embora V.Sas. tenham direito de retirar a qualquer tempo do depositário as ações preferenciais subjacentes às ADSs, V.Sas. poderão não ser capazes de vender as ações preferenciais subjacentes às ADSs pelo preço e na data desejados.

Alterações na legislação tributária brasileira poderão ter impacto adverso sobre os impostos incidentes sobre a alienação de nossas ações preferenciais ou ADSs.

De acordo com a Lei nº 10.833, promulgada em 29 de dezembro de 2003, a alienação de ativos localizados no Brasil por não-residente a residente brasileiro ou não-residente brasileiro está sujeita a tributação no Brasil, independentemente de a alienação ocorrer dentro ou fora do Brasil. Esta disposição acarreta a incidência de imposto de renda sobre os lucros decorrentes de alienação das nossas ações preferenciais por não-residente no Brasil a outro não-residente no Brasil. Não existe nenhuma orientação jurisprudencial quanto à aplicação da Lei nº 10.833 de 29 de dezembro de 2003 e, portanto, não podemos prever se os tribunais brasileiros poderão decidir que a disposição se aplica a alienações de nossas ADSs entre não residentes no Brasil. Contudo, na hipótese de a alienação de ativos ser interpretada de forma a incluir alienação de nossas ADSs, essa legislação tributária poderia acarretar a incidência de impostos retidos na fonte sobre a alienação das nossas ADSs por não-residente no Brasil a outro não-residente no Brasil.

Em razão do fato de qualquer ganho ou perda reconhecido por Detentor norte-americano (conforme definido em “Item 10. Informações Adicionais - E. Tributação - Estados Unidos”) ser de modo geral tratado como ganho ou perda de fonte norte-americana a menos que tal crédito possa ser compensado (observadas as limitações aplicáveis) com imposto incidente sobre outros rendimentos tratados como oriundos de fontes estrangeiras, tal Detentor norte-americano não teria a possibilidade de utilizar o crédito de imposto estrangeiro decorrente de qualquer imposto brasileiro incidente sobre a alienação de nossas ações preferenciais.

O governo brasileiro pode impor mecanismos de controle cambial e restrições significativas a remessas internacionais, podendo afetar adversamente a capacidade de V.Sas. de converter e remeter dividendos, distribuições ou o produto da venda de nossas ações preferenciais e nossa capacidade de realizar pagamentos de dividendos a investidores não brasileiros, reduzindo o valor de mercado de nossas ações preferenciais ou ADSs.

O governo brasileiro pode impor restrições à remessa ao exterior de recursos de investimentos no Brasil bem como à conversão do real em moeda estrangeira. O governo brasileiro impôs pela última vez tais restrições a remessa por um breve período em 1989 e no início dos anos noventa. Caso o governo brasileiro entenda que as reservas de moeda estrangeira devam ser preservadas, o governo brasileiro pode impor um encargo temporário sobre remessas internacionais de até 50% sobre seus valores. Não podemos garantir a V.Sas. que o governo brasileiro não tomará medidas similares no futuro. A volta de quaisquer tais restrições poderá dificultar ou impedir a capacidade de V.Sas. de converter dividendos, distribuições ou o produto de qualquer venda de nossas ações preferenciais em dólares dos Estados Unidos e de remeter dólares dos Estados Unidos para o exterior bem como nossa capacidade de efetuar pagamentos de dividendos a investidores não brasileiros. A imposição de quaisquer de tais restrições causaria efeito

prejudicial relevante sobre o valor de mercado de nossas ações preferenciais ou ADSs.

Se V.Sas. restituírem as ADSs e retirarem ações preferenciais, V.Sas. arriscarão perder a capacidade de remeter moeda estrangeira para o exterior e certas vantagens fiscais brasileiras.

Na qualidade de detentores de ADSs, V.Sas. beneficiar-se-ão do certificado eletrônico de registro de capital estrangeiro a ser obtido pelo custodiante para nossas ações preferenciais subjacentes às ADSs no Brasil, permitindo ao custodiante converter dividendos e outras distribuições com relação às ações preferenciais em moeda não-brasileira e remeter o produto ao exterior. Caso V.Sas. restituam suas ADSs e retirem ações preferenciais, terão direito de continuar a se valer do certificado eletrônico de registro de capital estrangeiro do custodiante somente pelo prazo de cinco dias úteis a contar da data de retirada. Subseqüentemente, quando da alienação ou distribuições relativas às ações preferenciais, V.Sas. não poderão remeter moeda não-brasileira ao exterior a menos que obtenham seu próprio certificado eletrônico de registro de capital estrangeiro ou que se qualifiquem nos termos da regulamentação brasileira de investimento estrangeiro que confere a alguns investidores estrangeiros o direito de comprar e vender ações em bolsas de valores brasileiras sem necessidade de obter certificados eletrônicos de registro de capital estrangeiro separados. Ademais, caso V.Sas. não se qualifiquem nos termos da regulamentação de investimento estrangeiro, ficarão em geral sujeitos a tratamento fiscal menos favorável quanto a dividendos e distribuições com relação às nossas ações preferenciais, e ao produto de qualquer venda de nossas ações preferenciais.

Caso V.Sas. tentem obter seu próprio certificado eletrônico de registro de capital estrangeiro, poderão incorrer em despesas ou experimentar atrasos no processo de requerimento, o que poderia atrasar sua capacidade de receber dividendos ou distribuições relativos às nossas ações preferenciais ou o retorno de seu capital tempestivamente. O certificado eletrônico de registro de capital estrangeiro do depositário também poderá ser prejudicado por futuras alterações de legislação.

Caso a Companhia não mantenha termo de registro e nenhuma isenção do Securities Act seja cabível, os Detentores norte-americanos de ADSs poderão não ser capazes de exercer direitos de preferência com relação às nossas ações preferenciais.

Não seremos capazes de oferecer nossas ações preferenciais a detentores norte-americanos de ADSs de acordo com direitos de preferência conferidos a detentores de nossas ações preferenciais com relação a qualquer emissão futura de nossas ações preferenciais a menos que termo de registro segundo o *Securities Act* esteja em vigor no tocante a tais ações preferenciais e direitos de preferência, ou caiba isenção das exigências de registro nos termos do *Securities Act*. Não estamos obrigados a arquivar termo de registro relativo a direitos de preferência no tocante a nossas ações preferenciais, e não podemos assegurar que arquivaremos um termo de registro. Se o termo de registro não for arquivado e não existir isenção de registro, JPMorgan Chase Bank N.A., na qualidade de depositário, tentará vender os direitos de preferência, e V.Sas. terão direito de receber o produto da venda. Contudo, esses direitos de preferência ficarão extintos se o depositário não os vender, e os detentores norte-americanos de ADSs não receberão qualquer valor decorrente da concessão de tais direitos de preferência.

ITEM 4. INFORMAÇÕES SOBRE A COMPANHIA

A. Histórico e Desenvolvimento da Companhia

Disposições Gerais

A TAM S.A. é uma sociedade *holding* constituída em maio de 1997 (com a denominação de CIT – Companhia de Investimentos em Transportes) com o objetivo específico de participar, administrar e concentrar as suas participações em empresas de transporte aéreo. Em novembro de 1997, implementamos uma reestruturação acionária, aumentando a participação acionária da TAM Marília em nosso capital e alterando nossa denominação social para TAM – Companhia de Investimentos em Transportes. Em setembro de 2002, alteramos novamente nossa denominação social para TAM S.A. Detemos atualmente participação acionária na TAM Linhas Aéreas e

na TAM Mercosur. A TAM Linhas Aéreas detém participação acionária na TAM Viagens, TAM Capital, TAM Financial 1 e TAM Financial 2.

A TAM S.A. é uma sociedade anônima de capital aberto constituída e em operação nos termos das leis brasileiras. Nossa sede está localizada na Avenida Jurandir, 856, Lote 4, 1º andar, CEP 04072-000, São Paulo, SP, Brasil. Nosso número de telefone é +55 11 5582 9715.

Em janeiro de 1961, foi fundada a TAM Marília no interior do Estado de São Paulo, onde o falecido Comandante Rolim Amaro foi contratado como piloto. Em 1971, o Comandante Rolim Amaro tornou-se principal executivo e um dos acionistas minoritários da TAM Marília. Em maio de 1976 foi fundada a TAM Regionais, primeira empresa de transporte aéreo regular do grupo, com 67% do seu capital detido pelo Comandante Rolim Amaro. Em 1978, o Comandante Rolim Amaro passou a ser o principal acionista da TAM Marília, com 98% de participação acionária.

Em 1986, o Comandante Rolim Amaro constituiu a TAM Linhas Aéreas, a qual iniciou suas atividades por meio da Brasil-Central Linha Aérea Regional S.A. (criada para atuar nas regiões norte e centro oeste do País). No mesmo ano, foi obtida a concessão para operar no Aeroporto Internacional de Guarulhos e a Brasil-Central Linha Aérea Regional S.A. foi transformada em TAM Transportes Aéreos Meridionais S.A., segunda maior empresa aérea nacional.

Em 1993, com o objetivo de atrair mais passageiros e fidelizar nossa base de clientes, introduzimos o Programa Fidelidade TAM (o primeiro programa de fidelidade no setor do Brasil). Em 1998, inauguramos nosso primeiro voo internacional, entre São Paulo e Miami. Em 1999, iniciamos nossos voos para Paris, através de um acordo de compartilhamento de voo (*code-share*) com a Air France.

Em 1998, adquirimos a Itapemirim Transportes Aéreos Regionais (cuja denominação social foi alterada para Interexpress Transportes Aéreos Regionais S/A) e logo após adquirimos a Helisul Linhas Aéreas S.A. (cuja denominação social foi alterada para TAM Express S.A.).

Em 1999, a TAM Express e a Interexpress Transportes Aéreos Regionais foram incorporadas à TAM Linhas Aéreas, acarretando maior integração e eficiência operacional, e conseqüente redução de despesas. Dando continuidade ao processo de reestruturação, em novembro de 2000 a TAM – Transportes Aéreos Regionais S.A. foi incorporada pela TAM Linhas Aéreas, incorporação essa que ocorreu devido à necessidade de unificação das atividades nas linhas regionais, nacionais e internacionais.

Em 6 de fevereiro de 2003, firmamos um protocolo de entendimentos com a Varig para operações de voos compartilhados (*code share*) como etapa preliminar a uma possível fusão entre as duas companhias. A medida buscou, principalmente, a eliminação de sobreposição de voos e a racionalização da oferta. Essa operação nos propiciou implementar a reorganização da nossa frota de aeronaves, negociar a devolução de 19 aeronaves modelo Fokker F-100 e reduzir nossas despesas operacionais.

Em 15 de fevereiro de 2005, a Varig e a TAM S.A. apresentaram ao CADE um plano detalhado para rompimento do compartilhamento de voos, uma vez que ficou evidenciado que a fusão não seria concretizada. Em 23 de fevereiro de 2005 foi celebrado o distrato do contrato de associação (com a devida aprovação do CADE) que nos concedeu o prazo de 24 de maio de 2005 para encerrar os efeitos dos voos compartilhados com a Varig. Deixamos de operar qualquer voo compartilhado com a Varig desde 2 de maio de 2005.

Em 17 de junho de 2005, concluímos a oferta pública inicial de ações preferenciais, tendo por objeto a oferta de um total de 30.190.000 ações preferenciais a investidores institucionais dos Estados Unidos e a investidores institucionais e demais investidores de outros países. Em 19 de julho de 2005, nós e os acionistas vendedores da oferta de ações emitimos 281.600 ações preferenciais adicionais, em virtude do exercício da opção de distribuição de lote suplementar pelos respectivos distribuidores no âmbito dessa oferta pública.

Em 15 de março de 2006, concluímos oferta subsequente de ações preferenciais no Brasil e nossa oferta pública inicial de ADSs nos Estados Unidos e em outros países fora do Brasil. Essa oferta de ações preferenciais e ADSs foi registrada junto à SEC, estando as ADSs listadas na Bolsa de Valores de Nova York. Tornamo-nos empresa obrigada a divulgação de informações nos termos do *Securities Exchange Act* de 1934, ou *Exchange Act*. Oferecemos 2.660.103 ADSs e 2.339.897 ações preferenciais, ao passo que os acionistas vendedores da referida oferta venderam 21.209.462 ADSs e 9.408.636 ações preferenciais. Em 11 de abril de 2006, nós e os acionistas vendedores da referida oferta vendemos um montante adicional de 1.103.000 ADSs nos termos de opção de lote suplementar outorgada aos distribuidores da oferta.

A TAM Mercosur é uma empresa aérea de vôo regular sediada em Assunção, no Paraguai, que opera naquele país, na Argentina, Brasil, Chile, Uruguai e Bolívia e foi constituída em março de 1993, com a denominação *Líneas Aéreas Paraguayas S.A. – LAPSA*, com a totalidade do seu capital social detido pelo Governo do Paraguai. O governo do Paraguai atualmente detém 5,02% do capital social da TAM Mercosur. A partir de janeiro de 1997, a denominação social da LAPSA foi alterada para *Transportes Aéreos del Mercosur S.A.* Em setembro de 2003, com a aprovação da dissolução e liquidação da *TransAmérica*, adquirimos a totalidade das ações da TAM Mercosur então detidas pela *TransAmérica* (correspondentes a 94,98% do seu capital social). No exercício encerrado em 31 de dezembro de 2008, as receitas operacionais líquidas da TAM Mercosur representavam 2,2% do total das nossas receitas operacionais líquidas consolidadas. Em 2007, demos início a um projeto para enxugamento da administração da TAM Mercosur integrando as funções gerenciais da administração chave à nossa administração central no Brasil.

A TAM Viagens é uma sociedade limitada operadora de viagens e turismo controlada pela TAM Linhas Aéreas por meio da qual desenvolvemos pacotes e vendemos viagens turísticas e eventos corporativos no Brasil e no exterior.

Em 2007, a TAM Linhas Aéreas constituiu a TAM Capital como subsidiária integral, constituída nos termos das leis das Ilhas Cayman, com a finalidade de emitir bônus garantidos seniores de 7,375% no valor de U.S.\$ 300.000.000,00 com vencimento em 2017, em 25 de abril de 2007. Em 18 de dezembro de 2007 concluímos oferta de permuta em conformidade com a qual os detentores de 99,2% dos bônus emitidos em 25 de abril de 2007 permutaram seus bônus por novos bônus registrados ao amparo do *Securities Act* de 1933 e alterações posteriores, contendo de outro modo termos idênticos.

Em 2007, a TAM Linhas Aéreas constituiu a TAM Financial 1 Limited como subsidiária integral, constituída nos termos das leis das Ilhas Cayman, com a finalidade de captar recursos para a realização de pagamentos previamente à entrega de quatro aeronaves Boeing 777, bem como constituiu a TAM Financial Services 2 Limited como subsidiária integral, constituída nos termos das leis das Ilhas Cayman, cujas atividades principais incluem a aquisição e financiamento das aeronaves em tela.

Em 2008, ingressamos na Star Alliance, a maior aliança global de aviação comercial em termos de número de integrantes e de cobertura geográfica. No decorrer de 2008, o processo de integração teve início com peritos da TAM, de sua mentora na aliança, a United, e da Star Alliance, os quais se juntaram para assegurar que atendêssemos aos requisitos para a associação. Isto inclui, por exemplo, compatibilidade com o *Star Net - backbone* de TI da Star Alliance - diretrizes comuns para o tratamento de passageiros, além das formas de acúmulo e resgate de pontos dos programas de fidelidade.

Quando se tornar membro efetivo da aliança global, o que é esperado para o final de 2009, a TAM passará a compartilhar produtos e serviços em 1.000 aeroportos de 170 países nos quais a organização estará operando. A lista inclui despacho de bagagem até o destino final, conexões mais ágeis e comodidades de mais de 800 salas VIPs. Outro benefício para os clientes será a integração dos programas de passageiros freqüentes de todas as companhias membros da Star Alliance, o que proporcionará facilidade no acúmulo de pontos, mais opções de resgate e prioridade no atendimento e no embarque.

Em 2008, começamos a operar nossas aeronaves com maior capacidade, o Boeing 777-300ER, que

atualmente transporta até 365 passageiros em nossas rotas que ligam o Brasil, Alemanha, Inglaterra e Chile. Estas aeronaves Boeing foram financiadas por uma ajuste estruturado com garantia financeira do Export-Import Bank dos Estados Unidos (Ex-Im Bank), o qual incluiu a participação de quatro instituições financeiras internacionais: Calyon, Natixis, Pefco (Private Export Funding Corporation) e Société Générale. Neste mesmo ano, finalizamos o programa de eliminação das aeronaves de 100 assentos da nossa frota e devolvemos nossas MD-11, aeronaves mais antigas e menos eficientes que utilizamos para operar algumas de nossas rotas longas.

Investimentos de Capital

Em 2008, o investimento em bens do ativo permanente foi de R\$ 637 milhões, destinado a aquisição de aeronaves e a partes e peças de reposição para nossa frota e de R\$ 133 milhões em ativos intangíveis. Em 2007, investimos R\$ 311 milhões em bens do ativo permanente principalmente para partes e peças de reposição para nossa frota e R\$ 37 milhões em ativos intangíveis.

Para mais informações sobre nossos investimentos de capital vide “Item 5 - Análise e Perspectivas Operacionais e Financeiras - B. Liquidez e Recursos de Capital.”

B. Visão Geral do Setor de Atuação

Visão Geral

Somos uma companhia que, através de nossas subsidiárias operacionais TAM Linhas Aéreas e TAM Mercosur, presta serviços de transporte aéreo regular no Brasil e no exterior. Somos líderes no mercado doméstico de aviação, com uma participação de 50,3% no mercado doméstico em dezembro de 2008 e 48,8% em dezembro de 2007, medido em RPKs, conforme dados da ANAC. Cobrimos toda a extensão do território nacional, atendendo o maior número de destinos no Brasil e operando linhas regulares de transporte aéreo de passageiros e cargas para 42 cidades, além de outros 37 destinos nacionais que atingimos através de alianças regionais com outras companhias aéreas. Atendemos diretamente, ainda, 18 destinos internacionais e fornecemos conexões para diversos outros destinos por meio de acordos comerciais com a United Airlines, Lufthansa, TAP, LAN e outras companhias aéreas. Oferecemos maior conveniência aos nossos passageiros em termos de frequência e vôos diretos entre os principais aeroportos domésticos a preços competitivos. Em 2008, transportamos, aproximadamente, 25,6 milhões de passageiros em vôos domésticos e, aproximadamente, 4,5 milhões de passageiros em vôos internacionais. Transportamos aproximadamente 24,2 milhões de passageiros em vôos domésticos e 3,7 milhões de passageiros em vôos internacionais em 2007. Em dezembro de 2008, realizamos uma média de 772 decolagens diárias e, em dezembro de 2007, realizamos uma média de 734 decolagens diárias. Com o objetivo de atender a demanda do mercado brasileiro, atendemos primordialmente o mercado executivo, mas também desenvolvemos atividades de lazer e cargas como complemento de nossas atividades, visando ao melhor aproveitamento de nossas aeronaves.

Em 31 de dezembro de 2008, operávamos com uma frota de 129 aeronaves, composta predominantemente por aeronaves Airbus modelos A340, A330, A321, A320 e A319, bem como Boeing modelos B777 e B767 e tínhamos 24.389 funcionários. Na mesma data, a TAM Linhas Aéreas era composta por 129 aeronaves, conforme consta da tabela abaixo, inclusive três Airbus A320 subarrendadas à TAM Mercosur.

Somos uma companhia que demonstra uma história de crescimento sustentado e capacidade de adaptação comprovada aos momentos pelos quais passou a aviação civil no Brasil e no mundo. cremos que o Brasil seja atualmente o quarto maior mercado mundial de aviação, possuindo uma das mais movimentadas pontes-aéreas no mundo entre São Paulo-Rio de Janeiro.

Acreditamos ter uma forte cultura corporativa, legado de nosso fundador (Comandante Rolim Adolfo Amaro) que permeia todos os níveis da companhia e continua a nortear as ações da nossa administração em seu dia-a-dia. A fim de assegurar que atuemos em consonância com as melhores práticas e prestemos serviço diferenciado a nossos passageiros, buscamos evidenciar nossa cultura no treinamento oferecido a novos funcionários e cremos que todo o nosso quadro de pessoal é um produto desta prática. Transmitimos constantemente aos nossos funcionários nossa missão de sermos a empresa de transportes aéreos favorita do público, através de alegria, criatividade, respeito e responsabilidade.

Nossa principal meta estratégica é consolidar e expandir nossa liderança no mercado de passageiros domésticos e lograr altos níveis de lucratividade. Continuaremos a buscar esta meta mediante a oferta de serviços em geral que propiciem aos passageiros valor agregado, continuando a reduzir despesas e através da melhoria do retorno do capital investido.

<u>Modelo</u>	<u>Total em 31 de dezembro de</u>		
	<u>2008</u>	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Boeing 777	4	—	—
MD 11	—	3	—
Airbus A340	2	2	—
Airbus A330	16	12	10
Boeing 767	3	—	—
Airbus A321	3	3	—
Airbus A320	81	70	50

Airbus A319	20	15	14
Fokker 100	—	10	21
Total	129	115	95

Nossas Vantagens Competitivas

Nossas principais vantagens competitivas são:

- *Serviços diferenciados a preços competitivos.* Oferecemos, segundo cremos, a melhor combinação no mercado doméstico de malha aérea e frequência de rotas, com atendimento diferenciado, alta pontualidade e preços competitivos com base em:
 - *ampla malha aérea doméstica:* nossa malha aérea atende 42 destinos no Brasil, a maioria dos quais são vôos diretos, oferecendo maior conveniência a nossos clientes. Por meio de nossas alianças regionais com a Passaredo Transportes Aéreos Ltda. (Passaredo), Total Linhas Aéreas S.A. (Total Linhas), Trip Transporte Aéreo Regional do Interior Paulista Ltda. (Trip Transporte) e NHT Linhas Aéreas Ltda. (NHT), nossa malha é capaz de atingir mais 37 destinos nacionais;
 - *conveniência de horários com alta pontualidade:* de acordo com a ANAC, apresentamos uma maior oferta de frequências de vôos do que os nossos concorrentes nacionais e atingimos elevados índices de pontualidade;
 - *malha internacional eficiente, sustentando o serviço doméstico:* atualmente, operamos 18 destinos internacionais (dez na América do Sul, três na América do Norte e cinco na Europa) que são muito procurados pelo público brasileiro. Atendemos também diversos outros destinos na América do Norte, Europa e outros continentes por meio de acordos com outras companhias aéreas;
 - *serviços especiais:* desenvolvemos serviços especiais para atender demandas específicas e otimizar a utilização de nossas aeronaves, tais como vôos noturnos e em feriados com tarifas promocionais.
 - *Foco na gestão de custos.* Acreditamos ser uma companhia aérea com baixa despesa operacional. Em 2003, iniciamos a implementação de um projeto de reestruturação, que deu início a uma mudança cultural na companhia, tornando nossos empregados cientes da gestão de custos. Procuramos continuamente oportunidades de redução de despesas, com foco em nossos esforços para redução de despesas operacionais, comerciais e administrativas. Nosso CASK total cresceu de R\$16,37 em 2007 para R\$17,31 em 2008 e nosso CASK, com exclusão de combustível, teve uma redução, passando de R\$11,04 em 2007 para R\$10,43 em 2008. Algumas de nossas principais medidas para a redução de custos são:
 - *utilização eficiente de nossas aeronaves:* mantivemos a taxa de ocupação média de nossas aeronaves e a média diária de horas voadas por aeronave devido à otimização da nossa malha e frota. Em 2008, a taxa de ocupação média de nossas aeronaves era de 71,0%, e a média de horas voadas por aeronave era de 12,5 horas, ao passo que, em 2007, a taxa de ocupação média de nossas aeronaves era de 70,4% e a média de horas voadas por aeronave era de 12,6 horas;
 - *frota moderna e flexível:* dispomos de uma das frotas mais novas do mercado doméstico, com uma idade média de 5,5 anos em 31 de dezembro de 2008, o que permitiu a redução de despesas de operação e manutenção. Operamos predominantemente aeronaves Airbus *narrow bodies* nos mercados doméstico e da América do Sul e aeronaves Airbus e Boeing *wide bodies* em rotas longas, as quais nos conferem flexibilidade para atender rotas de diferentes densidades. Todas as nossas aeronaves são equipadas com os mais avançados equipamentos e tecnologia, o que garante melhores índices de confiabilidade, conforto e segurança ao passageiro. Em 2008, recebemos 4 Boeing 777-300ERs, com pedidos firmes

adicionais tendo por objeto quatro aeronaves do mesmo modelo a serem entregues em 2012 e 2 adicionais a serem entregues em 2013.;

- *manutenção própria*: temos nossa própria equipe de manutenção, capacitada para atender todas as aeronaves da nossa frota em prazo reduzido, a um custo de mão-de-obra que acreditamos ser menor que aquele de nossos concorrentes. Também temos nosso próprio centro de manutenção na Cidade de São Carlos (no interior do Estado de São Paulo), o qual realiza toda a manutenção dos cascos de nossas aeronaves, além de prestar serviços de manutenção para outras companhias aéreas da América Latina. Desta forma, diminuimos o tempo de manutenção das nossas aeronaves e conseqüentemente obtemos uma melhor utilização de nossas aeronaves; e
- *utilização de tecnologia nos processos operacionais*: além de utilizar sistemas mundialmente reconhecidos para auxiliar atividades tais como administração da malha e frota, desenvolvemos sistemas próprios de gestão interna com soluções inovadoras que permitem maior agilidade e presteza no desenvolvimento de nossas atividades diárias. Em 2005, finalizamos a implementação do nosso Portal e-TAM, que desintermedia as vendas efetuadas por nossos canais indiretos, além de nos trazer maior agilidade para tomada de decisões e flexibilidade no comissionamento das vendas.
- *Serviços e produtos inovadores aliados a uma marca forte e ao nosso “espírito de servir”*. Nossa cultura organizacional está fundamentada na prestação de serviços diferenciados aos nossos clientes. Procuramos, consistentemente, tornar a viagem mais conveniente e prazerosa para os nossos passageiros. Conseguimos posicionar nossa marca para que fosse associada com atendimento superior e aeronaves e operações tecnologicamente avançadas. Pretendemos ser uma empresa focada no cliente, traduzindo em todas as nossas ações o nosso “espírito de servir”. Alguns exemplos do nosso “espírito de servir” são:
 - alta pontualidade e regularidade dos vôos;
 - nossa frota moderna, com interiores projetados para proporcionar maior conforto aos nossos passageiros, com a mais larga poltrona intermediária nas nossas aeronaves modelo Airbus;
 - gentileza no trato com o passageiro, como, por exemplo, o cumprimento aos passageiros pelo comandante da aeronave no momento do embarque, tripulantes e atendentes sorridentes e gentis e nosso tapete vermelho;
 - entretenimento na forma de vídeo e áudio em vôos domésticos, além de serviço de bordo composto por refeições ou lanches e revista de bordo;
 - opções de auto-atendimento para *check-in* nos principais aeroportos; e
 - canal aberto de comunicação com nossos clientes, através do nosso *call center*, do nosso programa Fale com o Presidente e *chats* com atendimento on-line no nosso portal.
- *Programa Fidelidade TAM*. Fomos a primeira companhia aérea no Brasil a oferecer um programa de fidelidade e hoje contamos com mais de 5,4 milhões de associados ao Programa Fidelidade TAM. Nosso programa de fidelização é uma forte ferramenta de relacionamento e acreditamos que, por não impor restrições em vôos ou número de assentos disponíveis para associados que estejam resgatando pontos no mercado doméstico ou da América do Sul, é o programa de fidelidade mais flexível do mercado. Associados do programa podem facilmente acumular pontos voando pela TAM ou por suas parceiras, fazendo compras utilizando os cartões de crédito do programa ou utilizando serviços e produtos de estabelecimentos parceiros. Por fim, o Programa de Fidelidade TAM fortalece a comunicação com nossos clientes.
- *Multiplus Fidelidade*. Em 2009, lançamos um novo programa destinado a criar uma rede de programas de

fidelidade, numa tentativa de maximizar todo o potencial de fidelidade dos nossos clientes. O Multiplus Fidelidade é uma expansão do conceito de fidelização, uma ferramenta para auxiliar as empresas parceiras e capturar e conservar clientes bem como aumentar as vendas. Trata-se de uma coalizão real de programas de fidelidade que permite o acúmulo de pontos para resgate por produtos ou serviços de diferentes parceiros. Cremos que este programa seja uma fonte de geração de valor e temos uma equipe destacada para se focar em seu desenvolvimento.

- *Equipe administrativa experiente e profissionais motivados.* Para cumprir a missão da nossa empresa, contratamos e conservamos profissionais motivados. Consideramos o talento, habilidade e dedicação dos nossos funcionários uma vantagem competitiva chave. Somos determinados em manter nossos empregados satisfeitos e motivados mediante o fornecimento de desenvolvimento profissional constante, assegurando sua segurança e adotando uma abordagem orientada às pessoas no que tange à administração. Em nosso processo de recrutamento e seleção, procuramos deliberadamente por empregados com o potencial de se adequar ao perfil “TAM”. As pessoas contratadas obedecem a uma orientação de se informar sobre o histórico da Companhia, os princípios do seu fundador e nossos valores, missão e cultura fundamentais. A administração também investe em nossos empregados por meio da Academia de Serviço Comandante Rolim Amaro e do oferecimento de oportunidades de transferência interna.

Algumas de nossas principais ferramentas motivacionais incluem:

Programa “Funcionário do Mês” e “Funcionários do Ano”; Cafés da Manhã com gerentes de equipes; Formaturas para tripulantes de voo; Programa de Qualidade de Vida; Churrascos para pessoa técnico. Os empregados são estimulados a se comunicar com a administração através do Blog do Diretor Presidente, o qual estimula o diálogo entre o Diretor Presidente e os empregados; e o Canal de Ética TAM, meio pelo qual os empregados podem escrever seus comentários, sugestões ou preocupações e obter respostas em bases individuais com total privacidade.

A política de remuneração da Companhia para executivos é variável. Para todos os demais níveis, a política de remuneração é de participação nos lucros, refletindo as necessidades dos empregados e o mercado, respeitando-se os limites da legislação vigente e os termos e condições dos dissídios coletivos do Sindicato Nacional dos Aeroviários.

Nossas Estratégias

Nossa prioridade estratégica é consolidar nossa liderança nos mercados doméstico e internacional de passageiros, obtendo alta rentabilidade em ambos mercados. Buscamos essa meta através da oferta de serviços com relação valor-preço superior, da continuidade da redução de despesas e do melhor aproveitamento do capital empregado. Para atingir esses objetivos, nossas estratégias são:

- *Dar continuidade ao atendimento de alta qualidade.* Atendimento diferenciado e de alta qualidade é o princípio básico da nossa estratégia. Com base em malha forte e confiável, procuramos, consistentemente, tornar a viagem mais conveniente e prazerosa para os nossos passageiros, aperfeiçoar nosso serviço e reforçar nosso comprometimento com o cliente.
- *Aumentar a receita com rentabilidade, servindo um maior número de passageiros a preços competitivos.* Continuaremos a oferecer o que acreditamos ser a melhor relação valor-preço do mercado, oferecendo serviços mais convenientes com atendimento de maior qualidade a preços competitivos. Nossa intenção é aumentar nossas receitas com rentabilidade através de:
- *expansão no mercado executivo:* consolidação e ampliação da nossa tradicional base de passageiros executivos e viagens de negócios, que acreditamos representar cerca de 75% da nossa demanda de voos domésticos, através de uma atuação mais próxima do mercado corporativo e dos canais de venda

tradicionalmente servidores desse público-alvo;

- *crescimento de nossas atividades no segmento de viagens de turismo e lazer:* acreditamos que os mercados de turismo e lazer são complementares ao nosso mercado principal de viagens de negócios. A fim de utilizar nossa frota de forma mais eficiente, nossa estratégia envolve a captura de demanda adicional no segmento de turismo e lazer através de promoções específicas para feriados e eventos locais (por exemplo, festivais e aniversários de cidades, entre outros) por meio de nossas atividades regulares. Também atendemos o segmento de turismo por meio de: (i) venda de horas de aeronaves para fretamentos turísticos; e (ii) venda de pacotes turísticos através da TAM Viagens (nossa subsidiária indireta controlada pela TAM Linhas Aéreas). Acreditamos que somos a maior operadora de fretamentos no Brasil, com receita bruta de R\$ 412 milhões e R\$ 166 milhões, respectivamente, em 31 de dezembro de 2008 e 31 de dezembro de 2007, que representam cerca de 3,9% e 2,0% de nossas receitas consolidadas nos mesmos períodos. Também temos, através de nossa subsidiária TAM Viagens, a segunda maior operadora de viagens de turismo e lazer do país;
- *expansão seletiva no mercado internacional:* nos últimos três anos, nossas operações internacionais vêm crescendo de modo consistente como percentual de nossa receita total. No exercício encerrado em 31 de dezembro de 2008, os vôos internacionais representaram 39% de nossos ASKs. Nossa estratégia envolve a manutenção de nossa liderança no mercado internacional e a identificação seletiva de novos destinos internacionais para atender aos nossos clientes; e
- *expansão do nosso segmento de cargas:* focamos na maior utilização dos espaços dos porões de nossas aeronaves para desenvolver o segmento de cargas, mantendo nosso compromisso com o melhor atendimento das necessidades de nossos passageiros. O segmento de transporte de cargas representou R\$ 1.009 milhões, ou 9,3% de nossas receitas consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e R\$ 777 milhões, ou 9,2% de nossas receitas consolidadas em 31 de dezembro de 2007.
- *Reduzir as nossas despesas operacionais, otimizando a utilização de nossa frota e os nossos processos.* Entendemos que, para o sucesso da implementação de nossa estratégia, precisamos reduzir despesas e melhorar nossa forma de investimento. Pretendemos atingir esse objetivo através de:
- *manutenção de uma frota padronizada, eficiente e flexível.* Continuaremos a manter o tamanho da nossa frota otimizada, de maneira a manter uma baixa despesa para sua manutenção e operação. Em 2006, anunciamos nossa decisão de nos desfazermos de toda a nossa frota de aeronaves Fokker 100 até meados de 2008 e alcançamos essa meta. Em razão desta decisão, estamos utilizando exclusivamente aeronaves da família Airbus A320 no mercado doméstico a partir de meados de 2008. Mantemos uma alta utilização de nossas aeronaves e uma frota flexível, com aeronaves capazes de facilmente se adequar ao nível da demanda de cada rota; e
- *aumento da produtividade através de redesenho de processos operacionais e utilização de tecnologia.* Após nossa reestruturação em 2003, implementamos uma política de redução de custos visando aumentar nossa produtividade através de novas ferramentas de tecnologia da informação, redesenho de processos operacionais, realocação de mão de obra e terceirização de atividades não estratégicas. Além disso, esperamos obter ganhos de escala com o crescimento de nossas atividades.

Produtos e Serviços

Nosso principal produto é o transporte regular de passageiros. Além do transporte regular de passageiros, possuímos também produtos voltados especificamente para o desenvolvimento do turismo nacional e internacional. Também desenvolvemos a atividade de transporte de cargas.

Apresentamos abaixo a segmentação da nossa receita bruta por tipo de serviço prestado, nos períodos

indicados.

	Exercício Encerrado em 31 de dezembro de	
	2008	2007
	<i>(R\$ milhões)</i>	
Por tipo de serviço prestado:		
Nacional		
Regular — Pax	5.968	4.682
Fretamento — Pax	195	152
Carga	459	360
	<u>6.622</u>	<u>5.194</u>
Internacional		
Regular — Pax	2.804	2.109
Fretamento — Pax	19	20
Carga	550	417
	<u>3.372</u>	<u>2.546</u>
Outros		
Programa Fidelidade TAM	441	144
Agências de viagem e turismo	64	30
Outros (inclui bilhetes expirados)	421	414
	<u>926</u>	<u>588</u>
Total Bruto	<u>10.920</u>	<u>8.328</u>
Impostos de venda e outras deduções	(407)	(309)
Receita	<u>10.513</u>	<u>8.019</u>

Vendas e Distribuição

Estamos desenvolvendo vários canais de distribuição direta e indireta para a venda de bilhetes aéreos. Planejamos aumentar as vendas diretas (que em 31 de dezembro de 2008 representavam aproximadamente 17,1% do total das nossas vendas de bilhetes) por meio da promoção do mercado de lazer, facilitando os meios pelos quais nossos passageiros compram bilhetes; isto envolve principalmente vendas diretas através da internet e do nosso *call center*. Fomos a primeira empresa aérea da América Latina a vender bilhetes pela internet. Através do nosso site na internet, os usuários registrados podem comprar bilhetes *on-line*, receber atendimento ao cliente, fazer reservas com até uma hora de antecedência do horário do voo e acessar informações sobre o Programa Fidelidade TAM, por exemplo. Como parte do nosso plano de aumento das vendas diretas por meio da internet, em 2006 lançamos um novo sistema de “perfil de tarifas” para vendas de bilhetes domésticos. Este sistema envolve a apresentação de perfis de tarifas com cinco códigos de cores diferentes que visam facilitar a identificação dos tipos de passagens e normas correlatas por nossos passageiros. Os cinco perfis de tarifas são “Promo”, “Light”, “Flex”, “Max” e “Top”. Lançamos uma campanha publicitária destacando este novo sistema de perfil de tarifas na ocasião do lançamento e registramos um aumento de aproximadamente 40% das vendas diretas no mês seguinte à introdução. Em 2008, 82,9% das nossas vendas foram realizadas por meio de agências de viagens e 17,1% através de canais diretos, dos quais 10,3% por meio da internet.

O nosso *call center* está disponível para nossos clientes 24 horas por dia permitindo aos clientes fazer reservas e comprar bilhetes. Em menor escala, também vendemos passagens através da nossa rede de lojas localizadas nas principais cidades do Brasil.

As vendas indiretas são aquelas realizadas através de agências corporativas, agências com cadastro e crédito pré-aprovado e operadores de viagens. Atualmente, há cerca de 5.000 agências de viagens que estão autorizadas a vender os nossos bilhetes no Brasil.

Utilizamos nosso portal *e-TAM* exclusivo para integrar toda a nossa cadeia de vendas, desde o momento da reserva até o embarque do passageiro, desintermediando as vendas indiretas e eliminando os GDSs (*Global Distribution System*, sistema de distribuição eletrônico de passagens) da nossa cadeia de distribuição. Além disso, os dados obtidos com o Portal *e-TAM* nos permitem oferecer um conjunto de serviços personalizados ao passageiro, baseados no conceito de “*one-to-one*”. Nos últimos 12 meses de funcionamento, 95,8% das reservas

do canal indireto efetuadas no Brasil já são realizadas no ambiente do portal.

Acreditamos que aproximadamente 75% de nosso tráfego de passageiros consiste em passageiros em viagens de negócio e empregados de empresas de grande e médio porte com as quais temos contratos corporativos. Para desenvolver ainda mais nossa relação de negócios com nossos clientes corporativos, firmamos acordos com cadeias de hotéis e locadoras de veículos para oferecer aos nossos clientes corporativos pacotes completos de transportes e acomodação. Nossos anúncios são veiculados principalmente por meio de veículos de mídia, como *sites* na Internet, chamadas de rádio, anúncios em jornais locais, revistas e painéis *outdoor*.

Política de Tarifas e Gerenciamento de Receita (*Yield Management*)

Em termos gerais, as tarifas cobradas no mercado doméstico brasileiro pelas companhias aéreas são deferidas livremente, havendo o monitoramento dos preços cobrados pela ANAC. Não se pode conceder descontos superiores a 65% do valor da tarifa sem aprovação prévia da ANAC, que deverá ocorrer com cinco dias de antecedência da data em que serão oferecidos aos consumidores. As companhias aéreas brasileiras são livres para determinar suas tarifas. Vide “Item 4. Informações sobre a Companhia - B. Visão Geral do Setor de Atuação - Regulamentação do Setor de Aviação Civil Brasileira - Direitos de operar rotas aéreas - Preços.”

Creemos que nossa atual política de tarifas é extremamente dinâmica. Com foco na maximização de nossa rentabilidade, visamos definir os nichos de mercado, atendendo melhor a expectativa de demanda. A disponibilidade de preços é feita com base nas previsões de tráfego e acompanhamento de indicadores de performance monitorados regularmente. A política de preços se foca especialmente em nossos canais de distribuição indiretos (sistema GDS e Portal *e-TAM*) e diretos (Internet, *call center* e lojas).

Procuramos a maior competitividade possível para cada origem/destino em relação à concorrência, sempre tendo em vista o valor agregado que nosso produto tem em termos de frequência de voo, horários, Programa Fidelidade TAM, regularidade e pontualidade.

Oportunidades de mercado são continuamente analisadas visando a estimular a demanda para trechos e períodos específicos. As menores tarifas são aplicadas em situações de promoções pontuais (como feriados nacionais ou regionais) e em oportunidades de incentivo à demanda (como os vôos noturnos). Essas tarifas possuem restrições em suas regras, como a obrigatoriedade de se comprar a ida e a volta juntas, estadia mínima no destino, obrigatoriedade de se emitir o bilhete em 24 horas, entre outras, e geralmente não conferem pontuação no Programa Fidelidade TAM.

A tarifa que o passageiro está disposto a pagar pode variar dependendo do destino, do mês do ano, do dia da semana e do horário de partida. O gerenciamento de receita e *yield* é o processo através do qual (com base em dados históricos e modelos de projeção estatística) as companhias aéreas estabelecem o número de assentos a oferecer para cada tarifa ao longo do tempo, de forma a maximizar a receita operacional total de cada vôo. Uma gestão de rentabilidade eficiente é a chave do sucesso no setor de transportes aéreos no Brasil e no exterior.

Nós contamos com um sistema que coleta dados de reservas, decolagens e receitas, de forma eficiente e precisa, monitora o nível de *overbooking* e recomenda descontos por cada decolagem futura. Os dados de reservas e decolagens são coletados diariamente, formando perfis de reserva para cada vôo e oferecendo recomendações vôo a vôo. O sistema permite aos nossos analistas avaliar se os vôos estão acima ou abaixo dos níveis de reserva históricos e decidir se devem fechar as classes de desconto ou oferecer mais espaço para passageiros que geram mais receitas. Desta forma nossas práticas de gestão de rentabilidade nos permitem prever e reagir rapidamente a mudanças no mercado.

Atualmente, contamos com uma equipe de analistas dedicados ao gerenciamento de receita e tarifas. Esses profissionais são divididos por grupos de mercado e têm conhecimento específico de cada rota, para melhor compreender as características específicas dessa rota (tais como feriados, alta e baixa estações, horários e dias de pico e ambiente competitivo).

Atividades de Transporte Aéreo

Transporte de Passageiros

Mercado Doméstico Regular

Atualmente operamos uma média de 627 vôos diários para 42 destinos no Brasil. Através das nossas alianças regionais com a Passaredo, Total Linhas, Trip Transporte e NHT, somos capazes de atingir outros 37 destinos nacionais.

O tráfego de passageiros no mercado doméstico representou cerca de 58,6 das nossas receitas em 2008, 60,3% em 2007 e 65,4% em 2006. Nossos RPKs no mercado doméstico cresceram 10,6% em 2008, 12,5% em 2007 e 31,8% em 2006, enquanto o RPK no mercado doméstico total cresceu 7,4% em 2008, 11,9% em 2007 e 13,1% em 2006.

Em 2008, registramos o maior número de passageiros transportados em 27 dos 42 aeroportos por nós atendidos, segundo a INFRAERO. A tabela a seguir indica os aeroportos que atendemos no Brasil, o número de decolagens médias que operamos por dia atendendo tais aeroportos e o número de passageiros embarcados em 2008:

Rota	Número de decolagens médias com nossas aeronaves ⁽¹⁾	Número de passageiros embarcados por ano ⁽²⁾
São Paulo (Congonhas)	96	2.993.051
São Paulo (Guarulhos).....	68	2.285.041
Rio de Janeiro (Galeão).....	52	1.420.611
Brasília	66	1.366.203
Belo Horizonte (Confins)	30	936.026
Salvador	38	933.068
Porto Alegre	21	865.423
Rio de Janeiro (Santos Dumont)	24	819.952
Curitiba	27	777.082
Recife	26	752.737
Fortaleza	20	642.564
Vitória	17	524.231
Belém	14	464.390
Florianópolis	15	436.387
Natal	9	343.684
Manaus	9	324.690
Goiânia	11	323.992
São Luiz	7	257.135
Foz Do Iguaçu	6	253.002
Cuiabá	7	246.157
São Paulo (Viracopos).....	12	220.848
Campo Grande	7	218.528
Maceió	6	195.465
Aracaju	6	192.208
Londrina	5	162.386
João Pessoa	4	137.492
Uberlândia	3	126.339
São José Do Rio Preto	5	125.666
Macapá	3	122.016
Ribeirão Preto	4	120.652
Teresina	4	116.632
Porto Seguro	6	99.625
Ilhéus	3	97.596
Porto Velho	2	97.454
Navegantes	3	96.222

Rota	Número de decolagens médias com nossas aeronaves ⁽¹⁾	Número de passageiros embarcados por ano ⁽²⁾
Palmas	2	78.049
Santarém	3	75.588
Joinville	3	75.047
Marabá	2	65.151
Boa Vista	2	59.424
Rio Branco	1	47.641
Imperatriz	2	44.608

(1) Os números referem-se apenas às decolagens com aeronaves da TAM.

(2) Os números referem-se aos bilhetes emitidos pela TAM (e incluem decolagens com aeronaves que não aeronaves da TAM).

Mercado Internacional Regular

Operamos uma média de 73 vôos internacionais diários para Buenos Aires, Santiago, Assunção, Montevidéu, Lima, Ciudad del Leste, Santa Cruz de la Sierra, Cochabamba, Bariloche, Caracas, Miami, Orlando, Nova York, Londres, Paris, Frankfurt, Madri e Milão. Nossos acordos de compartilhamento (*code-share*) com LAN Group, Pluna, United Airlines, Air Canada, TAP, Lufthansa e BMI permitem que os nossos passageiros peguem conexões a destinos na América Latina, nos Estados Unidos e na Europa, além de outros serviços, tais como o atendimento no *check-in* nas mesas de nossas parceiras, simplificação do envio de bagagens, acesso a salas VIP e pontuação no Programa Fidelidade TAM. Também possuímos outros acordos que nos permitem oferecer aos nossos passageiros uma grande diversidade de destinos no mundo.

O tráfego internacional de passageiros representou cerca de 25,7% das nossas receitas em 2008, 25,3% em 2007 e 19,6% em 2006. Nossos RPKs no mercado internacional cresceram 40,2% em 2008, 70,6% em 2007 e 41,6% em 2006, aumentos sucessivos que decorreram precipuamente do aumento da capacidade em rotas escolhidas que apresentaram tráfego substancial no decorrer do ano, enquanto os RPKs das companhias de transporte aéreo brasileiras no mercado internacional aumentaram 25,7% em 2008, em comparação a uma redução de 5,1% em 2007 e 30,4% em 2006. Nossa participação no mercado internacional no qual operam as companhias de transporte aéreo brasileiras era de 75,2%, 67,5% e 60,6% em 2008, 2007 e 2006, respectivamente, aumentos sucessivos que decorreram precipuamente de uma redução dos voos internacionais de longa distância da Varig em função de sua liquidação.

Serviços de Transporte de Carga

Também geramos receitas com nossas atividades de transporte de carga. Essas atividades representaram 9,2% de nossa receita total em 2008 e 9,3% em 2007. A TAM Cargo é nossa unidade de negócios de carga, reportando-se diretamente ao novo Vice-Presidente Comercial e de Planejamento. Não operamos aeronaves destinadas exclusivamente a carga; contudo, vendemos o espaço ocioso disponível no porão das aeronaves de passageiros.

Estamos aprimorando nossas estruturas operacionais de terminal de carga doméstica, resultando no recebimento mais rápido de pacotes. Até o final do primeiro semestre de 2009, esperamos implementar uma nova economia de custos e um sistema de rastreamento avançado, que permitirá que os remetentes efetuem rastreamento detalhado de todo o caminho de suas cargas. Nossa estratégia para esta divisão em 2009 é aumentar o frete de pequenos pacotes, que geralmente têm rentabilidade mais alta.

No segmento de carga internacional, estamos aprimorando nossos sistemas de gestão, o que resultará num processamento mais rápido e num melhor monitoramento de receita; tais aprimoramentos nos auxiliarão a analisar o comportamento do mercado visando melhorar nosso monitoramento e nossa estrutura de tomada de decisões com relação a embarques. Estamos celebrando SPAs (*Special Prorate Agreements*) com diversas

companhias aéreas que nos permitem efetuar embarques em âmbito mundial. Estamos também na fase final do Projeto de Parceiros Globais, com todos os principais Agentes de Cargas Internacionais a fim de aumentar o volume vendido e o reconhecimento da marca TAM Cargo.

Operadora de Viagens e Turismo

Também temos uma operadora de viagens e turismo, a TAM Viagens. Em 2008 e 2007, esta atividade representou 3,9% e 2,1% da totalidade das nossas receitas, respectivamente. A TAM Viagens oferece pacotes completos, inclusive bilhetes aéreos, transporte terrestre, hotéis, tours e diversos serviços de turismo. Atualmente, é uma das maiores operadoras de turismo do Brasil e possui 68 lojas próprias, lidando com 5.000 agências em todo o país e oferecendo produtos a mais de 600 destinos turísticos.

Seu principal objetivo é atrair passageiros que voam para turismo e lazer para assentos que estariam de outra forma vazios durante certos voos, sejam voos *off-peak* ou voos durante baixa estação - já que o mercado brasileiro tem a característica de ser predominantemente composto por passageiros de negócios que voam durante períodos específicos do dia. Nossa operadora de turismo também tem uma importância fundamental na promoção e venda de bilhetes para voos recém lançados. Temos escritórios comerciais nos Estados Unidos e na Argentina, onde focamos nossos esforços de venda em viagens promocionais ao Brasil.

No primeiro semestre de 2009, promoveremos voos compartilhados (*codeshare*) com nosso Programa Fidelidade, aceitando pontos para a venda de pacotes. Recentemente, também demos início a um processo de abertura de lojas de franquia da TAM Viagens, o que aumentará o alcance de nossas operações sem qualquer custo adicional, melhorando ainda mais nossas margens.

Marketing

Programa Fidelidade TAM

O Programa Fidelidade TAM foi o primeiro programa de fidelização lançado por uma companhia aérea brasileira e representa um elemento-chave da nossa estratégia de marketing. Acreditamos que nosso programa é o mais flexível do mercado, por não impor restrições de vôos ou quantidade de assentos disponíveis na utilização dos pontos acumulados. O Programa Fidelidade TAM conta com mais de 5 milhões de associados e aproximadamente 7 milhões de trechos grátis desde sua criação, em 1993. Os clientes acumulam pontos ao utilizar os vôos da TAM ou de companhias aéreas parceiras, ao efetuar compras com cartões de crédito Fidelidade TAM ou utilizar serviços e produtos em estabelecimentos parceiros. Tanto o Unibanco - União de Bancos Brasileiros S.A., Unibanco, quanto o Banco Itaú S.A. oferecem cartões de crédito que permitem aos titulares acumular pontos do Programa Fidelidade, e os cartões de crédito estão disponíveis tanto nas bandeiras MasterCard quanto Visa. De acordo com os pontos obtidos em vôos pelos associados é definida a categoria do cartão do cliente - branca, azul ou vermelha. Cada categoria pontua com índices variados. Os cartões azul e vermelho recebem benefícios extras e pontuações maiores, o que garante a concessão de passagens grátis mais rapidamente.

Os pontos conquistados por nossos clientes no Programa Fidelidade TAM têm validade de dois anos para serem convertidos em bilhetes, e, historicamente, cerca de 32% dos pontos vencem sem serem utilizados. Este prazo de dois anos para resgate limita o crescimento do passivo do programa, que apresenta tendência de estabilidade em relação à quantidade de passageiros transportados. Vide "Item 5 - Análise e Perspectivas Operacionais e Financeiras - A. Resultados Operacionais - Estimativas e Critérios Contábeis Críticos - Reconhecimento de Receitas."

Comunicações com Clientes

Nossa iniciativa do *Fale com o Presidente* foi introduzida para incentivar o cliente a nos passar sugestões, elogios e reclamações. O *Fale com o Presidente* conta com funcionários responsáveis pelo

recebimento e encaminhamento de milhares de correspondências por mês, entre cartas-resposta, fax, e-mail e telefonemas. Nosso número *hotline* 0800 123 000 funciona 24 horas por dia, 7 dias por semana. Os assuntos abordados pelos clientes são levantados, pesquisados e analisados, mantendo o cliente informado sobre o andamento da solicitação e/ou sugestão até a resolução ou implementação desta. Durante o exercício de 2008, o *Fale com o Presidente* recebeu 179.564 contatos de passageiros (entre reclamações, elogios e outros comentários) comparados com 153.978 em 2007 e 155.643 em 2006. O serviço *Fale com o Presidente* pode também ser acessado por clientes em 12 dos aeroportos internacionais em que operamos.

Além do *Fale com o Presidente*, mensalmente é distribuída, nos vôos e em nosso *website*, a *Carta do Presidente*, na qual são abordados assuntos relativos a nossa Companhia além de outros considerados importantes aos nossos passageiros.

Frota

Geral

A nossa política de frota constitui a base necessária para a obtenção de altos índices de segurança, qualidade, regularidade e pontualidade (além de trazer uma racionalização das despesas de manutenção). Atualmente nossa frota está padronizada em aeronaves a jato de tecnologia avançada, o que nos traz benefícios para redução de custo (como, por exemplo, maior facilidade para as transições de tripulações técnicas de Fokker para Airbus), o que nos propicia altos índices de confiabilidade e segurança. Vide “-Segurança”.

As duas “famílias” Airbus em operação na nossa frota são as aeronaves modelo A330-200 e A340-500 (*wide bodies*, para vôos de longa duração) e as aeronaves modelo A321, A320-200 e A319-100 (*narrow bodies*, para etapas médias e curtas). As aeronaves destas famílias se diferenciam pelo número de assentos, oferecendo maior flexibilidade às decisões de caráter comercial. As aeronaves modelos A321, A320 e A319 da nossa frota estão consideradas entre as aeronaves de maior conforto em operação no país, na sua categoria, tendo grande flexibilidade para operar com baixos custos em etapas que podem variar até cinco horas de vôo. Além disso, constituem a única frota brasileira de *narrow bodies* a contar com os comandos de vôo *fly-by-wire*, com computadores que recebem e analisam cada comando efetuado pelos pilotos, dando eficiência e precisão ao vôo. As aeronaves das famílias Airbus têm ainda o benefício de manutenção e operação padronizados, que permite que pilotos e técnicos efetuem transição entre os equipamentos após um treinamento adicional mínimo. Todas as nossas aeronaves estão equipadas com as melhores e mais avançadas opções de equipamentos e software oferecidos pelo fabricante, constituindo uma frota das mais avançadas do mundo.

Possuímos comunicação de dados entre nossas aeronaves e departamentos, inclusive durante o vôo. Para isso, desenvolvemos um sistema próprio DMS (*Datalink Management System*) que permite o gerenciamento de todas as informações enviadas em tempo real pelo ACARS (*Aircraft Communication Addressing and Reporting System*), instalado na frota. Com o DMS, da aeronave, o piloto pode enviar mensagens de texto – semelhante a um *e-mail* – para qualquer de nossos setores. Em tempo real, a mensagem, transmitida via satélite, estará na tela do usuário do DMS. Além da comunicação com o piloto, esses recursos permitem ainda monitorar on-line os sistemas do avião à distância, como funcionamento dos computadores, horários de pouso e decolagem, combustível consumido e parâmetros de desempenho dos motores. Isso significa que qualquer desvio no funcionamento pode ser analisado pelos nossos técnicos de manutenção antes mesmo da aeronave chegar ao aeroporto de destino. Essa tecnologia se traduz não só em economia, mas também é uma grande aliada à eficiência e segurança do vôo.

A qualidade dos nossos serviços técnicos é auditada regularmente pelas autoridades brasileiras e internacionais, pelos fabricantes e pelas companhias de seguro. Devido aos requisitos dos nossos acordos de compartilhamento de vôo (*code-share*) com a United Airlines e a Lufthansa, também cumprimos as exigências de manutenção e segurança das autoridades aeronáuticas internacionais competentes a esse respeito.

As vantagens da modernidade e da tecnologia, aliadas a um excelente padrão de operação e manutenção

das aeronaves, se traduzem em uma alta utilização dos equipamentos com índices de confiabilidade (“*technical dispatch capacity*”) acima da média da indústria em todos os equipamentos por nós operados. Nossa frota tem mantido altos índices de eficiência técnica que seguem padrões definidos pela IATA. O índice mede a capacidade de decolagem pontual das aeronaves sem levar em conta fatores externos como, por exemplo, mau tempo. Durante o exercício de 2008, obtivemos um índice médio de eficiência técnica de 98,8% (em comparação a 98,6% em 2007) para a nossa frota em operação (o qual é um dos dados que compõe a auditoria dos nossos serviços técnicos). Esse dado é auditado pelos fabricantes das aeronaves, motores e equipamentos, sendo auferido de forma absolutamente padrão para todas as companhias aéreas da IATA.

Nossa subsidiária TAM Linhas Aéreas possui certificação brasileira para operações e serviços de manutenção – RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 121 e 145. Possui também certificação europeia para serviços de manutenção EASA 145 – que são realizados na base de São Carlos, Estado de São Paulo.

Em 1998 obtivemos a certificação norte-americana para operações *Federal Aviation Regulations* - FAR 129 e em 1999 a certificação europeia *Direction Generale de L'Aviation Civile* – DGAC, o que nos permite operar sem restrições em qualquer cidade europeia ou americana. A obtenção dessas certificações nos possibilitou realizar, além dos vôos regulares para Miami, Nova York, Orlando, Paris, Londres, Madri, Milão e Frankfurt, vôos para Washington, Indianápolis, Lisboa, Barcelona, Zurique, Amsterdã e Moscou.

Todas essas certificações obtidas em decorrência da modernidade dos nossos equipamentos e a qualidade técnica de nossas manutenções nos colocam nos melhores padrões da aviação mundial. Desde 2000, possuímos a certificação *Extended Twin Engine Operations* - ETOPS de 180 minutos para as aeronaves modelo Airbus A330, a mais alta certificação de padrão internacional, comprovando que estamos de acordo com os melhores padrões da aviação mundial. Também temos equipamentos de tecnologia inédita no Brasil como o *Future Air Navigation Systems* – FANS, que aumenta a segurança em espaços aéreos congestionados além de propiciar economia de combustível pelo uso de rotas mais diretas.

A tabela abaixo indica nossa frota nos últimos três exercícios sociais:

Modelo	Em operação			A ser devolvido/ Fora de operação			Total		
	31 de dezembro de			31 de dezembro de			31 de dezembro de		
	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006
Boeing 777	4	—	—	—	—	—	4	—	—
MD 11	—	3	—	—	—	—	—	3	—
Airbus A340 ..	2	2	—	—	—	—	2	2	—
Airbus A330 ..	16	12	10	—	—	—	16	12	10
Boeing 767	3	—	—	—	—	—	3	—	—
Airbus A321 ..	3	3	—	—	—	—	3	3	—
Airbus A320 ..	81	70	50	—	—	—	81	70	50
Airbus A319 ..	20	15	14	—	—	—	20	15	14
Fokker 100	—	5	19	—	5	2	—	10	21
Total	129	110	93	—	5	2	129	115	95

A frota da TAM Airline (TAM Mercosur) é composta por três aeronaves modelo Airbus A320 (sub-arrendadas da TAM Linhas Aéreas).

A idade média da frota da TAM Linhas Aéreas é uma das mais baixas da aviação mundial, e a mais nova do Brasil: de 5,6 anos para as aeronaves Airbus modelo A319/320/321 e 5,2 anos para as aeronaves Airbus modelo A330/340. Com 129 aeronaves em operação, a idade média total da nossa frota era de 5,5 anos no final de 2008.

A tabela a seguir apresenta informações históricas e projeções de desenvolvimento de nossa frota em operação em 31 de dezembro de cada um dos anos indicados:

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
			<i>(Número de aeronaves)</i>			
Airbus A330/A340	10	14	18	18	20	22
Airbus A319/A320/A321 ⁽¹⁾	64	88	104	107	110	113
Fokker F-100	19	5	—	—	—	—
MD-11	—	3	—	—	—	—
Boeing 767	—	—	3	3	3	3
Boeing 777	—	—	4	4	4	4
Total	93	110	129	132	137	142

(1) Essa projeção considera o seguinte: os pedidos firmes de arrendamento que temos atualmente com a Airbus de 37 aeronaves Airbus (31 aeronaves narrow body da família A320 e 6 da família A330) para entrega até 2012 e 20 opções confirmadas para aeronaves da família A320 (inclusive A319, A320 e A321) para entrega antes do final de 2014. Ademais, possuímos pedidos firmes de 22 Airbus A350XWB modelos 800 e 900, com opções para mais 10, com entrega entre 2013 e 2018. Em 2006, pedimos 4 Boeing 777-300ER, com quatro opções adicionais, que foram exercidas em 2007. Até o recebimento das quatro aeronaves em 2008, tínhamos seis pedidos firmes colocados junto à Boeing para este tipo de aeronave, dos quais quatro têm estimativa de serem entregues em 2012 e dois em 2013.

Desfizemo-nos de nossa frota total de aeronaves Fokker-100 em meados de 2008, ocasião em começamos a operar apenas aeronaves da família Airbus 320 no mercado doméstico.

Em 19 de março de 1998, celebramos contrato com a Airbus nos termos do qual avençamos arrendar 38 Aeronaves da família Airbus A319/A320/A321. A última aeronave foi entregue em 2008. Em novembro de 2006, celebramos contrato com a Airbus nos termos do qual concordamos em arrendar 31 aeronaves da família A319/A320/A321, com 20 opções adicionais e seis aeronaves A330, com quatro opções adicionais. Em janeiro

de 2008, as opções nos termos do contrato de 2006 foram convertidas em pedidos firmes. Em dezembro de 2007, celebramos um contrato de arrendamento com a Airbus, por meio do qual concordamos em arrendar 22 aeronaves modelo Airbus A350-900. Cada aeronave Airbus modelo A350 tem capacidade para transportar até 300 passageiros. As aeronaves A350 estão programadas para serem entregues em 2013. Em fevereiro de 2007, celebramos contrato com a Boeing nos termos do qual avençamos arrendar quatro aeronaves Boeing 777, com quatro opções adicionais que foram convertidas em pedidos firmes em 2008. Em 2008, também firmamos um contrato tendo por objeto dois pedidos firmes adicionais de B777, a serem entregues em 2013.

A tabela a seguir apresenta as taxas médias de utilização das nossas aeronaves, em horas, nos períodos indicados:

<i>Bodied</i>	Em 31 de dezembro de		
	2008	2007	2006
Aeronaves “ <i>narrow-bodied</i> ”	12,2	12,2	12,3
Aeronaves “ <i>wide-bodied</i> ”	14,0	15,8	15,1

Contratos de Arrendamento da Frota

Através da nossa subsidiária TAM Linhas Aéreas, atualmente arrendamos todas as nossas aeronaves (com base em contratos de arrendamentos de longo prazo). Arrendar nossas aeronaves nos proporciona maior flexibilidade para mudarmos a composição de nossa frota, de maneira bastante ágil, se consideramos que tal medida atenderá melhor nossos interesses.

Da nossa frota total de 129 aeronaves no final de 2008, 125 são objeto de arrendamentos operacionais e quatro são objeto de arrendamentos financeiros. Contudo, a fim de dar cumprimento às políticas contábeis, 64 contratos de arrendamento são classificados como arrendamentos financeiros.

Os arrendamentos operacionais exigem o pagamento de prestações periódicas, mas não incluem opções de compra das aeronaves no final do contrato. Nos termos desses contratos, as aeronaves são devolvidas nas condições acordadas no final do prazo de arrendamento. A titularidade das aeronaves fica com o arrendador, que detém os benefícios e os riscos econômicos dessa titularidade. Somos responsáveis pela manutenção e contratação de seguro das aeronaves durante o prazo de arrendamento. Os valores correspondentes aos compromissos dos equipamentos arrendados não estão refletidos no nosso balanço patrimonial, em virtude de as operações contratadas não preverem a opção de compra das aeronaves. Os pagamentos são atualizados com base na variação da cotação do dólar dos Estados Unidos acrescido da LIBOR.

Os arrendamentos financeiros são ativados no início do arrendamento ao justo valor do bem arrendado ou ao valor presente das contraprestações mínimas do arrendamento, prevalecendo o que for menor. Cada contraprestação do arrendamento é alocada entre o passivo e os encargos financeiros. As obrigações de arrendamento correspondentes, líquidas de encargos financeiros, são registradas como passivo financeiro. O elemento de juros do financiamento é registrado na demonstração do resultado ao longo do período do arrendamento de sorte a produzir uma taxa de juros periódica e constante sobre o saldo remanescente do passivo em cada período.

Manutenção

Seguimos rigorosamente os planos de manutenção propostos pelos fabricantes de nossas aeronaves, aprovados e homologados pelas autoridades aeronáuticas brasileiras e internacionais competentes. Desta forma, a manutenção realizada nas nossas aeronaves pode ser dividida em três categorias gerais: (i) manutenção de linha; (ii) manutenção pesada; e (iii) reparo e revisão de componentes. A manutenção de linha inclui verificações mais simples até os “checks A”, que correspondem aos primeiros níveis das revisões, planejadas para serem executadas nos trânsitos e pernoites, sem que seja necessária a alteração de nossa malha.

A manutenção pesada inclui inspeções e serviços mais complexos da aeronave que demandam sua retirada da linha por períodos que podem variar de cinco a oito dias.

Os contratos de manutenção de motor cobrem toda a atividade significativa de manutenção de motor. Pagamos pelos serviços prestados nos termos dos nossos contratos de manutenção de motor em bases correntes, conforme incorridos. A base em que as despesas de manutenção são consideradas incorridas depende da natureza dos serviços prestados nos termos dos nossos contratos de manutenção de motor:

- contratos nos termos dos quais valores são devidos ao prestador de manutenção e são reconhecidos na demonstração do resultado, com base nas atividades de manutenção efetivas empreendidas pelos prestadores de manutenção. As despesas incorridas refletem o tempo efetivo de manutenção e o custo dos materiais e componentes utilizados nas atividades de manutenção. Estes contratos de manutenção são designados contratos de “tempo e materiais”; e
- contratos nos termos dos quais despesas de manutenção são devidas ao prestação de manutenção com base nas horas voadas. Estes contratos de manutenção são designados contratos *power by the hour*. Provisionamos um passivo e registramos a despesa de manutenção nos termos destes contratos com base nas horas voadas. Estes pagamentos são efetuados aos prestadores de manutenção quando os motores são submetidos a oficina de manutenção a uma taxa horária avençada. Nossos contratos *power by the hour* também prevêm uma taxa administrativa relativamente baixa que é paga e levada à conta de lucros e perdas mensalmente (esta taxa representa menos de 5% dos valores pagos nos termos de todos os nossos contratos “power by the hour” considerados em conjunto).

Celebramos diversos contratos com fornecedores e prestadores de serviços a fim de atender às nossas necessidades de manutenção, sendo relevantes os seguintes:

- contrato de termos gerais celebrado entre TAM Linhas Aéreas e GE Engine Services Distribution, L.L.C. (“GE”), datado de 7 de maio de 2001, nos termos do qual TAM Linhas Aéreas avençou comprar certos motores e equipamentos de suporte sobressalentes tanto para os motores sobressalentes que havia comprado da GE quanto para certos motores que já haviam sido instalados em sua frota operacional. O contrato também prevê que a GE poderá ministrar cursos de treinamento de manutenção não-padrão mediante solicitação da TAM Linhas Aéreas. O contrato prevê que a GE cobrará por quaisquer de tais cursos em base correntes, conforme incorridos. Este contrato não tem data de extinção fixada;
- contrato de manutenção de motores celebrado entre TAM Linhas Aéreas e MTU Motoren-un Turbinen-Union München GmbH (“MTU”), datado de 14 de setembro de 2000 (o “Contrato TAY”), nos termos do qual a MTU avençou prestar certos serviços de manutenção, recauchutagem, conserto e modificação no que respeita a aproximadamente 105 motores de aeronave. Este contrato foi aditado por meio de novação e aditivo celebrado entre TAM Linhas Aéreas e Rolls-Royce Brasil Ltda., ou Rolls-Royce, datado de 8 de novembro de 2001, nos termos do qual a Rolls-Royce substituiu a MTU na qualidade de contraparte do contrato. O contrato prevê que a Rolls-Royce poderá subcontratar serviços a serem prestados e que não será considerada responsável por perdas ou danos ocasionados à TAM Linhas Aéreas ou a terceiros em função da prestação dos serviços contratados nos termos do contrato, a menos que sejam causados por conduta dolosa ou culposa da Rolls-Royce. O contrato prevê que as ordens de serviço colocadas pela TAM Linhas Aéreas deverão ser cobradas com base em taxa fixa específica para cada tipo de serviço, observada fórmula de reajuste. A TAM Linhas Aéreas deverá efetuar os pagamentos com base nos serviços efetivamente prestados. Este contrato se extinguirá em 30 de junho de 2015;
- contrato de manutenção de motores celebrado entre TAM Linhas Aéreas e MTU Maintenance Hannover GmbH (“MTU Hannover”), datado de 14 de setembro de 2000, nos termos do qual a MTU Hannover avençou prestar certos serviços de manutenção, recauchutagem, conserto e modificação no que respeita

a certos motores V2500-A5. O contrato prevê que a MTU Hannover poderá subcontratar a terceiros e que a MTU Hannover não será considerada responsável por perdas ou danos ocasionados à TAM Linhas Aéreas ou a terceiros em função da prestação ou não prestação dos serviços contratados, a menos que sejam causados por conduta dolosa ou culposa da MTU Hannover. O contrato prevê que as ordens de serviço colocadas pela TAM Linhas Aéreas deverão ser cobradas sobre serviços efetivamente prestados, com base em taxas horárias para serviços de reparo de motor/módulo e a um preço fixo para testes, inclusive combustível e óleo, observada fórmula de reajuste. Este contrato se extinguirá em 30 de junho de 2014; e

- contrato de manutenção de motores celebrado entre TAM Linhas Aéreas e United Technologies Inc., Pratt and Whitney Division (“Pratt and Whitney”), datado de 14 de setembro de 2000, nos termos do qual a Pratt and Whitney avençou proceder a manutenção, modificação e/ou revisão de motores, módulos de motores e respectivas peças e componentes. A Pratt and Whitney tem direito de exclusividade limitado para prestar serviços de manutenção de motores e módulos nos termos deste contrato. A disposição sobre exclusividade exige que a TAM Linhas Aéreas obtenha autorização escrita prévia da Pratt and Whitney antes de enviar os equipamentos a outro prestador de serviço de manutenção, com uma exceção no caso de atraso ou não prestação de serviços pela Pratt and Whitney. Os serviços a serem prestados pela Pratt and Whitney são cobrados com base em taxa fixa específica para cada tipo de serviço, observada fórmula de reajuste. A TAM Linhas Aéreas deverá efetuar pagamentos com base nos serviços efetivamente prestados. Este contrato se extinguirá em 14 de setembro de 2010.

Somos certificados para realizar manutenção em todos os tipos de aeronaves da nossa frota. A manutenção de linha é realizada em todas as bases em que operamos, de forma mais importante nos aeroportos de São Paulo, Congonhas e Guarulhos. Também realizamos manutenção pesada e de componentes em nosso principal centro de manutenção em São Carlos (a 250 Km a Noroeste de São Paulo) que conta com aproximadamente 4,6 milhões de metros. Este centro de manutenção é totalmente certificado pela ANAC, bem como pela EASE para realizar manutenção na maioria das aeronaves que integram a nossa frota (Airbus A330, A320, A319 e A321) e em mais de 2.500 peças de aeronaves diferentes de todos os tipos de aeronaves Airbus e diversas aeronaves Boeing. Nosso centro de manutenção está atualmente cumprindo sua certificação ANAC 145 em aeronaves Boeing 767, com as primeiras inspeções programadas para 2009. Nosso centro de manutenção tem atualmente mais de 800 empregados diretos (para atividades de manutenção principal) e aproximadamente 200 empregados indiretos (desempenhando funções de suporte, tais como segurança, manutenção e limpeza de instalações). As atividades do canal de manutenção e fornecimento de linha incluem aproximadamente 1.000 empregados adicionais.

Toda a manutenção realizada internamente representa economia de custo e vantagens estratégicas significativas. Como estamos habilitados a realizar a maioria dos serviços de manutenção de linha, de manutenção pesada e de manutenção de componentes, eliminamos substancialmente a necessidade de envio das aeronaves e peças para locais distantes, reduzindo os tempos de paralisação e evitando os custos de transporte de aeronaves, logística de peças e impostos de importação e exportação. Para peças que necessitem de manutenção inviável em termos econômicos (em função da complexidade ou baixo volume, por exemplo, de motores) firmamos contratos de manutenção otimizada de longa duração, nos casos possíveis, com os fabricantes de motor.

A certificação IOSA (Operational Safety Audits) da IATA também se aplica à manutenção, conforme exigido nos termos de nossos acordos de compartilhamento de voo (com, por exemplo, a Lufthansa, a United, a TAP, a Air Canada, a LAN, entre outros). Nosso departamento de manutenção também possui as certificações exigidas para cada país em que nossas aeronaves voam (por exemplo, FAR 127 nos Estados Unidos).

Além dos fabricantes (Airbus, Boeing, Rolls Royce, GE, Pratt & Whitney), treinamos nossos engenheiros e técnicos em nosso próprio centro de manutenção, que se encontra totalmente certificado nos termos da ANAC 147 e que utiliza os mesmos equipamentos e software utilizados pelos fabricantes. Referimo-nos ao

nosso centro de treinamento como “Academia de Serviços da TAM”.

Também prestamos serviços de manutenção para aeronaves e componentes de terceiros que se enquadram na gama de nossas certificações. Tais serviços incluem diversos contratos de suporte de manutenção de linha em tipos de frota Airbus bem como suporte pesado e de componentes para companhias aéreas brasileiras e estrangeiras. Tais contratos incluem contrato de manutenção total para a A319 ACJ do Presidente do Brasil. Tais serviços estão em constante crescimento e ajudam a diluir nossas despesas fixas, bem como aumentam nossas receitas.

Uma parte significativa de nossas despesas de manutenção de aeronaves e motores é atrelada ao dólar dos Estados Unidos. Para uma descrição e análise da influência da variação cambial em nossos resultados, incluindo despesas com manutenção de nossa frota, vide “Item 11. Divulgações quantitativas e qualitativas sobre riscos de mercado – Risco cambial”.

Combustíveis

A despesa com combustível é o maior componente de nossas despesas, representando cerca de 40% das nossas despesas operacionais em 2008.

O combustível consumido no Brasil representa aproximadamente 90% do consumo total da empresa e é adquirido por meio das distribuidoras da Petrobrás, Shell, Cosan (anteriormente Esso) e Air BP. O combustível comprado no exterior é adquirido das empresas Exxon, Mobil, Chevron, J&D Oil Field, Shell, Air BP, GALP, World Fuel Services e Repsol YPF. Os contratos de fornecimento do produto no Brasil são normalmente fechados por um período de dois a três anos e finalizamos a renovação de nossos contratos até o final de 2010. Os contratos de abastecimento nas bases internacionais têm normalmente um prazo de um ou dois anos. A maioria do nosso combustível é comprada na modalidade “*into-plane*”, ou seja, o fornecedor é responsável pela operação de abastecimento nos tanques das aeronaves. Os preços do combustível nos contratos que firmamos são compostos por três componentes: (i) preço Refinaria, (ii) diferencial do fornecedor, (iii) impostos e taxas aeroportuários ou de logística. O preço de combustível segue as variações do mercado internacional. O diferencial é a parcela cobrada pelo fornecedor (que consiste em um valor fixo por volume negociado e comprometido a ser cobrado durante o prazo contratual), e que reflete os custos de distribuição, armazenamento e entrega e a margem de lucro. Os impostos e taxas aeroportuárias podem variar por região e por aeroporto. A TAM tem um departamento responsável pela negociação dos contratos de compra de combustível, e devido ao elevado volume utilizado, acreditamos que, normalmente, conseguimos obter condições mais favoráveis que os nossos concorrentes.

De forma a reduzir a nossa exposição às variações dos preços internacionais dos combustíveis e à variação cambial, iniciamos em 2004 operações de *hedging* do nosso consumo futuro, tendo como estratégia proteger no mínimo 30% e no máximo 80% do nosso consumo esperado em um prazo de até 24 meses futuros. Para uma descrição e análise da influência da volatilidade nos preços dos combustíveis em nossos resultados, vide “Item 11. Divulgações Quantitativas e Qualitativas sobre Risco de Mercado - Riscos relativos a variações do preço do petróleo”. Outra importante iniciativa de redução de custos com combustível é o nosso programa de “*tanker de combustível*”. Este programa permite o abastecimento da aeronave em regiões onde os preços são relativamente baixos. Também formamos um grupo de trabalho multidisciplinar, envolvendo os departamentos de combustível, de engenharia, de controle, operacional, despacho e financeiro para desenvolver outras medidas de redução de gasto e consumo de combustível de aviação.

Segurança

Adotamos os mais elevados padrões de segurança do mundo. Damos cumprimento às normas de aviação brasileiras e estrangeiras, inclusive as expedidas pela ICAO (*International Civil Aviation Organization*), FAA - *Federal Aviation Administration* (autoridade aeronáutica norte-americana) e pela EASA - *European*

Aviation Safety Agency (EASA). Como companhia aérea internacional, somos associados à IATA e temos assento no *Comitê de Segurança de Voos Regionais (RCG)*. Também somos membros da *Flight Safety Foundation*, a maior organização não governamental de segurança de voo) e do Comitê de Segurança de Voo (produto de todas as companhias aéreas brasileiras).

Nossa maior prioridade é prestar serviços de transporte aéreo seguros. Nosso fundador, Comandante Rolim Amaro, propagou o mandamento da Companhia “Mais importante que o Cliente é a Segurança.” Somos extremamente devotados à questão de segurança de voo. Adotamos padrões modernos de organização e gestão, por exemplo:

- Em 2002, fomos a primeira companhia brasileira a implementar o sistema FOQA (*Flight Operations Quality Assurance*), sistema utilizado para a análise sistemática de voos e para impedir falhas operacionais que possam afetar a segurança de um voo, que se tornou subsequentemente um marco para outras empresas brasileiras;
- Em 2004, a *European Union Aviation Authority* nos concedeu a certificação EASA 145 para nosso centro de manutenção e reparo de aeronaves localizado em São Carlos;
- Em julho de 2006, passamos a integrar a United Kingdom Flight Safety Committee (UKFSC), associação de organizações e profissionais dedicados ao aprimoramento de padrões de segurança de voo em aviação comercial no Reino Unido. Em 2006, também passamos a integrar o *Steering Committee* do *Emergency Response and Planning run in Task Force (ERPTF)* da IATA;
- Em 2007, fomos a primeira companhia da América Latina a implementar o sistema AQD (*Aviation Quality Database*) de gestão segura de banco de dados utilizado para analisar riscos operacionais e implementar o SMS (*Safety Management System*) em conformidade com regulamentos brasileiros e estrangeiros;
- Em janeiro de 2008, ratificamos a certificação IOSA a nós outorgada pela IATA em 2007, o mais completo e aceito atestado internacional em segurança operacional. A IOSA é um sistema de avaliação independente destinado a avaliar os sistemas de gestão e controle operacionais de companhias aéreas. A auditoria da IOSA engloba mais de 950 requisitos em oito áreas operacionais de uma companhia aérea, inclusive, sistemas de organização e gestão societária, operações de voo, instruções operacionais, engenharia e manutenção das aeronaves, operações de cabine, *ground handling* (check e serviço de solo), operações de carga e segurança operacional;
- Estima-se que a autoridade aeronáutica norte-americana (FAA) outorgará a certificação FAR 145 ao nosso centro de manutenção e reparo de aeronaves localizado em São Carlos até 2009.

O empreendimento conjunto com a Star Alliance aprimorará ainda mais nossa segurança operacional, conferindo-nos uma vantagem competitiva sobre outras companhias aéreas.

A aviação civil brasileira segue os mais elevados padrões de segurança do mundo. O Brasil está classificado na Categoria 1 de padrões de segurança de voo estabelecidos pela *International Civil Aviation Organization - ICAO*, que é a maior classificação existente.

Seguros

Por determinação legal e por compromissos contratuais em nossos acordos de arrendamento de aeronaves, mantemos apólices de seguro com seguradoras de reconhecida reputação, que incluem cobertura contra todos os riscos ao casco das aeronaves, inclusive contra riscos de guerra e responsabilidade civil perante terceiros para passageiros, cargas, bagagens e danos a terceiros em solo. Nossa apólice atual, que irá vigorar até

19 de dezembro de 2009, segue as práticas adotadas pelo setor de aviação civil internacional.

Também contratamos seguro patrimonial contra riscos de roubo, incêndio, alagamento, danos elétricos, dentre outros para equipamentos e edifícios de nossa responsabilidade ou propriedade, inclusive em áreas aeroportuárias onde a empresa mantém operação. Do mesmo modo, contratamos seguro de veículos contra riscos de roubo, furto, incêndio e responsabilidade civil contra terceiros para todos os veículos de nossa responsabilidade ou propriedade.

Contratamos seguro de responsabilidade civil de conselheiros, diretores e administradores, que permanecerá em vigor até 23 de abril de 2010.

Tecnologia da Informação

Temos como política investir significativamente em sistemas de tecnologia da informação que nos auxiliam em nossos processos operacionais, nos possibilitando prestar serviços de maior qualidade para nossos passageiros, além de nos conferir maior agilidade e presteza no desenvolvimento de nossas atividades.

Em 2004, implantamos o Portal *e-TAM*, que é uma ferramenta que integra toda nossa cadeia de vendas, desde o momento da reserva até o embarque do passageiro. Além disso, os dados obtidos com o *e-TAM* nos permite oferecer um conjunto de serviços personalizados ao passageiro. Todas as nossas reservas nacionais são realizadas no ambiente do portal. A utilização do Portal *e-TAM* permite a redução dos custos com reservas e emissão de passagens pela desintermediação dos GDS, anteriormente utilizado para a quase totalidade de nossas reservas. Atualmente o GDS é utilizado apenas para passagens emitidas no exterior.

De acordo com o “Item 4. Informações sobre a Companhia - A. Histórico e desenvolvimento da companhia- Investimentos de Capital”, firmamos um contrato de empréstimo com o BNDES em 10 de novembro de 2005 e planejamos utilizar os recursos decorrentes desse empréstimo no software utilizado em nosso portal *e-TAM* e no software utilizado em nosso controle de custos e gerenciamento de nossas peças.

Fomos a primeira empresa brasileira a desenvolver e instalar totens de auto-atendimento de *check-in*. Com mais de 100 equipamentos em funcionamento nos principais aeroportos do País, o totem permite ao cliente que adquiriu o *e-ticket* fazer o seu *check-in*, incluindo a escolha do assento na aeronave, em menos de dez segundos, reduzindo filas no balcão e no embarque. Respectivamente, em 2006, 2007 e 2008, cerca de 742.871, 2.009.900 e 5.888.474 passageiros realizaram seu *check-in* por meio dos totens de auto atendimento.

Em outubro de 2003, celebramos o *General Services Agreement* com a *Sabre Travel International Limited* por meio do qual nos foi outorgada uma licença de uso (acompanhada da prestação de serviços de manutenção) da sua tecnologia de reservas eletrônicas e *back-up* de bancos de dados, que nos permite uma melhor utilização de nossa frota e malha. Tal acordo permanecerá em vigor até outubro de 2013, exceto se rescindido antecipadamente por qualquer das partes.

O Programa Fidelidade TAM e o sistema Serviços Especiais também são ferramentas importantes para obter informações sobre o perfil dos nossos clientes. O sistema do Programa Fidelidade TAM permite-nos monitorar a atividade dos passageiros cadastrados no programa de milhagem, registrando informações a cada voo do passageiro além das suas informações pessoais e preferências, tais como assento preferido, pedidos de refeições especiais e outros dados obtidos através dos nossos contatos ou de pesquisas com os clientes. O sistema Serviços Especiais permite à tripulação inserir dados sobre as preferências dos nossos clientes diretamente na nossa base de dados. Esses dados também são utilizados para estudar os clientes, oferecer promoções e novos serviços e definir a nossa mensagem publicitária.

O sistema de rastreamento DOV-line controla toda a bagagem e a carga da aeronave, acompanhando a localização de itens dentro da aeronave, para o correto equilíbrio do peso. Uma aeronave balanceada é crucial para um voo mais seguro e reduz o consumo de combustível. O sistema também gerencia a distribuição das tripulações.

Sazonalidade

O setor brasileiro de transporte aéreo de passageiros tem uma sazonalidade em que há claramente uma maior demanda no segundo semestre do ano. Exibimos comportamento similar ao do setor, atenuado pelo fato de que temos uma maior concentração de transporte executivo que a média do mercado, que apresenta menor sazonalidade em seu comportamento. As nossas outras atividades não passam por grandes flutuações em suas operações.

Concorrência

Mercado Doméstico

Dentro do setor de aviação civil brasileiro, as companhias aéreas no Brasil concorrem principalmente em termos de rotas, tarifas, frequência de vôos, confiabilidade dos serviços, reconhecimento de marca e benefícios oferecidos aos passageiros, tais como programas de fidelização e atendimento ao consumidor. Acreditamos que nossa liderança no mercado e nosso programa de fidelização permitem nossa atuação competitiva em muitas destas áreas.

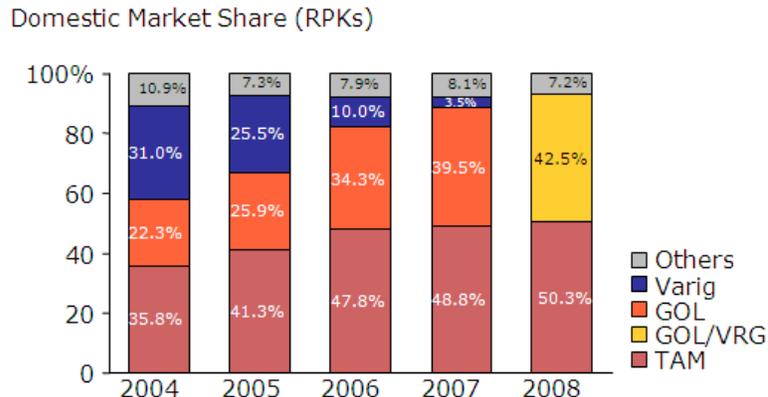
Nossos concorrentes, tanto atuais quanto potenciais, incluem as companhias aéreas brasileiras, empresas que operam nas rotas aéreas regionais e novos participantes do mercado, que atuam principalmente em redes de transportes regionais. Nosso principal concorrente é a Gol. Nos anos anteriores, a Varig foi um de nossos maiores concorrentes. Contudo, a Varig requereu proteção falimentar no Brasil e nos Estados Unidos em junho de 2005. Os ativos e operações da Varig foram vendidos a diversos investidores ao longo do ano de 2006 e, em 14 de dezembro de 2006, a Varig cessou suas operações. Em 15 de dezembro de 2006, uma nova companhia, VRG Linhas Aéreas S.A. deu início a suas operações em algumas das rotas anteriormente utilizadas pela Varig. Em 24 de março de 2007, a Gol anunciou que celebrara contrato para aquisição da VRG Linhas Aéreas S.A. Em atendimento às exigências aplicáveis do CADE, a Gol e a Varig operaram como companhias aéreas independentes até a obtenção da aprovação final da aquisição pelo CADE, que foi obtida em 25 de junho de 2008 e integrou as redes de rotas de ambas as companhias em 19 de outubro de 2008.

Em nível inferior, enfrentamos, no mercado doméstico, a competição de um número significativo de companhias aéreas de pequeno porte. Em 31 de dezembro de 2008, 15 diferentes companhias aéreas tinham uma participação de 7,2% no mercado doméstico que não é atendido pela TAM e Gol/VRG (que, em conjunto, possuem aproximadamente 92,8% do mercado doméstico).

Resolução da ANAC estabelece que 80% dos novos *slots* sejam distribuídos a companhias aéreas existentes, sendo tais *slots* divididos igualmente (sem se levar em conta participações de mercado). Os novos *slots* estão apenas disponíveis a companhias aéreas que tenham histórico de pontualidade e patrimônio líquido positivo, sem processo pendente junto à ANAC. Os 20% remanescentes dos *slots* estão disponíveis a novos participantes. Vide “-Regulamentação do Setor de Aviação Civil Brasileira - Direitos de Operar Rotas Aéreas - Políticas sobre *slots*”.

O gráfico a seguir apresenta o histórico de participações de mercado em rotas domésticas, baseado em RPK, das principais companhias aéreas brasileiras, para cada um dos períodos indicados, conforme dados da ANAC:

Participação no Mercado Doméstico (RPKs)



Fonte: ANAC.

Alguns de nossos concorrentes têm significativos níveis de endividamento, e suas condições financeiras e perspectivas são incertas. Caso nossos concorrentes em dificuldades financeiras consigam reestruturar suas dívidas e se restabelecer no mercado, eles poderão ter a capacidade de oferecer passagens mais baratas nas rotas onde nós atuamos ou concorrer de outra forma conosco, mesmo que as nossas operações sejam mais eficientes.

Também enfrentamos concorrência, em menor escala, das empresas de transporte terrestre como as companhias de transporte rodoviário.

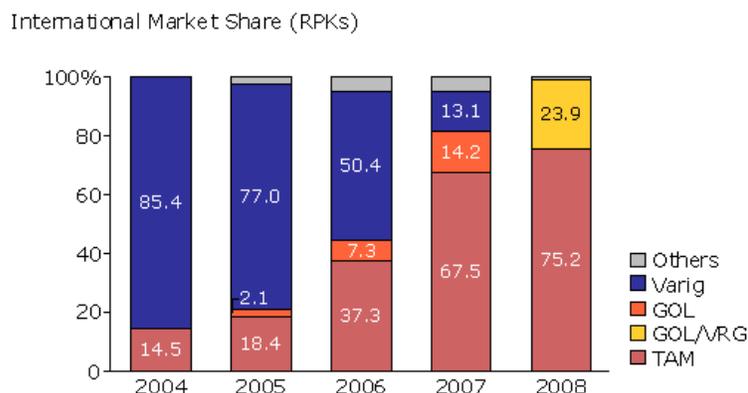
Mercado Internacional

O mercado internacional é substancialmente mais competitivo do que o mercado doméstico, contando com companhias aéreas internacionais de grande porte mais experientes e maiores do que nossa companhia. Para lograr maior grau de competitividade, as companhias aéreas dependem de acordos de parceira e compartilhamento de suas operações internacionais.

Em rotas internacionais, as companhias aéreas concorrem principalmente em termos de rotas, serviços, preço e milhagem, bem como programas de fidelidade. Oferecemos 73 vôos internacionais diariamente para Buenos Aires, Santiago, Assunción, Montevideo, Ciudad del Este, Santa Cruz de la Sierra, Cochabamba, Bariloche, Punta Del Este, Caracas, Lima, Miami, Nova York, Orlando, Londres, Paris, Frankfurt, Madri e Milão. Nossos acordos de compartilhamento (*code-share*) com a United Airlines e a Lufthansa permitem que os nossos passageiros façam conexões para destinos na América Latina, nos Estados Unidos e na Europa. Também possuímos outros acordos que nos permitem oferecer aos nossos passageiros uma grande diversidade de destinos em todo o mundo. Em 7 de outubro de 2008, anunciamos nosso ingresso na Star Alliance, a maior aliança global de aviação comercial.

No mercado internacional, nossa principal concorrência provém de companhias aéreas internacionais de grande porte que atendem os mercados em que atualmente operamos. A média de nossa participação de mercado internacional em 2008 foi 75,2%. (mensurada por RPK) De acordo com a ANAC, as companhias aéreas brasileiras foram responsáveis por aproximadamente 29% dos passageiros internacionais transportados em 2007, sendo o restante oferecido por companhias aéreas estrangeiras. Cremos que em 2008 as companhias aéreas brasileiras transportaram 33% dos passageiros para o Brasil e a partir do Brasil. O gráfico abaixo demonstra o histórico da participação de mercado em rotas internacionais, calculado por referência a RPKs, entre companhias aéreas brasileiras apenas, nos períodos indicados (conforme dados da ANAC):

Participação de Mercado Internacional (RPKs)



Fonte: ANAC.

Visão Geral do Setor de Atuação

Geral

De acordo com a IATA, o Brasil é o quarto maior mercado doméstico mundial de aviação, cobrindo uma vasta área (maior que os Estados Unidos continental) e com uma população, em 2007, de cerca de 184 milhões de pessoas (de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE). Creemos que a ponte aérea entre São Paulo e o Rio de Janeiro seja uma das mais movimentadas do mundo (de acordo com a ANAC, aproximadamente 3 milhões de passageiros foram transportados nesta rota em 2008). O crescimento do mercado de aviação comercial brasileiro apresenta uma forte correlação com o crescimento do PIB nacional. Em 2008, a aviação comercial brasileira transportou mais de 46 milhões de passageiros no mercado doméstico, de acordo também com a ANAC.

A aviação civil brasileira segue os mais elevados padrões de segurança do mundo. O Brasil é classificado como país na Categoria 1 de acordo com padrões de segurança de vôo estabelecidos pela International Civil Aviation Organization, que é a mesma classificação dos Estados Unidos da América e do Canadá.

O mercado de aviação comercial do Brasil pode ser dividido nas quatro categorias que se seguem:

- linhas aéreas domésticas, que fornecem serviços de transporte público regular dentro do Brasil e operam principalmente com grandes aeronaves entre as maiores cidades;
- linhas aéreas regionais, que fornecem serviços de transporte público regular dentro do Brasil, geralmente conectando cidades menores com cidades maiores. Tipicamente, companhias aéreas regionais operam com aeronaves menores, tais como turboélices;
- linhas aéreas de vôos fretados (*charter*), que fornecem serviços de transporte não regular; e

- linhas aéreas internacionais, que operam serviços de transporte aéreo internacional regular para e a partir do Brasil.

O mercado de linhas aéreas regulares no Brasil compreende dois principais tipos de passageiros: passageiros em viagens de negócios e passageiros em viagens de lazer. Passageiros em viagens de negócios geralmente dão valor a fatores como frequência dos vôos, confiabilidade, disponibilidade de vôos diretos, extensão da área servida e diferencial dos serviços (e são cada vez mais sensíveis a preços). Passageiros em viagens de lazer geralmente dão mais importância aos preços e tendem a ser mais flexíveis ao programar suas viagens.

O setor de viagens de negócios é o maior e mais lucrativo segmento do setor de transporte aéreo no Brasil. Cremos que as viagens de negócios representaram, aproximadamente, 68% do total da demanda no Brasil para vôos aéreos domésticos em 2008, um número que acreditamos que seja significativamente maior do que a proporção de viagens de negócios domésticas na aviação civil internacional. No Brasil, pequenas e médias empresas (que abrangem um grande segmento de nossa base de clientes) valorizam o recebimento de bons serviços de sua companhia aérea, equilibrando qualidade e frequência com baixas tarifas.

Em 2007, os onze aeroportos de maior tráfego responderam por 72,1% de todo o tráfego doméstico em termos de embarques e desembarques, segundo relatório anual da ANAC.

Atualmente, a aviação civil brasileira é atendida, principalmente, pela TAM e pela Gol/VRG que, em conjunto, representaram mais de 92,8% de todas as rotas domésticas em dezembro de 2008 em termos de RPK. De acordo com a ANAC, nossa participação no mercado doméstico em dezembro de 2008 era de 49,1%, enquanto que a da Gol/VRG era de 42,4%.

A participação remanescente aproximada de 7,2% era detida por 15 diferentes empresas aéreas. Esse perfil é consistente com a história do mercado doméstico brasileiro, que, tradicionalmente, mantém um pequeno número de companhias aéreas com uma ampla participação de mercado e um elevado número de companhias aéreas (cuja identidade vem continuamente se alterando ao longo dos anos já que diferentes companhias aéreas ingressaram no mercado e dele saíram) detendo a fatia remanescente.

Em 17 de junho de 2005, a Varig tornou-se a primeira companhia brasileira a requerer recuperação judicial nos termos da Lei nº 11.101, de 9 de fevereiro de 2005 (que designamos Nova Lei de Falência) perante a justiça do Estado do Rio de Janeiro. Anteriormente, o Código Brasileiro de Aeronáutica estabelecia que concessionárias de transporte público aéreo não tinham permissão para requerer recuperação judicial. Durante o prazo dessa recuperação judicial, a Varig enfrentou uma drástica deterioração de sua situação financeira e operacional, tendo cessado a operação de diversos vôos e se retirado de importantes mercados domésticos e internacionais. Em 18 de dezembro de 2005, a assembleia de credores da Varig aprovou seu plano de recuperação judicial, mas o mesmo foi alterado pelos credores em 9 de maio de 2006 a fim de permitir alienação judicial da unidade de operação de vôos da Varig. Em 17 de julho de 2006, a unidade de operação de vôos da Varig foi vendida em leilão realizado pela justiça do Estado do Rio de Janeiro para a VarigLog Linhas Aéreas S.A., antiga subsidiária da Varig que também fora vendida em 11 de novembro de 2005 nos termos de plano de recuperação judicial. Em 24 de março de 2007, a VarigLog e a Gol anunciaram que a Gol havia celebrado contrato de aquisição da VRG Linhas Aéreas S.A., subsidiária da VarigLog que opera rotas da Varig. Em atendimento às exigências aplicáveis do CADE, a Gol e a Varig operaram como companhias aéreas independentes até 19 de outubro de 2008, quando integraram suas redes, após a obtenção da aprovação final da aquisição pelo CADE em 25 de julho de 2008.

Tendências no Mercado Doméstico de Aviação Civil

Nos últimos 35 anos, o mercado doméstico geralmente apresentou crescimento em termos de RPK, exceto em tempos de significativa recessão econômica (tal como a crise do petróleo, crise da moratória da dívida brasileira nos anos 80 e a recessão econômica e instabilidade política no início dos anos 90).

Desde 2000, a taxa de crescimento anual de tráfego aéreo de passageiros, em termos de RPK, foi de 9% frente a uma taxa anual de crescimento de capacidade disponível, em termos de ASK, de 7%. As taxas médias de ocupação no período foram de 64%. A tabela abaixo demonstra o tráfego de passageiros domésticos e a capacidade disponível para o período entre 2000 e 2008:

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
				<i>(Em milhões, exceto percentuais)</i>					
ASKs	41,562	45,314	47,013	41,851	42,756	48,740	55,257	62,895	72,841
Varição de ASKs ⁽¹⁾	-	9%	4%	-11%	2%	14%	13%	14%	16%
RPKs	24,479	26,527	26,711	25,196	27,962	34,147	39,261	42,773	47,723
Varição de RPKs ⁽¹⁾	-	8%	1%	-6%	11%	22%	15%	9%	12%
Load factor	59%	59%	57%	60%	65%	70%	71%	68%	66%

(1) O percentual refere-se ao percentual de variação em relação ao ano anterior.

Fonte: Anuário DAC/ANAC (2000 a 2007)) e Dados Comparativos Avançados ANAC (2008).

Historicamente, o crescimento da demanda da aviação civil doméstica tem geralmente excedido o crescimento do PIB. De 2000 a 2008, o RPK da aviação civil doméstica brasileira cresceu 9% ao ano, enquanto a taxa de crescimento anual do PIB no mesmo período foi de 4%, conforme dados da ANAC e do IBGE.

O preço do combustível, junto com a trajetória do câmbio, são as variáveis que mais influenciam os custos incidentes sobre o setor, uma vez que o combustível é o insumo que mais pesa na composição das despesas e muitos dos insumos do mercado (inclusive combustível) estão atrelados ao dólar dos Estados Unidos.

A influência do poder público através da regulamentação do setor também teve substancial importância no desempenho das empresas aéreas. De 1986 até 1993, o governo brasileiro impôs um controle mais rígido sobre as atividades de aviação civil local, devido aos altos níveis de inflação que resultaram em uma série de crises econômicas no Brasil durante tal período. O governo federal principalmente monitorou os preços de passagens aéreas e supervisionou o uso e expansão de suas rotas. Em 1994, após esforços bem-sucedidos para o controle dos índices de inflação e da estabilização da economia brasileira, o governo brasileiro (por meio das autoridades de aviação) começou a desregulamentar as atividades da aviação civil, o que consistiu principalmente em uma redução gradual do controle governamental sobre as atividades locais das companhias aéreas. Embora a aviação civil brasileira ainda seja um setor regulado, as regras atuais da ANAC são significativamente mais flexíveis do que os regulamentos anteriores. Ademais, os órgãos competentes emitiram, com frequência, regulamentos básicos e regulamentos essenciais no intuito de harmonizar o ambiente regulatório brasileiro com modelos internacionais e mais modernos.

Acreditamos que o regime regulatório atual tem beneficiado a performance financeira da aviação civil brasileira. Através da imposição de uma racionalização da oferta e do término dos subsídios implícitos às empresas menos competitivas, o poder público possibilitou às empresas com melhor posicionamento competitivo, como a TAM e a Gol, viabilizarem o melhor aproveitamento de suas aeronaves e um ambiente de competição saudável, que beneficiou o *yield* médio no mercado doméstico. Esse regime regulatório está passando por mudanças estruturais. Vide “Item 3. Informações Principais - D. Fatores de Risco - Riscos relacionados ao Setor de Aviação Civil e ao Negócio - A estrutura de regulação da aviação civil brasileira está passando por mudanças e ainda não podemos avaliar os resultados que tais alterações terão em nossos negócios e os resultados

de nossas operações” e “Regulamentação do Setor de Aviação Civil Brasileira- Direitos de Operar Rotas Aéreas - Projetos de Legislação Futura”.

Regulamentação do Setor de Aviação Civil Brasileira

Visão Geral

Serviços de transporte aéreo regular são considerados serviços de utilidade pública e estão sujeitos a extensa regulação do Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa (ou Comando da Aeronáutica), do CONAC e da ANAC. Serviços de transporte aéreo regular também são regulados pela Constituição Federal e pelo Código Brasileiro de Aeronáutica.

O Código Brasileiro de Aeronáutica estabelece as principais normas relacionadas à infra-estrutura e operações de aeroportos, proteção e segurança de vôo, certificação de companhias aéreas, estruturação de arrendamentos, responsabilização, alienação, registro e licenciamento de aeronaves, treinamento de tripulação, concessões, inspeção e controle de companhias aéreas, serviços de transporte aéreo de carga públicos e privados, responsabilidade civil de companhias aéreas, e penalidades em caso de violações.

O CONAC é o órgão consultivo do Presidente da República e seu conselho consultivo é composto pelo Ministro da Defesa, o Ministro Chefe da Casa Civil, o Ministro da Fazenda, o Ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, o Ministro das Relações Exteriores, o Ministro do Turismo e o Comandante da Aeronáutica. O CONAC possui competência para estabelecer políticas para a aviação civil nacional que podem ser adotadas e executadas pelo Comando da Aeronáutica e pela ANAC. O CONAC estabelece regras gerais relacionadas à adequada representação do Brasil em tratados, convenções, e outras ações relacionadas com o transporte aéreo internacional, infra-estrutura de aeroportos, a concessão de fundos adicionais para serem usados em benefício das companhias aéreas e aeroportos baseado em aspectos estratégicos, econômicos e de lazer, a coordenação da aviação civil, a segurança aérea, a concessão para a exploração de serviços de linhas aéreas, bem como permissão para prestação de serviços comerciais.

A ANAC é a principal autoridade da aviação civil, reportando-se diretamente ao Ministério da Defesa. A ANAC é uma agência regulatória independente ligada, porém não subordinada, ao Ministério da Defesa e funciona como uma agência independente com prazo indeterminado. A ANAC tem principalmente competência (i) para regular, inspecionar e supervisionar serviços prestados por companhias aéreas operando no Brasil, (ii) para outorgar concessões, permissões e autorizações para operações de transporte aéreo e serviços de infra-estrutura de aeroportos, (iii) representar o governo brasileiro diante de organizações internacionais de aviação civil, (iv) controlar, registrar e inspecionar aeronaves civis e (v) assegurar que os serviços de transporte aéreo sejam prestados nos termos de princípios de livre mercado.

O governo brasileiro reconheceu e ratificou a Convenção de Chicago de 1944 e a Convenção de Genebra de 1948 e a Convenção de Montreal de 1999, as três principais convenções internacionais relacionadas a atividades mundiais de transporte aéreo comercial.

Recentemente, em fevereiro de 2009, o governo federal aprovou a nova Política Nacional de Aviação Civil (“PNAC”). Embora a PNAC não estabeleça qualquer medida imediata, contém as principais diretrizes do sistema de aviação civil nacional. Encoraja o Ministério da Defesa, o CONAC e a ANAC a emitirem regulamentos sobre assuntos estratégicos, tais como segurança, concorrência, questões ambientais e questões ligadas a clientes, bem como a inspecionar, analisar e avaliar as atividades de todas as companhias em operação.

Concessão para Serviços de Transporte Aéreo

De acordo com a Constituição Federal, é privativa do Governo Federal a exploração dos serviços de

transporte aéreo, bem como de infra-estrutura de aeroportos, sendo que o Governo Federal pode prestar esses serviços direta ou indiretamente por terceiros (por meio de concessões ou permissões). Conforme o Código Brasileiro de Aeronáutica e regulamentos emitidos pelo Comando da Aeronáutica, a operação de serviços regulares de transporte aéreo está condicionada à concessão outorgada pelo Comando da Aeronáutica e formalizada por contrato de concessão firmado com a ANAC. A empresa interessada deve atender a certos requisitos econômicos, financeiros, técnicos, operacionais e administrativos estabelecidos pela ANAC para que tal concessão seja outorgada. Adicionalmente, a empresa interessada em obter a concessão deve (i) ser uma pessoa jurídica constituída no Brasil; (ii) obter o Certificado de Homologação de Operador Aéreo (CHOA) – que corresponde ao antigo Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo (CHETA) – válido; e (iii) observar certas restrições quanto à propriedade de suas ações ou quotas. Vide “-Direitos de Operar Rotas Aéreas - Restrições à Propriedade de Ações de Companhias Concessionárias de Serviços de Transporte Aéreo”).

A ANAC possui competência para revogar uma concessão em razão de não cumprimento, pela companhia aérea, das regras do Código Brasileiro de Aeronáutica, leis e regulamentos complementares, além dos termos do contrato de concessão.

O artigo 122 da Lei n.º 8.666, de 21 de junho de 1993, estabelece que as concessões devem ser reguladas por procedimentos específicos previstos no Código Brasileiro de Aeronáutica. O Código Brasileiro de Aeronáutica e os regulamentos emitidos pela ANAC não estabelecem expressamente quaisquer procedimentos licitatórios, e atualmente não tem sido necessário conduzir processos de licitação anteriormente à outorga de concessões para a operação de serviços de transportes aéreos, como os nossos, como seria necessário no caso de outros serviços públicos geralmente regulados pelas leis aplicáveis às concessões públicas.

Nossa concessão para exploração de transporte aéreo regular de passageiros, cargas e malas postais em âmbito nacional foi obtida em 9 de dezembro de 1996 por meio da emissão da Portaria 816/GM5 e da assinatura do contrato de concessão relevante, que permanecerá válida até 9 de dezembro de 2011. Embora não possamos oferecer nenhuma garantia, não prevemos dificuldades na renovação de nossa concessão no seu vencimento.

Registro de Aeronaves

O registro de aeronaves no Brasil é regido pelo Código Brasileiro de Aeronáutica. Conforme o Código Brasileiro de Aeronáutica, nenhuma aeronave está autorizada a voar no espaço aéreo brasileiro ou pousar em, e decolar do, território brasileiro sem ter sido devidamente registrada. Para ser e permanecer registrada com matrícula brasileira, uma aeronave deve ter um certificado de matrícula e um certificado de aeronavegabilidade, ambos emitidos pelo RAB após inspeção técnica da aeronave pela ANAC. O certificado de matrícula emitido pela ANAC atribui nacionalidade brasileira à aeronave e comprova sua inscrição perante a autoridade competente. O certificado de aeronavegabilidade é geralmente válido por seis anos da data em que a ANAC tiver inspecionado e autorizado a aeronave a voar no espaço aéreo brasileiro, sujeito a continuidade da observância de certos requisitos e condições técnicas. O registro de qualquer aeronave pode ser cancelado caso seja verificado que a aeronave não está em conformidade com os requisitos para registro e, especialmente, se a aeronave tiver deixado de se adequar a qualquer requisito de segurança especificado pela ANAC ou pelo Código Brasileiro de Aeronáutica.

Todos os contratos relativos às aeronaves registradas no Brasil, incluindo contratos de compra e venda, arrendamentos mercantis financeiros, hipotecas (e aditamentos de quaisquer tais contratos) devem ser apresentados ao Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) com a finalidade de dar publicidade aos atos e atualizar os registros das aeronaves.

Direitos sobre Rotas Aéreas

Rotas domésticas

A ANAC possui competência para conceder às companhias aéreas brasileiras o direito de operar novas rotas, sujeito à apresentação pela companhia aérea interessada de estudos que comprovem a viabilidade técnica e econômica de tais rotas, em forma satisfatória à ANAC, e preenchimento de certas condições pela companhia aérea com relação à concessão de tais rotas. Para concessão das rotas e mudanças nas rotas existentes, a ANAC avalia a real capacidade da infra-estrutura do aeroporto onde tal rota seria operada, bem como o aumento da demanda e a concorrência entre companhias aéreas. Adicionalmente, a operação de rota é concedida sujeita à condição de que seja operada regularmente. A operação de rota de qualquer companhia aérea pode ser cancelada caso tal companhia aérea (i) não inicie a operação da rota num período superior a 15 dias; (ii) não mantenha ao menos 75% dos vôos estabelecidos no respectivo Horário de Transporte Aéreo Nacional (Hotran), por um período de 90 dias; ou (iii) suspenda suas operações por período superior a 30 dias. A aprovação da ANAC de novas rotas ou mudanças às existentes é dada no curso de um processo administrativo e não requer alterações aos contratos de concessão.

Uma vez concedidas, as rotas devem ser imediatamente refletidas no Hotran, que é o relatório de itinerário de todas as rotas que a companhia aérea pode operar, que passarão a integrar a base de dados de cada companhia aérea junto à ANAC. O Hotran não só estabelece as rotas, mas também os horários de chegadas e decolagens de certos aeroportos, sendo que nenhuma pode ser mudada sem autorização prévia da ANAC. De acordo com as leis e regulamentos brasileiros de aviação civil, uma companhia aérea não pode vender, ceder ou transferir rotas para outra companhia aérea.

Recentemente, a ANAC impôs restrições de programação a diversos aeroportos brasileiros a partir dos quais operamos. Restrições operacionais, inclusive a proibição de operações de voos internacionais e a proibição de operação de aeronaves civis após as 23 horas e antes das 6 horas, foram impostas ao Aeroporto de Congonhas, um dos aeroportos brasileiros com maior tráfego e o mais importante aeroporto para nossas operações. Não pode ser dada nenhuma garantia de que estas medidas governamentais ou outras medidas governamentais não causarão efeito prejudicial relevante sobre nosso negócios e os resultados das nossas operações.

Rotas Internacionais

Linhas aéreas internacionais são aquelas com ponto de origem em território brasileiro e ponto de destino em território estrangeiro, exploradas por empresas nacionais, previamente designadas pelo governo brasileiro e nos termos dos acordos bilaterais celebrados com governos estrangeiros. Direitos sobre rotas internacionais entre as principais cidades, bem como os correspondentes direitos de pouso, derivam de acordos bilaterais de transporte aéreo negociados entre o Brasil e governos estrangeiros. Conforme tais acordos, cada governo concede ao outro o direito de designar uma ou mais companhias aéreas domésticas para operar serviços regulares entre certos destinos em cada país.

Os pedidos de novas rotas internacionais ou mudança nas rotas existentes devem ser apresentados por cada companhia aérea brasileira interessada à SRI, que decide sobre cada pedido baseada nas disposições do acordo bilateral aplicável, disponibilidade de frequências existentes entre os dois países e políticas gerais das autoridades brasileiras de aviação. Após tal avaliação, a SRI pode tomar todas as medidas necessárias para que a Companhia possa ser qualificada para a prestação de serviços internacionais.

Nos termos da Portaria nº 569/GC5 de 05 de setembro de 2000, os serviços de transporte aéreo internacionais são passíveis de cancelamento caso (i) não sejam implantados ou operados por um período maior do que 6 meses, (ii) fique comprovada a incapacidade da companhia aérea para a execução do serviço ou (iii) a empresa deixe de cumprir os acordos, leis e regulamentos do Comando da Aeronáutica.

Quaisquer direitos sobre frequência de rotas internacionais cabíveis a companhias aéreas poderão ser

revogados se a companhia aérea deixar de manter pelo menos 80% dos voos previstos em seu Horário de Transporte Aéreo Nacional (HOTRAN) por qualquer período de 180 dias ou suspender suas operações por prazo superior a 180 dias.

Políticas sobre Slots

Cada hotran representa a autorização para uma companhia aérea para pousos e decolagens em determinados aeroportos dentro de um espaço de tempo pré-determinado. Tal espaço de tempo é conhecido como um "slot de aeroporto" e estabelece que uma companhia aérea pode operar em um aeroporto específico nos horários contidos no hotran.

De acordo com a lei brasileira, *slot* é uma concessão da ANAC, que é refletida no hotran da companhia aérea. Um *slot*, como é o caso das rotas, não é propriedade da companhia aérea e não pode ser transferido para outra companhia aérea.

Os aeroportos brasileiros mais congestionados estão sujeitos a restrições de tráfego por meio de políticas de alocação de *slots*. Em 3 de julho de 2003, a ANAC expediu a Resolução nº 2, que estabelece as novas regras para a distribuição de *slots* domésticos. Esta resolução estabelece que 20% dos *slots* disponíveis de um determinado aeroporto serão distribuídos aos novos participantes e 80% dos *slots* disponíveis serão distribuídos entre as empresas aéreas existentes. Ademais, a ANAC exige que qualquer empresa aérea que estiver requerendo um *slot* deverá possuir registro de pontualidade, não poderá ter nenhum processo pendente junto à ANAC e deverá ter patrimônio líquido positivo. Embora atendamos a todas as condições e exigências para requerer novos *slots*, não podemos dar nenhuma garantia de que novos *slots* serão alocados a nós.

Ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) cabe coordenar e inspecionar o suporte de infra-estrutura de aeroportos. O DECEA, juntamente com a ANAC e a INFRAERO, também realiza estudos em todos os aeroportos brasileiros para determinar a capacidade máxima de operação de cada um dos aeroportos.. Atualmente o aeroporto de Congonhas em São Paulo possui restrições em relação a *slots*. Investimentos em andamento na infra-estrutura da aviação brasileira devem permitir o aumento de operações de aeronaves nesses aeroportos congestionados e conseqüentemente a concessão de novos *slots* às companhias aéreas.

Infra-estrutura Aeronáutica e Sistema Aeroportuário

De acordo com a Constituição Federal, é privativa do Governo Federal a operação dos serviços de transporte aéreo e de infra-estrutura aeroportuária, e o Governo Federal pode prestar esses serviços diretamente ou por terceiros por meio de concessões ou permissões. A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infra-estrutura aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão sempre de autorização prévia de autoridade aeronáutica, que também os fiscalizará.

São necessárias estruturas terrestres para a operação dos sistemas de navegação aérea. Tudo que, na superfície, vise o atendimento das necessidades da navegação aérea denomina-se infra-estrutura aeronáutica. Assim, de modo amplo e abrangente, a infra-estrutura aeronáutica compreende todas as organizações, bens e instalações terrestres de apoio ao desenvolvimento ordenado da aeronavegação em qualquer de suas modalidades. Constitui infra-estrutura aeronáutica o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo: (i) o sistema aeroportuário; (ii) o sistema de proteção e segurança de voo; (iii) o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro; (iv) o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos; (v) o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo; (vi) o sistema de formação e adestramento de pessoal destinado à navegação aérea e à infra-estrutura aeronáutica; (vii) o sistema de coordenação do setor de aviação; e (viii) o sistema de coordenação da infra-estrutura aeronáutica.

O sistema aeroportuário é constituído por todos os aeródromos brasileiros: militares e civis, privados e públicos, destinados à aviação doméstica e aos vôos internacionais. Os aeroportos são os aeródromos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas. A construção, administração e exploração dos aeroportos estão sujeitas a normas, instruções, coordenação e controle da autoridade aeronáutica. Os aeroportos compreendem áreas destinadas à própria administração aeroportuária, aos órgãos públicos que funcionem, obrigatória ou facultativamente, nos aeroportos, tais como os relativos à Receita Federal (alfândega), ao Ministério da Justiça (polícia federal), ao Ministério da Saúde (fiscalização sanitária) e ao Ministério da Agricultura (fiscalização agrícola) entre outros. Além dessas áreas administrativas, há as áreas para atendimento e movimentação dos passageiros, bagagens e cargas, e as destinadas ao público em geral e estacionamento de seus veículos. Os aeroportos são abertos ao tráfego e ao público usuário através de homologação da autoridade aeronáutica. Os aeroportos podem ser construídos, mantidos e explorados diretamente pela União ou, mediante concessão, autorização ou permissão, por empresas especializadas da administração federal indireta ou suas subsidiárias, que se reportam ao Comando da Aeronáutica, como é o caso da INFRAERO; pelo Estado ou Município; por pessoa jurídica idônea, que apresente condições técnicas, econômicas e financeiras satisfatórias.

A INFRAERO, empresa estatal que se reporta ao Ministério da Defesa, tem a função de gerenciar, operar e controlar a maioria dos aeroportos federais brasileiros, incluindo suas torres de controle e operações de segurança dos aeroportos. Os aeroportos menores e regionais podem pertencer a governos estaduais ou municipais e, em tais casos, são freqüentemente gerenciados por entidades governamentais locais. Na maioria dos aeroportos brasileiros a INFRAERO realiza as atividades de segurança, incluindo verificação de passageiros e bagagens, medidas de segurança de cargas e segurança do aeroporto.

O uso de áreas dentro de aeroportos federais, tais como hangares e balcões de *check-in*, está sujeito à concessão de uso pela INFRAERO. Caso exista mais de um candidato ao uso de determinada área do aeroporto, a concessão poderá ser outorgada pela INFRAERO por meio de procedimento licitatório.

Tarifas

As companhias aéreas brasileiras podem estabelecer livremente suas próprias tarifas domésticas, devendo no entanto registrá-las junto à ANAC para fins de importação e monitoramento. A ANAC mantém o acompanhamento constante das tarifas aéreas praticadas, podendo intervir no mercado e nas concessões dos serviços aéreos regulares, a fim de coibir atos contra a ordem econômica e assegurar o interesse dos usuários. As companhias aéreas podem estabelecer descontos nas tarifas ou seguir outras estratégias promocionais. As companhias aéreas devem apresentar à ANAC, com antecedência mínima de cinco dias úteis de sua utilização, as tarifas promocionais de passageiros que contemplem descontos superiores a 65% do valor da tarifa de referência por quilômetro estabelecida pela ANAC. As tarifas de referência são estabelecidas pela ANAC com base nas despesas médias operacionais praticadas pela aviação civil brasileira.

As tarifas internacionais são fixadas de acordo com acordos bilaterais. Desde 1993, as tarifas de todas as companhias que vendem voos internacionais com origem no Brasil foram obrigadas a exceder um piso. Em 22 de abril de 2009, a ANAC aprovou uma eliminação gradual do piso (para voos com destino que não a América do Sul) por meio de descontos de até 20% até julho de 2009, 50% até outubro de 2009 e 80% até abril de 2010, quando a eliminação se encerrará. Para voos internacionais com destino à América do Sul, o piso foi eliminado em setembro de 2008.

Responsabilidade Civil

O Código Brasileiro de Aeronáutica e a Convenção de Montreal de 1999 limitam a responsabilidade de um operador de aeronave por danos causados a terceiros durante suas operações no solo ou no ar, ou resultante de pessoas ou objetos lançados para fora da aeronave. O Congresso Nacional aprovou a Convenção de Montreal de

1999 por meio do Decreto Lei nº 59, de 18 de abril de 2006, e do Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2007. A Convenção de Montreal substituiu a Convenção de Varsóvia de 1929 e terá o efeito de aumentar os limites para indenização dos operadores de aeronaves civis. Os tribunais brasileiros, entretanto, têm ocasionalmente desconsiderado esses limites previstos tanto na Convenção de Varsóvia de 1929 quanto na Convenção de Montreal de 1999, concedendo indenizações exclusivamente baseadas no Código Civil e Código de Defesa do Consumidor, os quais não estabelecem expressamente limites para o valor de tais condenações.

Em resposta a aumentos substanciais de prêmios para cobertura securitária para danos resultantes de ataques terroristas após os ataques de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos, o governo brasileiro decretou uma lei que autoriza o Governo Federal a assumir responsabilidade por danos causados a terceiros em decorrência de ataques terroristas ou atos de guerra contra aeronaves de companhias aéreas brasileiras. Vide “Item 4. Informações sobre a Companhia - B. Visão Geral dos Negócios – Seguros”.

Legislação e Regulamentação Ambiental

Companhias aéreas brasileiras estão sujeitas a diversas leis federais, estaduais e municipais sobre proteção ambiental, incluindo o descarte de materiais e substâncias químicas e ruído das aeronaves. Essas leis e regulamentos são aplicados pelas autoridades governamentais estaduais e municipais, as quais podem impor sanções administrativas em caso de violação, além de responsabilizar os infratores nas esferas civil e criminal. Por exemplo, de acordo com uma portaria da ANAC, a operação de vôos comerciais agendados partindo ou com destino ao Aeroporto de Congonhas é sujeita a uma restrição de ruído das 23 horas às 6 horas devido a sua proximidade a áreas residenciais da cidade de São Paulo.

Restrições à Propriedade de Ações de Companhias Concessionárias de Serviços de Transporte Aéreo

De acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica, para se ter direito a uma concessão para operação de serviços regulares, e observadas as exceções descritas abaixo, uma companhia aérea deve ter ao menos 80% de seu capital votante detido direta ou indiretamente por cidadãos brasileiros e deve ter certos cargos de sua administração confiada apenas a cidadãos brasileiros.

O Código Brasileiro de Aeronáutica também estabelece certas restrições na transferência do capital social das companhias concessionárias de serviços de transporte aéreo regular, tais como nossa subsidiária TAM Linhas Aéreas, incluindo as seguintes:

- as ações com direito a voto deverão ser nominativas e o estatuto deverá proibir a conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto;
- aprovação prévia pela ANAC para qualquer transferência acionária, independentemente da nacionalidade do investidor, que resulte em: (i) mudança de controle da companhia; (ii) detenção, pelo concessionário, de mais de 10% do capital social da companhia; ou (iii) transferências que representem mais de 2% do capital social da companhia;
- a companhia deve apresentar à ANAC, no primeiro mês de cada semestre, um quadro detalhado com participações acionárias, incluindo uma lista de acionistas, bem como uma lista de todas as transferências de ações ocorridas no semestre; e
- diante das informações do quadro acima mencionado, a ANAC pode determinar que transferências posteriores fiquem sujeitas à sua aprovação prévia.

A Companhia tem como objeto social a gestão de participações societárias em companhias aéreas e

detém as ações representativas do controle acionário da TAM Linhas Aéreas, que, por sua vez, é uma concessionária de serviços públicos de transporte aéreo regular. Conforme o Código Brasileiro de Aeronáutica, as restrições à transferência de ações do parágrafo acima aplicam-se apenas às sociedades concessionárias de serviços públicos de transporte aéreo regular, não se aplicando, portanto, à Companhia.

Projetos de Legislação Futura

Em 28 de março de 2001, o CONAC publicou, para consulta pública, uma minuta de projeto de lei destinado a substituir o Código Brasileiro de Aeronáutica e modernizando as leis e regulamentos básicos. Essa minuta trata, em geral, de assuntos relacionados à aviação civil, incluindo concessões de aeroportos, proteção ao consumidor, aumento da participação acionária estrangeira nas companhias aéreas, limitação de responsabilidade civil das companhias aéreas, seguros obrigatórios e multas. Contudo, na data do presente Relatório Anual não há nenhuma discussão ou acontecimento relevante no que respeita à referida minuta de projeto de lei.

Intervenção Federal

O Poder Executivo Federal poderá intervir em companhias de aviação civil brasileiras, sempre que suas operações, finanças ou situação econômica coloquem em risco a continuação, eficiência ou segurança dos serviços de transportes aéreos nacionais. As intervenções federais têm como objetivo restabelecer a normalidade dos serviços prestados pela Companhia, e poderá durar o tempo necessário para atingir este propósito, não excedendo o máximo de dois anos. Caso demonstrado por uma inspeção técnica, feita antes ou depois da decretação da intervenção federal, que o restabelecimento da normalidade dos serviços é impraticável, a intervenção federal poderá ser convertida em liquidação extrajudicial desde que pelo menos metade dos débitos possa ser liquidada através da realização dos ativos da companhia. Caso os ativos da companhia não sejam suficientes para pagar pelo menos metade dos débitos da companhia, ou se existir evidência de crimes falimentares, a intervenção federal ou a liquidação extrajudicial deverá ser convertida em falência.

Nova Lei de Falências

Em 9 de fevereiro de 2005, foi sancionada pelo Presidente do Brasil a Nova Lei de Falências, a qual entrou em vigor em 9 de junho de 2005 e substituiu a lei de falências (Decreto-lei nº 7.661/45), introduzindo inovações significativas no sistema falimentar brasileiro. Em linhas gerais, a Nova Lei de Falências criou novos processos de recuperação extrajudicial e recuperação judicial, sendo que este último substituiu a concordata preventiva prevista na lei anterior, e introduziu relevantes modificações no processo de falência. Estão sujeitos à nova lei o empresário e a sociedade empresária, incluindo aquelas que tenham como objeto a exploração de serviços aéreos de qualquer natureza ou de infra-estrutura aeronáutica e que até então estavam impedidas de impletar concordata preventiva.

Por meio da recuperação extrajudicial, o devedor pode levar à homologação judicial acordo celebrado com uma ou mais espécies de credores ou com grupos de credores de mesma natureza com semelhantes condições de pagamento. O plano não poderá abranger os créditos de origem trabalhista ou fiscal, nem aqueles decorrentes de contratos de adiantamento de câmbio, de arrendamento ou que tenham por objeto propriedade fiduciária. Uma vez homologado, o plano produzirá efeitos aos credores que a ele tenham aderido, bem como obrigará os credores por ele abrangidos, ainda que não o tenham assinado, desde que o devedor tenha obtido a adesão de pelo menos 3/5 dos credores de cada espécie.

A recuperação judicial consiste em ação judicial destinada a sanear situações de crise econômico-financeira do devedor, viabilizando a manutenção de suas atividades, desde que comprovada a sua viabilidade econômica. Diferentemente da atual concordata (que apenas abrange os credores quirografários), a recuperação judicial obriga toda a comunidade de credores anterior ao ajuizamento do pedido de recuperação, inclusive os credores trabalhistas, salvo os créditos de origem trabalhista ou fiscal, ou aqueles decorrentes de contratos de

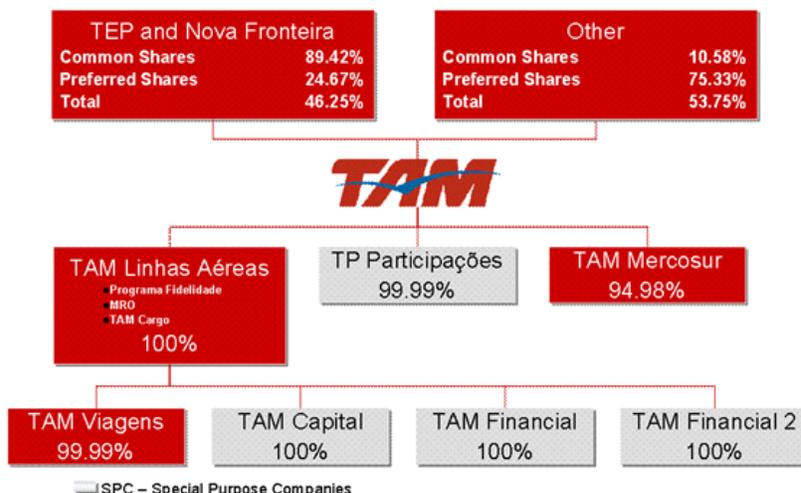
adiantamento de câmbio, de arrendamento ou que tenham por objeto propriedade fiduciária. O plano de recuperação apresentado pelo devedor deverá apresentar a proposta para o pagamento das dívidas, indicando os meios de recuperação a serem utilizados. Na hipótese de algum credor apresentar objeção ao plano proposto pelo devedor, o juiz deverá convocar assembleia de credores para deliberar sobre a sua aceitação ou recusa. Na hipótese de recusa, o juiz deverá decretar a falência do devedor. A aceitação do plano e posterior concessão da recuperação judicial gerará a novação das obrigações por ele abrangidas.

Dentre as principais inovações introduzidas pela Nova Lei de Falências no processo de falência destacam-se: (i) a exigência de um valor mínimo de crédito para que o credor requeira falência do devedor; (ii) a eliminação da concordata suspensiva; (iii) a possibilidade de rápida realização do ativo, com venda prioritariamente em bloco; e (iv) a alteração da ordem de classificação dos créditos.

Na recuperação judicial e na falência de empresas aéreas, o exercício dos direitos derivados de contratos de arrendamento mercantil de aeronaves ou de suas partes não será suspenso.

C. Estrutura Organizacional

Possuímos atualmente 150.585.147 ações, divididas em 50.195.049 ações ordinárias e 100.390.098 ações preferenciais. Os principais acionistas da TAM são TAM Empreendimentos e Participações S.A. (TEP) e Agropecuária Nova Fronteira Ltda., as quais detêm 46,25% do capital social da TAM e pertencem à família Amaro. Vide “Item 17 - Acionistas e Operações com Partes Relacionadas.” Temos 53,57% de ações em circulação. O organograma abaixo apresenta, de forma resumida, nossa estrutura acionária e nossas subsidiárias na data do presente Relatório Anual:



TAM S.A. (“TAM” ou a “Companhia”) é um empreendimento conjunto constituído em 12 de maio de 1997, cujo principal objeto social é a detenção de participações diretas no capital de empresas do setor de transporte aéreo. A Companhia detém participação societária em:

- TAM Linhas Aéreas S.A. (“TLA”), empresa de transporte de passageiros e carga com rotas no Brasil e no exterior;
- Programa Fidelidade;
- MRO;
- TAM Cargo;
- Transportes Aéreos del Mercosur S.A. (“Mercosur”), companhia aérea com sede em Assunção, Paraguai, que opera no Paraguai, Argentina, Brasil, Chile, Uruguai e Bolívia;
- TP Participações Ltda. (“TP Participações”), cujo objeto social é a detenção de participações societárias em outras empresas, mas que permanece inativa desde sua constituição.

Em abril de 2007, duas subsidiárias financeiras integrais da TLA foram incorporadas, TAM Capital Inc. (“TAM Capital”) e TAM Financial Services 1 Limited (“TAM Financial 1”) e, em outubro de 2007, TAM Financial Services 2 Limited (“TAM Financial 2”) foi constituída, tendo ambas sede nas Ilhas Cayman, estando suas atividades relacionadas à compra e financiamento de aeronaves. A dívida emitida por estas subsidiárias integrais é total e incondicionalmente garantida pela TAM.

A TLA consolida resultados financeiros da TAM Viagens, cujo objeto social é o empreendimento de

atividades de viagem e turismo.

D. Instalações

Em 2001, inauguramos o nosso Centro Tecnológico na cidade de São Carlos, interior do Estado de São Paulo, que ocupa uma área própria de cerca de 4,6 milhões m², com 50 mil m² de área construída. Neste centro, realizamos a manutenção de aeronaves e componentes da TAM, além de outras companhias aéreas latino-americanas.

A Academia de Serviços da TAM está localizada em prédio próprio de oito andares em São Paulo, próximo ao aeroporto de Congonhas, com uma área de 12 mil metros quadrados. A Academia de Serviços da TAM é o maior e mais moderno centro de treinamento da aviação na América Latina e se dedica ao treinamento de pilotos, comissários de bordo e funcionários de atendimento ao cliente e administrativos, e tem capacidade para acomodar mais de 750 alunos por dia.

Celebramos contratos de concessão com as administrações dos aeroportos para o uso de áreas para prestação de serviços nos terminais de passageiros, incluindo balcões de *check-in*, balcões de venda de passagens em aeroportos e áreas de suporte operacional. Tais contratos prevêm reajustes periódicos das condições de renovação e dos valores pagos pela concessão. Temos também a concessão de uso de hangares e terminais de cargas em aeroportos em todo o Brasil.

ITEM 4A. COMENTÁRIOS NÃO SOLUCIONADOS DE FUNCIONÁRIOS

Nihil.

ITEM 5. ANÁLISE E PERSPECTIVAS OPERACIONAIS E FINANCEIRAS

A discussão que se segue deverá ser lida em conjunto com nossas demonstrações financeiras anuais consolidadas e suas respectivas notas explicativas, as quais estão incluídas em outras seções do presente Relatório Anual e foram elaboradas em conformidade com as IFRS. Vide “Apresentação de Informações Financeiras e Certas Outras Informações” para explanação da adoção, pela nossa empresa, das IFRS no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2008.

A. Resultados Operacionais

Principais Fatores que Afetam as Nossas Operações e Condição Financeira

Ambiente Econômico no Brasil

Nossas receitas e lucros são afetados por condições do ambiente econômico brasileiro de modo geral.

De acordo com a ANAC, o crescimento do mercado de aviação civil brasileiro apresenta uma forte correlação com o crescimento do PIB nacional. O mercado brasileiro de vôos domésticos, em termos de RPK, teve um crescimento de 19,4% em 2005, 12,3% em 2006, 11,9% em 2007 e 7,4% em 2008. Cremos que a taxa de crescimento do PIB é importante para determinar a nossa capacidade de crescimento futuro e nossos resultados operacionais.

Os níveis de inflação estão, atualmente, dentro da faixa determinada pelo Banco Central em bases correntes e de 12 meses. O Banco Central alterou a taxa de juros básica diversas vezes a fim de manter a inflação dentro da faixa. No exercício encerrado em 31 de dezembro de 2007, a média da taxa de juros básica foi de 11,9%, e o crescimento do PIB nesse ano foi de 5,4%. No exercício encerrado em 31 de dezembro de 2008, a média da taxa de juros básica foi de 15,1% e o crescimento do PIB nesse ano foi de 5,1%.

Efeitos da variação cambial e da inflação sobre nossos resultados operacionais e condição financeira

Nosso resultado operacional e condição financeira têm sido afetados pela variação cambial e inflação. A maior parte de nossas despesas (tais como nossas despesas com combustíveis, obrigações dos contratos de arrendamento, seguro de aeronave, despesas de manutenção de motor e despesas correlatas) é denominada principalmente em dólares dos Estados Unidos ou atrelada ao dólar dos Estados Unidos. Em 2008 e 2007, aproximadamente 54% e 50%, respectivamente, das nossas despesas operacionais estavam denominadas em dólar dos Estados Unidos ou atreladas ao dólar dos Estados Unidos. Uma vez que a maior parte das nossas receitas é denominada em reais, estamos expostos a variações na taxa de câmbio do dólar dos Estados Unidos/real. Em 2008, 35% das nossas receitas eram denominadas em dólares dos Estados Unidos, em comparação a 32% em 2007. Temos por política proteger-nos de mudanças no preço de petróleo através de contratos de derivativos, em cerca de no mínimo 30% e no máximo 80% do valor em risco para um consumo em período de até 24 meses futuros. Adicionalmente, temos uma política no sentido de nos protegermos de depreciações do real em relação ao dólar que cobre, aproximadamente, entre 30% e 80% da exposição do fluxo de caixa em um período de 24 meses.

A inflação teve, e continua a ter um impacto em nosso resultado operacional e condição financeira. Nossos fornecedores de serviços e de determinados produtos relacionados a estas despesas utilizam, de modo geral, o IPCA para ajustar seus preços em função da inflação. Aproximadamente 46% e 50% das nossas despesas operacionais estavam atreladas à inflação em 2008 e 2007, respectivamente. Um aumento substancial na inflação poderá impactar os níveis das nossas despesas.

A tabela a seguir mostra dados relativos à inflação, ao crescimento real do PIB, à taxa de câmbio do dólar dos Estados Unidos/real e preços do petróleo para os períodos indicados abaixo:

	Exercício encerrado em 31 de dezembro de		
	2008	2007	2006
Crescimento real do PIB	5,1%	5,4%	3,7%
Inflação (IGP-M)	9,8%	7,7%	3,8%
Inflação (IPCA)	5,9%	4,5%	3,1%
Taxa DI ⁽¹⁾	15,1%	11,92%	15,23%
LIBOR ⁽²⁾	1,43%	4,70%	5,36%
Desvalorização (valorização) do real em relação ao dólar	(24,2)%	17,2%	9,5%
Taxa de câmbio no final do período – U.S.\$1,00	R\$2,337	R\$1,7713	R\$2,1380
Taxa de câmbio médio ⁽³⁾ – U.S.\$1,00	R\$1,83	R\$1,9441	R\$2,1761
Aumento do preço do petróleo <i>West Texas Intermediate</i> (por barril)	(53,5)%	57,2%	0,02%
Preço do petróleo <i>West Texas Intermediate</i> (por barril) no final do período	U.S.\$44,60	U.S.\$95,98	U.S.\$61,05
Preço médio do petróleo <i>West Texas Intermediate</i> (por barril) no período	U.S.\$99,75	U.S.\$72,41	U.S.\$66,07

(1) A Taxa DI corresponde à média das taxas de juros overnight do mercado interbancário no Brasil (acumulada para o final do período mensal, anualizada).

(2) LIBOR trimestral para depósitos em dólares referente ao último dia do período.

(3) Representa a média das taxas de câmbio diárias do período.

Fontes: Fundação Getúlio Vargas - FGV, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, Banco Central e Bloomberg.

Atuação da ANAC

A atuação da ANAC pode influenciar a nossa capacidade de crescimento e geração de receitas futuras. Esse órgão possui competência para conceder às companhias aéreas brasileiras o direito de operar novas rotas domésticas, bem como aumentar as frequências das rotas existentes, a concessão de *slots*, adquirir ou arrendar aeronaves e aprovar a entrada de novas companhias no mercado brasileiro de aviação civil.

Receitas

As nossas receitas originam-se principalmente do transporte aéreo de passageiros. Nos exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2008 e 2007, nossas receitas operacionais aumentaram período a período em decorrência das seguintes fontes:

- 82,3% e 83,5%, respectivamente, do transporte de passageiros;
- 9,2% e 9,3%, respectivamente, do transporte de carga; e
- 8,5% e 7,2%, respectivamente, da prestação de serviços e manutenção de aeronaves de outras transportadoras, multas e taxas referente à remarcação de bilhetes aéreos, sub-arrendamento, além de receitas de administradoras de cartão de crédito, que compram pontos do Programa Fidelidade TAM para premiar seus titulares.

As receitas de transporte de passageiros variam basicamente em função do número de passageiros pagantes que transportamos medido em receita por passageiro-quilômetro transportado, ou RPKs e do preço pago por tais passageiros medido pelo preço em centavos pago por cada RPK (*ou yield*). O RPK aumenta em função do aumento de nossa capacidade de oferta mensurado em ASKs ou em função do aumento no percentual de taxa

de ocupação, ou seja, melhor capacidade RPK em relação aos ASKs oferecidos.

As atividades de nossos concorrentes, como, por exemplo, a redução de oferta de vôos operados pela Varig no ano, podem também representar oportunidades de mercado para geração de receitas. Nossas receitas também podem ser afetadas pela entrada de novas empresas no setor e políticas tarifárias de nossos concorrentes. Por conseguinte, estamos constantemente avaliando nossa oferta de vôos e o tamanho da nossa frota.

Conseguimos aumentar nossas receitas nos últimos três anos com uma melhor utilização da frota e otimização da nossa malha, aumentando assim nosso ASK nos últimos três anos e nossa taxa de ocupação sem termos que aumentar o tamanho de nossa frota. Além disso, de 2005 a 2007, devido a um aumento do PIB do país, a uma redução das tarifas e a um aumento da capacidade mensurada por ASKs, houve um aumento da demanda no setor aéreo, e conseguimos capturar uma parcela significativa desse aumento de demanda.

A tabela a seguir mostra nossa oferta e demanda, taxa de ocupação e *yield* regular doméstico para os períodos indicados abaixo:

	Exercício Encerrado em 31 de dezembro de		
	2008	2007	2006
Capacidade em ASK (em milhões de ASK)	57.091	47.599	35.564
Capacidade em RPK (em milhões de RPK)	40.518	33.500	25.022
Taxa de ocupação	71,0%	70,4%	73,9%
<i>Yield</i> Regular Doméstico (em centavos de real)	26,71	23,42	29,05
<i>Yield</i> Regular Internacional (em centavos de real)	16,86	17,66	21,28

Utilizamos a RASK (receita por ASK) como um de nossos indicadores de desempenho principais porque acreditamos que ela permite que avaliemos o saldo entre a taxa de ocupação e o *yield* e, por conseguinte, permite que formulemos, de forma mais exata, nossa estratégia quanto a precificação.

Impostos de venda e outras Deduções

Deduzimos os seguintes tributos e tarifas:

PIS e COFINS

O Programa de Integração Social – PIS e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS são contribuições sociais federais incidentes sobre a receita operacional bruta doméstica. Para a receita de transporte de passageiros, as alíquotas atuais são de 0,65% e 3%, respectivamente. Sobre as receitas de transporte de cargas e demais receitas, exceto financeiras, as alíquotas foram alteradas de 0,65% e 3% para 1,65% e 7,60%, respectivamente, em janeiro de 2003 e fevereiro de 2004. As receitas internacionais são isentas de PIS e COFINS.

Em separado, sobre a parcela das receitas decorrentes da venda de bilhetes on-line e da venda de cargas referentes às operações da TAM Mercosur, incide um imposto paraguaio denominado “renda presumida” à alíquota de 1%.

ICMS

O Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação, ainda que as Operações se Iniciem no Exterior (Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços ou ICMS) é um tributo estadual de valor agregado, incidente sobre a receita operacional bruta de transporte de cargas em cada etapa da cadeia de produção e comercialização, a alíquotas que variam de 4% a 12% (de acordo com o produto e o Estado no qual o serviço é prestado).

ISS

O Imposto sobre Serviços - ISS é um imposto municipal, incidente sobre a receita operacional bruta proveniente de serviços a alíquotas que variam de 2% a 5%. Somos obrigados a pagar ISS.

Adicional Tarifário

Estamos sujeitos ao recolhimento de uma contribuição específica do setor de aviação civil chamada “adicional tarifário” que o governo cobra (mas para a qual apenas efetuamos provisões, e não pagamentos, desde 2001) mensalmente à alíquota de 1,0% de nossas receitas domésticas. Ajuizamos medida cautelar visando a suspensão de nossa obrigação de pagar este adicional tarifário.

Despesas Operacionais

Os principais componentes de nossas despesas operacionais incluem aqueles relacionados a combustíveis, venda e marketing, arrendamento de aeronaves, motores e equipamentos, pessoal, manutenções, serviços prestados por terceiros, tarifas de pouso e decolagem e de auxílio à navegação, depreciações e amortizações, seguro de aeronaves e outras despesas.

As despesas com combustíveis variam de acordo com o mercado internacional de petróleo e com a utilização de nossa frota. De 01 de janeiro de 2003 a 31 de dezembro de 2007, o preço do petróleo *West Texas Intermediate*, um preço de referência usado internacionalmente para precificação do petróleo e cotado em dólares, aumentou 201,4%, de US\$31,85 por barril para US\$95,98 por barril. De 1º de janeiro de 2008 a 31 de dezembro de 2008, o preço do petróleo *West Texas Intermediate*, um preço de referência usado internacionalmente para precificação do petróleo e cotado em dólares, diminuiu 53,5%, passando de U.S.\$95,98 por barril para U.S.\$44,60 por barril, mas teve um aumento de até U.S.\$150 durante o ano. Na medida que o preço do petróleo é cotado em dólar dos Estados Unidos, nossas despesas com combustíveis também são afetadas pelas variações cambiais. Nos últimos anos, conseguimos repassar o aumento do preço nos combustíveis e a variação da taxa de câmbio aos nossos passageiros mediante aumento de nossas tarifas, ainda que com defasagem de alguns meses. Contudo, dependendo das condições de mercado, poderemos ter maior dificuldade de reajustar nossos preços. Celebramos contratos de *hedge* para proteção contra variações nos preços do petróleo e nas taxas de câmbio. Vide “Item 11. Divulgações Quantitativas e Qualitativas sobre Riscos de Mercado”.

Adicionalmente, implementamos um programa de *tankering* de combustível com o fim de diminuir as nossas despesas mediante a obtenção de combustível a preços mais baixos em certos aeroportos de destino. Nos vôos domésticos, essa variação nos preços decorre, principalmente, do fato de os diferentes estados brasileiros aplicarem diferentes alíquotas de ICMS aos combustíveis (o que não é repassado aos consumidores finais). Em relação aos vôos internacionais, essa variação reflete as oscilações do mercado internacional de petróleo (que, por sua vez, é norteador pela variação nos preços internacionais de *commodities*), custos de logística e impostos aeroportuários incidentes sobre combustível. Em ambos os casos, acreditamos que esses fatores continuarão a nortear as variações nos preços dos combustíveis no futuro e, por essa razão, entendemos que o nosso programa de *tankering* de combustível continuará a reduzir despesas.

Em linhas gerais, o nosso programa de *tankering* de combustível consiste na determinação do preço mais atrativo dentre os ofertados nos aeroportos cobertos por uma determinada rota, de forma que aumentemos os

níveis de abastecimento de nossas aeronaves nos aeroportos que apresentam preços inferiores de combustível, e, conseqüentemente, reduzamos total ou parcialmente o seu reabastecimento nos aeroportos cujos preços são mais elevados. Para determinação desse preço, levamos em consideração o aumento no consumo de combustível que as nossas aeronaves passarão a apresentar voando com peso adicional. Esse programa permite que calculemos a redução das despesas com combustível diariamente.

Os principais componentes das nossas despesas de venda e marketing são: comissões aos agentes de viagens e agentes de cargas – correspondem à remuneração pelas vendas efetuadas de bilhetes, pacotes turísticos e transporte de cargas (feitas diretamente às agências); e demais gastos com venda e marketing, representados, basicamente, por despesas com taxas de administração de cartões de crédito.

As despesas com arrendamento de aeronaves, motores e equipamentos são incorridas em moeda estrangeira e crescem proporcionalmente ao aumento da nossa frota. Tais despesas são afetadas pela variação cambial e pela LIBOR. Vide “Item 11. Divulgações Quantitativas e Qualitativas sobre Riscos de Mercado”.

As despesas com pessoal variam em decorrência do número de funcionários, nossa política salarial, acordos coletivos de trabalho e programas de participação nos lucros e resultados, bem como do número de horas voadas pelos tripulantes técnicos e comerciais. A data base dos acordos coletivos de trabalho dos nossos funcionários ocorre em dezembro de cada ano, portanto, qualquer reajuste salarial será quase que integralmente refletido no ano seguinte.

As despesas com manutenção e reparo consistem em intervenções corretivas e preventivas realizadas nas nossas aeronaves e equipamentos de voo, incluindo peças sobressalentes de aeronaves, as quais são contabilizadas como despesas operacionais, conforme efetivamente utilizadas. As despesas com manutenções variam de acordo com o nível de utilização da frota.

As despesas com serviços prestados por terceiros incluem serviços aeroportuários de apoio no solo, despesas com GDS (ou Sistema de Distribuição Global, um sistema eletrônico de distribuição de passageiros) e despesas com concessões de uso de áreas aeroportuárias. As despesas com serviços prestados por terceiros variam principalmente de acordo com o volume de nossas operações. Desde a implementação do Portal e-TAM em setembro de 2004, nossas despesas com a utilização dos GDS vêm sendo reduzidas substancialmente nas reservas nacionais. Em 31 de dezembro de 2008, as reservas nacionais através do portal e-TAM atingiram, aproximadamente, 95,1% e, no período encerrado em 31 de dezembro de 2007, tais reservas atingiram 94,9%.

As despesas com tarifas de pouso e decolagem e de auxílio à navegação incluem despesas com estacionamento de aeronaves e tarifas de sobrevoo e variam conforme o volume de nossas operações e o reajuste das tarifas fixadas pela Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (ou INFRAERO), autoridades aeroportuárias estaduais e internacionais. Tais despesas também são afetadas pela variação cambial, uma vez que as tarifas aeroportuárias internacionais são cobradas em moeda estrangeira.

As despesas com depreciações e amortizações referem-se, principalmente, a aeronaves, motores e conjuntos de partes, peças e sobressalentes e variam em função do tempo da vida útil dos bens.

As despesas com seguro de aeronaves crescem proporcionalmente ao tamanho da frota, à quantidade de passageiros transportados e pousos efetuados (além da classificação de risco de nossa frota pelas seguradoras). Tais despesas são também afetadas pela variação cambial uma vez que contratamos seguro em moeda estrangeira. Somos obrigados a manter seguro das nossas aeronaves por conta dos nossos contratos de arrendamento operacional simples e arrendamento financeiro.

Outras despesas incluem gastos relacionados a serviços de bordo, que variam principalmente conforme o volume de passageiros transportados em vôos nacionais e internacionais, e despesas administrativas e gerais.

Variações do justo valor dos derivativos de combustível

Nesta rubrica, as variações do justo valor dos instrumentos derivativos de combustível são reconhecidas. Embora utilizemos derivativos para mitigar os efeitos econômicos dos preços internacionais do petróleo, não aplicamos contabilização de hedge.

Ganhos/(perdas) sobre reavaliação de aeronave reconhecidos na demonstração do resultado

Nesta rubrica, as variações do justo valor de equipamentos de voo são reconhecidas. As avaliações tomam por base os preços constatáveis no mercado para equipamentos de voo, sendo auditadas em bases anuais.

Resultados Financeiros Líquidos

Nossos custos financeiros sofrem o impacto principalmente da variação da taxa de câmbio, já que a maior parte do nosso passivo está em moeda estrangeira. A despesa de juros, outro componente das despesas financeiras, aumenta de acordo com nosso passivo em aberto. A Contribuição Provisória sobre Movimentação ou Transmissão de Valores e de Créditos e Direitos de Natureza Financeira – CPMF, incluída em despesas financeiras, era um tributo federal incidente à alíquota de 0,38% sobre cada débito efetuado em conta bancária. Todavia, a partir de 1º de janeiro de 2008, a CPMF deixou de vigorar, uma vez que o Senado Federal não aprovou a Emenda Constitucional que prorrogaria o prazo de sua cobrança. Portanto, a CPMF não deverá incidir sobre qualquer transferência para contas bancárias realizadas após a referida data.

Despesas com Tributos

IRPJ e CSLL

Estamos sujeitos ao Imposto de Renda Pessoa Jurídica - IRPJ e à Contribuição Social sobre Lucro Líquido - CSLL, que, em conjunto, podem atingir a alíquota de 34% sobre o lucro líquido ajustado (chamado lucro real). A composição desses tributos é: (i) imposto de renda, incidente à alíquota de 15%; (ii) adicional de imposto de renda, incidente à alíquota de 10% (aplicável à parte do resultado que exceder R\$ 240.000,00 por ano; e (iii) CSLL incidente à alíquota de 9% sobre o lucro tributável.

Participação de Acionistas Minoritários

Os valores correspondentes à participação de 5,02% do capital social da TAM Mercosur detido pelo governo paraguaio consiste na participação daquele acionista nos resultados da companhia. A TAM Mercosur foi por nós adquirida em setembro de 2003 e os valores desta participação minoritária variam em função dos resultados por ela apresentados.

Estimativas e Pareces Contábeis Críticos

As estimativas e pareceres são continuamente avaliados e tomam por base a experiência histórica e outros fatores, inclusive expectativas de eventos futuros reputados razoáveis nas circunstâncias. As estimativas contábeis, por definição, raramente serão iguais aos resultados efetivos correlatos. As estimativas e premissas que tenham risco significativo de causar ajuste relevante dos valores contábeis do ativo e passivo no exercício social seguinte são abordadas a seguir.

Reconhecimento de receitas

Os bilhetes vendidos são registrados em transportes a executar, no passivo circulante, por conta da nossa obrigação de transportar passageiros. As receitas de vôo (transporte de passageiros e de cargas) são reconhecidas quando da efetiva prestação dos serviços de transporte. As demais receitas são reconhecidas no que respeita a passagens não utilizadas no prazo de 12 meses a contar da data de viagem original programada. Estas passagens são canceladas em conformidade com os regulamentos da IATA e a receita é reconhecida neste

momento.

A receita referente ao Programa Fidelidade TAM - programa de fidelização - é diferida com base no justo valor estimado dos pontos atribuídos aos clientes. O justo valor é determinado com base na média ponderada do valor dos pontos vendidos a parceiros comerciais e no valor das passagens gratuitas concedidas aos clientes. O diferimento de receita também depende do número de pontos estimados que serão perdidos quando expirarem após dois anos, sendo que isto toma por base taxas históricas de perda.

Impostos diferidos

A TAM reconhece o ativo e o passivo de imposto de renda diferido com base nas diferenças entre os valores contábeis das demonstrações financeiras e os valores que servem de base para tributação do ativo e passivo, usando as alíquotas da legislação em vigor. A TAM analisa o ativo fiscal diferido, levando em consideração o histórico de rentabilidade e a expectativa de geração de lucros tributáveis futuros fundamentada em estudo técnico de viabilidade. As perdas contábeis reconhecidas em 2008 relacionam-se, em grande parte, às variações do justo valor dos derivativos de WTI (petróleo cru West Texas Intermediate) em função da redução do custo do combustível durante o ano.

Provisões

A TAM é atualmente parte de vários processos judiciais e administrativos. São reconhecidas provisões para a totalidade dos valores em discussão judicial, cujas ações apresentem perdas prováveis para a Companhia. A probabilidade de perda é avaliada com base na prova disponível, inclusive pareceres de advogados internos e externos. A TAM acredita que a extensão em que tais contingências estão reconhecidas em suas demonstrações financeiras é adequada.

Instrumentos financeiros utilizados para mitigar os riscos de variação dos preços de combustível de aviação

A TAM registra os instrumentos financeiros que utiliza para mitigar os riscos de variações dos preços de combustível de aviação a seus justos valores de mercado estimados com base em cotações do mercado para instrumentos similares. São utilizados instrumentos financeiros derivativos para mitigar o risco contra variações dos preços de combustível.

A TAM não aplica contabilização de hedge a seus derivativos. Se a TAM tivesse que aplicar contabilização de hedge, isto afetaria o momento de reconhecimento de ganhos e perdas na demonstração do resultado, mas não afetaria os efeitos econômicos subjacentes dos contratos de derivativos.

Valor contábil dos equipamentos de voo

Os equipamentos de voo da TAM estão incluídos nas demonstrações financeiras ao justo valor com base em avaliações. As avaliações tomam por base preços constatáveis no mercado.

O valor contábil é, ainda, afetado pela vida útil estimada de aeronaves e motores, que toma por base o uso esperado bem como as normais atuais sobre tecnologia e o meio ambiente.

Nas tabelas abaixo, os valores estão demonstrados em milhões de reais e em centavos e foram objeto de arredondamentos. Desta forma, os resultados da soma e divisão de alguns valores podem não corresponder aos totais apresentados, e o resultado das variações percentuais podem apresentar divergências dos demonstrados nas tabelas.

Exercício encerrado em 31 de dezembro de 2008 em comparação ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2007

IFRS

	Exercício encerrado em 31 de dezembro de						% da Receita Operacional Líquida
	2008	2007	Variação (%)	2008	2007	Variação (%)	
	<i>(em centavos de R\$ por ASK)</i>			<i>(em milhões de R\$)</i>			2008
Doméstica	10,79	10,16	6,2	6.162,5	4.833,9	27,5	58,6
Internacional	4,94	4,47	10,5	2.822,6	2.129,7	32,5	26,8
Carga	1,77	1,63	8,6	1.009,1	776,8	29,9	9,6
Outros	1,62	1,23	31,7	926,0	587,6	57,6	8,9
Impostos de venda e outras deduções	(0,71)	(0,65)	9,2	(407,1)	(309,3)	31,6	-3,9
Receita	18,41	16,85	9,3	10.513,1	8.018,7	31,1	100,0
Despesas operacionais							
Combustível	(6,88)	(5,33)	29,1	(3.927,9)	(2.536,4)	54,9	(39,7)
Venda e marketing	(1,73)	(2,05)	(15,6)	(988,6)	(975,1)	1,4	(10,0)
Arrendamento de aeronaves, motores e equipamentos	(0,78)	(1,05)	(25,7)	(443,4)	(501,1)	(11,5)	(4,5)
Pessoal	(3,12)	(2,75)	13,5	(1.782,0)	(1.309,7)	36,1	(18,0)
Manutenção e reparos (exceto pessoal)....	(0,82)	(0,94)	(12,8)	(469,1)	(445,8)	5,2	(4,7)
Serviços de terceiros	(1,23)	(1,15)	7,0	(701,8)	(549,0)	27,8	(7,1)
Encargos de pouso, decolagem e auxílio de navegação	(0,87)	(0,88)	(1,1)	(495,4)	(421,0)	17,7	(5,0)
Depreciação e amortização	(0,77)	(0,72)	6,9	(440,9)	(341,5)	29,1	(4,2)
Seguro de aeronaves	(0,08)	(0,07)	14,3	(47,8)	(33,6)	42,3	-0,5
Outros	(1,03)	(1,42)	(27,5)	(588,1)	(677,3)	(13,2)	(5,9)
Total das despesas operacionais	(17,31)	(16,37)	5,7	(9.885,0)	(7.790,5)	26,9	(94,0)
Lucro operacional antes da variação do justo valor de derivativos de combustível e realização de aeronaves	1,10	0,48	129,2	628,1	228,2	175,2	6,0
Variação do justo valor de derivativos de combustível	(2,23)	0,27	(925,9)	(1.273,5)	130,4	(1076,6)	(12,1)
Ganhos (perdas) sobre reavaliação de aeronaves reconhecidos na demonstração do resultado	0,45	(0,47)	(195,7)	255,6	(224,7)	(213,8)	2,4
Lucro/(prejuízo) operacional	(0,68)	0,28	(342,9)	(389,8)	133,9	(391,1)	(3,7)
Receita financeira	2,47	2,12	16,5	1.410,4	1.006,9	40,1	13,4
Custos financeiros	(5,27)	(1,59)	231,4	(3.006,2)	(755,2)	298,1	-28,6
Lucro/(prejuízo) antes de imposto de renda e contribuição social	(3,48)	0,81	N.A.	(1.985,6)	385,6	N.A.	(18,9)
Imposto de renda e contribuição social ...	1,04	(0,27)	(485,2)	594,1	(127,1)	(567,4)	5,7
Lucro/(prejuízo) depois de imposto (todas as operações continuadas).....	(2,44)	0,54	N.A.	(1.391,5)	258,5	N.A.	(13,2)
Atribuível a							
Participação minoritária	0,00	0,00	N.A.	0,9	0,2	350,0	0,0
Acionistas da TAM	(2,44)	0,54	N.A.	(1.392,4)	258,3	N.A.	0,0

Doméstica

A atividade doméstica de passageiros aumentou 28%, atingindo R\$ 6.163 milhões em 2008, comparada com R\$ 4.834 em 2007, um aumento de 15% em disponibilidade de ASKs comparado a um aumento de apenas 11% na demanda de nossos vôos domésticos, conforme medido em RPKs, acarretou uma redução de 2,3% de nossa taxa de ocupação doméstica, indo de 70,3% em 2007 para 68,1% em 2008. Esse aumento na demanda foi combinado com um aumento de 14% do nosso *yield* regular doméstico de R\$23,42 em 2007 para R\$26,71 em 2008, devido a uma concorrência de preço menos intensa no mercado doméstico.

Internacional

A atividade internacional de passageiros aumentou 33%, atingindo R\$2.823 milhões em 2008 comparada com R\$ 2.130 milhões em 2007. Isto foi causado por um aumento de 29% na disponibilidade de ASKs e um aumento de 38% na demanda de nossos vôos internacionais, conforme mensurado por RPKs. Esse aumento em RPKs foi resultado de nossa expansão agressiva que tirou proveito das oportunidades de mercado decorrentes da diminuição significativa de operações internacionais por parte de nosso principal concorrente brasileiro. Este aumento foi parcialmente compensado com uma diminuição de nosso *yield* internacional regular

que diminuiu 5% indo de R\$17,66 em 2007 para R\$16,86 em 2008, compensado por um aumento de 5% de nossa taxa de ocupação internacional que aumentou de 70,5% em 2007 para 75,5% em 2008. Expresso em dólares dos Estados Unidos, nosso yield internacional regular diminuiu em 24,3% indo de R\$9,52 em 2007 para R\$7,21 em 2008.

Carga

A atividade de carga aumentou 30%, atingindo R\$ 1.009 milhões em 2008 comparada com R\$ 777 milhões em 2007, devido ao aumento na capacidade de carga em decorrência do aumento dos destinos internacionais em nossa rede e da maior disponibilidade de capacidade de carga em decorrência do acréscimo de equipamentos tipo Boeing 777 à nossa frota, que possuem maior espaço de porão para carga.

Outras

Outras atividades aumentaram 58%, atingindo R\$ 926 milhões em 2008, comparado com R\$ 588 milhões em 2007, devido principalmente a um aumento de receita proveniente do nosso Programa Fidelidade TAM, líquido de receita diferida.

Receita

Nossa receita aumentou 31%, atingindo R\$ 10.513 milhões em 2008 comparada com R\$ 8.019 milhões em 2007 devido a um aumento de 28% na receita de passageiros, a um aumento de 30% na receita de carga e a um aumento de 54% nas demais receitas operacionais. O RASK total aumentou 9%, atingindo R\$18,41 em 2008 em decorrência de uma combinação da redução da taxa de ocupação e do aumento dos yields. Nosso RASK regular doméstico aumentou 10%, indo de R\$15,51 em 2006 para R\$17,08 em 2008. Nosso RASK regular internacional aumentou 6%, passando de R\$12,44 em 2007 para R\$13,13 em 2008.

Impostos de venda e demais deduções

Os impostos de venda e demais deduções aumentaram 32%, atingindo R\$407 milhões em 2008 comparados com R\$309 milhões em 2007, em função do aumento das receitas que integram a base de cálculo do imposto.

Despesas operacionais

Nossas despesas operacionais aumentaram 27%, atingindo R\$9.885 milhões em 2008, comparados com R\$ 7.792 milhões em 2007. Esse aumento deve-se principalmente a um aumento das despesas com combustível, seguro de aeronave, pessoal, depreciação e amortização e serviços de terceiros, conforme mais pormenorizadamente descrito abaixo. Nossas despesas operacionais por ASK (CASK) tiveram aumento de 6%, indo de R\$16,37 em 2007 para R\$ 17,31 em 2008, principalmente devido a um aumento das despesas com combustível, seguro de aeronaves, pessoal, depreciação e amortização e serviços de terceiros, bem como a depreciação de 24% do real frente ao dólar dos Estados Unidos durante esse período, cujo efeito foi um aumento aproximado de R\$1.348 milhões nas despesas.

As despesas com combustível aumentaram 55%, atingindo R\$ 3.928 milhões em 2008, comparados com R\$ 2.536 milhões em 2007, em razão da depreciação do real frente ao dólar dos Estados Unidos, cujo efeito foi um aumento aproximado de R\$951,3 milhões nas despesas e um aumento de 18% em nosso consumo de combustível devido a um aumento da capacidade de decolagem. Os preços do petróleo, apesar do fato de terem sofrido redução de 54% no ano, permaneceram em níveis muito elevados até o quarto trimestre, impactando também de forma negativa nossas despesas com combustível. O preço de combustível médio no ano aumentou 38%, passando de U.S.\$71,42 para U.S.\$99,75 por barril.

As despesas de venda e marketing aumentaram 1%, atingindo R\$ 989 milhões em 2008, comparadas

com R\$ 975 milhões em 2007. Esse aumento decorreu principalmente do aumento de receita gerada do aumento das vendas no mercado internacional (tanto de passageiros quanto de carga). Em decorrência desse aumento de vendas, incorremos em custos mais elevados referentes a comissões pagas a agências de viagens no mercado internacional, as quais são denominadas em dólares. O efeito da depreciação do real frente ao dólar dos Estados Unidos de 24% foi uma despesa no valor de R\$ 62 milhões, o que foi parcialmente compensado com uma redução dos níveis de comissões que pagamos no mercado doméstico em decorrência de revisões de nossa política comercial de negociações com as agências de viagens nacionais. As despesas de venda e marketing representaram 9,4% da nossa receita líquida total em 2008 comparada com 12,2% em 2007, uma redução de 2,8 pontos percentuais.

As despesas com arrendamento de aeronaves, motores e equipamentos teve uma redução de 12%, passando para R\$ 443 milhões em 2008, em comparação a R\$501 milhões em 2007, principalmente devido à redução de nossa frota objeto de arrendamento operacional de 68 para 65 aeronaves e da redução da LIBOR. A redução das despesas com arrendamento de aeronaves e equipamentos de voo foi parcialmente compensada por uma depreciação de 24% do real frente ao dólar dos Estados Unidos que nos causou impacto, uma vez que nossos contratos de arrendamento de aeronave são denominados em dólares dos Estados Unidos, cujo efeito foi um aumento de R\$107 milhões. As despesas com arrendamento de aeronaves, motores e equipamentos por ASK tiveram redução de 26%.

As despesas com pessoal aumentaram 36%, atingindo R\$ 1.782 milhões em 2008, comparados com R\$ 1.310 milhões em 2007, principalmente devido ao aumento do número de empregados de 19%, passando para 24.389, precipuamente em função do acréscimo de novos tipos de aeronaves em nossa frota que exigem tripulação dedicada e recursos técnicos. As despesas com pessoal por ASK tiveram um aumento de 14%.

As despesas com manutenções e reparos (exceto pessoal) aumentaram 5%, atingindo R\$ 469 milhões em 2008, comparados com R\$ 446 milhões em 2006, principalmente devido a um aumento de 13% no total de horas voadas, um aumento na nossa frota de 14 aeronaves adicionais e à depreciação de 24% do real frente ao dólar dos Estados Unidos nesse período, cujo efeito foi um aumento aproximado de R\$114 milhões das despesas. As manutenções e reparos por ASK tiveram redução de 13%.

As despesas com serviços prestados por terceiros aumentaram 28%, atingindo R\$ 702 milhões em 2008, comparados com R\$ 549 milhões em 2007, principalmente devido ao aumento dos custos de distribuição decorrentes de operações internacionais (cuja maioria constitui custos de reserva e passagem e custos aeroportuários de terceiros), e à depreciação de 24% do real frente ao dólar dos Estados Unidos nesse período, cujo efeito foi um aumento aproximado de R\$63 milhões nas despesas. As despesas com serviços prestados por terceiros por ASK tiveram aumento de 7%.

Os encargos com pouso, decolagem e auxílio à navegação aumentaram 18%, atingindo R\$ 495 milhões em 2008, comparados com R\$ 421 milhões em 2007, principalmente devido ao aumento de 5% no número de decolagens e ao aumento de 13% em quilômetros voados por aeronave principalmente em vôos internacionais, que são mais caros dos que os vôos domésticos e sofreram o impacto da depreciação de 24% do real frente ao dólar dos Estados Unidos, cujo efeito foi um aumento aproximado de R\$39 milhões nas despesas. Os encargos com pouso, decolagem e auxílio à navegação por ASK tiveram redução de 1%.

As despesas com depreciações e amortizações aumentaram 29%, atingindo R\$ 441 milhões em 2008, comparados com R\$ 342 milhões em 2007, principalmente devido a novos acréscimos de equipamentos de terra, aeronaves e ativos intangíveis ao nosso ativo fixo no valor de R\$ 770 milhões, em decorrência do crescimento da nossa frota e de operações durante o período. As despesas com depreciações e amortizações por ASK aumentaram 7%.

As despesas com seguro de aeronaves tiveram um aumento de 41%, atingindo R\$ 48 milhões em 2008, comparados com R\$ 34 milhões em 2007, principalmente devido a um aumento líquido dos prêmios de seguro denominados em reais causado pela depreciação de 24% do real frente ao dólar dos Estados Unidos no período, o

que causou um aumento aproximado de R\$12 milhões das despesas e um aumento dos passageiros transportados de 8% em 2008.

Outras despesas tiveram uma redução de 13%, indo para R\$588 milhões em 2008, em comparação a R\$677 milhões em 2007, devido principalmente às despesas incorridas no ano de 2007 em função da eliminação de nossas aeronaves Fokker 100. Esta redução foi parcialmente compensada com um crescimento de 8% em nossos passageiros transportados no período. Outras despesas operacionais por ASK tiveram uma redução de 28%.

Em linha com a nossa estratégia de incrementar produtividade, nossa intenção é compensar as despesas fixas por meio da otimização na utilização de aeronaves e da redefinição de nossos procedimentos internos (constituindo um exemplo a integração da administração da TAM Mercosur com a nossa administração central no Brasil) a fim de conseguir uma melhora do spread entre RASK e CASK. Adicionalmente, alterações futuras em nossas políticas comerciais no mercado internacional poderão reduzir as nossas despesas de venda e marketing ou redimensionar as nossas receitas. Ainda estamos suscetíveis a flutuações dos preços de combustível, o que continua sendo o principal desafio para sustentarmos e incrementarmos nossos resultados futuros. Ademais, recentemente está havendo uma tendência de alteração do valor do dólar dos Estados Unidos em relação ao real. No caso de o dólar dos Estados Unidos fortalecer-se frente ao real, nossos resultados ficariam prejudicados.

Variações do justo valor dos derivativos de combustível

Os ganhos (perdas) com derivativos de combustível representaram perda de R\$1.274 milhões em 2008, em comparação ao ganho de R\$130 milhões em 2007, devido principalmente à marcação a mercado de nossas posições de derivativos de combustível a um preço de petróleo inferior aos preços de exercício de nossas posições, agravada pela depreciação do real frente ao dólar dos Estados Unidos no final do ano.

Ganhos (perdas) com a reavaliação de aeronaves reconhecidos na demonstração do resultado

Em 31 de dezembro de 2007, as reavaliações acarretaram uma despesa de R\$225 milhões para aeronaves cujo valor reavaliado era inferior ao seu custo. Em 31 de dezembro de 2008, as reavaliações acarretaram o reconhecimento de ganho na demonstração do resultado no valor de R\$256 milhões para aeronaves com relação às quais reduções da reavaliação haviam sido anteriormente reconhecidas nas demonstrações do resultado.

Receitas (Custos) Financeiros Líquidos

Nossas receitas/(custos) financeiros líquidos corresponderam a uma despesa no valor de R\$1.596 milhão em 2008, em comparação a receita de R\$252 milhões em 2007, devido principalmente a um aumento das nossas dívidas e à depreciação de 24% do real frente ao dólar dos Estados Unidos, que gerou prejuízos financeiros relacionados às nossas obrigações de pagamento de arrendamentos.

A receita de juros de investimentos financeiros teve uma redução de 27%, indo para R\$193 milhões em 2008, em comparação a R\$263 milhões em 2007, principalmente em razão da redução de nossos investimentos financeiros. Em 31 de dezembro de 2008, nossos investimentos financeiros totalizaram R\$1.242 milhões, em comparação a R\$2.140 milhões em 31 de dezembro de 2007.

A variação cambial representou uma despesa de R\$1.258 milhões em 2008, em comparação ao ganho de R\$393 milhões em 2007, devido principalmente ao aumento da taxa de câmbio real/dólar dos Estados Unidos, que passou de R\$1,7713 por dólar dos Estados Unidos em 2007 para R\$2,3370 por dólar dos Estados Unidos em 31 de dezembro de 2008. Este fato causou impacto sobre a Companhia porque em 31 de dezembro de 2008 tínhamos passivo no valor de R\$8.856 milhões referente a obrigações de amortização em dólar dos Estados Unidos de novas aeronaves, em comparação a R\$4.338 milhões em 31 de dezembro de 2007. Este fato foi parcialmente compensado pelo fato de uma parcela de nossos investimentos, no valor de R\$667 milhões, ser

estrangeira.

As despesas de juros tiveram um aumento de 24%, atingindo R\$582 milhões em 2008 em comparação a R\$469 milhões em 2007, devido principalmente ao aumento de nossa dívida em decorrência do aumento da nossa frota.

Imposto de renda e contribuição social

O imposto de renda e contribuição social aumentaram para R\$594 milhões em 2008, em comparação a uma perda de R\$127 milhões em 2007, principalmente devido ao benefício fiscal recebido em decorrência do pagamento de juros sobre o capital próprio que efetuamos em 2007. Nossa alíquota efetiva de imposto de renda e contribuição social foi de 33,0% em 2007, comparada com 29,9% em 2008.

Lucro/(prejuízo) depois de imposto

Em decorrência dos fatores acima discutidos, principalmente devido a um prejuízo significativo com nossos derivativos de combustível no valor de R\$1.274 milhões, registramos prejuízo depois de imposto (todas as operações continuadas) no valor de R\$1.392 milhões em 2008, em comparação a lucro de R\$259 milhões em 2007. Ademais, fomos prejudicados pela depreciação de 24% do real frente ao dólar dos Estados Unidos, cujo impacto foi um aumento aproximado de R\$1.247 milhões dos nossos custos.

B. Liquidez e Recursos de Capital

Acreditamos que nossa liquidez supera o mínimo necessário para sustentar adequadamente os nossos negócios, sendo nosso capital de giro suficiente para as nossas necessidades atuais. Acreditamos, também, que podemos contar com fontes adicionais de recursos, caso necessário, por meio de financiamentos bancários.

Entre 31 de dezembro de 2007 e 31 de dezembro de 2008, reduzimos nosso atual índice de liquidez em 33%, principalmente devido à contabilização da marcação a mercado de nossos instrumentos derivativos de combustível. Nosso índice de liquidez é calculado pela divisão do ativo circulante pelo passivo circulante.

Para administrar nossa liquidez, levamos em conta nosso caixa e investimentos financeiros, contas a receber e empréstimos de curto prazo. Nossas contas a receber são afetadas pelos prazos de recebimento de nossos recebíveis de cartões de crédito e faturamento às agências de viagem. Nossos clientes podem adquirir passagens efetuando pagamentos parcelados em cartões de crédito, normalmente gerando um prazo médio de recebimento de 70 dias. Não assumimos risco de crédito com os recebíveis de cartão de crédito dos clientes porque, nos termos dos acordos havidos entre as companhias de cartão de crédito e nossa empresa, as companhias de cartão de crédito têm a obrigação de pagar nossa empresa com base nos cronogramas de parcelamento dos clientes (independentemente de o cliente ter pago o banco - o risco de crédito permanece com o banco emissor do cartão de crédito). Segundo os termos e condições vigentes dos acordos firmados por nossa Companhia com as companhias de cartão de crédito, nossas contas a receber não sofrem impacto relevante do momento de recebimento das receitas de cartão de crédito e do faturamento das agências de turismo. Em 31 de dezembro de 2008, tínhamos R\$1.914 milhões em caixa, equivalentes de caixa e investimentos financeiros e R\$938 milhões em contas a receber, em comparação a R\$ 2.607 milhões em caixa e investimentos financeiros e R\$ 988 milhões em contas a receber em 31 de dezembro de 2007.

Em 31 de dezembro de 2008, nossos empréstimos correntes para financiar nossas necessidades de capital de giro totalizavam R\$192 milhões. Nossos empréstimos correntes incluem a parcela de nossos empréstimos de longo prazo, (ou seja, empréstimos que vencem dentro de doze meses contados da data do balanço patrimonial). De nossos empréstimos, 85% são denominados em moedas estrangeiras, inclusive nosso Financiamento à Importação (FINIMP) e o financiamento de pagamentos de pré-entrega.

Em 31 de dezembro de 2008, nossos contratos de Financiamento Industrial (FINEM) eram denominados em reais e representavam 13% do nosso empréstimo total. Em 31 de dezembro de 2008, nossos contratos de Financiamento à Importação (FINIMP) representavam 42% dos nossos empréstimos, sendo os mesmos denominados em dólares, vencendo juros a uma taxa fixa acima da LIBOR apenas em bases anuais.

Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais

O caixa líquido gerado pelas nossas atividades operacionais foi de R\$ 1.543 milhão no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2008, comparado com R\$ 373 milhões no correspondente período em 2007. Começando com um prejuízo líquido depois de imposto (todas as operações continuadas) no valor de R\$1.392 milhões e ajuste de itens não monetários, principalmente o ajuste positivo do justo valor de derivativos de R\$1.192 milhões e o impacto da taxa de câmbio sobre atividades operacionais no valor de R\$1.664 milhões, além de outros ajustes não monetários, nosso caixa gerado pelas atividades operacionais foi de R\$ 1.427 milhões, acrescentando-se R\$898 milhões adicionais em aumentos de caixa em função da retirada de ativos financeiros correntes que nos termos das normas IFRS não são considerados caixa ou equivalentes de caixa, compensados principalmente pelo aumento das contas a receber de clientes e demais contas a receber no valor de R\$217 milhões, pelo aumento em outros ativos no valor de R\$302 milhões e pelos juros pagos no valor de R\$304 milhões.

Caixa líquido aplicado em atividades de investimento

Investimos R\$ 643 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2008 comparado aos R\$ 438 milhões no correspondente período em 2007. O caixa investido em 2008 foi principalmente utilizado na compra de equipamentos de voo e peças de aeronaves, no valor de R\$637 milhões, e de ativos intangíveis, no valor de R\$134 milhões.

Caixa líquido utilizado nas atividades de financiamento.

O caixa líquido utilizado nas atividades de financiamento foi de R\$ 694 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2008, comparado com geração no valor de R\$233 milhões em 2007. O uso líquido em 2008 foi devido principalmente ao nosso pagamento de arrendamentos financeiros no valor de R\$340 milhões em razão do aumento de nossa frota e da amortização líquida de empréstimos no valor de R\$263 milhões.

Fontes de Financiamento

Usualmente financiamos nossas aeronaves arrendadas por meio de financiamento de arrendamento operacional. Embora acreditemos que financiamento sob a forma de dívida e/ou arrendamento operacional deverá estar disponível para nossas entregas futuras de aeronaves, não podemos garantir a V.Sas. que seremos capazes de obter financiamento em termos atrativos para nós ou em absoluto. À medida que não consigamos obter financiamento, poderemos ficar obrigados a modificar nossos planos de aquisição de aeronaves ou incorrer em custos de financiamento mais altos. Prevemos continuar a requerer investimento de capital de giro devido a recebíveis de cartões de crédito. Prevemos cumprir nossas obrigações operacionais à medida que vençam por meio de caixa disponível e fundos gerados internamente, complementados conforme necessário por linhas de crédito de curto prazo.

Endividamento

Em 31 de dezembro de 2008, nossa dívida total era de R\$ 13.124 milhões, composta de R\$ 4.238 milhões de dívida de curto prazo (das quais, R\$1.106 milhão em receita diferida, R\$1.022 milhão em instrumentos financeiros derivativos, R\$968 milhões em contas a pagar a cliente e demais contas a pagar, R\$910 milhões em passivo financeiro, R\$149 milhões em outro passivo circulante e R\$83 milhões em passivo circulante de imposto de renda) e R\$8.886 milhões de dívida de longo prazo (das quais R\$ 7.179 milhões representavam passivo financeiro, R\$ 948 milhões representavam provisões, R\$369 milhões eram representadas por renda diferida, R\$107 milhões eram representados por instrumentos financeiros derivativos e R\$283 milhões eram representados por outros passivos não circulantes).

Mantemos três linhas de crédito do tipo FINIMP junto a instituições financeiras. Em 31 de dezembro de 2008, o saldo devedor de nossos contratos do tipo FINIMP era de R\$ 167 milhões, com garantias de notas promissórias no valor de U.S.\$23,6 milhões.

Mantemos contratos de arrendamento mercantil financeiro referentes ao arrendamento de aeronaves, motores e equipamentos de informática. Em 31 de dezembro de 2008, o saldo devedor de nossos contratos de arrendamento mercantil financeiro era de R\$ 6.448 milhões.

A TAM Linhas Aéreas possui linha de crédito no valor de U.S.\$50 milhões junto ao International Finance Corporation ou IFC. Do valor principal, U.S.\$ 33 milhões são garantidos pela TAM S.A. Registramos valores sacados ao amparo dessa linha de crédito em reais. Em 31 de dezembro de 2008, possuíamos saldo de R\$ 52 milhões ao amparo dessa linha de crédito.

A TAM Linhas Aéreas também possui financiamento governamental em aberto de maquinário e equipamentos (Financiamento a Empreendimentos - FINEM) no valor total de aproximadamente R\$ 51 milhões junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES. As garantias prestadas são hipotecas de ativos e contas a receber.

Em 2006, passamos a ser a primeira companhia aérea brasileira a registrar programa de emissão de debêntures junto à CVM. Em agosto de 2006, oferecemos debêntures no valor principal de R\$ 500 milhões de acordo com esse programa. A data de vencimento final dessas debêntures será agosto de 2012, sendo um terço do valor principal total amortizado em 2010, 2011 e 2012. Os termos das debêntures prevêem que deveremos pagar juros semestrais em valor igual a 104,5% do CDI.

Em abril de 2007, a TAM Capital emitiu bônus seniores de 7,375% no valor de U.S.\$300 milhões com vencimento em 2017. Os bônus são incondicionalmente garantidos, em bases quirografárias seniores, pela TAM S.A. e pela TAM Linhas Aéreas, sendo listados no mercado Euro MTF da Bolsa de Valores de Luxemburgo. Em 18 de dezembro de 2007 concluímos oferta de permuta em conformidade com a qual os detentores de 99,2% dos bônus emitidos em 25 de abril de 2007 permutaram seus bônus por novos bônus registrados ao amparo do *Securities Act* dos Estados Unidos de 1933 e alterações posteriores, contendo, de outro modo, termos idênticos.

Em maio de 2007, nossa subsidiária TAM Financial Services 1 Limited celebrou contrato de linha de crédito com algumas instituições financeiras em conformidade com o qual efetuou empréstimo no valor de U.S.\$331 milhões para financiar certos pagamentos de pré-entrega devidos à Boeing relativamente aos nossos pedidos de quatro aeronaves Boeing 777. Em 31 de dezembro de 2008, o saldo deste empréstimo era no valor de R\$356.000,00.

As taxas de juros relacionadas ao nosso endividamento denominado em reais são geralmente corrigidas pela TJLP ou pelo CDI e as taxas de juros relacionadas ao nosso endividamento denominado em dólares dos Estados Unidos são geralmente corrigidas pela LIBOR. Para obter descrição mais pormenorizada das taxas de juros associadas ao nosso endividamento, vide nota explicativa 15 das nossas demonstrações financeiras anuais consolidadas dos exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2008 e 2007.

C. Pesquisa e Desenvolvimento, Patentes e Licenças, etc.

Somos titulares ou depositamos pedidos de registro de 228 marcas perante o Instituto Nacional da Propriedade Industrial - INPI, o órgão competente para registro de marcas e patentes no Brasil, e duas marcas perante os órgãos competentes para o registro de marcas em diversos outros países da América e da Europa nos quais operamos. Atualmente, não enfrentamos oposição a tais pedidos por terceiros.

A TAM Marília era titular da marca “TAM” desde sua constituição até setembro de 2004 quando a TAM Marília foi objeto de cisão que resultou na constituição da Táxi Aéreo, Representações, Marcas e Patentes S.A. (Tam Milor). A marca TAM (e outras marcas à mesma correlatas) foi transferida à TAM Milor. Tanto a TAM Marília quanto a TAM Milor são empresas controladas pela Família Amaro. Até 10 de março de 2005, o relacionamento que nossa Companhia e nossas subsidiárias, TAM Viagens e TAM Mercosur, tinham com a TAM Milor não previa qualquer remuneração pelo nosso uso da marca TAM, sujeito a revisão a qualquer tempo. A fim de proteger o uso da marca TAM em bases legais e comerciais adequadas, em 10 de março de 2005, a TAM S.A., a TAM Milor, a TAM Linhas Aéreas, a TAM Viagens e a TAM Mercosur celebraram um Contrato de Licença de Uso de Marca, nos termos do qual a TAM Milor concedeu às demais partes licença de uso da marca “TAM”, por uma remuneração mensal ou *royalty*.

Os termos desse contrato prevêem que o mesmo poderá ser rescindido na hipótese de (i) falência, composição judicial com credores ou encerramento de qualquer das partes; (ii) uma das partes descumprir qualquer de suas obrigações e deixar de sanar tal inadimplemento no prazo de 15 dias a contar do recebimento de notificação de inadimplemento; ou (iii) nós e/ou nossas subsidiárias, TAM Viagens e TAM Mercosur, utilizarmos a marca TAM de maneira diversa da prevista no contrato. A despesa efetiva que nós e nossas subsidiárias, TAM Viagens e TAM Mercosur, registramos em bases mensais pelo uso da marca é de R\$ 1,2 milhão, valor esse que é reajustado anualmente pelo IGP-M. Esse contrato permanecerá em vigor até 9 de dezembro de 2011. A licença de uso da marca será automaticamente renovada por igual período, desde que a concessão da TAM Linhas Aéreas

seja renovada. A anotação da transferência da titularidade das marcas TAM da TAM Marília para a TAM Milor e o Contrato de Licença de Uso de Marca já estão averbados no INPI. Tanto a anotação da transferência quanto a averbação do Contrato de Licença de Uso de Marca perante o INPI têm por objetivo dar conhecimento a terceiros acerca da existência desses direitos.

A licença de uso foi concedida em caráter exclusivo nas classes das atividades que atualmente desenvolvemos, sendo que TAM Milor poderá conceder licença de uso da marca TAM a terceiros para outras atividades que não envolvam transporte regular de passageiros.

Também desenvolvemos internamente nosso Portal e-TAM, que é uma ferramenta que integra toda a nossa cadeia de vendas, desde o momento da reserva até o embarque do passageiro. Adicionalmente, referido contrato não impõe qualquer limitação ao direito de a TAM Milor alienar ou dar em garantia as marcas, objeto do Contrato de Licença de Uso de Marca a terceiros, estando livre para realizar tais operações independentemente de nosso consentimento ou prévio conhecimento. Ademais, os termos do Contrato de Licença de Uso de Marca nos outorgam licença exclusiva de uso da marca TAM como símbolo de valores mobiliários negociados em bolsas de valores.

D. Informações sobre Tendências

Pressupondo-se que a demanda por nossos serviços continuará a crescer nos moldes dos períodos recentes, prevemos que nosso RPK conseqüentemente aumentará. Em termos de ASKs, acreditamos que o mercado internacional apresenta a maior oportunidade de crescimento, uma vez que já temos penetração significativa de rotas domésticas em nossa rede. Todavia, acreditamos que os ASKs do mercado doméstico também aumentarão em 2009, embora a uma taxa menor de crescimento em comparação ao mercado internacional. No mercado internacional, continuamos a examinar oportunidades para ampliação seletiva de rotas e recentemente anunciamos planos para operar um vôo direto de São Paulo a Joanesburgo, África do Sul. Caso essa projeção de demanda para novas rotas e/ou para vôos mais regulares em relação às rotas existentes realize-se, temos capacidade contratada suficiente para suprir essa demanda (uma vez que estão atualmente pendentes junto à Airbus pedidos firmes de arrendamento de 53 aeronaves Airbus modelo A320, quatro aeronaves Airbus modelo A330, 22 aeronaves Airbus modelo A350 e um pedido firme junto à Boeing de arrendamento de seis aeronaves modelo Boeing 777). O acréscimo dessas aeronaves à nossa frota aumentará nosso ASK, sendo capaz de exercer dez opções relativamente a aeronaves Airbus modelo A350. Embora a demanda tenha sofrido redução em decorrência do ambiente econômico global, decidimos manter nosso plano de expansão de frota no caso de ser iniciada uma recuperação já em 2010. A fim de dar suporte a esta decisão, continuamos a implementar medidas de economia de custos, tais como nossas renegociações com as agências de viagens internacionais que resultarão na eliminação da comissão que costumávamos pagar a essas agências de viagens e outras iniciativas de economia de custo.

Esperamos que os preços de combustível de aviação continuem voláteis em 2009 e esperamos continuar a avaliar o hedge de combustível para nos proteger das variações do preço da commodity.

E. Instrumentos Não Registrados Contabilmente

As nossas obrigações de arrendamentos operacionais simples não estão refletidas em nossos balanços patrimoniais. Não temos nenhum outro instrumento não registrado contabilmente.

F. Divulgação Tabular de Obrigações Contratuais

A tabela a seguir analisa os passivos financeiros da TAM agrupados por vencimento com base no período remanescente entre o balanço patrimonial e a data de vencimento contratada. Os valores divulgados na tabela representam os fluxos de caixa contratados não descontados e incluem juros, afora os derivativos liquidados pelo valor líquido, para os quais o justo valor é divulgado.

	<u>Menos de 1 ano</u>	<u>Entre 1 e 2 anos</u>	<u>Entre 3 e 5 anos</u>	<u>Mais de 5 anos</u>	<u>Total</u>	<u>Efeito do desconto</u>	<u>Valor contábil</u>
Passivos financeiros não derivativos							
Em 31 de dezembro de 2008							
Obrigações de arrendamento financeiro	961.373	1.764.576	1.751.910	3.751.912	8.229.771	(1.781.291)	6.448.480
Empréstimos	239.402	228.621	8.310	12.468	488.801	(87.233)	401.568
Debêntures	51.464	333.333	166.667		551.464	(22.922)	528.542
Notas seniores	51.562	103.269	103.412	882.215	1.140.458	(430.022)	710.436
Contas a pagar a clientes e demais contas a pagar	967.553				967.553		967.553
Em 31 de dezembro de 2007							
Obrigações de arrendamento financeiro	456.065	821.927	800.005	1.781.126	3.859.123	(890.909)	2.968.214
Empréstimos	944.414	237.340	35.601	10.217	1.227.572	(159.725)	1.067.847
Debêntures	57.393	218.131	333.333		608.857	(76.698)	532.159
Notas seniores	39.408	78.162	78.380	707.854	903.804	(365.338)	538.466
Contas a pagar a clientes e demais contas a pagar	804.670				804.670		804.670

Acreditamos que nossa geração de caixa operacional e nossas linhas de crédito junto às instituições financeiras e agentes de arrendamento nos permitirão honrar nossos compromissos contratuais e financeiros. Acreditamos que uma gestão prudente do risco de liquidez deverá possibilitar a manutenção de caixa e aplicações financeiras suficientes, a disponibilidade de financiamento por meio de uma quantidade adequada de linhas de crédito compromissadas e a capacidade de liquidar posições de mercado. Em razão da natureza dinâmica das nossas atividades, nossa tesouraria mantém flexibilidade na disponibilidade de financiamentos mediante a manutenção de linhas de crédito compromissadas.

ITEM 6. CONSELHEIROS, ADMINISTRAÇÃO SÊNIOR E FUNCIONÁRIOS

A. Conselheiros e Administração Sênior

De acordo com o nosso Estatuto Social e a Lei das Sociedades por Ações, somos administrados por um Conselho de Administração formado por oito membros, e por uma Diretoria formada por, no mínimo, quatro e, no máximo, oito membros. Atualmente, não temos Conselho Fiscal.

Conselho de Administração

Nosso Conselho de Administração fornece as diretrizes estratégicas gerais à administração e, entre outras coisas, é responsável pelo estabelecimento das políticas comerciais gerais e pela eleição da Diretoria (bem como pela supervisão de sua administração). O Conselho de Administração reúne-se todo mês ou sempre que solicitado pelo Presidente, Vice-Presidente ou quaisquer dois membros do Conselho de Administração.

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, os membros do Conselho de Administração deverão ser acionistas da companhia (embora não haja nenhuma quantidade mínima especificada de ações que esses conselheiros deverão deter), devendo ser eleitos pela Assembléia Geral. Os conselheiros, que poderão residir ou estar domiciliados no Brasil ou no exterior, são eleitos para mandato de um ano, permitida a reeleição. Os mandatos dos atuais conselheiros expiram em 30 de abril de 2010, a menos que sejam reeleitos. Nosso Estatuto Social não prevê idade limite para aposentadoria obrigatória de nossos conselheiros.

A Lei das Sociedades por Ações e o Artigo 24 de nosso Estatuto Social prevêm que nossos administradores somente poderão celebrar contratos conosco em condições razoáveis ou equitativas, idênticas às que prevalecem no mercado ou em que contrataríamos usualmente com terceiros. Essas operações deverão ser aprovadas por, no mínimo, cinco conselheiros em reunião do Conselho, podendo qualquer conselheiro solicitar profissional especializado para avaliar se o contrato em questão contém de fato condições compatíveis com as práticas de mercado. A Lei das Sociedades por Ações também impede essas pessoas de votar em qualquer assembléia geral ou de intervir em qualquer ato societário com relação ao qual haja conflito de interesses entre elas e a nossa Companhia.

A tabela abaixo apresenta o nome, o cargo e a data de eleição dos atuais membros do nosso Conselho de Administração.

Nome	Cargo	Data de Eleição
Maria Cláudia Oliveira Amaro	Presidente	18/09/2003
Maurício Rolim Amaro	Vice-Presidente	20/12/2004
Luiz Antônio Corrêa Nunes Viana Oliveira	Conselheiro	27/06/2003
Adalberto de Moraes Schettert	Conselheiro	31/08/2005
Maria Cláudia Oliveira Amaro	Presidente	18/09/2003
Waldemar Verdi Júnior	Conselheiro	23/01/2006
Pedro Pullen Parente	Conselheiro	27/04/2007
Noemy Almeida Oliveira Amaro	Conselheiro	30/04/2009
Alexandre Gonçalves Dias	Conselheiro	30/04/2008

Uma biografia resumida de nossos Conselheiros é apresentada abaixo:

Maria Cláudia Oliveira Amaro, Presidente do Conselho de Administração. A Sra. Amaro integra o nosso Conselho de Administração desde setembro de 2003, sendo Presidente desde abril de 2007. A Sra. Amaro é filha da Sra. Noemy Almeida Oliveira Amaro e ocupa cargo de diretora executiva na TEP. Anteriormente, a Sra. Amaro atuou como diretora executiva da TAM Linhas Aéreas, e atualmente também integra o Conselho de Administração da Aerosystem e da TAM Marília. A Sra. Amaro possui diploma de graduação em Administração de Empresas.

Maurício Rolim Amaro, Vice-Presidente do Conselho de Administração. O Sr. Amaro integra o nosso Conselho de Administração desde dezembro de 2004, sendo Vice-Presidente desde abril de 2007. O Sr. Amaro é filho da Sra. Noemy Almeida Oliveira Amaro e ocupa cargo de diretor executivo na TEP e, atualmente, integra o Conselho de Administração da Aerosystem e da TAM Marília. O Sr. Amaro possui diploma de graduação em Administração de Empresas e também em *Aviation Administration* pela Broward Community College, localizada na Flórida, Estados Unidos da América.

Luiz Antônio Correa Nunes Viana Oliveira, Conselheiro. O Sr. Oliveira integra o nosso Conselho de Administração desde junho de 2003. Possui diploma de graduação em Engenharia Mecânica. O Sr. Oliveira já trabalhou na IBM, Banco Denasa, BNDES e IFC e também como diretor executivo do Grupo Ultra, Grupo Pão de Açúcar, Petrobrás Distribuidora S.A e NET Serviços de Comunicação S.A. Foi também membro do Conselho de Administração da Aracruz, Arafertil, Copesul, Riocell, Perdigão, Pão de Açúcar e ABTA.

Adalberto de Moraes Schettert, Conselheiro. O Sr. Schettert integra o nosso Conselho de Administração desde agosto de 2005. Possui diploma de graduação em Engenharia Química e Administração de Empresas. Antes de se juntar a nós, o Sr. Schettert trabalhou no Unibanco, na Crefidata - Processamento de Dados do Banco Crefisul S.A., na Prefeitura Municipal de Porto Alegre, e no Banco Industrial de Investimento do Sul S.A. Ademais, enquanto esteve no Unibanco exerceu diversos cargos executivos, incluindo o cargo de vice-presidente. O Sr. Schettert foi professor na Universidade Federal do Rio Grande do Sul, na Universidade Católica de Pelotas e no Instituto Educacional São Judas Tadeu. O Sr. Schettert também foi membro do conselho de administração da

Companhia Siderúrgica Tubarão.

Waldemar Verdi Júnior, Conselheiro. O Sr. Verdi Júnior integra o nosso Conselho de Administração desde janeiro de 2006. Possui diploma de graduação em Direito e frequentou cursos extensivos em Administração de Empresas pela University of Southern California (1977) e INSEAD (1982 e 2004). O Sr. Verdi Júnior é membro do comitê de acionistas do GRUPO VERDI - GV Holding S.A, e membro dos conselhos de administração do Banco Rodobens, Companhia Hipotecária Unibanco - Rodobens, Centro das Indústrias do Estado de São Paulo - CIESP, Associação Comercial de São Paulo, COMGÁS - Companhia de Gás de São Paulo e CDES - Conselho do Desenvolvimento Econômico e Social do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Antes de se juntar a nós, o Sr. Verdi Júnior trabalhou na ASSOBRAS - Associação Brasileira dos Distribuidores de Mercedes-Benz, ABRAD - Associação Brasileira das Administradoras de Consórcio dos Distribuidores de Veículos Automotores e FENABRAVE - Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores.

Pedro Pullen Parente, Conselheiro. O Sr. Parente integra o nosso Conselho de Administração desde 2007. Atualmente, é o vice-presidente da Rede Brasil Sul. Foi Ministro chefe da Casa Civil e Secretário Executivo do Ministério da Fazenda no período compreendido entre 1994 e 2002. Foi também consultor do FMI (Fundo Monetário Internacional).

Noemy Almeida Oliveira Amaro, Conselheira. A Sra. Amaro integra o conselho de administração da TAM desde outubro de 2008, sendo viúva do seu fundador e presidente anterior, o falecido Sr. Rolim Adolfo Amaro. A Sra. Amaro foi anteriormente professora. Atualmente é diretora da controladora da TAM, TEP.

Alexandre Gonçalves Dias, Conselheiro. O Sr. Silva integra nosso Conselho de Administração desde abril de 2008. O Sr. Silva tem graduação em Engenharia Mecânica pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio). É atualmente membro do Conselho Consultivo da GWI, Assessora no Brasil da Global Infrastructure Partners, com sede em Londres, e conselheiro da GE Hydro Inepar e da Alupar. Antes de se juntar à TAM, ocupou o cargo de Diretor Presidente e Executivo Nacional da GE Brasil tendo trabalhado em empresas, tais como Celma, Motortec & Votec, além de outras empresas do setor aeronáutico. Ademais, trabalhou no Comando Geral de Tecnologia Aeroespacial – CTA, ligada ao Comando da Aeronáutica, na qualidade de Gerente de Projeto de Estudos de Viabilidades no Centro de Pesquisas Aeroespaciais.

Nenhum de nossos conselheiros mantém conosco ou com qualquer de nossas subsidiárias contratos de prestação de serviço que prevejam o pagamento de qualquer remuneração ou benefício por ocasião do término do exercício de suas funções.

Diretoria

Os diretores são responsáveis pela administração diária e representação da Companhia. Os diretores exercem as responsabilidades individuais prescritas por nosso Estatuto Social e por nosso Conselho de Administração. Atualmente, nossa Diretoria é composta por quatro membros, podendo ser formada por, no mínimo, quatro e, no máximo, oito membros, acionistas ou não, residentes no Brasil.

Os diretores são eleitos por nosso Conselho de Administração para mandatos de três anos, permitida a reeleição. Qualquer diretor poderá ser destituído pelo Conselho de Administração antes do término do seu mandato. O mandato atual de cada diretor termina em 30 de abril de 2012, a menos que seja reeleito.

A Diretoria de Relações com Investidores da Companhia está localizada, na Avenida Jurandir nº 856, Lote 4, 1º andar, CEP 04072-000, São Paulo, SP, Brasil. O responsável por essa Diretoria de Relações com Investidores é o Sr. Líbano Miranda Barroso, eleito Diretor Financeiro e de Relações com Investidores na reunião do Conselho de Administração da Companhia realizada em 17 de maio de 2004. O telefone de nossa Diretoria de Relações com Investidores é +55 11 5582 9715 e o telefax é +55 11 5581 8149. O endereço de correio eletrônico de nossa Diretoria de Relações com Investidores é invest@tam.com.br.

A tabela abaixo apresenta o nome, o cargo e a data de eleição dos membros da nossa Diretoria:

<u>Nome</u>	<u>Cargo</u>	<u>Data de eleição</u>
David Barioni Neto	Diretor Presidente	10/09/2007
Líbano Miranda Barroso	Diretor Financeiro	17/05/2004
Fernando Sporleder Júnior	Diretor Técnico-Operacional	10/09/2007
Paulo Cezar Bastos Castello Branco	Diretor Comercial e de Planejamento	18/10/2004

Uma biografia resumida de cada um de nossos diretores é apresentada abaixo:

David Barioni Neto, Diretor Presidente. O comandante David Barioni Neto é nosso Diretor Presidente desde novembro de 2007. O Sr. Barioni atua no setor aéreo há 30 anos, onde ocupou cargos executivos e passou por áreas técnicas e de operação de voo. O Sr. Barioni é comandante de aeronaves Boeing, Airbus e MD-11 e chegador de Boeing 737 NG. O Sr. Barioni é agente de segurança de voo (ASV) credenciado pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aéreos – CENIPA, possui especialização em cargas especiais e perigosas, bem como em gestão de crise (IATA).

Líbano Miranda Barroso, Diretor Financeiro. O Sr. Barroso é o nosso Diretor Financeiro, de Gestão e TI desde maio de 2004. O Sr. Barroso ocupou cargos executivos em grandes instituições financeiras, inclusive Banco Nacional S.A., Banco Real S.A. e Banco Safra S.A. Atuou também como diretor executivo na Companhia de Concessões Rodoviárias. O Sr. Barroso possui diploma de graduação em Economia, MBA Executivo em Finanças pelo IBMEC e pós-graduação em direito empresarial pela Fundação Getúlio Vargas - FGV.

Fernando Sporleder Júnior, Diretor Técnico-Operacional. O Sr. Sporleder é o nosso Diretor Técnico-Operacional desde novembro de 2007. O Sr. Sporleder foi indicado pela TEP em conformidade com o acordo de acionistas, tendo se juntado a nós em 2007. Trabalha no setor de transporte aéreo desde 1982, ocupando cargos executivos e passando por áreas técnicas e de operação de voo. O Sr. Sporleder é comandante de aeronaves Boeing e MD-11 e Examinador Credenciado pela ANAC. Atualmente exerce cargo executivo na TAM Linhas Aéreas. O Sr. Sporleder possui diploma de graduação em Administração de Empresas pela Universidade Ibirapuera (UNIB) .

Paulo Cezar Bastos Castello Branco, Diretor Comercial e de Planejamento. O Sr. Castello Branco é Diretor Comercial e de Planejamento desde agosto de 2008. Juntou-se a nós na qualidade de Diretor de Relações Institucionais em outubro de 2004 e atualmente ocupa cargo executivo na TAM Linhas Aéreas. Antes de juntar-se a nós, exerceu cargos administrativos, inclusive: diretor de planejamento e logística da Varig Logística, vice-presidente da ECT – Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, diretor financeiro e administrativo da Casa da Moeda do Brasil e chefe do departamento comercial da INFRAERO – Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroviária. O Sr. Castello Branco possui diploma de graduação em Administração de Empresas pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e MBA em Administração Aeroportuária e Extensões em Logística pela Universidade de Nevada nos Estados Unidos.

Conselho Fiscal

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, o Conselho Fiscal dessas sociedades deve ser órgão independente, separado da administração e dos auditores externos da sociedade (podendo ter funcionamento permanente ou não). O Conselho Fiscal é instalado para atuar durante um determinado exercício por solicitação dos acionistas que representem, no mínimo, 10% das ações com direito a voto ou 5% das ações sem direito a voto. A principal competência do Conselho Fiscal é fiscalizar as atividades da administração, bem como examinar e opinar sobre as demonstrações financeiras e certas propostas da administração submetidas à Assembléia Geral.

Nosso Estatuto Social prevê um Conselho Fiscal não permanente, podendo ser instalado pela Assembléia Geral. Possuímos um comitê de auditoria que atende aos requisitos de comitê de auditoria da SEC e

da NYSE.

B. Remuneração

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações e com nosso Estatuto Social, nossos acionistas são responsáveis por determinar a remuneração total a ser paga em cada exercício aos membros de nosso Conselho de Administração e Diretoria. Somente no caso de os acionistas determinarem um montante global a ser distribuído aos nossos administradores, nosso Conselho de Administração será competente para determinar a remuneração individual a ser distribuída entre os respectivos membros, nos termos de nosso Estatuto Social.

Os principais funcionários da administração da TAM incluem os membros do Conselho de Administração, o presidente, vice-presidentes e diretores estatutários. Sua remuneração consta a seguir:

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Salários	9.031	9.262
Participação nos lucros e bônus	7.326	18.197
Pagamento baseado em ações	3.033	604
Outros benefícios de longo prazo	476	280
	<u>19.866</u>	<u>28.343</u>

Os honorários da nossa administração executiva representam a remuneração total paga aos membros de nosso Conselho de Administração e Diretoria. Os honorários da administração executiva foram mais baixos em 2008 em comparação a 2007 porque em 2007 pagamos bônus mais altos a certos executivos.

Nossos diretores participam de nosso plano regular de opção de compra de ações. Vide “Item 6. Conselheiros, Administração Sênior e Funcionários – E. Participação Acionária – Plano de Opção de Compra de Ações”.

C. Práticas do Conselho

Atualmente, nosso Conselho de Administração é composto por oito membros. Os mandatos de nossos atuais conselheiros expirarão em 30 de abril de 2010. Vide “Item 6. Conselheiros, Administração Sênior e Funcionários – A. Conselheiros e Administração Sênior – Conselho de Administração”.

Posse dos Membros de Nosso Conselho de Administração, Diretoria e Conselho Fiscal

Os membros de nosso Conselho de Administração, Diretoria e Conselho Fiscal (i) tomam posse mediante a assinatura de Termo de Posse lavrado em nossos livros societários, que será condicionada à assinatura do Termo de Anuência do Nível 2 da BM&FBOVESPA; e (ii) deverão, imediatamente após a investidura no cargo, comunicar à BM&FBOVESPA a quantidade e as características dos valores mobiliários de nossa emissão de que sejam titulares (direta ou indiretamente), (inclusive seus derivativos).

Comitê de Auditoria

Nosso comitê de auditoria reporta-se ao nosso Conselho de Administração. Suas principais funções são: auxiliar o Conselho de Administração no monitoramento, por conta de nossos acionistas, da análise de nossas demonstrações financeiras; assegurar que nossos diretores desenvolvam mecanismos confiáveis de controle interno; assegurar a adequada realização de auditoria interna; nomear auditores independentes externos quando necessário; monitorar quaisquer conflitos de interesse em potencial relativamente aos nossos auditores externos; assegurar que nosso código de ética esteja sendo observado; monitorar alterações de nossos principais indicadores financeiros, em particular, com enfoque em nossa posição de fluxo de caixa; por vezes trabalhando com o Comitê de Ética, estabelecer procedimentos de recebimento, contratação e reclamações acerca de questões contábeis, de controle interno e de auditoria e criar políticas para o tratamento confidencial e anônimo de

preocupações de empregados acerca de matérias de contabilidade ou auditoria e examinar nossa estrutura de capital, dívida e custos. O comitê de auditoria é composto por três membros de nosso Conselho de Administração, eleitos pelo Conselho de Administração para mandato de um ano, permitida a reeleição. Os atuais membros de nosso comitê de auditoria são: Adalberto de Moraes Schettert, Alexandre Gonçalves Silva e Luiz Antônio Corrêa Nunes Viana Oliveira. Nosso comitê de auditoria atende às exigências de comitê de auditoria da SEC e da NYSE, inclusive às respectivas exigências de autonomia de participação. Adalberto de Moraes Schettert é “técnico financeiro” do comitê de auditoria segundo o significado das regras adotadas pela SEC relativamente à divulgação de técnicos financeiros em comitês de auditoria em arquivamentos periódicos ao amparo do *Securities Exchange Act* de 1934 dos Estados Unidos.

Comitê de Ética

Nosso comitê de ética é responsável por definir políticas e procedimentos de ética e filtrar reclamações, inclusive delação. O comitê de ética filtra todas as reclamações, acompanhando as mais simples e encaminhando as mais intrincadas ao comitê de auditoria para apreciação.

Comitê de Recursos Humanos

Nosso comitê de recursos humanos é responsável por definir estratégias para a administração e desenvolvimento de nossos funcionários. Ele dá suporte ao Conselho de Administração na avaliação dos resultados e do desempenho dos principais executivos e na fixação de sua remuneração. O comitê de recursos humanos é composto por três membros, eleitos pelo Conselho de Administração. O comitê de recursos humanos é composto por três membros do nosso conselho de administração.

Comitê de Estratégias

Nosso comitê de estratégias é responsável, entre outras coisas, por determinar os princípios, políticas e estratégias que nos auxiliarão a alcançar nossos objetivos corporativos, bem como por incentivar o correspondente incremento de nossa eficiência e produtividade. O comitê de estratégias é composto por cinco membros de nosso Conselho de Administração.

Comitê de Gestão de Riscos

Nosso comitê de gestão de riscos é responsável por aprovar políticas, processos e atividades destinados a gerir os riscos legais, fiscais, operacionais e de liquidez e crédito inerentes à operação de nossos negócios. O comitê de gestão de riscos é composto por oito de nossos diretores.

D. Funcionários

Acreditamos que nosso potencial de crescimento está diretamente ligado à nossa capacidade de atrair e conservar os melhores profissionais disponíveis no nosso setor. Por essa razão, damos grande importância à seleção e ao desenvolvimento de pessoas com potencial que possam agregar valor às nossas atividades e que acreditamos possam se adaptar à nossa cultura corporativa.

A proposta de valor da área de Gestão de Pessoas e Conhecimento da TAM é contribuir para o crescimento sustentável e competitividade da Companhia mediante a antecipação de quaisquer necessidades e o fornecimento de soluções de longo prazo a fim de atrair, treinar e conservar profissionais com Paixão por Voar e Servir.

Um dos principais papéis de qualquer tal área é disseminar os valores e princípios da TAM de Paixão para Servir ao encorajar o desejo dos empregados de se tornar profissionais altamente qualificados e cidadãos conscientes. A aspiração de construir um ambiente de trabalho seguro, saudável e sustentável também faz parte do caminho da Companhia visando a uma organização ainda mais profissional e eficiente.

Entre algumas medidas adotadas nesta área em 2008, destacamos as seguintes: modelo de Parceiro de Negócio, a área de Gerência de Sustentabilidade e Gestão da Cultura, Treinamento (pela Academia de Serviço Comandante Rolim Amaro), Desenvolvimento e Remuneração

Parceiros de Negócio

Este modelo, bastante comum nas estruturas de recursos humanos adotadas por grandes empresas no mercado, visa dar suporte ativo a administradores visando a consecução de metas por pessoas mediante a disponibilização de recursos e ferramentas de Gestão de Recursos Humanos que dão suporte à estratégia de negócio.

A área foi originalmente estabelecida em maio de 2008 na TAM e ganhou força perante a administração da Companhia a fim de garantir que as estruturas, processos e profissionais estejam em linha e preparados para lidar com as necessidades correntes e os desafios futuros da TAM. Ademais, a área desenvolve processos que garantem a excelência no que respeita a gestão de recursos humanos e à entrega de serviços de alta qualidade a empregados e administradores.

Gestão de Sustentabilidade e da Cultura

Acreditamos que trabalhar com Paixão por Servir torna as pessoas mais felizes. Este é um dos princípios que regem o espírito da marca TAM, que elegeu a sustentabilidade como um dos seus princípios. Por conseguinte, buscamos incluir permanentemente a sustentabilidade em nossas atividades e práticas corporativas diárias.

A área de Gerência de Sustentabilidade e Gestão da Cultura foi criada em 2008 para fortalecer nossa posição sustentável estratégica. Esta área procura atrair profissionais com diferentes históricos, inclusive histórico ambiental, e as atividades executadas por esta área são coordenadas diretamente pelo executivo de Gestão de Pessoas e Conhecimento. Esta área, responsável pela apresentação de políticas e a coordenação sinérgica das várias atividades que desempenhamos, monitora ativamente todos e quaisquer atos e trabalhos em prol da expansão do conhecimento dos funcionários.

O Comitê Executivo de Sustentabilidade também foi criado, formado por representantes seniores de diversas áreas da empresa. Este Comitê é responsável pelo monitoramento dos projetos sociais e ambientais da Companhia. Também participou da criação da visão da TAM sobre a questão. Por conseguinte, encaramos a sustentabilidade como uma profunda alteração cultural que deveria permear a maneira pela qual cada pessoa vê o mundo e os negócios bem como nossas relações com todos e quaisquer acionistas (pessoas com as quais a Companhia mantém relações). Desejamos estar entre as primeiras companhias aéreas globais para incorporar o conceito de sustentabilidade nas atividades da Companhia e contribuir com a criação de uma cultura de sustentabilidade em nossa sociedade.

Com vistas a disseminar a estratégia de sustentabilidade, implementamos um programa de conhecimento destinado ao nosso público interno. Um extenso programa de educação, conhecimento e gestão da cultura foi implementado no segundo semestre de 2008, com a participação de mais de 23 mil empregados, abrangendo diretores, conselheiros, gerentes e funcionários da área operacional. A campanha educacional incluiu um folheto descritivo, site na internet sobre a questão, questionário com perguntas e respostas e a distribuição de um kit de sustentabilidade. Concomitantemente, foram tomadas medidas de comunicação interna por meio do conselho de informações, portal corporativo, e-mail e artigos publicados na revista interna. Mapeamentos e propostas referentes a estratégia de sustentabilidade por meio de um meta-modelo de ação sobre a questão também foram adotados pela administração de nível médio.

Qualificação e Treinamento

Somos especialmente focados na qualificação e crescimento dos nossos funcionários, que constituem o ativo operacional chave da Companhia. Nossa gestão do capital humano, que representa uma ilustração significativa da riqueza, complexidade e diversidade da sociedade brasileira, constitui um item fundamental do nosso planejamento estratégico.

Nossa área de treinamento, por meio da Academia de Serviço Comandante Rolim Amaro, procura contribuir para o desenvolvimento e qualificação dos funcionários. Os investimentos da Companhia em programas educacionais e de qualificação crescem a cada ano.

Em 2008, aproximadamente R\$28 milhões foram investidos, valor 64% maior do que o valor investido no ano anterior. Mais de 100 mil empregados participaram do treinamento realizado em todo o Brasil. Um grande número de participantes beneficiou-se deste treinamento, seja pessoalmente seja por meios eletrônicos (e-learning) - disponível via Internet ou Intranet. A Companhia realizou palestras para os empregados em nível administrativo para fortalecer os princípios de liderança.

Em 2008, juntamente com a Fundação Dom Cabral, os deveres da administração da TAM foram definidos. Os primeiros quatro níveis da nossa administração foram avaliados com base em tais deveres. Levando-se em consideração o desempenho pessoal, foi estabelecido um plano de sucessão para nossos três níveis seniores, garantindo, desta forma, a continuidade da administração dos negócios na hipótese de mudanças inesperadas. Este processo continuará a ser implementado em 2009 e deverá incluir os níveis de supervisão, e subsequentemente, todos os níveis inferiores da nossa estrutura organizacional.

Remuneração e Benefícios

- Participação nos Lucros e Resultados

Os valores distribuídos em 2008 registraram um aumento significativo à taxa percentual de 20% em comparação com 2007. O *Net Promoter Score* (NPS) foi introduzido e sua meta ambiciosa foi atingida em razão das medidas em vigor adotadas para aprimorar os serviços e todos e quaisquer pontos de contato com os clientes.

O cálculo de qualquer participação nos lucros é geralmente realizado no final do exercício, ocasião em que o valor pode ser mensurado pela Companhia de forma mais confiável.

Foi conferida aos empregados uma maneira diferente de participar neste ano, por meio de um comitê, com a finalidade de avaliar e monitorar os resultados.

- Obrigações de Pensão Privada

Temos planos de contribuição definida, cujas contribuições são transferidas a planos de pensão públicos ou privados em bases compulsórias, contratuais ou voluntárias. Na medida que sejam efetuadas contribuições, não temos nenhuma obrigação com relação a quaisquer pagamentos adicionais. Contribuições regulares compreendem as despesas periódicas líquidas do período em que quaisquer contribuições são devidas e estão incluídas em despesas administrativas.

- Plano de Opção de Compra de Ações

Oferecemos plano de opção de compra de ações a empregados, diretores e conselheiros, com base em nossas ações, nos termos do qual a Companhia recebe serviços em troca das opções de compra de ações. O justo valor das opções de ações outorgadas é reconhecido como despesa durante o período em que o direito é atribuído (período durante o qual os termos e condições específicos da atribuição de direitos deverão ser atendidos). Na data do balanço patrimonial, analisamos as estimativas referentes ao número de opções cujos direitos devam ser atribuídos com base nos termos e condições. Reconhecemos o impacto da análise das estimativas originais, se houver, na demonstração do resultado, em contrapartida ao patrimônio líquido em bases futuras.

Em 31 de dezembro de 2008, tínhamos 24.389 funcionários, comparado com os 20.469 funcionários em 31 de dezembro de 2007 e os 13.195 funcionários em 31 de dezembro de 2006. Nossas despesas com pessoal em 2008 totalizaram R\$ 1.782 milhões. A tabela abaixo mostra o número de funcionários em 31 de dezembro de 2008, 2007 e 2006, distribuídos nas suas respectivas atividades e localidades:

	<u>31 de dezembro de 2008</u>	<u>31 de dezembro de 2007</u>	<u>31 de dezembro de 2006</u>
TAM Linhas Aéreas			
Auxiliares, Secretárias e Despachantes	10.762	9.056	4.647
Analistas e Assistentes	2.779	2.499	1.532

Supervisores / Coordenadores	844	715	412
Presidente, Vice-Presidentes, Diretores e Gerentes	320	302	176
Mecânicos, Eletricistas e Técnicos	1.858	1.522	1.271
Comissários	5.025	3.755	2.929
Comandantes e Co-Pilotos	2.043	1.665	1.343
Estagiários	74	60	34
Total	23.705	19.574	12.344
TAM Viagens	33	42	29
Auxiliar/Recepcionista/Secretária/Estagiário	66	46	50
Analistas/Assistentes/Secretárias	109	83	81
Atendentes/Promotores/Emissores/Operadores de Venda	21	17	17
Advogados/Coordenadores/Líderes/Supervisores	13	15	15
Diretores/Gerentes/Assessores	242	203	192
Total	413	516	493
TAM Mercosur	0	65	61
Paraguai	0	31	32
Chile	0	32	23
Argentina	28	44	46
Uruguai	1	4	4
Bolívia	442	692	659
São Paulo	24.389	20.469	13.195

No final de 2008, tínhamos 24.315 funcionários, dos quais 22.945 estavam no Brasil e 1.370 no exterior. Também tínhamos 74 estagiários e 461 empregados terceirizados. Em 2007, registramos aumento de pessoal de 18%.

Nosso quadro de pessoal é composto em grande parte por homens e mulheres jovens, estando 49% com idades entre 18 e 29 anos, 33% entre 30 e 39 anos e 17% com idade superior a 40 anos.

Indicadores Sociais Internos

Os indicadores sociais internos da TAM fornecem uma visão geral do volume de recursos alocados aos funcionários, além da remuneração fixa. Este grupo inclui itens, tais como o valor total investido em alimentação, pensão privada, saúde, segurança ocupacional e remédios, educação, treinamento e qualificação de funcionários.

E. Participação Acionária

A tabela a seguir apresenta a espécie, quantidade e porcentagem de ações detidas por nossos conselheiros na data deste relatório anual:

	<u>Quantidade de Ações Ordinárias</u>	<u>Quantidade de Ações Preferenciais</u>
Maria Cláudia Oliveira Amaro	1	104.100
Maurício Rolim Amaro	1	104.100
Noemy Almeida Oliveira Amaro	1	208.200
Luiz Antônio Corrêa Nunes Viana Oliveira	1	-
Waldemar Verdi Júnior	1	-
Adalberto de Moraes Schettert	-	1
Pedro Pullen Parente	1	-
Alexandre Gonçalves Silva	-	-
Plano de Opção de Compra de Ações	-	2.311

Implementamos plano de opção de compra de ações preferenciais para nossos diretores e funcionários e para os diretores e funcionários de nossas controladoras, conforme aprovado em nossa Assembléia Geral

realizada em 29 de setembro de 2005. Salvo com relação à primeira outorga de opções (descrita abaixo), o preço de exercício por ação é valor igual a 80% do preço de mercado médio de nossas ações preferenciais no mês anterior à outorga da opção, corrigido monetariamente. Outorgamos 715.255 opções de compra de nossas ações preferenciais em dezembro de 2005, com preço de exercício no valor de R\$14,40 por ação preferencial. Em 26 de junho de 2006, nosso Conselho de Administração aprovou a liberação de 239.750 ações preferenciais como segunda outorga a ser utilizada como opções nos termos do plano, com preço de exercício no valor de R\$43,48 por ação preferencial. Em 14 de dezembro de 2007, nosso conselho de administração outorgou a liberação de 780.311 ações preferenciais como terceira outorga a ser utilizada como opção nos termos do plano, com preço de exercício de R\$ 39,67 por ação preferencial. Em 27 de setembro de 2007, nosso conselho de administração outorgou a liberação de 230.000 ações preferenciais como outorga extraordinária, com preço de exercício de R\$38,36 por ação preferencial.

As opções de compra de ações serão outorgadas em bases anuais em conformidade com nosso Estatuto Social desde que o valor máximo de 2% de diluição da participação dos atuais acionistas não seja ultrapassado, e certas metas de valor agregado sejam alcançadas. Os participantes de nosso plano de opção de compra de ações exercem suas opções no prazo de sete anos a contar da data da pertinente outorga. O período de aquisição de direitos será de cinco anos e compreenderá três prestações anuais, devidas no terceiro, quarto e quinto ano, respectivamente. Nosso plano de opção de compra de ações tem vigência até 29 de setembro de 2010.

ITEM 7. PRINCIPAIS ACIONISTAS E OPERAÇÕES COM PARTES RELACIONADAS

A. Principais Acionistas

A tabela abaixo contém informações sobre a participação acionária de cada acionista detentor 5% ou mais de nossas ações ordinárias e preferenciais e de nossos conselheiros em 26 de junho de 2009, que representa a data viável mais recente:

Acionistas Ordinários	Titularidade de Ações	
	Quantidade	Percentual
TAM — Empreendimentos e Participações S.A.(1)	44.804.238	89,26%
Agropecuária Nova Fronteira Ltda.(2)	79.516	0,16%
Maria Cláudia Oliveira Amaro	1	0,00%
Maurício Rolim Amaro	1	0,00%
Noemy Almeida Oliveira Amaro	1	0,00%
Luiz Antônio Corrêa Nunes Viana Oliveira	1	0,00%
Waldemar Verdi Júnior	1	0,00%
Pedro Pullen Parente	1	0,00%
Amaro & Aviation Participações S.A.	5.295.149	10,55%
Outros	16.140	0,03%
Total	50.195.049	100,00%

Acionistas Preferencialistas	Titularidade de Ações	
	Quantidade	Percentual
TAM — Empreendimentos e Participações S.A.(1)	24.768.755	24,67%
Maria Cláudia Oliveira Amaro	104.100	0,10%
Maurício Rolim Amaro	104.100	0,10%
Noemy Almeida Oliveira Amaro	208.200	0,21%
Adalberto de Moraes Schettert	1	0,00%
Alexandre Gonçalves Silva	1	0,00%
Ações em tesouraria	402.311	0,40%
Acionistas Minoritários:		
T.Rowe	8.582.266	8,55%
Wellington Management	5.123.386	5,10%
BlackRock	5.050.395	5,03%
Outros	56.046.583	55,83%
Total	100.390.098	100,00%

- (1) A TAM – Empreendimentos e Participações S.A. é detida pela família Amaro e tem sede na Avenida Monsenhor Antonio Pepe, 331, São Paulo, SP, Brasil. Noemy Almeida Oliveiro Amaro, com endereço comercial na Avenida Monsenhor Antonio Pepe, 331, São Paulo, SP, Brasil; Maria Cláudia Oliveira Amaro, com endereço comercial na Avenida Monsenhor Antonio Pepe, 397, São Paulo, SP, Brasil; Maurício Rolim Amaro, com endereço comercial na Avenida Monsenhor Antonio Pepe, São Paulo, SP, Brasil; e João Francisco Amaro, com endereço comercial na Avenida Monsenhor Antonio Pepe, 397, São Paulo, SP, Brasil, detêm a totalidade das ações da Companhia e exercem a totalidade dos direitos de voto, bem como poder de investimento.

- (2) A Agropecuária Nova Fronteira Ltda. é detida pela família Amaro e tem sede na Fazenda Jaguarundy, Rodovia BR 463-KM 109, Ponta Porã, Mato Grosso do Sul, Brasil. Noemy Almeida Oliveira Amaro, com endereço comercial na Avenida Monsenhor Antonio Pepe, 397, São Paulo, SP, Brasil; Maria Cláudia Oliveira Amaro, com endereço comercial na Avenida Monsenhor Antonio Pepe, 397, São Paulo, SP, Brasil; e Maurício Rolim Amaro, com endereço comercial na Avenida Monsenhor Antonio Pepe, 397, São Paulo, SP, Brasil, detêm a totalidade das ações da sociedade e exercem a totalidade dos direitos de voto bem como poder de investimento.

Em 17 de junho de 2005, concluímos nossa oferta pública inicial de ações preferenciais, de acordo com a qual nós (e os acionistas vendedores daquela oferta) oferecemos um total de 30.190.000 ações preferenciais a investidores institucionais dos Estados Unidos e a investidores institucionais e demais investidores de outros países. Em 19 de julho de 2005, nós e os acionistas vendedores da oferta de ações descrita acima emitimos 281.600 ações preferenciais adicionais, em conformidade com a opção de distribuição de lote suplementar outorgada aos distribuidores nessa oferta.

Em 15 de março de 2006, concluímos uma oferta subsequente de ações preferenciais no Brasil e nossa oferta pública inicial de ADSs nos Estados Unidos e outros países fora do Brasil. Essa oferta de ações preferenciais e ADSs foi registrada junto à SEC, e as ADSs encontram-se listadas na Bolsa de Valores de Nova York. Nossa Companhia tornou-se companhia obrigada a divulgar informações nos termos do *Securities Exchange Act* de 1934, ou *Exchange Act*. Oferecemos 2.660.103 ADSs e 2.339.897 ações preferenciais, e os acionistas vendedores dessa oferta venderam 21.209.462 ADSs e 9.408.636 ações preferenciais. Em 11 de abril de 2006, nós e os acionistas vendedores vendemos nessa oferta 1.103.000 ADSs adicionais em conformidade com a opção de distribuição de lote suplementar outorgada aos distribuidores nessa oferta.

Todos os acionistas dentro de uma mesma espécie de nossas ações têm os mesmos direitos de voto.

B. Operações com Partes Relacionadas

Acreditamos que todas as operações relevantes que celebramos com as partes relacionadas descritas abaixo foram realizadas em termos que refletiram a taxa de mercado dessas operações.

Licença de Uso de Marca

A TAM Marília era titular da marca “TAM” desde sua constituição até setembro de 2004 quando a TAM Marília foi objeto de cisão que resultou na constituição da TAM Milor. A marca TAM (e outras marcas à mesma correlatas) foi transferida à TAM Milor. Tanto a TAM Marília quanto a TAM Milor são empresas controladas pela Família Amaro. Até 10 de março de 2005, o relacionamento que nós e nossas subsidiárias, TAM Viagens e TAM Mercosur, tínhamos com a TAM Milor não previa qualquer remuneração pelo nosso uso da marca TAM, estando sujeito a revisão a qualquer tempo. A fim de proteger o uso da marca TAM em bases legais e comerciais adequadas, em 10 de março de 2005, a TAM S.A., a TAM Milor, a TAM Linhas Aéreas, a TAM Viagens e a TAM Mercosur celebraram um Contrato de Licença de Uso de Marca, nos termos dos quais a TAM Milor concedeu às demais partes licença de uso da marca “TAM”, por uma remuneração mensal ou *royalty*. Os termos desse contrato prevêm que o mesmo poderá ser rescindido na hipótese de (i) falência, composição judicial com credores ou encerramento de qualquer das partes; (ii) uma das partes descumprir qualquer de suas obrigações e deixar de sanar tal inadimplemento no prazo de 15 dias a contar do recebimento de notificação de inadimplemento; ou (iii) nós e/ou nossas subsidiárias, TAM Viagens e TAM Mercosur, utilizarmos a marca TAM de maneira diversa da prevista no contrato. A despesa atual que nós e nossas subsidiárias, TAM Viagens e TAM Mercosur, registramos em bases anuais pelo uso da marca é de R\$ 15,4 milhões, valor esse que é reajustado anualmente pelo IGP-M. Esse contrato permanecerá em vigor até 9 de dezembro de 2011. A licença de uso da marca será automaticamente renovada por igual período, desde que a concessão da TAM Linhas Aéreas seja renovada. A anotação da transferência da titularidade das marcas TAM da TAM Marília para a TAM Milor e o Contrato de Licença de Uso de Marca encontram-se em fase de exame e requerimento de averbação respectivamente, junto ao INPI. Tanto a anotação da transferência quanto a averbação do Contrato de Licença de Uso de Marca perante o INPI têm por objetivo dar conhecimento a terceiros acerca da existência desses direitos.

A licença de uso foi concedida em caráter exclusivo nas classes das atividades que atualmente desenvolvemos, sendo que TAM Milor poderá conceder licença de uso da marca TAM a terceiros para outras atividades que não envolvam transporte regular de passageiros. Adicionalmente, o contrato não impõe qualquer limitação ao direito de a TAM Milor alienar ou dar em garantia as marcas objeto do contrato a terceiros, estando livre para realizar tais operações independentemente do nosso consentimento ou prévio conhecimento. Ademais, os termos do Contrato de Licença de Uso de Marca nos outorgam licença exclusiva de uso da marca TAM como símbolo de valores mobiliários negociados em bolsas de valores.

Contrato de Prestação de Serviços – TAM Marília

Em setembro de 2002, celebramos um contrato de prestação de serviços com a TAM Marília tendo por objeto o compartilhamento de nossas atividades administrativas em geral, relativas principalmente a recursos humanos, compras e suprimentos, marketing e sistemas de tecnologia da informação. De acordo com os termos desse contrato de prestação de serviços, recebemos da TAM Marília a quantia de R\$ 130.000 no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2008 e R\$ 820.000,00 no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2007.

Em 11 de maio de 2007, a TLA e a TAM Marília avençaram compartilhar o uso de um hangar localizado no aeroporto de Congonhas em São Paulo, pelo prazo de 10 anos. A TLA efetuou pagamento adiantado no valor de R\$15.500,00 à TAM Marília e tem o direito de utilizar as instalações e a infraestrutura do hangar, prestando os mesmos serviços de carga que os anteriormente prestados no terminal de carga. O valor total foi estabelecido com base nos relatórios de avaliação realizados por empresas independentes, refletindo o benefício especial à nossa divisão de carga em função do uso do local. O valor reconhecido em nossa demonstração do resultado do exercício encerrado em 31 de dezembro de 2008 totalizou R\$1.550,00.

C. Participações de Profissionais Especializados e Advogados

ITEM 8. INFORMAÇÕES FINANCEIRAS

A. Demonstrações Consolidadas e Demais Informações Financeiras

Vide “Item 3. Informações Principais - A. Dados Financeiros Seleccionados” e “Item 18. Demonstrações Financeiras.”

Processos Judiciais e Administrativos

Estamos envolvidos em diversos processos judiciais e administrativos inerentes ao curso normal de nossos negócios. Constituímos provisão para a totalidade dos valores em discussão judicial cujas ações representam perda provável segundo julgamento de nossos advogados, e também para aquelas cujas discussões estão amparadas por leis, portarias ou decretos, ou ainda naquelas em que os posicionamentos dos tribunais tenham se mostrado desfavoráveis. Consta da tabela abaixo o montante total estimado em discussão, o valor das provisões para contingências e o valor dos depósitos judiciais em 31 de dezembro de 2008:

	Valor Total Estimado em Discussão 31 de dezembro de 2008	Provisão para Contingências 31 de dezembro de 2008	Depósitos Judiciais 31 de dezembro de 2008
	<i>(R\$ mil)</i>	<i>(R\$ mil)</i>	<i>(R\$ mil)</i>
Ações tributárias	2.439.142	945.027	59.901
Ações trabalhistas	221.703	24.181	15.758
Ações cíveis	71.351	63.520	9.267
Total	2.732.196	1.032.728	84.926

Acreditamos que eventuais decisões desfavoráveis proferidas em uma única dessas ações judiciais ou processos administrativos não prejudicarão substancialmente nossos resultados e nossa situação financeira, tendo em vista que os valores em discussão nas ações de natureza tributária e cível encontram-se integralmente provisionados, e eventuais desembolsos de caixa para fazer face a decisões desfavoráveis em ações tributárias são passíveis de parcelamento a longo prazo.

Processos contra nossa Companhia

Processos Cíveis

Somos parte em cerca de 9.900 processos de natureza cível, resultantes do curso normal de nosso negócio, cujo montante total em discussão era estimado em R\$ 71,3 milhões em 31 de dezembro de 2008. A grande maioria desses processos refere-se a pequenas causas relativas a relações de consumo. As ações mais relevantes discutem responsabilidade civil e disputas decorrentes de rescisões de contratos de prestação de serviços e representação comercial. Em 31 de dezembro de 2008, mantínhamos provisões para fazer face ao potencial passivo decorrente de processos judiciais classificados como “risco provável” no valor total de R\$ 63,5 milhões.

Ações de Indenização – Acidente Aéreo

Atualmente a TAM Linhas Aéreas é parte em 15 ações movidas por parentes das vítimas em decorrência do acidente aéreo ocorrido em outubro de 1996 com uma de nossas aeronaves Fokker 100 que se acidentou em São Paulo durante a decolagem, além de 49 ações propostas por moradores da região do local do acidente, que argumentam terem sofrido danos morais. Em todas estas ações, a Unibanco Seguros S.A. figura como parte, pois todas as eventuais indenizações decorrentes das referidas demandas judiciais estão abrangidas pela garantia de responsabilidade civil prevista em nossa apólice de seguro junto a essa instituição. Acreditamos que o limite indenizatório de US\$ 400 milhões mostra-se suficiente para cobrir eventuais condenações e acordos judiciais ou extrajudiciais.

A cobertura de seguro relacionada aos riscos e responsabilidades decorrentes do acidente ocorrido em julho de 2007 com a aeronave Airbus A320 foi suficiente, em 31 de dezembro de 2008, tendo os acordos sido celebrados diretamente entre a companhia de seguro e as famílias das vítimas. Em 31 de dezembro de 2008, aproximadamente 160 acordos foram feitos e outros estão sob negociação com companhia de seguro. Em junho de 2009, havíamos celebrado 188 acordos. Nossa administração acredita que a cobertura de seguro é adequada e que não incorremos em quaisquer despesas não previstas pelo escopo da apólice de seguro que acarretaria obrigação de pagamento da TAM.

Processos Tributários

Somos parte em diversos processos administrativos ou ações judiciais em que pleiteamos a não incidência de tributo específico ou o ressarcimento daqueles pagos indevidamente, ou contestamos a imposição de tributos específicos resultantes do curso normal de nosso negócio, cujo montante total em discussão era estimado em R\$ 2.439 milhões em 31 de dezembro de 2008. Não podemos garantir que teremos sucesso em relação ao direito desses créditos tributários ou à imposição desses tributos. Em 31 de dezembro de 2008, constituímos provisão no valor total de R\$ 945 milhões em razão dos processos judiciais de natureza tributária com perda provável, dentre os quais se destacam os listados abaixo. Para alguns processos efetuamos depósitos judiciais, ao passo que para outros possuímos proteção judicial que nos permite discutir os processos sem a necessidade de pagamentos parciais ou depósitos judiciais. Na hipótese de haver diferença entre os valores que pagamos e depositamos e o prazo dos pagamentos necessários para liquidar a obrigação registrada, temos capacidade de cobrir qualquer diferença com utilização do caixa proveniente de nossas operações e, na medida necessária, estamos preparados para liquidar nossos investimentos financeiros para pagar qualquer tal obrigação.

PIS e COFINS

Estamos questionando a constitucionalidade da alteração da base de cálculo do PIS e a majoração da alíquota e base de cálculo da COFINS introduzidas pela Lei nº 9.718/98. Em 9 de novembro de 2005, o Superior Tribunal de Justiça decidiu que a alteração da base de cálculo do PIS era inconstitucional. Em 2006, tivemos êxito na obtenção de uma decisão favorável que nos possibilitou reverter parcialmente uma provisão no valor de R\$46 que havíamos constituído. Em 31 de dezembro de 2008, tínhamos cinco pleitos pendentes relativos à alteração da base de cálculo do PIS e à majoração da alíquota e base de cálculo da COFINS.

Adicional Tarifário

Interpusemos um mandado de segurança visando o não pagamento do adicional tarifário cobrado mensalmente, à razão de 1,0% sobre nossa receita doméstica. Atualmente, o processo aguarda o julgamento da apelação interposta pela União Federal em face da sentença que concedeu a segurança pleiteada e suspendeu a exigibilidade dos tributos. O valor aproximado desse processo em 31 de dezembro de 2008 era de R\$ 420 milhões. Na opinião de nossos advogados, há possibilidade de perda deste processo. Como a cobrança desta tarifa está amparada por Decreto Presidencial e por Portaria da ANAC, nossa administração constituiu provisão no valor de R\$ 420 milhões relativamente a esse processo.

ICMS na Importação de Aeronaves

Processos vêm sendo instaurados em face da TAM Linhas Aéreas fundados na alegação de falta de pagamento do ICMS devido na importação de aeronaves, peças e motores. Em resposta, apresentamos as devidas contestações com base no fato de que o ICMS não deveria incidir sobre aeronaves arrendadas. Em 30 de maio de 2007, o Supremo Tribunal Federal proferiu decisão em nosso favor em um desses processos. Em vista desse precedente e das recentes decisões do Superior Tribunal de Justiça, acreditamos ser remota nossa chance de perda nos demais processos pendentes. Não constituímos quaisquer provisões para os valores em questão.

Fundo Aeroviário

Ajuizamos ação ordinária com pedido de tutela antecipada visando o não-recolhimento do Fundo Aeroviário, um tributo cobrado mensalmente, à razão de 2,5% sobre a folha de pagamento da companhia aérea. A exigibilidade do crédito tributário está suspensa por força da concessão da tutela antecipada em nosso favor. Atualmente, o processo encontra-se em fase pericial. Em 2004, o INSS lavrou uma Nota Fiscal de Lançamento de Débito para evitar a decadência do crédito previdenciário referente ao não recolhimento do Fundo Aeroviário. O processo administrativo está suspenso até o término do processo judicial. O valor atualizado aproximado de tal processo em 31 de dezembro de 2008 era de R\$ 100,4 milhões. Na opinião de nossos advogados, há possibilidade de perda deste processo. Como a cobrança deste tributo está amparada por lei, nossa administração constituiu a pertinente provisão no valor de R\$100,4 milhões até que se tenha o desfecho judicial final da questão.

Ações Trabalhistas

Em 31 de dezembro de 2008, éramos parte em 1.307 reclamações trabalhistas movidas por nossos funcionários, ex-funcionários ou prestadores de serviço resultantes do curso normal de nosso negócio, e não acreditamos que tais reclamações (individual ou coletivamente) tenham um efeito adverso significativo em nossos resultados em caso de decisões desfavoráveis. Dessas 1.307 reclamações trabalhistas, 784 são contra a TAM Linhas Aéreas, 523 contra empresas prestadoras de serviços ou representantes comerciais e a TAM Linhas Aéreas. Nas reclamações trabalhistas individuais, as principais discussões referem-se a pedido de pagamento de adicional de periculosidade, horas extras e reflexos, bem como pedido de pagamento de diferenças salariais, nos casos específicos de tripulantes. Temos quatro ações coletivas, uma movida pelo sindicato de empresas de turismo Panamá e as outras três movidas pelo sindicato nacional de aeronautas. O valor total avaliado dessas ações era de aproximadamente R\$ 222.000,00, em 31 de dezembro de 2008, sendo que, de acordo com nossos

advogados, R\$ 5.000,00 referiam-se a reclamações com chances de perda remota, R\$ 192.000,00 referiam-se a reclamações com chances de perda possível e R\$ 24.000,00 referiam-se a reclamações com chances de perda provável. Constituímos provisões no valor total de R\$ 24.000,00 em 31 de dezembro de 2008 relativamente a todas essas reclamações. Para determinadas ações, efetuamos depósitos judiciais no valor de R\$ 1.016.000,00 para fazer face às reclamações trabalhistas. A provisão é feita com base na estimativa da administração acerca das prováveis perdas em que poderemos incorrer em função das várias reclamações trabalhistas ajuizadas por atuais ou ex-funcionários. Acreditamos que a quantia provisionada seja suficiente para cobrir as prováveis perdas, estimadas de modo cabível, caso as decisões resultem desfavoráveis.

Processos instaurados por nossa Companhia

Ação de Indenização - Congelamento de Tarifas

Somos autores de uma ação ajuizada contra a União Federal em 1993 na qual buscamos indenização pela quebra do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão de transporte aéreo, devido ao congelamento das tarifas no período compreendido entre 1988 e setembro de 1993, pela manutenção da operação com as tarifas então fixadas pelo Governo Federal. O processo encontra-se atualmente em trâmite perante o Tribunal Regional Federal aguardando julgamento de embargos de declaração que opusemos. O valor estimado da ação é de R\$ 245 milhões, com base em cálculo feito pelo perito judicial. Este montante está sujeito a juros de mora desde setembro de 1993, e a atualização monetária a partir de novembro de 1994. Com base em opinião de nossos advogados e recentes decisões proferidas pelo Superior Tribunal de Justiça em favor de companhias aéreas em pleitos semelhantes (notadamente em ações movidas pela Transbrasil e pela Varig), acreditamos que esta ação representa êxito provável. Nossa administração não procedeu a nenhum registro contábil destes créditos, o que somente será feito quando o referido direito for julgado em última instância.

Repetição de Indébito – ICMS

Consideramos indevidos os recolhimentos de ICMS efetuados no período compreendido entre 1989 e 1994, uma vez que acreditamos ser inconstitucional a cobrança de ICMS sobre serviços de navegação aérea. A TAM Linhas Aéreas ajuizou ações em face de vários estados brasileiros em busca da restituição dos valores indevidamente recolhidos. Os processos judiciais continuam pendentes de julgamento. O valor total envolvido nesses processos é de R\$ 55 milhões. Nossa política é somente corrigir monetariamente o valor das causas na data em que o respectivo pagamento venha a ser registrado em nossas demonstrações financeiras.

Adicional de Tarifas Aeroportuárias - ATAERO

Também interpusemos uma ação ordinária com pedido de tutela antecipada em que se discute a legalidade da cobrança do Adicional das Tarifas Aeroportuárias (ATAERO), que incide à alíquota de 50% sobre o valor das tarifas e das tarifas aeroportuárias. O valor total envolvido, corrigido monetariamente, em 31 de dezembro de 2008, totalizava R\$ 641 milhões.

Dividendos e Política de Dividendos

Valores Disponíveis para Distribuição

Em cada Assembléia Geral, nosso Conselho de Administração deverá propor a destinação do lucro líquido que tivermos apurado no exercício anterior (com base em nossas demonstrações financeiras anuais não-consolidadas). De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, o lucro líquido de uma companhia é definido como o resultado do exercício social, deduzidos o imposto de renda e a contribuição social sobre o lucro líquido do exercício, líquido dos prejuízos acumulados de exercícios sociais anteriores e dos valores alocados aos planos de participação nos resultados. Conforme a Lei das Sociedades por Ações, os valores disponíveis para distribuição de dividendos são os valores que correspondem ao lucro líquido:

- deduzido o valor destinado à reserva legal;
- deduzido o valor destinado à reserva para contingências, se necessário;

O pagamento de dividendos poderá ficar limitado ao valor do lucro líquido auferido, desde que a diferença seja registrada como reserva de lucros a realizar, conforme abaixo discutido. O cálculo de nosso lucro líquido para esse fim é realizado em conformidade com os BR GAAP, que diferem em certos aspectos relevantes das IFRS.

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações e com base em nosso Estatuto Social, devemos manter uma reserva legal para a qual devemos destinar 5% de nosso lucro em cada exercício social até o valor dessa reserva atingir 20% do capital social integralizado. Não somos obrigados a destinar qualquer valor à reserva legal em qualquer exercício social em que tal reserva, quando somada a outras, seja igual ou superior a 30% de nosso capital social total. Prejuízos acumulados, se houver, podem ser compensados com a reserva legal. Se não utilizada para esses fins, a reserva legal poderá ser utilizada somente para aumento de capital. A reserva legal está sujeita à aprovação dos acionistas reunidos em Assembléia Geral Ordinária, podendo ser transferida para o capital, não estando, porém, disponível para o pagamento de dividendos em exercícios subsequentes. O cálculo de nosso lucro líquido e as destinações a reservas em qualquer exercício são efetuados com base nas demonstrações financeiras anuais (controladora) não-consolidadas elaboradas de acordo com os BR GAAP.

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, uma parcela do lucro líquido da companhia poderá ser destinada à constituição de reservas discricionárias ou estatutárias, que deverão ser descritas no estatuto social da companhia, indicando de modo preciso e abrangente a finalidade de tais reservas, os critérios para determinação da parcela anual do lucro líquido que será destinada à constituição das reservas e o limite máximo das reservas. Nosso Estatuto Social não prevê atualmente a constituição de reservas estatutárias ou reservas para contingências.

Nos termos da Lei das Sociedades por Ações, o valor do dividendo obrigatório que ultrapassar o lucro líquido auferido em qualquer exercício poderá ser destinado à reserva de lucros a realizar, e o pagamento do dividendo obrigatório poderá ficar limitado ao valor do lucro líquido auferido no exercício social. Os lucros de qualquer exercício social futuro são constituídos pela soma (i) da parcela do lucro líquido positivo igual à equivalência patrimonial no exercício, se houver; e (ii) do lucro decorrente de operações a prazo realizáveis após o término do exercício social seguinte. À medida que valores destinados à reserva de lucros a realizar sejam realizados em exercícios sociais subsequentes, tais valores deverão ser adicionados ao pagamento de dividendos relativo ao exercício em que foram realizados. Os lucros registrados na reserva de lucros a realizar, quando realizados e não absorvidos por prejuízos em exercícios futuros, deverão ser acrescidos ao primeiro dividendo declarado após a realização.

A companhia poderá destinar a reservas de lucros a realizar o aumento do valor do investimento em coligadas e controladas que não for distribuído à companhia sob a forma de dividendos em dinheiro. Sempre que esse aumento for distribuído à companhia sob a forma de dividendos em dinheiro, a companhia ficará obrigada a reverter a reserva. Nos termos da Lei das Sociedades por Ações, nossos acionistas poderão decidir, mediante proposta de nosso Conselho de Administração, destinar valor discricionário de nosso lucro líquido a uma reserva para contingências para perdas futuras julgadas prováveis.

O valor a ser distribuído poderá ser adicionalmente aumentado pela reversão da mencionada reserva no exercício social em que deixarem de existir as razões que justificaram a constituição da reserva ou em que ocorrer a perda prevista. De modo condizente, não há nenhuma porcentagem específica do lucro líquido que poderá ser destinada a esse tipo de reserva.

Os valores disponíveis para distribuição poderão ser aumentados mediante reversão da reserva para contingências em razão de perdas consideradas prováveis, constituída em exercícios anteriores, mas não realizadas. As destinações à reserva para contingências ficam também sujeitas à aprovação dos acionistas reunidos em Assembléia Geral.

O saldo das contas de reservas de lucros (exceto a reserva para contingências e a reserva de lucros a realizar) não deverá ultrapassar o valor total de nosso capital social. Se isso acontecer, a Assembléia Geral deverá deliberar se o valor excedente será utilizado na realização do capital subscrito e não integralizado, na subscrição de novas ações ou na distribuição de dividendos.

De acordo como a Lei das Sociedades por Ações, o lucro líquido não destinado às contas mencionadas indicadas acima deverá ser distribuído como dividendos.

Dividendo Obrigatório

A Lei das Sociedades por Ações de modo geral exige que o estatuto social de cada companhia especifique a porcentagem mínima disponível do lucro a ser distribuída aos acionistas como dividendos, também conhecido como dividendo obrigatório.

O dividendo obrigatório toma por base a porcentagem do lucro líquido ajustado (não inferior a 25%), e não valor monetário fixo por ação. Caso o estatuto social de uma companhia não discipline expressamente essa questão, a Lei das Sociedades por Ações estabelece que o percentual aplicável será 50%. De acordo com nosso Estatuto Social, no mínimo, 25% do saldo do lucro líquido do exercício anterior (calculado conforme a Lei das Sociedades por Ações e os BR GAAP) deverá ser distribuído a título de dividendo obrigatório. A Lei das Sociedades por Ações, entretanto, permite que suspendamos a distribuição do dividendo obrigatório em qualquer exercício social, caso nosso Conselho de Administração informe à Assembléia Geral que a distribuição seria inviável dada a condição financeira da Companhia. A suspensão do dividendo obrigatório ficará sujeita à revisão de nosso Conselho Fiscal e à aprovação pela Assembléia Geral. No caso de companhia aberta, o conselho de administração deverá apresentar justificativa específica para tal suspensão à CVM no prazo de cinco dias contados da realização da Assembléia Geral. Quaisquer dividendos não distribuídos em razão da suspensão deverão ser destinados a uma reserva especial. Se não absorvido por prejuízos futuros, esse montante deverá ser distribuído sob a forma de dividendos assim que a situação financeira da Companhia o permitir.

Distribuição de Dividendos

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, devemos realizar Assembléia Geral Ordinária até 30 de abril de cada ano, na qual, entre outras matérias, os acionistas deverão deliberar a destinação de nosso lucro líquido do exercício social encerrado imediatamente antes da Assembléia Geral, bem como a distribuição do dividendo anual. Dividendos intermediários podem também ser declarados por nosso Conselho de Administração. Qualquer pagamento de dividendo intermediário poderá ser compensado com o valor da distribuição do dividendo obrigatório do exercício social em questão. O titular das ações no momento da declaração dos dividendos terá direito a recebê-los. Os dividendos correspondentes a ações detidas por custodiantes serão pagos ao custodiante para distribuição aos acionistas. De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, os dividendos deverão, de modo geral, ser pagos aos titulares no prazo de 60 dias a contar da data em que o dividendo tiver sido declarado, exceto se os acionistas optarem por data de pagamento diversa, o que, em ambos os casos, deverá ocorrer antes do encerramento do exercício social no qual o dividendo foi declarado. Dividendos atribuídos a acionistas e não reclamados não renderão juros nem ficarão sujeitos a correção monetária, prescrevendo o direito ao recebimento de tais dividendos (em favor da Companhia) no prazo de três anos a contar da data em que forem colocados à disposição dos acionistas.

Juros sobre o Capital Próprio

De acordo com a legislação tributária brasileira em vigor, a partir de 1º de janeiro de 1996 as companhias estão autorizadas a distribuir juros sobre o capital próprio ao invés de dividendos, e tratar tais distribuições como despesas dedutíveis para fins de imposto de renda. A partir de 1998, essas distribuições também poderão ser tratadas como despesas dedutíveis, para fins de contribuição social. O pagamento desses juros poderá ser feito a critério de nosso Conselho de Administração, *ad referendum* da Assembléia Geral. Tais juros ficam limitados à variação *pro rata die* da TJLP, não podendo exceder o maior valor dentre:

- 50% do lucro líquido (após a dedução de provisões para contribuição social do lucro líquido, e antes da provisão para imposto de renda e juros sobre o capital próprio) do período com relação ao qual o pagamento for efetuado; ou
- 50% dos lucros acumulados e reservas de lucro no início do exercício social em relação ao qual o pagamento for efetuado.

Para fins contábeis, embora a despesa dedutível deva ser refletida em nossa demonstração do resultado para permitir a dedução, a despesa é imediatamente revertida antes do cálculo do lucro líquido nas demonstrações financeiras estatutárias e deduzida do patrimônio líquido de forma semelhante ao dividendo. Imposto de renda à alíquota de 15% (ou 25% se o acionista for residente em paraíso fiscal) será retido na fonte e devido pelos acionistas quando do recebimento dos juros, entretanto o imposto é normalmente pago pelas companhias em nome dos acionistas, quando da distribuição dos juros.

De acordo com nosso Estatuto Social e o parágrafo 7º do artigo 9º da Lei nº 9.249/95, juros sobre o capital próprio podem ser imputados ao pagamento de dividendos para fins do dividendo obrigatório.

Nossa Política de Dividendos

Não distribuimos dividendos ou juros sobre capital próprio a nossos acionistas no período compreendido entre 1997 e 2004, porque tivemos prejuízos acumulados nesses exercícios. Nosso Conselho de Administração declarou dividendos no valor de R\$ 137.268.869,54 referente ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2006, aprovado por nossos acionistas em 27 de abril de 2007. Nossos conselheiros declararam dividendos no valor de R\$ 72.093.006,90 referente ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2007, aprovado por nossos acionistas em 30 de abril de 2008. Nosso conselho de administração declarou que nenhum dividendo ou juros sobre o capital próprio seriam distribuídos aos nossos acionistas com relação a 2008 porque registramos prejuízo líquido em 2008.

É nossa intenção que qualquer distribuição de dividendos ou juros sobre o capital próprio seja efetuada no futuro de acordo com a Lei das Sociedades por Ações e com nosso Estatuto Social. Nosso Conselho de Administração poderá declarar dividendos e optar por seu pagamento à conta de lucros acumulados ou reserva de lucros existentes, *ad referendum* da Assembléia Geral. O valor dessas distribuições dependerá de diversos fatores, tais como nossa situação financeira e resultados operacionais, nossas necessidades de caixa, perspectivas e outros fatores considerados relevantes por nosso Conselho de Administração e por nossos acionistas. Os detentores de nossas ADSs farão jus aos mesmos direitos, no tocante qualquer distribuição de dividendos, que os detentores de nossas ações preferenciais.

Adicionalmente, o pagamento de dividendos aos nossos acionistas depende do lucro líquido distribuído a título de dividendos por nossas subsidiárias operacionais. Podemos não ser capazes de pagar dividendos aos nossos acionistas, na eventualidade de nossas subsidiárias operacionais não serem capazes de distribuir dividendos. Vide “- Valores disponíveis para distribuição.”

B. Mudanças Significativas

Vide as divulgações contidas em outros Itens do Relatório Anual, bem como nossas divulgações do Formulário 6-K arquivado junto à SEC após 31 de dezembro de 2008.

ITEM 9. A OFERTA E A LISTAGEM

A. Características da Oferta e da Listagem

Nos Estados Unidos, nossas ações preferenciais são negociadas sob a forma de ADSs. Em 31 de dezembro de 2008, as ADSs representavam aproximadamente 40,0% de nossas ações preferenciais e 26,7% de nosso atual *float* global junto ao público.

As tabelas a seguir demonstram os preços de venda de fechamento máximo e mínimo reportados de nossas ADSs na NYSE nos períodos indicados.

<u>Trimestre</u>	U.S.\$ por ADS		
	<u>Mínimo</u>	<u>Média(1)</u>	<u>Máximo</u>
Primeiro trimestre de 2008	17,52	21,01	23,73
Segundo trimestre de 2008	18,45	21,02	24,72
Terceiro trimestre de 2008	15,31	19,82	22,68
Quarto trimestre de 2008	6,06	9,81	19,64
Primeiro trimestre de 2009	5,50	7,19	10,18

(1) Calculado como a média dos preços de fechamento do período.

<u>Mês</u>	U.S.\$ por ADS		
	<u>Mínimo</u>	<u>Média(1)</u>	<u>Máximo</u>
dezembro de 2008	6,74	8,18	9,23
janeiro de 2009	7,26	8,33	10,18
fevereiro de 2009	6,37	6,96	7,39
março de 2009	5,50	6,36	6,93
abril de 2009	5,63	6,98	8,14
maio de 2009	6,86	8,74	9,86

(1) Calculado como a média dos preços de fechamento do período.

Consta da tabela a seguir os preços de venda de fechamento máximo e mínimo reportados de nossas ações preferenciais na BM&FBOVESPA referentes aos períodos indicados.

<u>Exercício</u>	R\$ por Ação Preferencial (1)		
	<u>Mínimo</u>	<u>Média(2)</u>	<u>Máximo</u>
2004	3,70	16,94	33,00
2005	15,75	27,31	47,50
2006	40,15	57,15	75,00
2007	39,64	54,42	68,71
2008	13,70	31,42	42,00

(1) Essas cifras não foram ajustadas para refletir o desdobramento acordado em 16 de maio de 2005 em conformidade com o qual os titulares de nossas ações existentes receberam duas ações da mesma espécie e classe para cada ação detida.

(2) Calculado como a média dos preços de fechamento do período.

<u>Trimestre</u>	R\$ por Ação Preferencial ⁽¹⁾		
	Mínimo	Média⁽²⁾	Máximo
Primeiro trimestre de 2007	51,16	63,13	70,80
Segundo trimestre de 2007	50,42	57,85	66,93
Terceiro trimestre de 2007	39,64	50,39	65,50
Quarto trimestre de 2007	40,81	47,93	52,35
Primeiro trimestre de 2008	29,66	36,22	42,00
Segundo trimestre de 2008	29,52	34,49	40,30
Terceiro trimestre de 2008	24,25	32,95	40,53
Quarto trimestre de 2008	13,70	22,09	37,65

- (1) Essas cifras não foram ajustadas para refletir o desdobramento acordado em 16 de maio de 2005 em conformidade com o qual os titulares de nossas ações existentes receberam duas ações da mesma espécie e classe para cada ação detida.
- (2) Calculado como a média dos preços de fechamento do período.

<u>Mês</u>	R\$ por Ação Preferencial		
	Mínimo	Média(1)	Máximo
Dezembro 2008	16,00	19,57	21,70
Janeiro 2008	17,25	19,13	22,63
Fevereiro 2009	15,74	16,19	16,58
Março 2009	12,70	14,69	15,51
Abril 2009	12,87	15,30	17,59
Maio 2009	15,50	18,16	20,21

- (1) Calculado como a média dos preços de fechamento do período.

B. Plano de Distribuição

Não aplicável.

C. Mercados

Negociação na BM&FBOVESPA

A BM&FBOVESPA é companhia fechada detida pela BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros (“BM&FBOVESPA”), que por sua vez é companhia aberta. A negociação nessa bolsa só pode ser realizada pelas corretoras-membro e por um número limitado de não-membros autorizados.

A CVM e a BM&FBOVESPA detêm poderes discricionários para suspender a negociação de ações de determinadas companhias em determinadas circunstâncias. A negociação de valores mobiliários listados na BM&FBOVESPA, inclusive no Novo Mercado e segmentos Níveis 1 e 2 poderá ser efetuada fora das bolsas de valores no mercado de balcão não organizado em determinadas circunstâncias.

As ações de todas as companhias listadas na BM&FBOVESPA, inclusive das companhias do Novo Mercado e Níveis 1 e 2, são negociadas em conjunto.

A liquidação das operações ocorre três dias úteis após a data da negociação. A entrega e o pagamento das ações são realizados por intermédio de câmaras de compensação separadas para cada bolsa, as quais mantêm contas em nome das corretoras a elas associadas. O vendedor é, de modo geral, obrigado a entregar as ações à câmara de compensação no segundo dia útil a contar da data da negociação. A câmara de compensação da *BM&FBOVESPA* é a CBLC.

A fim de manter reduzir a volatilidade, a BM&FBOVESPA adotou um sistema *circuit breaker*, por meio do qual as sessões de negociação podem ser suspensas por um período de 30 minutos ou uma hora, sempre que índices especificados da BM&FBOVESPA caírem abaixo dos limites de 10% ou 15%, respectivamente, com relação ao índice de fechamento registrado na sessão de negociação anterior.

Embora o mercado acionário brasileiro seja o maior da América Latina em termos de capitalização bursátil, ele é menor e menos líquido do que os principais mercados acionários da Europa e dos Estados Unidos. Além disso, a BM&FBOVESPA é menos líquida do que a Bolsa de Valores de Nova York e outras principais bolsas de valores do mundo. Ainda que quaisquer ações em circulação de companhia listada possam ser negociadas em bolsa de valores brasileira, na maioria dos casos, menos da metade das ações listadas fica efetivamente disponível para negociação pelo público, sendo as remanescentes detidas por pequenos grupos de controladores, entidades estatais ou um acionista principal.

A negociação nas bolsas de valores brasileiras por não residentes no País está sujeita a procedimentos de registro. Vide “Item 10. Informações Adicionais – D. Controles Cambiais.”

Regulamentação do Mercado Brasileiro de Valores Mobiliários

O mercado brasileiro de valores mobiliários é regulado, principalmente, pela Lei nº 6.385, de 7 de dezembro de 1976, e pela Lei das Sociedades por Ações e respectivas alterações e complementações, bem como pelos regulamentos expedidos pela CVM, que tem autoridade para regulamentar as bolsas de valores e o mercado de valores mobiliários de modo geral, pelo Conselho Monetário Nacional e pelo Banco Central, que têm, dentre outros poderes, a autoridade para licenciar corretoras de valores e para regular investimentos estrangeiros e operações de câmbio.

Essas leis e regulamentos, dentre outros, prevêm o licenciamento e a fiscalização de corretoras, governança das bolsas de valores brasileiras, exigências de divulgação de informações aplicáveis a emissoras de valores mobiliários negociados, restrições a manipulação de preços e proteção de acionistas minoritários. Adicionalmente, impõem restrições à negociação com base em informações privilegiadas. No entanto, os mercados de valores mobiliários brasileiros não são tão altamente regulamentados e fiscalizados como os mercados de valores mobiliários dos Estados Unidos ou de outros países. Por conseguinte, quaisquer negociações ou transferências de nossas ações por nossos diretores e conselheiros, nossos acionistas controladores ou quaisquer diretores e conselheiros de nossos acionistas controladores deverão dar atendimento aos regulamentos expedidos pela CVM.

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, a companhia pode ser aberta ou fechada. Todas as companhias abertas estão registradas na CVM e sujeitas a exigências de prestação de informações. Nossas ações preferenciais estarão listadas no segmento Nível 2 da *BM&FBOVESPA*. Vide “— Níveis Diferenciados de Governança Corporativa da *BM&FBOVESPA*.”

A negociação de valores mobiliários na *BM&FBOVESPA* pode ser interrompida mediante solicitação de nossa Companhia antes da publicação de fato relevante. A negociação também pode ser suspensa por iniciativa da *BM&FBOVESPA* ou da CVM, com base em ou devido a, dentre outros motivos, indícios de que a companhia tenha fornecido informações inadequadas com relação a um fato relevante ou tenha fornecido respostas inadequadas a questionamentos feitos pela CVM ou pela *BM&FBOVESPA*.

O mercado brasileiro de balcão consiste em negociações diretas entre pessoas físicas, segundo as quais uma instituição financeira registrada junto à CVM atua como intermediário. Nenhum requerimento especial, que não o registro na CVM, será necessário para que os valores mobiliários de companhia aberta sejam negociados nesse mercado. A CVM exige que seja transmitido aviso dando conta de todas as negociações realizadas no mercado brasileiro de balcão pelos respectivos intermediários.

Níveis Diferenciados de Governança Corporativa da BM&FBOVESPA

No exercício de suas funções auto-reguladoras, a BM&FBOVESPA estabeleceu três níveis diferenciados de governança corporativa: Nível 1, Nível 2 e Novo Mercado.

Cada um dos níveis diferenciados de governança corporativa inclui companhias que se comprometem voluntariamente a adotar as práticas de governança corporativa estabelecidas para o nível que as mesmas adotaram. Essas práticas de governança corporativa vão além daquelas prescritas em lei.

Para ser admitida em um dos segmentos especiais de listagem da BM&FBOVESPA, a companhia deverá firmar um contrato por meio do qual se obriga a cumprir os requisitos necessários para se tornar uma companhia listada no respectivo nível.

Nível 2 da BM&FBOVESPA

Ações preferenciais com direitos de voto restritos.

Direitos de voto são garantidos aos detentores de ações preferenciais com relação às seguintes matérias: (i) transformação, incorporação, fusão ou cisão da companhia; (ii) avaliação de bens destinados à integralização de aumentos de capital da companhia; (iii) escolha de empresa especializada para apuração do valor econômico de nossas ações para o fim de cancelamento ou solução de continuidade de nosso registro no Nível 2; (iv) aprovação pela assembleia geral de contratos entre a companhia e seus acionistas controladores, diretamente e por intermédio de terceiros, bem como contratos com outras empresas nas quais os acionistas controladores possam ter participação, sempre que exigido por lei; (v) aditamento ou alteração das disposições do Estatuto Social que impeçam a companhia de dar atendimento às exigências estabelecidas nos termos dos regulamentos do Nível 2.

Direitos de Adesão em Operação de Venda (Tag along rights)

A transferência de controle da companhia listada no Nível 2 deverá ficar condicionada ao compromisso do adquirente de, no prazo máximo de 90 dias a contar da data de aquisição do controle acionário, realizar oferta pública de aquisição de (i) 100% das ações ordinárias, por preço unitário igual ao preço mais alto ofertado por ação ordinária, de sorte a garantir que todos os acionistas ordinários sejam tratados em igualdade de condições para fins da transferência de controle; e (ii) 100% das ações preferenciais por preço unitário igual a 70% do preço ofertado aos detentores das ações ordinárias. Na hipótese de transferência de controle, aprovamos voluntariamente uma disposição em nosso Estatuto Social, de acordo com a qual ofertaremos aos acionistas preferencialistas 100% do preço unitário das ações pago ao grupo do acionista controlador.

Analogamente, qualquer parte que adquirir participação representativa de controle na Companhia por meio de aquisições sucessivas de ações ficará obrigada a realizar oferta pública para adquirir as ações remanescentes conforme descrito acima, bem como ficará obrigada a pagar a diferença entre o preço que tiver pago pelas ações adquiridas ao longo dos seis meses precedentes, devidamente corrigido de acordo com um índice de inflação ou qualquer outra forma de correção monetária aplicável ao período em questão, e o preço a ser pago aos demais acionistas, conforme descrito acima.

Ações em Circulação (Free float)

As companhias listadas no segmento Nível 2 da BM&FBOVESPA deverão manter percentual mínimo de ações em circulação (*free float*) de 25% da totalidade de seu capital social. Esse percentual deverá ser mantido durante a vigência do registro no Nível 2.

Ofertas públicas de colocação de ações por meio de mecanismos que favorecem a dispersão do capital

Em cada oferta pública de ações, devemos envidar todos os esforços para assegurar a dispersão de capital, mediante a adoção de procedimentos especiais que devem constar do respectivo prospecto, tais como a garantia de acesso a todos os investidores interessados qualificados e distribuição de, no mínimo, 10% da oferta a pessoas físicas ou investidores não institucionais.

Introdução de melhorias nas demonstrações financeiras

Deveremos apresentar nossas informações trimestrais (ITR) ou outras informações financeiras não auditadas, inclusive informações conciliadas aos US GAAP ou às IFRS, em todas as hipóteses, traduzidas para o idioma inglês, no prazo máximo de 15 dias a contar da data prevista em lei para a publicação das informações trimestrais. As ITR deverão incluir, além das informações obrigatórias prescritas em lei:

(i) Balanço Patrimonial Consolidado, Demonstração do Resultado Consolidado e Relatório sobre Desempenho Consolidado, se estivermos obrigados a apresentar demonstrações financeiras anuais consolidadas no encerramento do exercício social;

(ii) informações sobre as participações acionárias de todos os investidores, inclusive pessoas físicas, que detiverem, quer direta quer indiretamente, mais de 5% de nosso capital social com direito a voto;

(iii) informações consolidadas sobre a quantidade e as características dos valores mobiliários de nossa emissão de que sejam titulares, direta ou indiretamente, pessoas físicas ou grupos que integram o bloco de controle, conselheiros e membros do conselho fiscal;

(iv) as informações sobre a aquisição e alienação de valores mobiliários ao longo dos 12 meses imediatamente anteriores pelos investidores mencionados no item (iii) acima relativamente aos respectivos valores mobiliários;

(v) nas Notas Explicativas, a Demonstração dos Fluxos de Caixa Consolidados da Companhia, caso sejamos obrigados a apresentar demonstrações consolidadas no encerramento do exercício social; e

(vi) informações sobre o número de ações em circulação e a porcentagem que representa sobre o total das ações emitidas.

As informações previstas nos itens (iii), (iv) e (vi) acima deverão ser incluídas nas Informações Anuais (IAN), além das informações obrigatórias prescritas na legislação.

As informações trimestrais deverão ser acompanhadas de um parecer especial emitido por auditor independente, devidamente registrado junto à CVM, que dê atendimento à metodologia especificada nos regulamentos publicados pela CVM.

A partir de 2006, deveremos, em acréscimo às prescrições das atuais leis e regulamentos do País divulgar (i) demonstrações financeiras elaboradas de acordo com os padrões internacionais dos US GAAP ou as IFRS, ou divulgar informações financeiras em idioma inglês, acompanhadas de informação sobre o lucro líquido e o patrimônio líquido apurados no encerramento do respectivo exercício social, conforme determinado de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil; ou (ii) demonstrações financeiras, em idioma inglês, elaboradas de acordo com a Lei das Sociedades por Ações acompanhadas de notas explicativas adicionais que demonstrem a conciliação do resultado operacional e do patrimônio líquido de acordo com os BR GAAP e os US GAAP ou as IFRS, conforme o caso, evidenciando as principais diferenças entre os critérios contábeis aplicados. Ademais, as demonstrações financeiras anuais deverão incluir, nas notas explicativas, demonstração do fluxo de caixa da Companhia e demonstração do fluxo de caixa consolidado, se aplicável.

Atendimento a normas de transparência por parte dos acionistas controladores e administradores em

operações envolvendo nossas ações

Nossos conselheiros, bloco de controle e membros de nosso conselho fiscal deverão reportar à BM&FBOVESPA o número e características de nossos valores mobiliários detidos por eles, quer direta quer indiretamente, inclusive derivativos lastreados nos mesmos. Essas informações deverão ser fornecidas à BM&FBOVESPA imediatamente após qualquer das aludidas pessoas ser eleita ou adquirir controle, conforme o caso.

Da mesma forma, quaisquer operações que possam ser realizadas com respeito aos valores mobiliários e derivativos de que trata este item deverão ser comunicadas com detalhamento à BM&FBOVESPA, inclusive as informações sobre preços, no prazo de dez dias a contar do encerramento do mês em que a operação ocorrer. Essas obrigações estendem-se a valores mobiliários e aos derivativos neles lastreados que possam ser detidos, direta ou indiretamente, por cônjuges, companheiros e dependentes que constem da declaração anual de imposto de renda dos conselheiros, acionistas controladores e membros do conselho fiscal.

Acordo de Acionistas, programas de opção de compra de ações e contratos com empresas do mesmo grupo econômico

Devemos apresentar à BM&FBOVESPA cópia de todos os acordos de acionistas arquivados em nossa sede. De modo condizente, sempre que firmarmos novos acordos de acionistas ou alterações de quaisquer acordos de acionistas existentes, a apresentação à BM&FBOVESPA deverá ocorrer no prazo de cinco dias a contar do respectivo arquivamento e/ou assinatura. A data de registro e/ou arquivamento em nossa sede de qualquer acordo de acionistas deverá ser indicada na respectiva cópia.

Dados pormenorizados dos programas de opção de compra de ações ou demais programas para aquisição de quaisquer de nossos valores mobiliários por parte de nossos funcionários ou conselheiros deverão também ser submetidos à BM&FBOVESPA e divulgados.

Finalmente, deveremos publicar informações acerca das características de cada contrato celebrado (a) entre nós e nossas coligadas e controladas, conselheiros e membros de nosso bloco de controle; (b) entre nós e qualquer controlada ou coligada dos conselheiros e qualquer membro do bloco de controle, bem como outras sociedades que integrem, em conjunto com qualquer uma dessas partes, o mesmo grupo, de fato ou de direito, em todas as hipóteses, sempre que um contrato isolado, ou grupo de contratos sucessivos, com ou sem o mesmo objeto, em qualquer período de um ano, representar valores de (i) R\$ 200.000,00 ou mais, ou (ii) 1% de nosso patrimônio líquido, prevalecendo o que for maior.

Solução de Litígios por Arbitragem

Nós e nosso bloco de controle, conselheiros e membros de nosso conselho fiscal deveremos resolver por meio de arbitragem quaisquer litígios ou controvérsias relacionados aos regulamentos do Nível 2, ao nosso Estatuto Social, à Lei das Sociedades por Ações e a quaisquer outros regulamentos disciplinadores dos mercados financeiros ou acionários, em cada uma das hipóteses, em conformidade com os termos do Regulamento da Câmara de Arbitragem do Mercado

Cancelamento de registro no Nível 2

Na hipótese de cancelarmos o registro de nossas ações no Nível 2 da BM&FBOVESPA, ou de cancelarmos o registro de companhia aberta, o bloco de controle deverá efetivar oferta pública para aquisição da totalidade de nossas ações em circulação. O preço mínimo a ser pago por ação será estabelecido por meio de um laudo de avaliação de nossas ações, o qual deverá ser elaborado por empresa especializada, com experiência comprovada, e independente de nossa Companhia, de nossos conselheiros e de nosso bloco de controle, além de ser empresa que dê atendimento às disposições aplicáveis da Lei das Sociedades por Ações e seja responsável nos termos da referida lei.

A escolha de empresa especializada responsável pela apuração do valor econômico de nossas ações caberá à assembleia geral na qual os acionistas preferencialistas terão direito de voto, subsequentemente à apresentação, pelo Conselho de Administração, de lista tríplice de empresas especializadas, indicadas para esse fim. A escolha deverá ser efetuada por maioria de voto das ações em circulação, excluídas as abstenções. O custo do laudo de avaliação será assumido integralmente pelos acionistas controladores.

Na hipótese de o laudo de avaliação estar disponível até a data da assembleia geral convocada para deliberar o cancelamento de nossa listagem como companhia aberta, os acionistas controladores deverão divulgar o valor por ação ou por lote de 1.000 ações com base no qual a oferta de compra será efetuada. A menos que o preço por ação anunciado pelo bloco de controle na assembleia geral seja igual ou superior ao valor determinado no laudo de avaliação, a assembleia será automaticamente cancelada, e notificação desse fato em tempo hábil deverá ser feita ao mercado, a menos que os acionistas controladores pactuem expressamente efetuar a oferta de compra por preço unitário igual ao valor econômico por ação conforme estipulado no laudo de avaliação.

O cancelamento do registro de companhia aberta deverá observar os procedimentos e atender às demais exigências estabelecidas nos respectivos regulamentos nos termos da lei atualmente aplicável a companhias brasileiras, especialmente os que constam dos regulamentos editados pela CVM sobre a matéria.

Alienação de controle após cancelamento de listagem no segmento Nível 2

Caso haja desistência ou cancelamento de nossa listagem no segmento Nível 2, e nos 12 meses subsequentes ocorra transferência de controle da Companhia, os acionistas controladores que abrirem mão do controle e o adquirente comprometem-se, em caráter solidário, a adquirir as ações de todos os acionistas pelo preço unitário e nos mesmos termos e condições obtidos pelo bloco de controle na venda de suas próprias ações, corrigido de acordo com um índice de inflação ou qualquer outra forma de correção monetária aplicável ao período em questão. Na hipótese de o preço obtido pelo bloco de controle por suas ações ser superior ao preço por ação ofertado aos demais acionistas na oferta de compra efetuada em conformidade com o Regulamento do Nível 2 (Vide “— Cancelamento do registro do Nível 2”), os acionistas controladores que abrirem mão do controle e o adquirente comprometem-se, em caráter solidário, a pagar a diferença entre o produto da operação de transferência de controle e o valor pago aos acionistas que aceitarem os termos da oferta.

Ademais, nós e nossos acionistas controladores somos obrigados a anotar em nosso Livro de Registro de Ações Nominativas a obrigação de dar atendimento à disposição descrita nos parágrafos acima.

Diferenças Significativas Entre Nossas Práticas de Governança Corporativa e os Padrões de Governança Corporativa da NYSE

Estamos sujeitos aos padrões de listagem de governança corporativa da NYSE. Na qualidade de emissora estrangeira do setor privado, os padrões aplicáveis à nossa Companhia são consideravelmente diferentes dos padrões aplicados às companhias listadas norte-americanas. Segundo as normas da NYSE, estamos obrigados exclusivamente a (i) manter um comitê de auditoria ou conselho fiscal, nos termos de isenção aplicável cabível a empresas emissoras estrangeiras do setor privado, que dê atendimento a certas exigências, conforme analisado abaixo; (ii) fornecer certificação imediata de nosso diretor presidente de qualquer desatendimento relevante de quaisquer normas de governança corporativa; e (iii) fornecer breve descrição das diferenças significativas entre nossas práticas de governança corporativa e as práticas de governança corporativa da NYSE que devam ser observadas pelas companhias listadas norte-americanas. Análise das diferenças significativas entre nossas práticas de governança corporativa e aquelas exigidas de companhias listadas norte-americanas consta abaixo.

Maioria de Conselheiros Independentes

As normas da NYSE prescrevem que a maioria do Conselho deve ser composta por conselheiros

independentes. Independência é definida por diversos critérios, inclusive a ausência de relacionamento relevante entre o conselheiro e a companhia listada. A lei brasileira não impõe exigência similar. Nos termos da lei brasileira, nem nosso Conselho de Administração nem nossa Administração são obrigados a confirmar a independência dos conselheiros antes de sua eleição para o Conselho. No entanto, tanto a lei das Sociedades por Ações como a CVM estabeleceram regras que exigem que os conselheiros dêem atendimento a certas exigências de qualificação, e que tratam da remuneração, bem como dos deveres e responsabilidades dos diretores e conselheiros de uma companhia, como também das restrições a eles aplicáveis. Nossos conselheiros dão atendimento às exigências de qualificação da Lei das Sociedades por Ações e da CVM e a maioria de nossos conselheiros seria considerada independente, nos termos dos critérios adotados pela NYSE, para determinar independência de conselheiros. A Lei das Sociedades por Ações e nosso Estatuto Social exigem que nosso conselheiros sejam eleitos por nossos acionistas reunidos em assembléia geral.

Sessões Executivas

As normas da NYSE exigem que conselheiros que não sejam diretores deverão realizar sessões executivas regularmente programadas, sem a presença dos diretores. A Lei das Sociedades por Ações não contém prescrição similar. Nos termos da Lei das Sociedades por Ações, até um terço dos membros do Conselho de Administração poderá ser eleito dentre o quadro dos diretores. Os conselheiros remanescentes que não sejam diretores não são expressamente investidos de poderes de fiscalização da administração, não havendo nenhuma exigência de que se reúnam regularmente sem a presença dos diretores. Conseqüentemente, os conselheiros que não sejam diretores, de modo geral, não realizam sessões executivas.

Comitê de Nomeação/Governança Corporativa

As normas da NYSE exigem que companhias listadas tenham um comitê de nomeação/governança corporativa composto integralmente por conselheiros independentes, e regido por estatuto escrito que trate da finalidade precípua do comitê, bem como discrimine suas principais responsabilidades, as quais compreendem, entre outras, identificação e seleção de candidatos qualificados para integrar o conselho e desenvolvimento de um conjunto de princípios de governança corporativa aplicáveis à Companhia.

Comitê de Remuneração

As normas da NYSE exigem que as companhias listadas tenham um comitê de remuneração composto integralmente por conselheiros independentes, e regido por estatuto escrito que trate da finalidade precípua do comitê, bem como discrimine suas principais responsabilidades, as quais compreendem, entre outras, revisão das metas corporativas relevantes à remuneração do diretor presidente, avaliação do desempenho do diretor presidente, aprovação dos níveis de remuneração do diretor presidente e recomendação ao conselho da remuneração dos demais diretores, bem como de planos de remuneração baseados em incentivos e em ações. Nos termos da legislação brasileira aplicável, não somos obrigados a ter comitê de remuneração. De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, o valor total disponível para remuneração de nossos conselheiros e diretores, bem como para pagamento de participação nos resultados a nossos diretores é estabelecido por nossos acionistas reunidos em assembléia geral ordinária. O Conselho de Administração fica então responsável por estabelecer a remuneração individual e a participação nos resultados de cada diretor, bem como a remuneração de nossos conselheiros e dos membros de nossos comitês. Ao estabelecer essa remuneração, o Conselho analisa o desempenho dos diretores, inclusive o desempenho de nosso diretor presidente que, de modo geral, se abstém das discussões atinentes a seu desempenho e remuneração.

Comitê de Auditoria

A NYSE exige que as companhias listadas tenham um comitê de auditoria que (i) seja composto por, no mínimo, três conselheiros independentes com conhecimento de finanças; (ii) dê atendimento às regras da SEC

atinentes a comitês de auditoria de companhias listadas; (iii) tenha, no mínimo, um membro que seja especialista em contabilidade ou administração financeira; e (iv) seja regido por estatuto escrito que trate da finalidade precípua do comitê bem como discrimine suas principais responsabilidades. No entanto, na qualidade de empresa emissora estrangeira do setor privado, precisamos dar atendimento exclusivamente à exigência de que o comitê de auditoria dê atendimento às regras da SEC atinentes a comitês de auditoria de companhias listadas. A Lei das Sociedades por Ações exige que as companhias tenham um Conselho Fiscal de funcionamento não permanente, composto por, no mínimo, três e, no máximo, cinco membros, eleitos pelos acionistas reunidos em assembléia geral.

Nosso Conselho Fiscal é incumbido precipuamente de certas funções de consultoria, supervisão e revisão com relação às demonstrações financeiras da Companhia. Contudo, o Conselho Fiscal, conforme exigido pela Lei das Sociedades por Ações, tem apenas um papel de consultoria e não participa da administração da Companhia. As decisões do Conselho Fiscal não são vinculantes à Companhia nos termos da Lei das Sociedades por Ações.

Como a Lei das Sociedades por Ações não outorga expressamente ao nosso Conselho Fiscal o poder de estabelecer procedimentos de recebimento, contratação e reclamação no que respeita a questões de contabilidade, controle interno e auditoria ou de criar políticas para o tratamento confidencial e anônimo de preocupações de empregados acerca de questões contábeis ou de auditoria, também estabelecemos o Comitê de Auditoria como uma melhor prática de governança corporativa para tratar, por vezes trabalhando conjuntamente com o Comitê de Ética, de questões tais como esta, dentre outras. Vide “Item 6C - Conselheiros, Administração Sênior e Empregados - Práticas do Conselho-Comitê de Auditoria.” Esperamos haver algumas funções similares entre o Comitê de Auditoria e nosso Conselho Fiscal, mas não acreditamos que o uso por nossa Companhia de um conselho fiscal que atende à Lei das Sociedades por Ações, em combinação com nosso Comitê de Auditoria, prejudique substancialmente a capacidade do nosso Comitê de Auditoria de agir de forma independente, atendendo às demais exigências aplicáveis da Regra 10A-3 do Exchange Act.

Aprovação de Planos de Remuneração em Ações pelos Acionistas

As normas da NYSE exigem que seja assegurada aos acionistas a oportunidade de votar todos os planos de remuneração em ações e suas respectivas revisões, com exceções limitadas. Nos termos da Lei das Sociedades por Ações, os acionistas deverão aprovar todos os planos de opção de compra de ações. Ademais, qualquer emissão de novas ações que ultrapasse nosso capital social autorizado ficará sujeita a aprovação dos acionistas.

As normas da NYSE exigem que as companhias listadas aprovem e divulguem diretrizes de governança corporativa. Não aprovamos nenhuma diretriz de governança corporativa além daquelas exigidas pela lei brasileira aplicável. Aprovamos e observamos uma política de divulgação, que exige a divulgação ao público de todas as informações relevantes, em conformidade com as normas estabelecidas pela CVM, bem como uma política de negociação com base em informações privilegiadas que, entre outras coisas, estabelece períodos de restrição de transferências, e exige que os detentores de informações privilegiadas informem à administração todas as operações que envolvam nossos valores mobiliários.

Código de Conduta Comercial e de Ética

As normas da NYSE exigem que as companhias listadas aprovem e divulguem um código de conduta comercial e de ética aplicável a conselheiros, diretores e funcionários, e que prontamente divulguem quaisquer dispensas das disposições do código para conselheiros ou diretores. A legislação brasileira aplicável não contém exigência similar. Adotamos, entretanto, Código de Ética aplicável a nossos diretores, conselheiros e funcionários. Vide “Item 16B. Código de Ética.”

Função de Auditoria Interna

As normas da NYSE exigem que companhias listadas mantenham uma atividade de auditoria interna para efeito de fornecer à administração e ao comitê de auditoria avaliações em caráter continuado dos processos de gerenciamento de risco e sistema de controle interno da companhia.

Sarbanes-Oxley Act de 2002

A Companhia mantém controles e procedimentos destinados a assegurar que somos capazes de coletar as informações que somos obrigados a divulgar nos relatórios que arquivamos junto à SEC e a processar, resumir e divulgar essas informações dentro dos prazos especificados nas regras da SEC. Nossas certificações de diretores ao amparo do art. 404 do *Sarbanes-Oxley Act* de 2002 dos Estados Unidos estão incluídas como Anexos 12.1 e 12.2 do presente relatório anual.

D. Acionistas Vendedores

Não aplicável.

E. Diluição

Não aplicável.

F. Despesas da Emissão

Não aplicável.

ITEM 10. INFORMAÇÕES ADICIONAIS

A. Capital Social

Não aplicável.

B. Estatuto Social

Consta abaixo breve sumário de certas disposições significativas de nosso Estatuto Social, da Lei das Sociedades por Ações e das regras e regulamentos da CVM. Como se trata de sumário, talvez o mesmo não contenha todas as informações que V.Sas. considerem importantes. De modo condizente, esta descrição é qualificada em seu inteiro teor por referências a nosso Estatuto Social e à Lei das Sociedades por Ações.

Ademais, os detentores de nossas ações preferenciais farão jus a todos os direitos de acionistas conferidos a acionistas de companhias listadas no segmento Nível 2 da BM&FBOVESPA. Para uma descrição resumida dos referidos direitos de acionistas, vide “Item 9. A Oferta e a Listagem – C. Mercados - Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa da BM&FBOVESPA”.

Geral

Nossa denominação social é TAM S.A., e nossa sede social está localizada na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, Brasil. Estamos registrados na Junta Comercial do Estado de São Paulo sob NIRE 35.300.150.007 e perante a CVM como companhia aberta sob nº 01639-0, desde 1997.

Todas as nossas ações são nominativas, sem valor nominal e indivisíveis. Todo o nosso capital social encontra-se totalmente integralizado. Atualmente, possuímos 402.311 ações em tesouraria.

Objeto Social

Segundo o artigo 3º de nosso Estatuto Social, o objeto social da Companhia consiste na participação (na qualidade de acionista ou quotista) de sociedades dedicadas a serviços de transporte aéreo regular ou a atividades relacionadas (incluindo a TAM Linhas Aéreas). Nosso Estatuto Social prevê que qualquer venda de mais de 50% de nossa participação no capital votante da TAM Linhas Aéreas a terceiros será considerada mudança de objeto social e, por conseguinte, permitirá que os acionistas exerçam seu direito de retirada e recebam em contraprestação o valor econômico de suas ações, observadas as disposições de nosso Estatuto Social e da Lei das Sociedades por Ações. Vide “ – Reembolso e direito de retirada.”

Direitos de nossas Ações Ordinárias e Preferenciais

Cada uma de nossas ações ordinárias confere ao seu titular o direito a um voto nas deliberações de nossas Assembléias Gerais. Nossas ações preferenciais não têm direito a voto nas deliberações da Assembléia Geral, exceto (enquanto nossa Companhia estiver listada no segmento Nível 2 da BM&FBOVESPA) quanto a determinadas matérias Vide “- Direitos de Voto.”

Nossas ações preferenciais apresentam as seguintes vantagens em comparação às nossas ações ordinárias:

- prioridade no reembolso do capital, sem prêmio, no caso de nossa liquidação; e
- direito de serem incluídas em ofertas públicas em decorrência de alienação de nosso controle, pelo mesmo preço pago por ação ordinária do bloco de controle.

Reembolso e Direito de Retirada

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, para fins do direito de retirada, os acionistas dissidentes serão não apenas acionistas que votem contra uma resolução específica, mas também os que se abstiverem de votar ou deixarem de comparecer à assembléia geral. De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, os acionistas dissidentes ou acionistas sem direito a voto têm o direito de retirada da companhia mediante o reembolso integral da totalidade das ações detidas na data da primeira publicação do edital de convocação de assembléia (por quorum qualificado de acionistas que representem metade, no mínimo, das ações com direito a voto) que tenha por objeto a aprovação de qualquer das seguintes matérias:

- criação de ações preferenciais ou aumento de classe de ações preferenciais existentes, sem guardar proporção com as demais classes de ações, salvo se já previsto ou autorizado pelo estatuto social;
- alteração nas preferências, vantagens ou condições de resgate ou amortização de uma ou mais classes de ações preferenciais, ou criação de nova classe mais favorecida do que as classes existentes de ações preferenciais;
- redução do dividendo obrigatório;
- fusão da companhia, ou sua incorporação em outra, inclusive uma de nossas controladoras;
- participação em um grupo de sociedades;
- mudança do objeto da companhia;
- transferência de todas ações a outra companhia ou recebimento de ações de outra companhia de

forma a tornar a companhia cujas ações foram transferidas subsidiária integral da companhia incorporada;

- cisão que resulte em (i) alteração do objeto social da companhia (a menos que os ativos e passivos da companhia sejam transferidos para companhia que tenha substancialmente o mesmo objeto social); (ii) redução do dividendo obrigatório; ou (iii) participação em grupo de sociedades, conforme definido na Lei das Sociedades por Ações; ou
- aquisição do controle de outra companhia por preço que ultrapasse os limites previstos na Lei das Sociedades por Ações (observadas as condições dispostas na Lei das Sociedades por Ações).

Somente os titulares de ações prejudicadas pelas mudanças mencionadas nos dois primeiros itens acima poderão exercer o direito de retirada.

No caso de a sociedade que resultar de fusão, incorporação de ações ou cisão de uma companhia aberta não obter o registro de companhia aberta (e, se for o caso, não obter o registro de suas ações para negociação em bolsa de valores, no prazo de 120 dias a contar da assembléia geral que tenha aprovado tal decisão), os acionistas dissidentes ou acionistas sem direito a voto também poderão exercer o direito de retirada.

Caso nossos acionistas aprovem qualquer deliberação tendo por objeto (i) a fusão de nossa Companhia, ou sua incorporação em outra; (ii) a transferência da totalidade de nossas ações a outra companhia de sorte a transformar nossa Companhia em subsidiária integral de tal outra companhia; ou (iii) a participação de nossa Companhia em grupo de sociedades, o direito de retirada poderá ser exercido somente se nossas ações deixarem de atender certos parâmetros de liquidez na data da assembléia geral.

O direito de retirada decai em 30 dias contados da publicação da ata da assembléia geral que tiver aprovado qualquer das matérias constantes acima. No caso das mudanças mencionadas nos dois primeiros itens acima, a eficácia da decisão ficará sujeita à confirmação pelos acionistas titulares de ações preferenciais que deverá ser obtida em assembléia extraordinária realizada no prazo de um ano.

Nesses casos, o prazo de 30 dias é contado a partir da data da publicação da ata da assembléia extraordinária. Caso qualquer resgate de ações detidas por acionistas dissidentes venha a ser potencialmente prejudicial à nossa estabilidade financeira, disporemos de 10 dias a contar do transcurso do referido prazo de 30 dias para reconsiderar a deliberação que tenha dado causa ao exercício do direito de retirada.

A Lei das Sociedades por Ações estabelece também que quaisquer ações a serem reembolsadas aos acionistas dissidentes, ou aos acionistas sem direito a voto que tenham exercido o direito de retirada, serão avaliadas por montante superior à parcela de nosso patrimônio líquido imputado a essas ações, conforme demonstrado por referência a nossos ativos no último balanço patrimonial aprovado em assembléia geral (caso tenha transcorrido mais de 60 dias desde a data desse balanço patrimonial, os acionistas dissidentes terão o direito de solicitar que o valor de suas ações seja calculado por referência a nossos ativos constantes de nosso mais recente balanço patrimonial).

Os direitos e benefícios de nossas ações preferenciais foram alterados em conformidade com a Assembléia Geral Extraordinária realizada em 19 de setembro de 2008.

A venda de mais de 50% de nossa participação no capital votante da TAM Linhas Aéreas a terceiros, seria considerada mudança de nosso objeto social e conferiria a nossos acionistas o direito (observada a Lei das Sociedades por Ações e nosso Estatuto Social) de retirada e de recebimento do valor econômico de suas ações.

Aumentos de Capital e Direitos de Preferência

Cada acionista tem direito de preferência em qualquer emissão de novas ações que realizarmos com a finalidade de aumentar nosso capital (assim como na subscrição de debêntures conversíveis em ações e bônus de subscrição). A extensão do direito de preferência guarda proporção direta com a participação acionária detida pelo acionista, podendo ser exercido no prazo mínimo de 30 dias após a publicação do aviso de aumento de capital. No caso de aumento na mesma proporção do número de ações de todas as espécies e classes existentes, cada acionista poderá exercer o direito de preferência apenas sobre a mesma espécie e classe de ações já detidas por ele. Caso as ações a serem emitidas sejam de espécies e classes existentes, porém o exercício do direito de preferência acarretaria mudança das respectivas proporções de nosso capital social, o direito de preferência somente poderá ser exercido sobre as ações de espécies e classes idênticas àquelas já detidas pelos acionistas, podendo apenas estender-se a quaisquer outras ações caso estas sejam insuficientes para assegurar aos acionistas a mesma proporção em nosso capital social que os mesmos detinham antes do aumento de capital. Caso haja emissão de ações de espécies ou classes diversas daquelas já existentes, cada acionista poderá exercer seus direitos de preferência (na proporção do mesmo número de ações já detidas por ele) sobre as ações de todas as espécies e classes no aumento de capital.

Nosso Estatuto Social estabelece que, de acordo com a Lei das Sociedades por Ações e os critérios estipulados por nosso Conselho de Administração, os direitos de preferência poderão ser excluídos, ou o prazo final de exercício poderá ser reduzido, relativamente a qualquer emissão de ações, bônus de subscrição, debêntures ou outros valores mobiliários conversíveis em ações, nos casos em que essa emissão seja feita (a) mediante venda em bolsa de valores ou subscrição pública; ou (b) em permuta por ações em oferta pública de aquisição de controle, em conformidade com a legislação aplicável. Ademais, a Lei das Sociedades por Ações prevê que a outorga de opção de compra de ações relativamente a certos planos não está sujeita a direitos de preferência.

Assembléias Gerais

Nosso Conselho de Administração é o órgão responsável pela convocação de nossas Assembléias Gerais. Os editais de convocação de nossas Assembléias Gerais devem ser publicados, no mínimo, três vezes no Diário Oficial do Estado onde nossa sede está localizada, bem como em outro jornal de grande circulação, atualmente, Valor Econômico. Nossas Assembléias Gerais são realizadas em nossa sede, na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo. Para participarem de nossas Assembléias Gerais nossos acionistas devem fazer prova de sua qualidade de acionista e da quantidade de ações ordinárias que detêm em nosso capital social.

Direito de Voto

Cada ação ordinária confere a seu titular direito a um voto nas Assembléias Gerais.

Nossas ações preferenciais não têm direito a voto nas deliberações da Assembléia Geral, exceto quanto às seguintes matérias, enquanto estivermos listados no segmento do Nível 2 da BM&FBOVESPA:

- transformação, incorporação, cisão ou fusão envolvendo diretamente a TAM;
- contratos entre nossa Companhia e nosso(s) acionista(s) controlador(es), assim como outras sociedades nas quais o(s) acionistas(s) controlador(es) tenha(m) interesse, desde que essas matérias tenham sido aprovadas em assembléia geral à medida que exigido por disposição legal ou estatutária;
- avaliação de bens destinados à integralização de qualquer aumento de capital;
- nomeação de qualquer empresa especializada para avaliação do valor econômico de nossas ações, em caso de oferta pública obrigatória de aquisição realizada por nós ou por nossos

acionistas controladores, se optarmos por fechar nosso capital ou deixar de observar as exigências do Regulamento do Nível 2 da BM&FBOVESPA.

- qualquer mudança de nosso objeto social; e
- qualquer alteração ou revogação das disposições de nosso Estatuto Social que resultem em qualquer violação de certas exigências do Regulamento do Nível 2 da BM&FBOVESPA. Vide “Item 9. A Oferta e Listagem – C. Mercados - Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa da BM&FBOVESPA.”

A Lei das Sociedades por Ações estabelece que as ações sem direito a voto ou com direitos restritos de voto (que incluiria nossas ações preferenciais) poderão agora portar direitos irrestritos de voto caso nossa Companhia deixe de distribuir, por três exercícios consecutivos, qualquer dividendo fixo ou mínimo conferido por essas ações até que a respectiva distribuição seja realizada. Uma vez que nosso Estatuto Social não estabelece qualquer dividendo fixo ou mínimo, esses direitos irrestritos de voto não se aplicam às nossas ações preferenciais.

A Lei das Sociedades por Ações também prevê que qualquer mudança nos direitos de acionistas preferencialistas ou qualquer criação de uma classe de ações mais favorecida do que as ações preferenciais deverá ser aprovada pelos titulares de nossas ações ordinárias em assembléia geral, sendo certo que qualquer tal aprovação somente terá eficácia nos termos da lei quando da aprovação pela maioria de nossos acionistas preferencialistas em assembléia geral extraordinária, na qual os acionistas preferencialistas votem como uma classe especial de acionistas.

A Lei das Sociedades por Ações confere o direito de eleger um membro e seu suplente de nosso Conselho de Administração nas assembléias gerais aos titulares de (i) ações preferenciais sem direito a voto (ou com direito de voto restrito), que representem, no mínimo, 10% do capital social; e (ii) ações ordinárias que não integrem o grupo de controle, representativas de, no mínimo, 15% do total das ações com direito a voto. Verificando-se que nem os titulares de ações preferenciais sem direito a voto ou com voto restrito nem os titulares de ações ordinárias perfizeram, respectivamente, o quorum exigido acima, a Lei das Sociedades por Ações prevê que ser-lhes-á facultado agregar suas ações para elegerem em conjunto um membro e seu suplente para o Conselho de Administração, observando-se, nessa hipótese, o quorum exigido no item (i) acima.

Nem nosso Estatuto Social nem a Assembléia Geral poderão privar os acionistas de certos direitos, a saber: (i) no caso das ações ordinárias apenas, o direito de votar nas assembléias gerais; (ii) o direito de participar dos lucros sociais bem como do acervo da companhia em caso de liquidação; (iii) direito de preferência para subscrição de ações ou valores mobiliários conversíveis em ações em certas circunstâncias; e (iv) direito de retirar-se da Companhia em certos casos. Nosso Estatuto Social e a deliberação da maioria dos acionistas com direito a voto poderão estabelecer assim como remover certos direitos adicionais.

Registro de Nossas Ações; Forma e Transferência

Nossas ações preferenciais são detidas sob forma escritural, com utilização dos serviços de escrituração do Banco Itaú S.A., na qualidade de custodiante. A transferência de nossas ações preferenciais é feita mediante lançamento em seus livros, a débito da conta de ações do cedente e crédito à conta de ações do cessionário.

A transferência de ações por um investidor estrangeiro é efetuada do mesmo modo, e executada pelo agente local do investidor, por conta deste último, com ressalva de que, se o investimento original estiver registrado junto ao Banco Central nos termos da regulamentação de investimentos estrangeiros, o investidor estrangeiro deverá providenciar também a alteração, se necessário, por meio de seu agente local, do respectivo Certificado de Registro, de sorte a refletir a nova titularidade.

A Bolsa de Valores de São Paulo opera um sistema de compensação central e fungível por meio da

CBLC. O titular de nossas ações preferenciais pode optar, a seu critério, por participar desse sistema, sendo todas as ações objeto da opção de colocação no sistema depositadas em conta de custódia junto à competente bolsa de valores (por meio de instituição brasileira devidamente autorizada a operar pelo Banco Central, e que mantenha conta de compensação junto à competente bolsa de valores). O fato de que essas ações sejam objeto de custódia junto à competente bolsa de valores será refletido em nosso livro de registro de acionistas. Cada acionista participante será, por sua vez, registrado em nosso livro de registro de acionistas mantido pela bolsa de valores competente, sendo tratado da mesma forma que os acionistas registrados.

American Depositary Receipts

O JPMorgan Chase Bank, N.A., na qualidade de depositário, firmou e formalizou as ADRs representativos de nossas ações preferenciais. Cada ADR constitui certificado que evidencia um número específico de *American Depositary Shares* ou ADSs. Cada ADS representa a titularidade de uma ação preferencial que depositamos junto ao custodiante, na qualidade de agente do depositário. Cada ADS também representa quaisquer valores mobiliários, caixa ou demais bens depositados junto ao depositário, mas que ele não tenha distribuído diretamente a V.Sas. Ressalvado pedido expresso de V.Sas., todas as ADSs serão emitidas nos livros de nosso depositário sob forma escritural, e extratos periódicos serão encaminhados a V.Sas. por correio, os quais demonstrarão a titularidade de V.Sas. sobre as ADSs. Em nossa descrição, as referências a *American Depositary Receipts* ou ADRs incluirão os extratos que V.Sas. receberão demonstrando sua titularidade de ADSs.

O escritório do depositário se localiza em 4 New York Plaza, New York, NY 10004.

V.Sas. poderão deter ADSs diretamente, ou indiretamente por meio de sua corretora ou outra instituição financeira. Caso V.Sas. detenham ADSs diretamente, ao ter uma ADS registrada em seu nome nos livros do depositário, V.Sas. serão detentores de ADR. Caso V.Sas. detenham as ADSs por meio de sua corretora ou instituição financeira que represente V.Sas., V.Sas. deverão se fiar nos procedimentos de sua corretora ou instituição financeira para fazer valer os direitos que caibam a detentores de ADRs. V.Sas. deverão consultar sua corretora ou instituição financeira a fim de constatar quais são esses procedimentos.

Uma vez que o representante do depositário será efetivamente o titular registrado das ações, V.Sas. deverão se fiar nele para o exercício dos direitos de acionista que caibam a V.Sas. As obrigações do depositário e de seus agentes constam do Contrato de Depósito. O Contrato de Depósito e as ADSs são regidos pela lei de Nova York.

C. Contratos Relevantes

Nossos contratos relevantes estão diretamente relacionados às nossas atividades operacionais, tais como contratos referentes a arrendamento de aeronaves e fornecimento de combustível. Não possuímos contratos relevantes que não se refiram às nossas atividades operacionais.

Contratos de Compra da Airbus

Em 1998, celebramos contrato com a Airbus nos termos do qual convencionamos arrendar 38 Aeronaves Airbus A319-100 e A320-200. A última aeronave foi entregue em fevereiro de 2008. Em 2005, celebramos contrato com a Airbus, nos termos do qual convencionamos arrendar dez aeronaves Airbus A350-900. Em razão de modificações do projeto da A350 na Airbus, renegociamos o contrato e pactuamos arrendar 22 aeronaves A350. As aeronaves A350 estão programadas para serem entregues até 2013. Em novembro de 2006, celebramos contrato com a Airbus nos termos do que convencionamos arrendar 31 aeronaves da família A319/A320/A321, com 20 opções e seis aeronaves A330, com quatro opções. Em janeiro de 2008, as 20 opções do contrato de 2006 foram convertidas em pedidos firmes.

Contrato de Manutenção de Motores TAY

Em 2000, celebramos contrato de manutenção de motores com a MTU Motoren-und Turbinen-Union München GmbH ou MTU, nos termos do qual a MTU pactuou prestar certos serviços de manutenção, recauchutagem, conserto e modificação no que respeita a aproximadamente 105 motores de aeronave TAY650-15. Esse contrato é complementado por instrumento de novação e alteração celebrado entre nossa Companhia e Rolls-Royce Brazil Ltda., nos termos do qual a Rolls-Royce Brazil Ltda. substituiu a MTU na qualidade de contraparte do contrato. Esse contrato expirará em 30 de junho de 2015.

Contrato de Manutenção de Motores V2500

Em 2000, celebramos contrato de manutenção de motores com a MTU Maintenance Hanover GmbH ou MTU Hanover, nos termos do qual a MTU Hanover pactuou prestar certos serviços de manutenção, recauchutagem, conserto e modificação no que respeita a certos motores V2500-A5. Esse contrato expirará em 30 de junho de 2014.

Contrato de Manutenção de Motores PW4168A

Em 2000, celebramos contrato de manutenção de motores com a United Technologies Inc., Pratt and Whitney Division ou Pratt and Whitney, nos termos do qual a Pratt and Whitney pactuou proceder à manutenção, modificação e/ou revisão de motores PW4168A, módulos de motores e respectivas peças e componentes. Esse contrato expirará em 14 de setembro de 2010.

Contrato da GE

Em 2001, celebramos contrato de termos gerais celebrado com a GE Engine Services Distribution, L.L.C. ou GE, nos termos do qual pactuamos comprar certos motores sobressalentes e equipamentos de suporte tanto para os motores sobressalentes que havíamos comprado da GE quanto para certos motores que já haviam sido instalados em nossa frota operacional. Também pactuamos comprar certos serviços de suporte de produtos da GE. Esse contrato não tem data de expiração fixada.

Contrato da Sabre

Em outubro de 2003, celebramos o *General Services Agreement* com a Sabre Travel International Limited nos termos do qual nos foi outorgada uma licença de uso (acompanhada da prestação de serviços de manutenção) da sua tecnologia de reservas eletrônicas e back-up de bancos de dados. Este contrato expira em outubro de 2013.

D. Controles Cambiais

Os investidores que residirem fora do País poderão adquirir títulos de capital, inclusive nossas ações preferenciais, ou sob a forma de investimentos estrangeiros em carteira na BM&FBOVESPA, contanto que dêem atendimento às exigências de registro estabelecidas na Resolução nº 2.689 do Conselho Monetário Nacional (ou, simplesmente, Resolução nº 2.689) e na Instrução CVM nº 325; ou poderão, ainda, registrar seus investimentos como investimento estrangeiro direto nos termos da Lei nº 4.131/62.

Com certas exceções limitadas, os investidores da Resolução nº 2.689 podem realizar qualquer tipo de operação no mercado financeiro e de capitais brasileiro, envolvendo valores mobiliários negociados em bolsa de valores ou de futuros, ou em mercado de balcão organizado. Os investimentos e as remessas para o exterior de ganhos, dividendos, lucros ou outros pagamentos relacionados com nossas ações preferenciais são realizados por meio do mercado de câmbio.

A fim de se tornar um investidor nos termos da Resolução nº 2.689, o investidor residente fora do Brasil deverá:

- constituir um representante no Brasil, com poderes para tomar providências com relação ao respectivo investimento;
- constituir uma instituição financeira devidamente autorizada a funcionar no Brasil pelo Banco Central e pela CVM para custodiar o respectivo investimento; e
- registrar-se, por meio de seu representante no Brasil, como investidor estrangeiro perante a CVM e registrar o respectivo investimento perante o Banco Central.

Os valores mobiliários e demais ativos financeiros detidos por investidores estrangeiros nos termos da Resolução nº 2.689 deverão ser registrados ou mantidos em contas de depósito ou sob custódia de instituição devidamente licenciada pelo Banco Central ou pela CVM. Ademais, os valores mobiliários negociados por investidores estrangeiros, de modo geral, ficam restritos a operações que envolvem valores mobiliários listados em bolsas de valores brasileiras ou negociados em mercados de balcão organizados licenciados pela CVM.

De acordo com a Lei nº 4.131, os investidores estrangeiros diretos poderão vender as suas ações tanto em operações privadas como em operações no mercado aberto. No entanto, esses investidores estarão, de modo geral, sujeitos a um tratamento fiscal menos favorável em relação a ganhos.

O investidor estrangeiro direto nos termos da Lei nº 4.131/62 deverá:

- registrar-se como investidor estrangeiro direto junto ao Banco Central;
- obter número de identificação de contribuinte junto às autoridades fiscais brasileiras;
- nomear representante fiscal no Brasil; e
- nomear representante no Brasil para entrega de citação com respeito a ações baseadas na Lei das Sociedades por Ações.

A Resolução nº 1.927 do Conselho Monetário Nacional, que alterou e consolidou o Anexo V da Resolução nº 1.289 do Conselho Monetário Nacional, prevê a emissão de *depository receipts* em mercados estrangeiros com respeito a ações de empresas emissoras brasileiras. Nossa Companhia apresentou requerimento para aprovação das ADSs nos termos da Resolução 1.927 pelo Banco Central e pela CVM, tendo recebido deferimento final em 6 de março de 2006.

Caso um detentor de ADSs decida permutar ADSs pelas ações preferenciais subjacentes, o detentor terá direito de (i) vender as ações preferenciais na BM&FBOVESPA e se valer do registro eletrônico do depositário pelo prazo de cinco dias úteis a contar da data da permuta, para obter e remeter dólares dos Estados Unidos para o exterior, por ocasião da venda pelo detentor de nossas ações preferenciais; (ii) converter seu investimento em investimento estrangeiro em carteira nos termos da Resolução nº 2.689/00; ou (iii) converter seu investimento em investimento estrangeiro direto nos termos da Lei nº 4.131/62.

Caso um detentor de ADSs deseje converter seu investimento em investimento estrangeiro em carteira nos termos da Resolução nº 2.689/00 ou em investimento estrangeiro direto, nos termos da Lei nº 4.131/62, ele deverá dar início ao processo de obtenção de seu próprio registro de investidor estrangeiro junto ao Banco Central ou à CVM, conforme o caso, antes da permuta das ADSs por ações preferenciais.

O custodiante fica autorizado a atualizar o registro eletrônico do depositário para refletir as conversões das ADSs em investimentos estrangeiros em carteira nos termos da Resolução nº 2.689/00. Caso um detentor de ADSs opte por converter suas ADSs em investimento estrangeiro direto nos termos da Lei 4.131/62, a conversão será efetuada pelo Banco Central, após recebimento de pedido eletrônico formulado pelo custodiante, fornecendo dados pormenorizados da operação.

Caso o investidor estrangeiro direto nos termos da Lei nº 4.131/62 deseje depositar suas ações no programa de ADRs, em permuta por ADSs, esse detentor ficará obrigado a apresentar ao custodiante comprovação do pagamento de impostos sobre ganhos de capital. A conversão será efetuada pelo Banco Central, após recebimento de pedido eletrônico formulado pelo custodiante, fornecendo dados pormenorizados da operação. Vide “Item 10. Informações Adicionais – E. Tributação – Considerações Fiscais Brasileiras” para descrição das conseqüências fiscais, para investidor residente fora do Brasil, do investimento em nossas ações preferenciais no Brasil.

E. Tributação

O sumário a seguir baseia-se nas leis tributárias do Brasil e dos Estados Unidos vigentes na data do presente relatório anual, as quais estão sujeitas a alterações (possivelmente com efeito retroativo).

Não há no momento nenhum tratado em matéria de imposto de renda entre o Brasil e os Estados Unidos. Nos últimos anos, as autoridades fiscais dos dois países vêm travando entendimentos que ainda não culminaram em tal tratado, mas que poderão vir a ter esse resultado. Não se pode garantir se ou quando um tratado passará a vigorar, nem de que maneira afetará os detentores norte-americanos de nossas ações preferenciais.

Considerações Fiscais Brasileiras

A explanação a seguir resume as principais conseqüências fiscais brasileiras da aquisição, titularidade e alienação de nossas ações preferenciais ou ADSs por detentor que não seja domiciliado no Brasil, para efeito de tributação no Brasil e, no caso de detentor de ações preferenciais, que tenha registrado seu investimento em tais valores mobiliários junto ao Banco Central como investimento em dólares dos Estados Unidos (em cada uma das hipóteses, Detentor Não Brasileiro). Nos termos da lei brasileira, os investidores poderão investir em ações preferenciais ao amparo da Resolução nº 2.689.

Nos termos da Resolução nº 2.689, os investidores estrangeiros podem investir em quase todos os ativos financeiros e participar de quase todas as operações disponíveis no mercado financeiro e de capitais brasileiro, contanto que certas exigências sejam atendidas.

De acordo com a Resolução nº 2.689, a definição de investidor estrangeiro inclui pessoas físicas, pessoas jurídicas, fundos mútuos e demais entidades de investimento coletivo que sejam domiciliados ou tenham sede no exterior.

Nos termos da Resolução nº 2.689, os investidores estrangeiros deverão: (a) nomear no mínimo um representante no Brasil, com poderes para praticar atos relativos ao investimento estrangeiro; (b) preencher o devido formulário de registro de investidor estrangeiro; (c) registrar-se como investidor estrangeiro junto à Comissão de Valores Mobiliários - CMV; e (d) registrar o investimento estrangeiro junto ao Banco Central.

Os valores mobiliários e demais ativos financeiros detidos pelos investidores estrangeiros enquadrados na Resolução nº 2.689 deverão ser registrados ou mantidos em contas de depósito ou sob custódia de entidade devidamente credenciada pelo Banco Central ou pela CVM. Ademais, a negociação de valores mobiliários é restrita a operações realizadas por intermédio das bolsas de valores ou mercados de balcão organizados autorizados a operar pela CVM, ressalvada transferência que ocorra em razão de reorganização societária quando do falecimento de investidor por força de lei ou testamento, ou em razão da saída das ações em questão de bolsa de valores e o cancelamento do registro junto à CVM.

Tributação de Dividendos

Os dividendos, inclusive dividendos em bens pagos por nossa Companhia, ao depositário com relação às ações preferenciais subjacentes às ADSs, ou a Detentor Não Brasileiro com relação às ações preferenciais, de modo geral, não estarão sujeitos a retenção de imposto de renda na fonte no Brasil, contanto que se refiram a lucro de períodos com início a partir de 1º de janeiro de 1996. Os dividendos referentes a lucro gerado antes de 31 de dezembro de 1995 ficam sujeitos a retenção de imposto de renda na fonte no Brasil a alíquotas que variam de 15% a 25%, de acordo com a legislação tributária aplicável a cada exercício correspondente.

Tributação de Ganhos

Os ganhos realizados fora do Brasil por Detentor Não Brasileiro em função da alienação de ADSs a outro Detentor Não Brasileiro não estão atualmente sujeitos a imposto brasileiro. No entanto, de acordo com a Lei nº 10.833, publicada em 29 de dezembro de 2003, ou Lei nº 10.833, a venda de bens localizados no Brasil por Detentor Não Brasileiro, independentemente de do fato de ser efetuada a outros Detentores Não Brasileiros ou a Detentores Brasileiros, poderá ficar sujeita a tributação no País. Embora nosso entendimento seja de que as ADSs não se enquadram na definição de bens localizados no Brasil para os fins da Lei nº 10.833, levando-se em consideração o caráter genérico e pouco claro das referidas disposições e a ausência de jurisprudência sobre a matéria, somos incapazes de prever se tal entendimento prevalecerá nos tribunais do País.

Para fins de tributação brasileira, há dois tipos de Detentores Não Brasileiros de ações preferenciais ou ADSs: (a) os Detentores Não Brasileiros que não sejam residentes ou domiciliados em paraísos fiscais (ou seja, país ou território que não cobre imposto de renda, que cobre imposto de renda à alíquota máxima de menos de 20% ou cuja lei interna imponha restrições à divulgação da composição acionária ou à titularidade do investimento) e que, no caso de detentores de ações preferenciais, sejam registrados perante o Banco Central e a CVM para investir no Brasil de acordo com a Resolução nº 2.689; e (b) os demais Detentores Não Brasileiros que compreendem todos e quaisquer não residentes do Brasil que façam investimento em títulos de capital de companhias brasileiras por quaisquer outros meios, assim como todos os tipos de investidores que estejam localizados em paraísos fiscais. Os investidores identificados na alínea (a) acima estão sujeitos a tratamento fiscal favorável no Brasil, conforme descrito abaixo.

O depósito de ações preferenciais em permuta pelas ADSs poderá ficar sujeito a imposto de renda brasileiro sobre ganhos de capital, à alíquota de 15%, caso o valor anteriormente registrado junto ao Banco Central como investimento estrangeiro em ações preferenciais seja inferior (a) ao preço médio por ação preferencial em bolsa de valores brasileira em que o maior número dessas ações tenha sido vendido no dia do depósito; ou (b) caso nenhuma ação preferencial tenha sido vendida nesse dia, ao preço médio na bolsa de valores brasileira em que o maior número de ações preferenciais tenha sido vendido nos 15 pregões imediatamente anteriores ao depósito. Nessa hipótese, a diferença entre o valor anteriormente registrado e o preço médio das ações preferenciais, calculado conforme acima estipulado, será considerada ganho de capital. Essa tributação não será aplicável no caso de investidor registrado nos termos da Resolução nº 2.689, que não seja estabelecido em

paraíso fiscal, o qual está atualmente isento de imposto de renda na operação em questão.

A retirada de ADSs em permuta por ações preferenciais não está sujeita a imposto brasileiro. Por ocasião do recebimento das ações preferenciais subjacentes, o Detentor Não Brasileiro registrado nos termos da Resolução 2.689 terá direito de registrar o valor das ações em dólares dos Estados Unidos junto ao Banco Central conforme descrito abaixo.

Como regra geral, os Detentores Não Brasileiros registrados nos termos da Resolução nº 2.689 que não estiverem localizados em paraíso fiscal ficam sujeitos a imposto de renda à alíquota de 15% sobre os ganhos realizados em vendas ou permutas de ações preferenciais fora de bolsa de valores brasileira. Com referência a recursos advindos de resgate ou de distribuição de liquidação com respeito às ações preferenciais, a diferença entre o valor efetivamente recebido pelo acionista e o valor em moeda estrangeira registrado junto ao Banco Central, convertido em reais pela taxa do câmbio comercial em vigor na data do resgate ou da distribuição de liquidação, ficará também sujeita à incidência de imposto de renda à alíquota de 15% uma vez que essas operações são tratadas como venda ou permuta não realizada em bolsa de valores brasileira. Em ambas as hipóteses, se os Detentores Não Brasileiros estiverem localizados em paraísos fiscais, a alíquota aplicável será 25%. Os ganhos realizados sobre operações levadas a efeito em bolsa de valores brasileira por investidor registrado nos termos da Resolução nº 2.689 que não esteja localizado em paraíso fiscal ficam isentos de imposto de renda brasileiro. O tratamento preferencial nos termos da Resolução nº 2.689 não se aplicará a Detentores Não Brasileiros das ações preferenciais ou ADSs que forem residentes em paraíso fiscal, caso em que os ganhos realizados sobre operações efetuadas pelo detentor em questão na bolsa de valores brasileira ficarão sujeitos à mesma alíquota aplicável a residente brasileiro. Nos termos da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, a alíquota aplicável a residentes brasileiros em operações realizadas a partir de 1º de janeiro de 2005 foi estabelecida em 15%, ficando também sujeita a retenção de imposto de renda de 0,005% (a ser compensado com imposto devido sobre eventuais ganhos de capital).

Em vista do exposto, os Detentores Não Brasileiros estão sujeitos a imposto de renda à alíquota de 15% sobre ganhos realizados na venda ou permuta de ações preferenciais no Brasil, que ocorrer em bolsa de valores brasileira, a menos que a venda seja efetuada por Detentor Não Brasileiro que não seja residente em paraíso fiscal, e que (a) a venda seja efetuada no prazo de cinco dias úteis da retirada das ações preferenciais em permuta por ADSs, e o produto da venda seja remetido para o exterior no mencionado prazo de cinco dias; ou (b) a venda seja efetuada nos termos da Resolução nº 2.689 por Detentores Não Brasileiros que se registrem junto à CVM. Nesses dois casos, a operação ficará isenta de impostos.

O “ganho realizado” por força de operação em bolsa de valores brasileira é a diferença entre o valor em moeda brasileira realizado na venda ou permuta das ações e seu custo de aquisição, sem qualquer correção monetária. O termo “ganho realizado”, em decorrência de operação que não ocorra em bolsa de valores brasileira, com ações que estejam registradas ao amparo de certificado de registro de investimento (que não ao amparo da Resolução nº 2.689), será calculado com base no valor em moeda estrangeira registrado junto ao Banco Central, devendo tal valor em moeda estrangeira ser convertido em reais à taxa do câmbio comercial na data da venda ou permuta. Não se pode garantir que o atual tratamento preferencial dispensado aos detentores de ADSs e Detentores Não Brasileiros de ações preferenciais nos termos da Resolução nº 2.689 continuará ou não será alterado no futuro. As reduções de alíquota previstas nos tratados sobre matérias fiscais do Brasil não se aplicarão a impostos sobre ganhos realizados sobre vendas ou permutas de ações preferenciais.

Qualquer exercício de direitos de preferência atinentes às ações preferenciais ou ADSs não ficará sujeito a tributação brasileira. Por outro lado, qualquer ganho na venda ou cessão de direitos de preferência atinentes às ações preferenciais pelo depositário por conta dos detentores de ADSs ficará sujeito à incidência de imposto de renda brasileiro, em conformidade com as mesmas regras aplicáveis à venda ou alienação de ações preferenciais.

Distribuições de Juros sobre o Capital Próprio.

De acordo com a Lei nº 9.249 de 26 de dezembro de 1995 e alterações posteriores, as companhias

brasileiras podem efetuar distribuições aos acionistas, a título de juros sobre o capital próprio. A taxa de juros é calculada por referência à TJLP, conforme determinado pelo Banco Central ao longo do tempo, não podendo ultrapassar o que for maior dentre:

- 50% do lucro líquido (após a dedução de provisões para contribuição social sobre o lucro e antes de se levarem em conta essa distribuição e quaisquer deduções de imposto de renda de pessoa jurídica), do período com relação ao qual o pagamento for efetuado; ou
- 50% dos lucros acumulados e reserva de lucros, na data do início do período com relação ao qual o pagamento seja efetuado.

A distribuição de juros sobre o capital próprio aos acionistas, com relação às ações preferenciais, efetuada a acionistas que sejam residentes ou não residentes do Brasil, inclusive detentores de ADSs, ficará sujeita a retenção de imposto de renda na fonte à alíquota de 15% ou 25%, no caso de acionista domiciliado em paraíso fiscal. A distribuição de juros sobre o capital próprio poderá ser deliberada por nosso Conselho de Administração. Não se pode garantir que nosso Conselho de Administração não deliberará que futuras distribuições de lucros venham a ser efetuadas sob a forma de juros sobre o capital próprio e não sob a forma de dividendos.

Os valores pagos a título de distribuição de juros sobre o capital próprio são dedutíveis para efeito de imposto de renda de pessoa jurídica e contribuição social sobre o lucro, ambos tributos incidentes sobre nossos lucros, à medida que os limites e normas descritos acima sejam observados por nossa Companhia.

Outros Impostos Brasileiros Relevantes

Não há nenhum imposto sobre sucessão, herança ou doação aplicável à titularidade, transferência ou alienação de ações preferenciais ou ADSs por Detentor Não Brasileiro, ressalvados os impostos sobre doação e herança exigidos por alguns estados brasileiros sobre doações ou legados de pessoas físicas ou jurídicas não residentes ou domiciliadas no Brasil ou domiciliadas no Estado a pessoas físicas ou jurídicas residentes ou domiciliadas nesse Estado brasileiro. Não há nenhum imposto de selo, emissão, registro tampouco impostos ou tarifas similares brasileiros a serem pagos por detentores de ações preferenciais ou ADSs. Nos termos do Decreto 6.306 de 14 de dezembro de 2007, a conversão em moeda estrangeira ou a conversão em moeda brasileira dos recursos recebidos por pessoa jurídica brasileira, em razão de investimento estrangeiro no mercado de valores mobiliários brasileiro, inclusive recursos provenientes do investimento nas ações preferenciais e ADSs, e ao amparo da Resolução nº 2.689, ficam potencialmente sujeitos a Imposto Sobre Operações Financeiras – IOF/Câmbio, embora no presente a alíquota desse imposto seja, de modo geral, 0,38%, detendo o Ministério da Fazenda o poder legal de elevá-la a qualquer tempo até o teto de 25%, sendo essa elevação aplicável exclusivamente a operações ocorridas após sua data de vigência.

Nos termos do Decreto 6.306/07, o IOF/Títulos poderá incidir em quaisquer operações que envolvam títulos e valores mobiliários efetuadas no Brasil, mesmo que essas operações sejam realizadas em bolsas de valores brasileiras. Como regra geral, a alíquota desse imposto é atualmente zero, mas o Poder Executivo poderá elevá-la até 1,5% ao dia, mas somente com relação a operações futuras.

Até 31 de dezembro de 2007, as transferências financeiras sofreram incidência da Contribuição Provisória sobre Movimentação Financeira, ou CPMF, à alíquota de 0,38%. A CPMF era exigida sobre a remessa do valor da conversão em reais da operação, sendo retida na fonte pela instituição financeira que realizava a operação. Atualmente, os recursos transferidos de uma conta bancária para aquisição de ações na bolsa de valores brasileira são isentos de CPMF. Ademais, a Medida Provisória 281 de 15 de fevereiro de 2006 previa que a CPMF a ser exigida sobre a aquisição de ações em mercado de balcão não organizado deveria ser reduzida a zero (desde que essa aquisição se refira a oferta pública de ações realizada por companhia aberta). Todavia, desde 1º de janeiro de 2008, a CPMF deixou de vigorar, uma vez que o Senado Federal não aprovou a Emenda

Constitucional que prorrogaria o prazo de sua cobrança. Por conseguinte, a CPMF não deverá incidir sobre qualquer transferência para contas bancárias realizadas após a referida data.

Estados Unidos

O sumário a seguir descreve as principais conseqüências de imposto de renda federal norte-americano, no tocante à titularidade e alienação de nossas ADSs ou ações preferenciais na presente data. Salvo conforme indicado, esta análise trata apenas de Detentores Norte-Americanos (conforme definido abaixo) que detenham nossas ADSs ou ações preferenciais como bens de capital para fins de imposto de renda federal norte-americano (de modo geral, bens detidos para fins de investimento). Este sumário não constitui descrição pormenorizada das conseqüências de imposto de renda federal norte-americano aplicáveis a V.Sas., se V.Sas. estiverem sujeitos a tratamento especial nos termos das leis de imposto de renda federal norte-americano, inclusive se V.Sas. forem:

- instituição financeira;
- corretora ou operadora de câmbio, títulos e valores mobiliários;
- companhia de investimento regulada;
- *trust* de investimento imobiliário;
- companhia de seguros;
- pessoa jurídica com isenção fiscal;
- pessoa que detém nossas ADSs ou ações preferenciais como parte de operação de hedge, operação integrada ou de conversão, ou como parte de venda presumida ou *straddle*;
- pessoa responsável por imposto mínimo alternativo;
- pessoa que detenha, efetiva ou presumidamente, 10% ou mais de nosso capital social com direito a voto;
- sociedade ou outra pessoa jurídica de repasse para fins de imposto de renda federal norte-americano; ou
- pessoa cuja “moeda funcional” não seja o dólar dos Estados Unidos;

A discussão abaixo toma por base as disposições do *Internal Revenue Code* de 1986 e alterações posteriores (que designaremos o Código) bem como os regulamentos, pareceres e sentenças judiciais ao amparo do mesmo na presente data, podendo esses atos e diplomas ser reformados, revogados ou modificados, de sorte a acarretar conseqüências de imposto de renda federal norte-americano diversas das que são analisadas abaixo. Caso V.Sas. estejam avaliando a possibilidade de compra, titularidade ou alienação de nossas ADSs ou ações preferenciais, V.Sas. deverão ouvir seus próprios consultores fiscais no tocante às conseqüências de imposto de renda federal norte-americano para V.Sas. à luz de sua situação específica, bem como quaisquer conseqüências surgidas por força das leis de qualquer outra jurisdição fiscal.

Conforme aqui empregado, “Detentor Norte-Americano” significará detentor de nossas ADSs ou que seja para fins de imposto de renda federal norte-americano:

- cidadão ou residente estrangeiro dos Estados Unidos;
- companhia constituída, estabelecida ou de acordo com as leis dos Estados Unidos ou em qualquer subdivisão política dos Estados Unidos;

- espólio cujos rendimentos estejam sujeitos à tributação de imposto de renda federal norte-americano, independentemente de sua fonte; ou
- *trust* que esteja sujeito a fiscalização precípua de tribunal localizado nos Estados Unidos, e uma ou mais pessoas norte-americanas detenham poderes para controlar todas as decisões relevantes do *trust* (ou por outra forma se o *trust* tiver opção válida em vigor nos termos dos regulamentos correntes do Tesouro para ser tratado como pessoa norte-americana).

Caso uma *partnership* (ou outra pessoa jurídica tratada como *partnership* para fins de imposto de renda federal norte-americano) detenha nossas ADSs ou ações preferenciais, o tratamento fiscal de um sócio, de modo geral, dependerá da situação do sócio e das atividades da sociedade. Caso V.Sas. sejam sócio de *partnership* que detiver nossas ADSs ou ações preferenciais, V.Sas. deverão ouvir seus consultores fiscais.

De modo geral, para fins de imposto de renda federal norte-americano, os Detentores Norte-Americanos das ADSs serão tratados como titulares beneficiários das ações preferenciais subjacentes representadas pelas ADSs em questão. De modo condizente, depósitos ou retiradas de ações preferenciais por Detentores Norte-Americanos relativamente às ADSs não ficarão sujeitos ao imposto de renda federal norte-americano. O presente sumário toma por base, em parte, declarações a nós prestadas pelo depositário, e pressupõe que os contratos de depósito, bem como todos os demais contratos correlatos, serão cumpridos em conformidade com seus respectivos termos.

O Tesouro dos Estados Unidos manifestou preocupação no sentido de que partes envolvidas em operações em que ações de depositário são pré-liberadas poderiam estar praticando atos incompatíveis com o pedido de créditos fiscais estrangeiros para Detentores Norte-Americanos de ADSs. Assim, a análise da possibilidade de crédito dos impostos brasileiros e do cabimento da alíquota reduzida sobre dividendo discutida abaixo poderia ser afetada por deliberações futuras que venham a ser adotadas pelo Tesouro dos Estados Unidos.

Tributação de dividendos

Observada a discussão sob o título “— Normas de Companhia de Investimento Estrangeiro Passivo” abaixo, as distribuições a nossas ADSs ou ações preferenciais, inclusive distribuições feitas sob a forma de juros sobre capital próprio para fins de imposto brasileiro, antes de deduzirmos na fonte qualquer imposto de renda brasileiro, serão tributadas como dividendos na medida que forem pagas com utilização de nossos lucros acumulados e reservas de lucro, conforme calculado para fins de imposto de renda federal norte-americano. Tais dividendos, inclusive quaisquer impostos retidos na fonte, poderão ser incluídos como receita ordinária no dia em que forem recebidos pelo depositário. Tais dividendos não serão elegíveis para a dedução por dividendos recebidos facultada a sociedades por ações. Nos termos da lei em vigor, os dividendos recebidos antes de 1º de janeiro de 2011 por investidores norte-americanos não corporativos sobre ações de certas companhias estrangeiras ficarão sujeitos a imposto de renda federal norte-americano à alíquota máxima de 15%, desde que certas condições sejam atendidas. Um Detentor Norte-Americano fará jus a alíquota reduzida exclusivamente se tiver detido as ADSs ou ações preferenciais por mais de 60 dias no período de 121 dias com início 60 dias antes da data ex-dividendo. O Detentor Norte-Americano não poderá pleitear a alíquota reduzida em qualquer exercício no qual a companhia seja tratada como PFIC. Vide “— Normas de Companhia de Investimento Estrangeiro Passivo” abaixo.

Tomando por base a orientação existente, não fica totalmente claro se os dividendos recebidos com respeito às ações preferenciais serão tratados como dividendos qualificados porque as ações preferenciais não estão elas próprias listadas em bolsa de valores norte-americana. Ademais, o Tesouro dos Estados Unidos anunciou sua intenção de promulgar normas de acordo com as quais detentores de ADSs e intermediários através dos quais esses valores mobiliários sejam detidos poderão se fiar em certificações das empresas emissoras para definir que os dividendos sejam tratados como dividendos qualificados. Como esses procedimentos ainda não

foram divulgados, não está claro se a Companhia conseguirá dar atendimento aos mesmos. Os detentores de ADSs deverão ouvir seus próprios consultores fiscais no tocante ao cabimento da alíquota reduzida sobre dividendo, à luz das circunstâncias que lhe são próprias.

O valor de qualquer dividendo pago em reais será igual ao valor em dólares dos Estados Unidos dos reais recebidos, calculado por referência à taxa de câmbio em vigor na data em que o dividendo for efetiva ou presumidamente recebido pelo depositário, independentemente do fato de os reais serem ou não convertidos em dólares dos Estados Unidos na ocasião. O Detentor Norte-Americano não deverá reconhecer nenhum ganho ou perda cambial com respeito a tal distribuição se os reais forem convertidos em dólares dos Estados Unidos na data do respectivo recebimento. Caso quaisquer reais recebidos não sejam convertidos em dólares dos Estados Unidos na data de recebimento, V.Sas. terão custo de aquisição em reais igual ao respectivo valor em dólares dos Estados Unidos na data do recebimento. Qualquer ganho ou perda realizado em conversão subsequente ou outra alienação dos reais será tratado como resultado ordinário de fonte norte-americana.

Observadas as limitações e restrições de modo geral aplicáveis, os impostos de retenção brasileiros sobre dividendos poderão ser tratados como impostos estrangeiros geradores de crédito contra a responsabilidade de imposto de renda federal norte-americano de V.Sas. Na hipótese de V.Sas. não optarem por pedir o crédito pelos impostos estrangeiros, V.Sas. poderão, em lugar disso, pedir dedução por conta dos aludidos impostos brasileiros. Para fins de cálculo do crédito fiscal estrangeiro, os dividendos pagos a nossas ADSs ou ações preferenciais serão tratados como rendimentos provenientes de fontes fora dos Estados Unidos. A limitação aos impostos estrangeiros geradores de crédito é calculada em separado para categorias específicas de rendimento. As normas que regem o crédito fiscal estrangeiro são complexas. V.Sas. são encorajados a ouvir seus consultores fiscais no tocante ao cabimento do crédito fiscal estrangeiro nas circunstâncias específicas de V.Sas.

Tributação de ganhos de capital

Observada a discussão sob o título “— Normas de Companhia de Investimento Estrangeiro Passivo” abaixo, V.Sas. reconhecerão ganho ou perda de capital para fins de imposto de renda federal norte-americano em qualquer venda, permuta ou resgate de nossas ADSs ou ações preferenciais, em valor igual à diferença entre o valor realizado pelas ADSs ou ações preferenciais e o custo de aquisição das ADSs ou ações preferenciais de V.Sas. para fins fiscais. O ganho ou perda constituirá ganho ou perda de capital de longo prazo, caso V.Sas. tiverem detido as ADSs ou ações preferenciais por mais de um ano à época. A dedutibilidade de perdas de capital fica sujeita a limitações. Qualquer ganho ou perda reconhecido por V.Sas. será geralmente tratado como ganho ou perda de fonte norte-americana. Conseqüentemente, V.Sas. não poderão usar o crédito fiscal estrangeiro advindo de qualquer imposto brasileiro incidente sobre a alienação de nossas ADSs ou ações preferenciais, a menos que esse crédito possa ser compensado (observadas as limitações pertinentes) com imposto incidente sobre outros rendimentos, tratados como provenientes de fontes estrangeiras na devida categoria de rendimento. Alternativamente, V.Sas. poderão tomar uma dedução pelo imposto brasileiro.

Caso o imposto brasileiro seja retido na fonte por ocasião da venda ou alienação de nossas ADSs ou ações preferenciais, o valor realizado incluirá o valor bruto do produto da venda ou alienação antes da dedução do imposto brasileiro.

Normas de Companhia de Investimento Estrangeiro Passivo

Com base nas informações disponíveis, não esperamos que nossa Companhia seja considerada companhia de investimento estrangeiro passivo para fins de imposto de renda federal norte-americano. A condição de companhia de investimento estrangeiro passivo depende do requisito de a companhia estrangeira não auferir mais do que o valor permitido de rendimento bruto que seja considerado “rendimento passivo” (tais como juros, dividendos e certos alugueres e royalties), e não deter mais do que o percentual permitido de ativos, calculado por valor, que produzam ou sejam detidos para produzir rendimento passivo. Esses critérios dependem de nosso lucro e do justo valor de mercado de nossos ativos ao longo do tempo, que inclui número significativo

de ativos passivos. Por conseguinte, não se pode garantir que nossa Companhia não será considerada companhia de investimento estrangeiro passivo em qualquer ano-base devido a, entre outros fatores, declínio de nossa capitalização de mercado. Caso V.Sas. sejam Detentor Norte-Americano tributado e nossa Companhia venha a ser tratada como companhia de investimento estrangeiro passivo em qualquer ano-base durante o qual V.Sas. detiverem ações preferenciais ou ADSs, V.Sas. poderão ficar sujeitos a conseqüências significativamente adversas, inclusive a exigência de pagamento de valores expressivamente maiores a título de responsabilidade fiscal norte-americana sobre ganhos na alienação e certas distribuições bem como exigências adicionais de apresentação de formulários de impostos.

Outros Impostos Brasileiros

V.Sas. deverão observar que nenhum IOF/Câmbio, IOF/Títulos ou a CPMF recentemente extinta (conforme discutido acima sob o título “— Considerações Fiscais Brasileiras” acima) poderá ser tratado como imposto estrangeiro gerador de crédito para fins de imposto de renda federal norte-americano, embora V.Sas. possam ter direito a dedução desses impostos, observadas as limitações aplicáveis prescritas pelo Código. V.Sas. deverão ouvir seus consultores fiscais no tocante às conseqüências de imposto de renda federal norte-americano dos aludidos impostos.

Prestação de Informações e Imposto de Retenção de Caráter Subsidiário

As declarações de informações poderão ser apresentadas ao *Internal Revenue Service* no tocante a distribuições a nossas ADSs ou ações preferenciais e ao produto da venda, permuta ou resgate das mesmas, a menos que V.Sas. constatem que V.Sas. se encontram isentos das normas de prestação de informações, por exemplo, porque V.Sas. são sociedade por ações. Caso V.Sas. não constatem esse fato, V.Sas. poderão ficar sujeitos a imposto de retenção de caráter subsidiário sobre esses pagamentos, caso V.Sas. deixem de apresentar seu número de identificação de contribuinte ou de dar atendimento a determinados procedimentos de certificação. O valor de qualquer retenção subsidiária efetuada de pagamento a V.Sas. gerará crédito contra a responsabilidade de imposto de renda federal norte-americano de V.Sas., e dará a V.Sas. o direito de pedir restituição, contanto que as informações solicitadas sejam fornecidas em tempo hábil ao *Internal Revenue Service*.

F. Dividendos e Agentes de Pagamento

Não aplicável.

G. Declaração de Profissionais Especializados

Não aplicável.

H. Documentos a Divulgar

Estamos sujeitos às exigências de prestação de informações do *Securities Exchange Act* de 1934 dos Estados Unidos, também designado *Exchange Act*. Assim, estamos obrigados a arquivar e/ou fornecer relatórios e outras informações junto à SEC, inclusive relatórios anuais segundo o Formulário 20-F e relatórios segundo o Formulário 6-K. V.Sas. poderão examinar e copiar relatórios e demais informações a serem arquivados junto à SEC, na sala de consulta pública mantida pela SEC, localizada em 100 F Street, N.E., Washington, D.C. 20549. Cópias do referido material poderão ser obtidas na mencionada Sala de Consulta Pública da SEC localizada em 100 F Street, N.E., Washington, D.C. 20549, mediante o pagamento dos devidos emolumentos. O público em geral poderá obter informações sobre o funcionamento da Sala de Consulta Pública da SEC, mediante telefonema à SEC nos Estados Unidos no número 1-800-SEC-0330. Ademais, a SEC mantém um site na Internet no endereço <http://www.sec.gov> no qual V.Sas. poderão acessar eletronicamente esses materiais. Ademais, os relatórios, termos de procuração e demais informações sobre nossa Companhia poderão ser examinados nos escritórios da New York Stock Exchange, Inc., 20 Broad Street, New York, New York 10005, onde nossos títulos

de capital encontram-se listados.

Na qualidade de empresa emissora estrangeira do setor privado, nossa Companhia não está sujeita às mesmas exigências de divulgação que uma requerente doméstica norte-americana, nos termos do *Exchange Act*. Por exemplo, não somos obrigados a elaborar e divulgar relatórios trimestrais. No entanto, fornecemos a nossos acionistas relatórios anuais contendo demonstrações financeiras auditadas por nossa empresa de auditoria independente e tornamos disponíveis a nossos acionistas relatórios trimestrais contendo dados financeiros não auditados dos primeiros três trimestres de cada exercício social. Apresentamos relatórios anuais segundo o Formulário 20-F no prazo exigido pela SEC, o qual é, atualmente, de seis meses a contar de 31 de dezembro, data de encerramento de nosso exercício social.

Encaminharemos ao depositário cópia de todos os avisos que transmitirmos tendo por objeto nossas assembleias gerais, distribuições a acionistas, ou oferta de direitos, bem como cópia de qualquer outro relatório ou comunicado que tornemos genericamente disponível a nossos acionistas. O depositário tornará disponíveis todos esses avisos, relatórios e comunicados, que receber de nossa Companhia, para exame dos detentores registrados de ADSs em seu escritório. O depositário encaminhará por correio cópias desses avisos, relatórios e comunicados a V.Sas., caso solicitemos ao depositário para assim proceder e forneçamos cópias suficientes dos materiais para esse fim.

Nossa Companhia também arquiva demonstrações financeiras e outros relatórios periódicos junto à CVM, no endereço desta última, na Rua Sete de Setembro, 111, Rio de Janeiro, RJ 20159-900, Brasil.

I. Informações sobre Subsidiárias

Não aplicável.

ITEM 11. DIVULGAÇÕES QUANTITATIVAS E QUALITATIVAS SOBRE RISCO DE MERCADO

Estamos expostos a riscos de mercado decorrentes de nossas atividades comerciais normais. Tais riscos de mercado se relacionam precipuamente a variações das taxas de juros, taxas de câmbio ou preços do petróleo. Quaisquer de tais variações podem prejudicar o valor de nossos ativos e passivos financeiros ou nosso fluxo de caixa e rendimento futuros. O risco de mercado corresponde à possibilidade de perdas decorrente de variações de preços de mercado. Celebramos contratos derivativos e outros instrumentos financeiros com a finalidade de nos proteger das variações de tais fatores. Também implementamos políticas e procedimentos a fim de avaliar tais riscos e aprovar e monitorar nossas operações com derivativos, inclusive política que estipula que apenas celebraremos operações com derivativos com contrapartes que tenham elevada classificação de crédito. As contrapartes de nossas operações com derivativos são instituições financeiras de porte. Não temos exposição significativa a qualquer contraparte em particular em relação a operações com derivativos.

Risco de Taxas de Juros

Nossos lucros são afetados por variações das taxas de juros devido ao impacto que essas variações têm sobre a despesa de juros decorrente de instrumentos de dívida a taxas variáveis, contratos de arrendamento a taxas variáveis, bem como sobre receita de juros gerada por nossos saldos de caixa e aplicações financeiras. Para minimizar possíveis impactos decorrentes das flutuações das taxas de juros, a TAM diversifica sua dívida entre contratos a taxa fixa e variável (tal como LIBOR e CDI).

Em 31 de dezembro de 2008, nossa dívida a taxa variável totalizou aproximadamente R\$687 milhões (composta de debêntures no valor total de aproximadamente R\$500 milhões e demais dívidas e contratos de arrendamento a taxa variável no valor total de U.S.\$80 milhões). Um aumento hipotético de 100% nas taxas de juros do mercado em 31 de dezembro de 2008 aumentaria nossa despesa de juros anual a taxa variável em aproximadamente R\$6,9 milhões (composta de aumento das despesas de juros decorrente de debêntures a taxa variável no valor total de aproximadamente R\$5 milhões (igual a um por cento de R\$500 milhões) e decorrente

de demais dívidas e contratos de arrendamento a taxa variável no valor total de R\$1,9 milhão (igual a um por cento de U.S.\$80 milhões, ou R\$187 milhões em 31 de dezembro de 2008, a uma taxa de juros de R\$2,337 para U.S.\$1,00).

Risco Cambial

Uma parte significativa de nossos custos e despesas operacionais, tais como serviços de manutenção de aeronaves e motores, pagamentos de arrendamento de aeronaves e seguro de aeronaves são denominados em dólares dos Estados Unidos. A fim de gerir o risco cambial, celebramos contratos de derivativos com várias contrapartes para nos proteger contra eventual depreciação ou desvalorização do real em relação ao dólar dos Estados Unidos. Em 31 de dezembro de 2008, não tínhamos nenhum contrato de futuros cambiais em aberto. Nosso lucro ficou mais sensível a flutuações cambiais em 2008 do que em 2007 porque éramos parte de mais arrendamentos financeiros denominados em dólares dos Estados Unidos em 2008.

Em 31 de dezembro de 2008, se o real se enfraquecesse/fortalecesse em 10% frente ao dólar dos Estados Unidos, presumindo-se que todas as outras variáveis (tais como LIBOR e valor em aberto) continuassem constantes, os resultados financeiros líquidos do exercício teriam sido R\$770 milhões maiores/menores, principalmente em decorrência de ganhos/perdas cambiais (no que respeita a ativos financeiros (avaliados ao justo valor), empréstimos, arrendamentos financeiros e instrumentos derivativos denominados em dólares dos Estados Unidos). Este valor corresponde a 10% da nossa exposição líquida a variações cambiais, totalizando U.S.\$3,3 bilhões (ou R\$7,7 bilhões em 31 de dezembro de 2008, a uma taxa de câmbio de R\$2,337 por U.S.\$1,00).

Risco relativo às variações do Preço do Petróleo

Os nossos resultados operacionais são afetados por mudanças no preço do petróleo. Para administrar esse risco, celebramos contratos de derivativos de petróleo. Temos por política celebrar contratos de derivativos de petróleo que cubram, no mínimo, 30% e, no máximo, 80% do valor de nosso consumo projetado de combustível pelo prazo de até 24 meses em bases de rolagem. Em 31 de dezembro de 2008, éramos parte de contratos de derivativos de petróleo em vigor correspondentes a aproximadamente oito milhões de barris de petróleo. Em 2008, registramos passivo de R\$ 1.129 milhão relativamente a esses contratos.

Celebramos contratos de derivativos apenas com contrapartes com classificação de risco de no mínimo A-(A3) pela S&P, Moody's ou Fitch. Os justos valores de nossos contratos de derivativos de petróleo de acordo com a classificação de crédito das contrapartes são:

	Justo valor dos derivativos
AAA	(446.757)
AA+, AA or AA-	(131.109)
A+, A or A-	(551.119)
	<u>(1.128.985)</u>

No Brasil, o preço do querosene de aviação é determinado por empresa estatal, a Petrobras, e toma por base os preços internacionais de combustíveis de aviação. Tentamos nos proteger contra a volatilidade dos preços do querosene por meio de derivativos de petróleo com base em petróleo cru (West Texas Intermediate ou "WTI"). O WTI está intimamente correlacionado ao Preço de Combustível de Aviação médio, sendo, provavelmente, a commodity mais ativamente negociada.

Um aumento/redução hipotético de 10% no preço de WTI de US\$44,6 em 31 de dezembro de 2008 levaria a um aumento/redução de aproximadamente R\$30,4 milhões/R\$30,6 milhões, respectivamente, no justo valor de nossos derivativos de WTI. Isto pressupõe que os componentes inerentes, taxas de juros e taxas de

câmbio referentes aos contratos permaneçam constantes e que a variação de 10% no preço de WTI seja uniforme em toda a curva futura de WTI. Calculamos o justo valor de nossos contratos de derivativos de petróleo individualmente com utilização de modelos específicos para cada contrato, que incluem modelos de fluxo de caixa descontados simples, modelos de simulação de Monte Carlo e demais modelos analíticos.

Tal aumento/redução de 10% também influenciaria diretamente nossos resultados financeiros. Em termos de fluxo de caixa, tais alterações do preço de WTI seriam mais do que compensadas por uma redução/aumento de nossos custos de combustível de aviação. Para calcular o impacto em nossos fluxos de caixa, estimamos nosso preço de Querosene de Aviação médio como uma função dos preços de WTI (por meio de uma análise de regressão linear simples de preços ao longo de um período de 24 meses). Presumindo-se consumo básico mensal de 1,2 milhão de barris de combustível e preço de exercício médio de US\$112 por barril de combustível nos termos de nossos contratos de derivativos, um aumento/redução de 10\$ do preço de WTI aumentaria/reduziria nossas despesas de combustível de aviação em R\$745,6 milhões/R\$745,6 milhões (inclusive os efeitos relevantes de liquidações em nossos contratos de derivativos).

ITEM 12. DESCRIÇÃO DE VALORES MOBILIÁRIOS, QUE NÃO TÍTULOS DE CAPITAL

Não aplicável.

PARTE II

ITEM 13. INADIMPLEMENTOS, DIVIDENDOS EM ATRASO E MORA

Nenhum.

ITEM 14 MODIFICAÇÕES RELEVANTES DOS DIREITOS DE DETENTORES DE VALORES MOBILIÁRIOS E UTILIZAÇÃO DE RECURSOS

Em 29 de agosto de 2008, algumas de nossas principais acionistas, Amaro & Aviation Participações S.A., TAM Empreendimentos e Participações S.A. e Agropecuária da Nova Fronteira Ltda. celebraram Acordo de Acionistas tendo por objeto ações ordinárias de emissão de nossa Companhia por elas detidas. Incluímos tradução para o idioma inglês deste Acordo de Acionistas no presente Relatório Anual como Anexo 2.3.

ITEM 15. CONTROLES E PROCEDIMENTOS

Controles e Procedimentos de Divulgação

Realizamos avaliação sob a supervisão e com a participação de nossa administração, inclusive nosso Diretor Presidente e Diretor Financeiro, da eficácia do projeto e operação de nossos controles e procedimentos de divulgação, inclusive daqueles definidos na Norma 13a-15(e) do Exchange Act dos Estados Unidos no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2008. Há limitações inerentes à eficácia de qualquer sistema de controles e procedimentos de divulgação, inclusive a possibilidade de falha humana e burla dos controles e procedimentos. Por conseguinte, mesmo controles e procedimentos eficazes somente poderão proporcionar garantia razoável de consecução de seus objetivos de controle. Em decorrência dessa avaliação, nosso Diretor Presidente e Diretor Financeiro concluíram que nossos controles e procedimentos de divulgação eram eficazes em 31 de dezembro de 2008, e que as informações que deviam ser divulgadas em nossos arquivamentos e apresentações ao amparo do *Exchange Act* encontram-se registradas, processadas, resumidas e relatadas dentro dos prazos especificados pelas normas e formulários da SEC, e que essas informações são reunidas e comunicadas à nossa administração, inclusive nosso Diretor Presidente e Diretor Financeiro, conforme apropriado a fim de permitir decisões tempestivas sobre a necessária divulgação.

Relatório Anual da Administração sobre Controle Interno sobre a Divulgação de Informações Financeiras e Relatório de Certificação de Empresa de Auditoria Independente

O relatório anual da nossa administração sobre controle interno de prestação de informações financeiras está incluído neste relatório anual na página F-2, e o relatório de nossos auditores independentes a respeito da eficácia de nosso controle interno sobre as informações financeiras está incluído no relatório da PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes incluído neste relatório anual na página F-3.

Mudanças do Controle Interno de Prestação de Informações Financeiras

Não houve nenhuma mudança em nosso controle interno de prestação de informações financeiras durante o exercício encerrado em 31 de dezembro de 2008 que tenha afetado de modo relevante ou tenha probabilidade razoável de afetar de modo relevante nosso controle interno de prestação de informações financeiras.

ITEM 15T. CONTROLES E PROCEDIMENTOS

Não aplicável.

ITEM 16A. TÉCNICO FINANCEIRO DO COMITÊ DE AUDITORIA

Nosso Conselho de Administração deliberou que Adalberto de Moraes Schettert, membro de nosso comitê de auditoria, seja “técnico financeiro do comitê de auditoria” conforme definido nas atuais normas da SEC, dando atendimento às exigências de independência da SEC e às normas de listagem da NYSE. Para explanação do papel de nosso comitê de auditoria, vide “Item 6. Conselheiros, Administração Sênior e Funcionários – C. Práticas do Conselho – Comitê de Auditoria.”

ITEM 16B. CÓDIGO DE ÉTICA

Nosso Conselho de Administração aprovou Código de Ética aplicável a nossos conselheiros, diretores e funcionários, inclusive nosso diretor presidente e diretor financeiro. Nosso Código de Ética pode ser encontrado em www.tam.com.br sob o título “Relações com Investidores”. As informações encontradas nesse site não são incorporadas ao presente documento por referência.

ITEM 16C. HONORÁRIOS E SERVIÇOS DO AUDITOR PRINCIPAL

Consta da tabela a seguir, por categoria de serviço, os honorários totais de serviços prestados pela PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2008 e 2007.

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
	<i>(R\$ milhões)</i>	
Honorários de Auditoria	5,8	3,7
Honorários relacionados a Auditoria	—	—
Honorários de tributaristas	—	—
Demais Honorários	—	—
Total	<u>5,8</u>	<u>3,7</u>

Honorários de Auditoria

Os honorários de auditoria consistem nos honorários totais faturados pela PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes relacionados à auditoria de nossas demonstrações financeiras anuais, a revisões de controle interno, a revisões intercalares de nossas informações financeiras trimestrais, à emissão de cartas de conforto, procedimentos relacionados à auditoria de provisões de imposto de renda no que respeita à auditoria e revisão de nossas demonstrações financeiras.

Honorários relacionados a Auditoria

Nenhum honorário relacionado a auditoria foi pago à PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2008. Nenhum honorário relacionado a auditoria foi pago a PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2007.

Honorários de Tributaristas

Nenhum honorário de tributarista foi pago à PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2008 e 2007.

Demais Honorários

Nenhum outro honorário foi pago à PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2008 e 2007.

Políticas e Procedimentos de Pré-Aprovação

Nosso comitê de auditoria aprova toda a auditoria, serviços relacionados à auditoria, serviços fiscais e demais serviços prestados pela PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes. Quaisquer serviços prestados pela PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes não expressamente incluídos no escopo da auditoria deverão ser pré-aprovados pelo comitê de auditoria antes de qualquer contratação. Em conformidade com a Regra 2-01 do Regulamento S-X, os comitês de auditoria podem aprovar certos honorários de serviços relacionados a auditoria, serviços de tributaristas e demais serviços em conformidade com exceção mínima antes da consumação da contratação da auditoria. Nossa administração periodicamente reporta ao nosso comitê de auditoria a natureza e escopo de serviços de auditoria e de serviços que não sejam de auditoria prestados por nossos auditores independentes. Em 2008 e 2007, nenhum dos honorários pagos à PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes foi aprovado em conformidade com exceção mínima.

ITEM 16D. ISENÇÕES DAS NORMAS DE LISTAGEM PARA COMITÊS DE AUDITORIA

Nenhuma.

ITEM 16E. COMPRAS DE TÍTULOS DE CAPITAL PELA EMISSORA E COMPRADORAS AFILIADAS

Nenhuma.

ITEM 16F. ALTERAÇÃO DO AUDITOR RESPONSÁVEL DA REQUERENTE

Não se aplica.

ITEM 16G. GOVERNANÇA CORPORATIVA

Vide "Item 9. A Oferta e Listagem - C. Mercados - Diferenças Significativas entre Nossas Práticas de Governança Corporativa e as Normas de Governança Corporativa da NYSE.

PARTE III

ITEM 17. DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Vide “Item 18. Demonstrações Financeiras”.

ITEM 18. DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Vide nossas demonstrações financeiras consolidadas com início na página F-1.

ITEM 19. ANEXOS

- 1.1 Estatuto Social da TAM S.A., (tradução para o inglês) aqui incorporado por referência à quarta alteração pré-eficácia de nosso Termo de Registro segundo o Formulário F-1, arquivado em 17 de fevereiro de 2006, Arquivo nº 333-131938.
- 1.2 Estatuto Social da TAM Linhas Aéreas S.A. (tradução para o inglês), aqui incorporado por referência à segunda alteração pré-eficácia de nosso Termo de Registro segundo o Formulário F-4, arquivado em 29 de outubro de 2007, Arquivo nº 333-145838-01.
- 1.3 Estatuto Social da TAM Capital Inc. (tradução para o inglês), aqui incorporado por referência à segunda alteração pré-eficácia de nosso Termo de Registro segundo o Formulário F-4, arquivado em 29 de outubro de 2007, Arquivo nº 333-145838-02.
- 2.1 Modelo de Contrato de Depósito entre a TAM S.A., JPMorgan Chase Bank, N.A., na qualidade de depositário, e os Detentores de tempos em tempos de *American Depositary Shares* emitidas ao amparo do referido contrato, inclusive sob a forma de *American Depositary Receipts*, aqui incorporado por referência à sexta alteração pré-eficácia de nosso Termo de Registro segundo o Formulário F-1, arquivado em 2 de março de 2006, Arquivo nº 333-131938.
- 2.2 Escritura de emissão, datada de 25 de abril de 2007, celebrada entre TAM Capital Inc., Tam S.A., TAM Linhas Aéreas S.A., The Bank of New York e The Bank of New York (Luxembourg) S.A., aqui incorporada por referência à segunda alteração pré-eficácia de nosso Termo de Registro segundo o Formulário F-4, Arquivo nº 333-131938.
- 2.3 Acordo de Acionistas celebrado entre certos acionistas principais da TAM S.A., datado de 27 de agosto de 2007.
- 4.1 Contrato de Compra e Venda da Família A320, datado de 19 de março de 1998, celebrado entre Airbus S.A.S. (anteriormente designada Airbus Industrie GIE) e TAM Linhas Aéreas S.A. (anteriormente designada TAM Transportes Aéreos Meridionais S/A e na qualidade de sucessora da TAM-Transportes Aéreos Regionais S.A.), aqui incorporado por referência à sexta alteração pré-eficácia de nosso Termo de Registro segundo o Formulário F-1, arquivado em 2 de março de 2006, Arquivo nº 333-131938.
- 4.2 Contrato de Compra e Venda da Família A350, datado de 20 de dezembro de 2005, celebrado entre Airbus S.A.S. e TAM Linhas Aéreas S.A., aqui incorporado por referência à sexta alteração pré-eficácia de nosso Termo de Registro segundo o Formulário F-1, arquivado em 2 de março de 2006, Arquivo nº 333-131938.
- 4.3 Contrato de Manutenção de Motor Tay, datado de 14 de setembro de 2000, celebrado entre TAM Linhas Aéreas S.A. e MTU Motoren-und Turbinen-Union Muchen GmbH, aqui incorporado por referência à sexta alteração pré-eficácia de nosso Termo de Registro segundo o Formulário F-1, arquivado em 2 de março de 2006, Arquivo nº 333-131938.

- 4.4 Contrato de Manutenção V2500, datado de 14 de setembro de 2000, celebrado entre TAM Transportes Aéreos Regionais S.A. (incorporada pela TAM Linhas Aéreas S.A.) e MTU Maintenance Hannover GmbH (MTU), aqui incorporado por referência à sexta alteração pré-eficácia de nosso Termo de Registro segundo o Formulário F-1, arquivado em 2 de março de 2006, Arquivo nº 333-131938.
- 4.5 Contrato de Prestação de Serviços de Manutenção PW4168A, datado de 14 de setembro de 2000, celebrado entre TAM Linhas Aéreas S.A. e United Technologies International, Inc., Pratt & Whitney Division, aqui incorporado por referência à sexta alteração pré-eficácia de nosso Termo de Registro segundo o Formulário F-1, arquivado em 2 de março de 2006, Arquivo nº 333-131938.
- 4.6 Instrumento de Novação e Alteração, datado de 8 de novembro de 2001, celebrado entre Rolls-Royce, MTU Aero Engines GmbH e TAM Linhas Aéreas S.A., aqui incorporado por referência à sexta alteração pré-eficácia de nosso Termo de Registro segundo o Formulário F-1, arquivado em 2 de março de 2006, Arquivo nº 333-131938.
- 4.7 Contrato de Termos Gerais nº GE-00-0059, datado de 5 de maio de 2001, celebrado entre General Electric Company, GE Engine Services Distribution LLC e TAM Linhas Aéreas S.A., aqui incorporado por referência à sexta alteração pré-eficácia de nosso Termo de Registro segundo o Formulário F-1, arquivado em 2 de março de 2006, Arquivo nº 333-131938.
- 4.8 *General Services Agreement*, datado de 3 de outubro de 2003, celebrado entre Sabre Travel Information Limited e TAM Linhas Aéreas S.A., aqui incorporado por referência à sexta alteração pré-eficácia de nosso Termo de Registro segundo o Formulário F-1, arquivado em 2 de março de 2006, Arquivo nº 333-131938.
- 8.1 Lista de subsidiárias.
- 12.1 Certificação do Diretor Presidente da TAM S.A. nos termos da Regra 13a-14(a)/15d-14(a).
- 12.2 Certificação do Diretor Financeiro da TAM S.A. nos termos da Regra 13a-14(a)/15d-14(a).
- 12.3 Certificação do Diretor Presidente da TAM Linhas Aéreas S.A. nos termos da Regra 13a-14(a)/15d-14(a).
- 12.4 Certificação do Diretor Financeiro da TAM Linhas Aéreas S.A. nos termos da Regra 13a-14(a)/15d-14(a).
- 12.5 Certificação do Diretor Presidente da TAM Capital Inc. nos termos da Regra 13a-14(a)/15d-14(a).
- 12.6 Certificação do Diretor Financeiro da TAM Capital Inc. nos termos da Regra 13a-14(a)/15d-14(a).
- 13.1 Certificação do Diretor Presidente da TAM S.A. nos termos do art. 1350.
- 13.2 Certificação do Diretor Financeiro da TAM S.A. nos termos do art. 1350.
- 13.3 Certificação do Diretor Presidente da TAM Linhas Aéreas S.A. nos termos do art. 1350.
- 13.4 Certificação do Diretor Financeiro da TAM Linhas Aéreas S.A. nos termos do art. 1350.
- 13.5 Certificação do Diretor Presidente da TAM Capital Inc. nos termos do art. 1350.
- 13.6 Certificação do Diretor Financeiro da TAM Capital Inc. nos termos do art. 1350.

15.1 Termo de Anuência de Engeval Engenharia de Avaliações S/C Ltda.

15.2 Termo de Anuência de PricewaterhouseCoopers.

ASSINATURAS

A Requerente por este ato certifica que atende a todas as exigências de arquivamento segundo o Formulário 20-F e que devidamente autorizou o infra-assinado a assinar e fez com que o mesmo assinasse o presente relatório anual por sua conta.

TAM S.A.

Por: /s/ David Baroni Neto
Nome: David Baroni Neto
Cargo: Diretor Presidente
Data: 30 de junho de 2009

TAM LINHAS AÉREAS S.A.

Por: /s/ David Baroni Neto
Nome: David Baroni Neto
Cargo: Diretor Presidente
Data: 30 de junho de 2009

TAM CAPITAL INC.

Por: /s/ David Baroni Neto
Nome: David Baroni Neto
Cargo: Diretor Presidente
Data: 30 de junho de 2009

TAM S.A. E SUAS SUBSIDIÁRIAS

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

EM 31 DE DEZEMBRO DE 2008 E 2007

Relatório da Administração sobre Controle Interno referente a Divulgação de Informações Financeiras	F-2
Relatório de Empresa de Auditoria Independente (incluindo Relatório sobre Controle Interno referente a Divulgação de Informações Financeiras)	F-3
Balanços Patrimoniais Consolidados em 31 de dezembro de 2008 e 2007	F-6
Demonstração do Resultado Consolidada referente aos exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2008 e 2007	F-7
Demonstração das Receitas e Despesas Reconhecidas referente aos exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2008 e 2007	F-7
Demonstração Consolidada dos Fluxos de Caixa referente aos exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2008 e 2007	F-8
Notas Explicativas às Demonstrações Financeiras Consolidadas	F-9

TAM S.A.

Demonstrações Financeiras Consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e 2007 e Parecer do Auditor Independente

Relatório da Administração sobre Controle Interno referente a Divulgação de Informações Financeiras

Ao Conselho de Administração e Acionistas de TAM S.A.

1 A administração de TAM S.A. (“TAM” ou a “Companhia”), inclusive o Diretor Financeiro e o Diretor Presidente, é responsável pelo estabelecimento e manutenção de controle interno adequado referente à divulgação de informações financeiras.

2 O controle interno exercido pela Companhia referente à divulgação de informações financeiras é um processo destinado a fornecer garantia razoável acerca da confiabilidade das informações financeiras e da elaboração de demonstrações financeiras para fins externos em conformidade com os princípios contábeis geralmente aceitos. O controle interno exercido pela Companhia sobre a divulgação de informações financeiras inclui políticas e procedimentos que (a) referem-se à manutenção de registros que, em pormenores razoáveis, refletem de maneira exata e adequada as operações e alienações dos ativos da Companhia; (b) conferem garantia razoável de que as operações são registradas conforme necessário para permitir a elaboração de demonstrações financeiras em conformidade com os princípios contábeis geralmente aceitos e que os recebimento e despesas da Companhia estão sendo efetuados apenas em conformidade com as autorizações da administração e dos conselheiros da Companhia; e (c) conferem garantia razoável acerca da prevenção ou detecção tempestiva de aquisição, uso ou alienação não autorizada dos ativos da Companhia que poderia causar efeito relevante sobre as demonstrações financeiras.

3 Em razão de suas limitações inerentes, o controle interno sobre a divulgação de informações financeiras pode não impedir ou detectar declarações errôneas. De igual forma, projeções de qualquer avaliação da eficácia do controle interno para períodos futuros estão sujeitas ao risco de que os controles venham a se tornar inadequados em função de mudanças das condições e que o grau de observância das políticas ou procedimentos poderá deteriorar.

4 A administração da TAM avaliou a eficácia do controle interno exercido pela Companhia sobre a divulgação de informações financeiras em 31 de dezembro de 2008 com base nos critérios estabelecidos em Controle Interno - “Estrutura Integrada” emitidos pelo *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* (“COSO”) e, com base em tais critérios, a administração da TAM concluiu que, em 31 de dezembro de 2008, o controle interno exercido pela Companhia sobre a divulgação de informações financeiras é eficaz.

5 A eficácia do controle interno exercido pela Companhia sobre a divulgação de informações financeiras em 31 de dezembro de 2008 foi auditada por PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes, empresa de auditoria registrada, conforme consta do parecer da referida empresa aqui constante.

São Paulo, 30 de junho de 2009

Por: /ass./ David Barioni Neto
David Barioni Neto
Diretor Presidente

/ass./ Líbano Miranda Barroso
Líbano Miranda Barroso
Diretor Financeiro

Relatório dos Auditores Independentes registrados no PCAOB aos Acionistas da TAM S.A.

Aos Acionistas, Conselheiros e Administradores da TAM S.A.

- 1** Em nossa opinião os balanços patrimoniais consolidados e as respectivas demonstrações consolidadas do resultado, dos fluxos de caixa e das receitas e despesas reconhecidas apresentam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da TAM S.A. em 31 de dezembro de 2008 e de 2007 e os resultados de suas operações e os fluxos de caixa referentes a cada um dos dois exercícios do período findo em 31 de dezembro de 2008, em conformidade com as Normas Internacionais de Contabilidade (*International Financial Reporting Standards – IFRS*) emitidas pelo International Accounting Standards Board. Também em nossa opinião, a Companhia manteve, em todos os aspectos relevantes, controles internos efetivos sobre relatórios financeiros em 31 de dezembro de 2008, com base nos critérios estabelecidos no documento “Controle Interno – Um Modelo Integrado” (*Internal Control – Integrated Framework*) emitido pelo *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* (COSO). A administração da Companhia é responsável pela elaboração dessas demonstrações financeiras, pela manutenção de controles internos efetivos relacionados aos relatórios financeiros e pela avaliação da efetividade desses controles internos sobre relatórios financeiros, incluída no “Relatório da administração referente aos controles internos sobre relatórios financeiros” anexo, apresentado na página 2.
- 2** Nossa responsabilidade é a de emitir parecer sobre essas demonstrações financeiras consolidadas e os controles internos sobre relatórios financeiros com base em nossos exames. Nossos exames foram conduzidos de acordo com as normas estabelecidas pelo Conselho de Supervisão de Assuntos Contábeis das Companhias Abertas dos Estados Unidos da América (*Public Company Accounting Oversight Board - PCAOB*). Essas normas que as auditorias sejam planejadas e realizadas com o objetivo de obter razoável segurança se a apresentação das demonstrações financeiras estão livres de erros materiais e se os controles internos sobre relatórios financeiros são efetivos em todos os aspectos relevantes. Nosso exame das demonstrações financeiras consolidadas compreendeu a constatação, com base em testes, das

evidências e dos registros que suportam os valores e as informações divulgados nas demonstrações financeiras consolidadas, a avaliação das práticas e estimativas contábeis mais representativas adotadas pela administração, bem como a apresentação das demonstrações financeiras consolidadas tomadas em conjunto. Nosso exame dos controles internos sobre relatórios financeiros compreendeu a obtenção do entendimento dos controles internos sobre relatórios financeiros, a avaliação da existência de deficiências materiais, o teste e a avaliação do desenho e da operação efetiva dos controles internos com base em nossa avaliação de risco. Nossos exames incluíram também a realização de outros procedimentos considerados necessários nas circunstâncias. Acreditamos que nossos exames proporcionam uma base razoável para a emissão dos nossos pareceres.

- 3 Os controles internos da Companhia sobre relatórios financeiros representam um processo desenvolvido para fornecer conforto razoável em relação à confiabilidade das informações contábeis e à elaboração de demonstrações financeiras divulgadas de acordo com os princípios contábeis geralmente aceitos. Os controles internos da Companhia sobre relatórios financeiros incluem as políticas e procedimentos que: (a) se relacionam à manutenção de registros que refletem precisa e adequadamente as transações e baixas dos ativos da Companhia; (b) fornecem segurança razoável de que as transações são registradas de forma a permitir a elaboração das demonstrações financeiras de acordo com princípios contábeis geralmente aceitos, e de que os recebimentos e pagamentos da Companhia estão sendo feitos somente de acordo com autorizações da administração e dos diretores da Companhia; e (c) fornecem segurança razoável em relação à prevenção ou detecção oportuna de aquisição, uso ou destinação não autorizados dos ativos da Companhia que poderiam ter um efeito relevante nas demonstrações financeiras consolidadas.

- 4 Devido às suas limitações inerentes, os controles internos sobre relatórios financeiros podem não evitar ou detectar erros. Da mesma forma, as projeções da qualquer avaliação sobre a sua efetividade para períodos futuros estão sujeitas ao risco de que os controles possam tornar-se inadequados devido a mudanças nas circunstâncias, ou que o grau de cumprimento das políticas ou procedimentos possa deteriorar.

São Paulo, Brasil, 30 de junho de 2009

PricewaterhouseCoopers
Auditores Independentes
CRC 2SP000160/O-5

TAM S.A.**Balancos Patrimoniais Consolidados
em 31 de dezembro
Em milhares de reais, exceto quando indicado**

Ativo	Nota	2008	2007	Passivo	Nota	2008	2007
Não circulante				Não circulante			
Imobilizado	5	9.326.171	4.733.054	Passivos financeiros	15	7.178.873	3.908.700
Pré-pagamentos de aeronaves	6	426.224	1.024.297	Instrumentos financeiros derivativos	14	107.057	
Intangível	7	152.092	34.248	Receita diferida	16	369.210	357.769
Imposto de renda e contribuição social diferidos	20	259.984	12.835	Provisões	17	947.800	769.696
Outros ativos circulantes	8	706.878	385.830	Outros passivos não circulantes	18	282.993	185.277
		<u>10.871.349</u>	<u>6.190.264</u>			<u>8.885.933</u>	<u>5.221.442</u>
Circulante				Circulante			
Contas a receber e demais contas a receber	9	1.404.464	1.207.919	Fornecedores e demais contas a pagar	19	967.553	804.670
Estoques	10	169.422	100.185	Receita diferida	16	1.105.719	1.049.514
Ativo não circulante disponível para venda		62.134	62.286	Imposto de renda e contribuição social		83.429	20.081
Tributos a recuperar		120.712	87.017	Passivos financeiros	15	910.153	1.197.986
Instrumentos financeiros derivativos	14		62.967	Instrumentos financeiros derivativos	14	1.021.928	
Caixa e equivalentes de caixa	12	671.785	466.538	Outros passivos circulantes	18	149.091	130.765
Outros ativos financeiros	13	1.242.271	2.140.339				
		<u>3.670.788</u>	<u>4.127.251</u>			<u>4.237.873</u>	<u>3.203.016</u>
				Total do passivo		<u>13.123.806</u>	<u>8.424.458</u>
				Patrimônio líquido			
				Capital e reservas atribuídos aos acionistas da TAM S.A.			
				Capital social	21	675.497	675.497
				Reserva de reavaliação	22	1.244.465	329.548
				Outras reservas	23	92.092	885.383
				Prejuízos acumulados	21	(597.957)	
						<u>1.414.097</u>	<u>1.890.428</u>
				Participação dos acionistas minoritários		4.234	2.629
						<u>1.418.331</u>	<u>1.893.057</u>
				Total do patrimônio líquido		<u>1.418.331</u>	<u>1.893.057</u>
Total do ativo		<u>14.542.137</u>	<u>10.317.515</u>	Total do passivo e do patrimônio líquido		<u>14.542.137</u>	<u>10.317.515</u>

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas.

TAM S.A.**Demonstrações do Resultado Consolidado****Exercícios findos em 31 de dezembro****Em milhares de reais, exceto quando indicado**

	<u>Nota</u>	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Receita	24	10.513.044	8.018.819
Despesas operacionais	25	<u>(9.885.065)</u>	<u>(7.790.511)</u>
Lucro operacional antes das variações do valor justo de derivativos de combustível e reavaliação de aeronaves		<u>627.979</u>	<u>228.308</u>
Variações do valor justo de derivativos de combustível		(1.273.461)	130.410
Ganhos (perdas) na reavaliação de aeronaves reconhecidos no resultado	5	<u>255.617</u>	<u>(224.701)</u>
Lucro (prejuízo) operacional		<u>(389.865)</u>	<u>134.017</u>
Receitas financeiras	27	1.410.361	1.006.868
Despesas financeiras	27	<u>(3.006.220)</u>	<u>(755.198)</u>
Lucro (prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social		<u>(1.985.724)</u>	<u>385.687</u>
Imposto de renda e contribuição social	28	<u>594.129</u>	<u>(127.118)</u>
Lucro (prejuízo) após imposto de renda e contribuição social (todas operações continuadas)		<u>(1.391.595)</u>	<u>258.569</u>
Atribuído aos			
Acionistas minoritários		868	177
Acionistas da TAM		<u>(1.392.463)</u>	<u>258.392</u>
Lucro (prejuízo) por ação			
Básico	29	(9,26)	1,72
Diluído	29	(9,26)	1,70

Demonstrações Consolidadas das Receitas e Despesas Reconhecidas**Exercícios findos em 31 de dezembro****Em milhares de reais, exceto quando indicado**

	<u>Nota</u>	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Reavaliação do imobilizado, líquida	22	938.474	27.713
Ganho (perda) na conversão de moedas, líquido de impostos		13.152	(3.537)

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas.

TAM S.A.

Demonstrações do Resultado Consolidado

Exercícios findos em 31 de dezembro

Em milhares de reais, exceto quando indicado

	<u>Nota</u>	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Receitas (despesas) reconhecidas diretamente no patrimônio líquido		951.626	24.176
Lucro (prejuízo) após imposto de renda e contribuição social (todas operações continuadas)		<u>(1.391.595)</u>	<u>258.569</u>
Total de receitas e despesas reconhecidas no exercício	21	<u>(439.969)</u>	<u>282.745</u>
Atribuído aos			
Acionistas minoritários		868	177
Acionistas da TAM		<u>(440.837)</u>	<u>282.568</u>

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas.

TAM S.A.**Demonstrações do Fluxo de Caixa Consolidado****Exercícios findos em 31 de dezembro****Em milhares de reais, exceto quando indicado**

	<u>Nota</u>	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Fluxos de caixa das atividades operacionais	31	1.904.477	724.760
Tributos pagos		(58.443)	(65.528)
Juros pagos		<u>(303.525)</u>	<u>(286.559)</u>
Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais		<u>1.542.509</u>	<u>372.673</u>
Fluxos de caixa das atividades de investimento			
Adições geradas pela venda de imobilizado		8.204	4.558
Aquisições de imobilizado		(637.483)	(311.852)
Aquisições de ativos intangíveis		(133.469)	(37.071)
Depósitos em garantia			
Reembolsos		106.292	21.011
Depósitos efetuados		(30.503)	(65.383)
Pré-pagamentos de aeronaves			
Reembolsos		261.302	401.977
Pagamentos		<u>(217.688)</u>	<u>(451.456)</u>
Caixa líquido aplicado nas atividades de investimento		<u>(643.345)</u>	<u>(438.216)</u>
Fluxos de caixa das atividades de financiamento			
Adições geradas pela emissão de ações ordinárias			497
Compra de ações em tesouraria		(14.269)	
Dividendos pagos aos acionistas da Companhia		(72.065)	(137.629)
Empréstimos de curto e longo prazo			
Adições		208.692	638.105
Pagamentos		(471.390)	(591.857)
Arrendamento mercantil financeiro		(340.092)	(263.664)
Pagamentos de debêntures		(4.793)	(19.957)
Emissão de bônus seniores			<u>607.080</u>
Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento		<u>(693.917)</u>	<u>232.575</u>
Aumento líquido no caixa e equivalentes de caixa		205.247	167.032
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício		<u>466.538</u>	<u>299.506</u>
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício		<u><u>671.785</u></u>	<u><u>466.538</u></u>
Informações suplementares ao fluxo de caixa:			
Atividades de financiamentos e investimentos que não afetam o caixa e equivalentes de caixa - aquisição de aeronaves por leasing financeiro		<u>2.360.295</u>	<u>1.325.685</u>

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas.

TAM S.A.
Demonstrações do Fluxo de Caixa Consolidado
Exercícios findos em 31 de dezembro
Em milhares de reais, exceto quando indicado

<u>Nota</u>	<u>2008</u>	<u>2007</u>
-------------	-------------	-------------

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas.

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

1 Informações gerais

A TAM S.A ("TAM" ou "Companhia") é uma sociedade por ações constituída em 12 de maio de 2007 cujo objeto social é, primordialmente, a participação direta no capital de empresas dedicadas a atividades de transporte aéreo. A Companhia detém participação acionária na TAM Linhas Aéreas S.A ("TLA"), empresa que opera na área de transporte de passageiros e carga no Brasil e em rotas internacionais, e 94,98% na Transportes Aéreos del Mercosur S.A ("Mercosur"), empresa aérea sediada em Assunção, no Paraguai, e que opera no Paraguai, na Argentina, no Brasil, no Chile, no Uruguai e na Bolívia. A TAM é incorporada e domiciliada no Brasil.

Em julho de 2005, a Companhia concluiu sua oferta pública de ações na Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA. Em 10 de março de 2006, a Companhia fez uma oferta pública adicional de ações na BOVESPA e na bolsa de Nova York – NYSE (na forma de *American Depositary Shares*– ADS), concluída em 6 de abril de 2006.

Em abril de 2007, foram constituídas duas subsidiárias integrais da TLA, a TAM Capital Inc. ("TAM Capital") e a TAM Financial Services 1 Limited ("TAM Financial 1") e em outubro de 2007, foi constituída a TAM Financial Services 2 Limited ("TAM Financial 2"), empresas sediadas nas Ilhas Cayman e cujas atividades estão relacionadas com a aquisição e financiamento de aeronaves. A captação de recursos emitidos pelas subsidiárias é garantida pela TAM.

A Companhia controla também a TP Participações Ltda. ("TP Participações"), cujo objeto social é a participação em outras sociedades. Esta empresa não atuou operacionalmente durante o ano de 2008 e 2007.

A TAM também controla 99,99% da Fidelidade Viagens e Turismo Ltda. ("Fidelidade"), que tem por objeto social a realização de atividades de agência de viagens e turismo denominada TAM Viagens.

As presentes demonstrações financeiras consolidadas, da TAM S.A e suas subsidiárias, foram aprovadas pelo Conselho de Administração em 26 de junho de 2009.

2 Resumo das principais práticas contábeis

A seguir estão descritas as principais práticas contábeis adotadas na elaboração destas demonstrações financeiras consolidadas. Essas práticas foram adotadas de maneira uniforme nos dois exercícios apresentados, exceto quando indicado.

2.1 Base de preparação

As demonstrações financeiras consolidadas da TAM foram elaboradas de acordo com as Normas Internacionais de Contabilidade (*International Financial Reporting Standards* – IFRS) emitidas pelo

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007**
Em milhares de reais, exceto quando indicado

International Accounting Standards Board - IASB. As presentes demonstrações financeiras consolidadas são as primeiras demonstrações financeiras da TAM S.A. elaboradas de acordo com o IFRS. Em sua elaboração foi aplicado o IFRS 1 – Adoção Inicial das Normas Internacionais de Contabilidade.

As demonstrações financeiras consolidadas foram preparadas pelo método do custo histórico, exceto quando indicado, como, por exemplo, a reavaliação de equipamentos de vôo e a mensuração de instrumentos financeiros derivativos ao valor justo.

Até 31 de dezembro de 2008, as demonstrações financeiras consolidadas da TAM eram elaboradas de acordo com princípios contábeis geralmente aceitos no Brasil (BR GAAP), que diferem em certos aspectos do IFRS. Ao elaborar as demonstrações financeiras consolidadas referentes ao exercício de 2008, a administração alterou determinados métodos de contabilização, avaliação e consolidação das demonstrações financeiras em BR GAAP para conformidade com o IFRS. Os números comparativos relativos ao exercício de 2007 foram reapresentados de modo a refletir tais ajustes. As conciliações e descrições do efeito da transição de BR GAAP para IFRS estão expostas na Nota 4.

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007**
Em milhares de reais, exceto quando indicado

As últimas demonstrações financeiras consolidadas disponíveis de acordo com BR GAAP foram:

- . arquivadas junto à *Securities and Exchange Commission* (SEC) para o exercício findo em 31 de dezembro de 2007; e
- . arquivadas junto à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) para o exercício findo em 31 de dezembro de 2008.

As conciliações da Nota 4 abrangem os dois períodos.

As demonstrações financeiras estão sendo apresentadas em reais e todos os valores foram arredondados para o milhar mais próximo em reais, exceto quando indicado.

2.2 Consolidação

(a) Controladas

Controladas são todas as entidades (incluindo entidades de propósito especial) nas quais a TAM tem o poder de determinar as políticas financeiras e operacionais, em geral em função da detenção de mais da metade dos direitos de voto. A existência e o efeito dos potenciais direitos de voto, atualmente exercíveis ou conversíveis, são levados em conta quando se avalia se a TAM controla outra entidade. As controladas são integralmente consolidadas a partir da data em que o controle é transferido para a TAM e deixam de ser consolidadas a partir da data em que tal controle cessa.

As transações, saldos e ganhos a realizar derivados de transações entre empresas do grupo são eliminados. As perdas a realizar também são eliminadas, sendo, porém consideradas um indicador de redução do valor realizável (*impairment*) do ativo transferido. As políticas contábeis das controladas foram alteradas, quando necessário, para assegurar a coerência com as políticas adotadas pela TAM.

(b) Companhias incluídas nas demonstrações financeiras consolidadas

	Participação e poder de voto (%)
	<u>2008 e 2007</u>
TLA	100,00
Fidelidade (i)	99,99
TAM Capital (i)	100,00
TAM Financial 1 (i)	100,00
TAM Financial 2 (i)	100,00
Mercosur	94,98
TP Participações	99,99

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

Fundo *Spitfire* II (Fundo de investimento exclusivo) (ii) 100,00

- (i) Investimento da TAM detido indiretamente através da TLA.
- (ii) Tam possui 30% de participação direta e 70% através de participação indireta da TLA no fundo exclusivo. Ver também Nota 13.

(c) **Transações e participações de acionistas minoritários**

A TAM adota a política de considerar transações com acionistas minoritários como transações com partes externas à TAM. Os minoritários representam a parcela do lucro ou prejuízo e do patrimônio líquido das controladas que não é detida pela TAM, sendo destacada no balanço patrimonial consolidado.

2.3 **Conversão de moedas estrangeiras**

(a) **Moeda funcional e moeda de apresentação**

Os itens incluídos nas demonstrações financeiras de cada uma das entidades da TAM são mensurados usando a moeda do principal ambiente econômico no qual aquela entidade atua (“moeda funcional”). As demonstrações financeiras consolidadas são apresentadas em reais, a moeda funcional da Companhia.

(b) **Transações e saldos**

As transações em moeda estrangeira são convertidas para a moeda funcional utilizando a taxa cambial vigente nas datas das transações. Os saldos de ativos e passivos são convertidos à taxa cambial da data do balanço. Ganhos e perdas cambiais resultantes da liquidação de tais transações e da conversão de ativos e passivos monetários denominados em moeda estrangeira são reconhecidos na demonstração do resultado.

(c) **Conversão**

Na elaboração das demonstrações financeiras consolidadas, as demonstrações do resultado e dos fluxos de caixa e todas as outras movimentações de ativos e passivos são convertidas à taxa de câmbio média anual, considerado um valor próximo da taxa cambial vigente na data das correspondentes transações. O balanço é convertido às taxas de câmbio do encerramento do exercício.

Os efeitos das variações da taxa de câmbio durante o exercício sobre o patrimônio líquido das controladas no início do exercício são registrados como uma movimentação do patrimônio líquido, da mesma forma que a diferença entre o lucro acumulado do exercício convertido à média das taxas de câmbio e às taxas de câmbio do fim do exercício.

As diferenças cambiais acumuladas resultantes são demonstradas como um componente separado de outras reservas. No caso de alienação total ou parcial de uma participação em uma empresa do grupo,

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007**
Em milhares de reais, exceto quando indicado

mediante venda ou como resultado de redução de capital, a diferença cambial acumulada é reconhecida na demonstração do resultado como parte do lucro ou perda na alienação.

2.4 Imobilizado

O imobilizado é registrado ao custo de aquisição, formação ou construção, deduzido da depreciação, ou ao valor reavaliado. Dependendo do tipo de ativo e da época de sua aquisição, o custo se refere ao custo histórico de aquisição, custo reavaliado, ou ao custo histórico de aquisição ajustado pelos efeitos da hiperinflação, nos anos em que a economia do Brasil era considerada hiperinflacionária. O Brasil foi considerado uma economia hiperinflacionária para fins de IFRS até 1997.

Os equipamentos de voo são periodicamente reavaliados com base em laudos elaborados por avaliadores independentes. Os ganhos e perdas de reavaliação são registrados diretamente no patrimônio líquido, exceto quando a perda de reavaliação reduz o valor contábil abaixo do respectivo custo; nesse caso, a diferença entre o custo e o valor reavaliado é reconhecida na demonstração do resultado. A cada ano, a diferença entre a depreciação com base no valor reavaliado e a depreciação com base no custo original do ativo é transferida da reserva de reavaliação para lucros acumulados.

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

Terrenos não são depreciados. A depreciação de outros ativos é calculada pelo método linear, para distribuir seu valor de custo ou reavaliação ao longo da vida útil estimada, como segue:

	<u>Anos</u>
Equipamentos de voo - aeronaves (*)	25 – 30
Equipamentos de voo - motores	10
Manutenções	4 - 6
Edifícios	25
Máquinas e equipamentos	10
Computadores	5

(*) Algumas aeronaves adquiridas usadas são depreciadas em 6 anos.

Os gastos com manutenções, incluindo peças de reposição e custos de mão-de-obra, são capitalizados e amortizados ao longo do prazo médio esperado entre as manutenções, de acordo com o método *built-in-overhaul*. Todas as outras peças de reposição e outros custos relacionados à manutenção de ativos de equipamentos de voo, inclusive no âmbito de contratos de manutenção “*power by the hour*”, são reconhecidas no resultado do exercício, à medida que são consumidos ou que as despesas são incorridas, conforme descrito na Nota 2.24.

Custos de contração de empréstimos, incluindo juros e diferenças cambiais aplicáveis, relacionados à aquisição de ativos qualificados (*qualifying assets*), como é o caso das aeronaves, são incorporados ao custo do ativo ao qual se referem.

O valor contábil do imobilizado é analisado para verificação de possível perda no valor recuperável quando fatos ou mudanças nas circunstâncias indicam que o valor contábil é maior que o valor recuperável estimado.

Ganhos e perdas em alienações são apurados comparando-se o produto da venda com o valor residual contábil e são reconhecidos na demonstração do resultado. Quando ativos reavaliados são vendidos, o valor incluído nas reservas de reavaliação é transferido para lucros acumulados.

2.5 Pré-pagamentos de aeronaves e outros depósitos relativos a aeronaves

Os pré-pagamentos de aeronaves (*Pre-delivery Payments* - PDPs) realizados aos fabricantes de aeronaves, nos termos de contratos de compra, são expressos em dólares americanos e reconhecidos pelo valor pago convertido à taxa de câmbio vigente na data do pagamento. Os custos de contração de empréstimos, incluindo juros e diferenças cambiais aplicáveis, incorridos na construção de ativos qualificados, são capitalizados até o momento da entrega das aeronaves.

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

Na hipótese de a TAM decidir não adquirir a aeronave, mas sim arrendá-la, e houver acordo que os PDPs serão reembolsados à TAM, tais adiantamentos serão reclassificados para outras contas a receber e trazidos ao valor presente do valor esperado de reembolso à TAM. Tal valor, se expresso em moeda estrangeira, é convertido à taxa de câmbio vigente na data das demonstrações financeiras e a eventual diferença resultante é reconhecida na demonstração do resultado.

2.6 Intangível

(a) Software e projetos de TI

As despesas relacionadas à manutenção de software são reconhecidas como despesas quando incorridas. As despesas diretamente relacionadas aos softwares desenvolvidos internamente incluem materiais, custos incorridos com empresas de desenvolvimento de software e outros custos diretos. O software é capitalizado como ativo intangível quando é provável que os benefícios econômicos futuros por ele gerados sejam superiores ao seu respectivo custo, considerando sua viabilidade econômica e tecnológica. Os custos de desenvolvimento de software reconhecidos como ativos são amortizados pelo método linear ao longo de sua vida útil estimada, que em geral não é superior a 3 anos.

(b) Outros intangíveis

Outros ativos intangíveis incluem licenças e outros direitos contratuais adquiridos de terceiros. São capitalizados como ativos intangíveis e amortizados ao longo de sua vida útil estimada.

O valor contábil dos intangíveis é analisado para verificar se há redução ao valor recuperável quando fatos ou mudanças nas circunstâncias indicam que o valor contábil pode não ser recuperável, ou quando os ativos intangíveis ainda não começaram a ser usados e amortizados.

2.7 Redução ao valor recuperável de ativos não circulantes

O imobilizado e outros ativos não circulantes, incluindo intangíveis, são analisados para verificar se há necessidade de redução ao valor recuperável do bem sempre que fatos ou mudanças nas circunstâncias indiquem que seu valor contábil não será totalmente recuperável. No caso de perda, esta é reconhecida pelo montante em que o valor contábil do ativo ultrapassa seu valor recuperável, que é o maior entre o preço líquido de venda e valor em uso de um ativo. Para fins de avaliação, os ativos são agrupados no menor grupo de ativos para o qual existem fluxos de caixa identificáveis separadamente (unidades geradoras de caixa ou “CGUs” (*Cash Generating Units*)).

2.8 Outros ativos financeiros

A TAM classifica seus ativos financeiros nas seguintes categorias: mensurados ao valor justo através do resultado (incluindo instrumentos financeiros derivativos) e empréstimos e recebíveis. A classificação depende da finalidade para a qual os ativos financeiros foram adquiridos. A administração determina a

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

classificação dos ativos financeiros quando de seu reconhecimento inicial.

(a) **Ativos financeiros mensurados ao valor justo através do resultado**

Esta categoria divide-se em duas subcategorias: ativos financeiros mantidos para negociação e ativos financeiros mensurados ao valor justo através do resultado no reconhecimento inicial. O ativo financeiro é classificado nessa categoria quando é adquirido principalmente para fins de venda no curto prazo. Os ativos dessa categoria são mensurados ao valor justo e os ganhos e perdas decorrentes de variações do valor justo são imediatamente reconhecidos na demonstração do resultado. Os ativos dessa categoria são demonstrados no ativo circulante.

(b) **Empréstimos e recebíveis**

Empréstimos e recebíveis são ativos financeiros não derivativos com pagamentos fixos ou determináveis, não cotados em um mercado ativo. São avaliados ao custo amortizado e incluídos no ativo circulante, exceto aqueles com prazo de vencimento superior a 12 meses após a data do balanço, que são classificados como ativos não circulantes. Os empréstimos e recebíveis da TAM abrangem “contas a receber de clientes e outros” e caixa e equivalentes no balanço, com exceção de alguns investimentos de curto prazo que se enquadram na definição de ativos ao valor justo através do resultado.

(c) **Instrumentos financeiros derivativos**

Os derivativos são inicialmente reconhecidos pelo valor justo na data em que um contrato de derivativos é celebrado e são subsequentemente remensurados ao valor justo. Os custos de transação são lançados como despesa à medida que são incorridos.

Embora a TAM faça uso de derivativos para atenuar os efeitos econômicos das variações das taxas de câmbio e dos preços internacionais do petróleo, ela não aplica a contabilização de hedge (*hedge accounting*). As mudanças do valor justo de instrumentos financeiros são imediatamente lançadas contra o resultado.

Os ganhos e perdas decorrentes da variação do valor justo de derivativos de combustível são apresentados separadamente na demonstração do resultado.

(d) **Avaliação de ativos financeiros**

O valor justo dos investimentos para os quais existe negociação no mercado se baseia nos preços atuais de compra. Para os ativos financeiros em que não há negociação no mercado, a TAM estabelece o valor justo através de técnicas de avaliação. Tais técnicas incluem o uso de operações recentes contratadas com terceiros, a referência a outros instrumentos que são substancialmente similares e a análise de fluxos de caixa descontados.

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

(e) **Redução ao valor recuperável de ativos financeiros**

Em cada data de encerramento de exercício, a TAM avalia a existência de evidências objetivas de redução de seus ativos financeiros ao valor recuperável.

2.9 Estoques

Os estoques, que compreendem principalmente peças de reposição e materiais a serem usados nas atividades de manutenção e reposição, são demonstrados ao custo médio de aquisição ou ao valor de realização, líquido das provisões para reduzir o valor de itens obsoletos.

2.10 Ativos disponíveis para venda

Ativos são classificados como “disponíveis para venda” quando todos os critérios a seguir são conhecidos: uma decisão foi tomada para vender o ativo e estão disponíveis para venda imediata; os ativos estão sendo oferecidos ao mercado ativamente; ou uma venda deve ou é esperada para ser concluída dentro de doze meses da data do balanço. Ativos disponíveis para venda são avaliados pelo menor valor entre montante contabilizado ou o valor justo reduzido dos custos da eliminação. Ativos disponíveis para venda não são depreciados.

2.11 Contas a receber

Contas a receber são avaliadas pelo valor justo no momento inicial e posteriormente avaliadas ao custo amortizado, utilizando a taxa de juros efetiva, menos provisão para perda na realização. Na prática, devido à natureza de curto prazo, são reconhecidas pelo montante original de venda. Uma provisão para perdas na realização dessas contas a receber (provisão para créditos de liquidação duvidosa) é reconhecida quando existe uma evidência objetiva de que a Companhia não será capaz de cobrar todos os valores devidos de acordo com os prazos originais das contas a receber.

O valor registrado de contas a receber é reduzido através de uma provisão para perdas na realização, que é reconhecida na demonstração do resultado. Quando uma conta a receber é considerada incobrável, ela é baixada tendo como contrapartida a provisão para perdas na realização. Recuperações subsequentes de valores anteriormente baixados são reconhecidas na demonstração do resultado.

2.12 Caixa e equivalentes de caixa

Caixa e equivalentes de caixa apresentados na demonstração dos fluxos de caixa incluem caixa disponível, depósitos a vista e aplicações de curto prazo de alta liquidez, com vencimento original máximo de três meses.

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

2.13 Capital social

As ações ordinárias e as ações preferenciais não resgatáveis são classificadas como patrimônio líquido.

Quando uma empresa do grupo compra as ações da Companhia (ações em tesouraria), o montante pago, incluindo todos os custos incrementais diretamente relacionados (líquidos do imposto de renda), é deduzido do patrimônio líquido até as ações serem canceladas ou revendidas.

2.14 Remuneração baseada em ações

A Companhia oferece a empregados e executivos planos de remuneração com base em ações, liquidados em ações da Companhia, segundo os quais a Companhia recebe os serviços como contraprestações das opções de compra de ações. O valor justo das opções concedidas é reconhecido como despesa, durante o período no qual o direito é adquirido (período durante o qual as condições específicas de aquisição de direitos devem ser atendidas), reduzido pelo impacto de qualquer condição não relacionada ao mercado durante o período de carência (por exemplo, objetivos de lucratividade ou aumento de vendas). Essas condições não relacionadas ao mercado são incluídas nas premissas utilizadas para definição do número de opções esperadas. Na data do balanço, a Companhia revisa suas estimativas da quantidade de opções cujos direitos devem ser adquiridos com base nas condições, reconhecendo o impacto da revisão das estimativas iniciais, se houver, na demonstração do resultado, em contrapartida ao patrimônio líquido, prospectivamente.

Às opções exercidas são atribuídas ações anteriormente adquiridas no mercado (ações em tesouraria). Os montantes recebidos, líquidos de qualquer custo associado a essa transação, são creditados em ações em tesouraria; qualquer resultado decorrente é reconhecido em lucros acumulados.

2.15 Planos de pensão

A TAM patrocina apenas planos de contribuição definida. Depois de efetuadas as contribuições, a Companhia não tem nenhuma obrigação de pagamentos adicionais. As contribuições periódicas compreendem os custos periódicos líquidos do período em que são devidas e, desta forma, são incluídas em despesas de pessoal.

2.16 Receita diferida

As contas de receita diferida abrangem transportes a executar, ganhos em transações de *sale and leaseback* (Nota 2.21) e receita relacionada ao Programa Fidelidade TAM (Nota 2.23).

A conta Transportes a executar é composta por bilhetes vendidos nos últimos 12 meses e ainda não utilizados. Esses valores são reconhecidos como receita quando o serviço é efetivamente prestado ou quando os bilhetes expiram.

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

2.17 Fornecedores

As contas a pagar a fornecedores são inicialmente reconhecidas ao valor justo e subsequentemente ao custo amortizado, usando o método dos juros efetivos. Na prática, devido à natureza de curto prazo da maioria das contas a pagar a fornecedores, são normalmente reconhecidas pelo valor faturado.

2.18 Empréstimos

Os empréstimos são incluídos em passivos financeiros e reconhecidos inicialmente ao valor justo, líquidos dos custos de transação incorridos. Posteriormente, os empréstimos são demonstrados ao custo amortizado, incluindo encargos e juros, usando o método dos juros efetivos, líquidos dos pagamentos efetuados.

Os empréstimos são classificados no passivo circulante, a menos que a TAM tenha um direito incondicional de não realizar a liquidação do passivo por no mínimo 12 meses após a data do balanço.

Debêntures não conversíveis e bônus seniores são registrados da mesma maneira que os empréstimos.

2.19 Imposto de renda e contribuição social

O imposto de renda e a contribuição social sobre o lucro líquido do período corrente e diferido são calculados à alíquota de 25% e 9%, respectivamente para imposto de renda e contribuição social e consideram a compensação de prejuízos fiscais até o limite de 30% do lucro tributável do exercício.

A despesa de imposto de renda corrente é calculada com base nas leis tributárias promulgadas ou substancialmente promulgadas na data de encerramento do exercício, de acordo com os regulamentos tributários brasileiros. A administração avalia periodicamente as posições assumidas na declaração de renda com respeito a situações em que a regulamentação tributária aplicável está sujeita a interpretação e constitui provisões, quando adequado, com base nos valores que espera pagar ao fisco.

O imposto de renda diferido é calculado pelo método do passivo, utilizando a alíquota de imposto esperada no período em que o ativo será realizado ou o passivo será liquidado, baseado nas taxas de imposto promulgadas ou substantivamente promulgadas na data do balanço.

Imposto de renda diferido ativo é reconhecido na medida em que seja provável a ocorrência de lucro tributável futuro para compensação de prejuízos ou diferenças temporárias.

Impostos diferidos passivos com respeito a lucros não remetidos de controladas no exterior não são reconhecidos, na medida em que a TAM pode controlar o pagamento de dividendos e não pretende fazê-lo no futuro previsível.

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

2.20 Provisões

A TAM reconhece provisões quando tem uma obrigação legal ou presumida como resultado de um fato passado, sendo provável um desembolso futuro de recursos para liquidar a obrigação. As provisões são quantificadas ao valor presente do desembolso esperado para liquidar a obrigação, usando-se a taxa adequada de desconto de acordo com os riscos relacionados ao passivo.

2.21 Arrendamento mercantil

A classificação dos contratos de arrendamento mercantil é realizada no momento da sua contratação. Os arrendamentos mercantis nos quais a TAM assume substancialmente os riscos e benefícios de propriedade são classificados como arrendamento mercantil financeiro. Todos os outros tipos de arrendamento mercantil são classificados como arrendamento mercantil operacional. O arrendamento mercantil financeiro é capitalizado no início do contrato pelo menor entre o valor justo do ativo arrendado e o valor presente dos pagamentos mínimos do arrendamento. Cada um dos pagamentos do arrendamento é alocado ao passivo e a encargos financeiros, sendo as correspondentes obrigações de arrendamento, líquidas dos encargos financeiros, incluídas no passivo financeiro. O elemento de juros do custo do financiamento é debitado à demonstração do resultado ao longo do prazo do arrendamento de modo a gerar uma taxa de juros periódica constante sobre o saldo remanescente do passivo de cada período. O imobilizado adquirido nos arrendamentos financeiros é depreciado pelo prazo de vida útil do ativo ou pelo período contratual do arrendamento.

Os pagamentos efetuados no âmbito de arrendamentos operacionais são debitados à demonstração do resultado pelo método linear durante a vigência do arrendamento.

Os ganhos decorrentes de transações de *sale and leaseback* resultantes em arrendamentos financeiros são diferidos e reconhecidos na demonstração do resultado pelo método linear durante a vigência do arrendamento; os ganhos decorrentes de transações de *sale and leaseback* resultantes em arrendamentos operacionais são reconhecidos imediatamente na demonstração do resultado.

2.22 Dividendos

Os dividendos a pagar são reconhecidos como passivo nas demonstrações financeiras quando existe a obrigação legal de seu pagamento. Isso acontece quando os dividendos são aprovados pelos acionistas da TAM ou atendem a legislação societária brasileira. De acordo com os estatutos da TAM, aos acionistas é assegurado um dividendo mínimo de 25% sobre o lucro líquido de cada exercício, calculado em conformidade com a legislação societária brasileira.

2.23 Receita

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007 Em milhares de reais, exceto quando indicado

As receitas de transporte aéreo (passageiros e carga) são reconhecidas quando os serviços de transporte são prestados. A receita referente a bilhetes de passageiros vendidos, mas não utilizados (vendas antecipadas de bilhetes) são tratadas como receitas diferidas, classificadas no passivo circulante. A receita proveniente de bilhetes não utilizados é reconhecida na data de expiração do bilhete, que é 12 meses após a data de sua emissão.

A Companhia patrocina programa de premiação para passageiros frequentes (Programa Fidelidade TAM), cujos pontos são acumulados ao utilizarem os voos da TAM ou de companhias aéreas parceiras, bem como ao efetuar compras com cartões de crédito Fidelidade TAM ou utilizar serviços e produtos em estabelecimentos parceiros. Os pontos concedidos no Programa Fidelidade são reconhecidos como um componente separado e identificável da receita, com base no seu valor justo estimado. Esta receita é diferida na data em que o bilhete é vendido, sendo esta reconhecida no resultado do exercício, líquida dos pontos que considera que não serão resgatados, quando os pontos são resgatados e os passageiros, transportados.

Outras receitas operacionais, representadas por taxas decorrentes de alterações de reservas de voo, subarrendamento de aeronaves e outros serviços, são reconhecidas quando o serviço é prestado.

A receita de juros é reconhecida pelo método da taxa de juros efetiva, levando em conta o principal em aberto e as taxas de juros vigentes até o vencimento ou a data de encerramento do exercício.

2.24 Manutenção de aeronaves e motores

Contratos de manutenção de motores suportam toda a atividade significativa de manutenção de motores. A Companhia reconhece as despesas de manutenção de motores quando incorridas. A base para determinar quando as despesas de manutenção são consideradas incorridas depende da natureza dos serviços prestados:

- Os contratos em que os valores são devidos aos prestadores da manutenção, e reconhecidos na demonstração do resultado, de acordo com as atividades de manutenção efetivamente realizadas. Os custos incorridos correspondem ao valor efetivo do tempo gasto em manutenção adicionado ao custo de materiais e componentes utilizados. Esses contratos de manutenção são designados contratos do tipo *time and material*.
- Os contratos em que determinados valores são devidos ao prestador da manutenção com base em horas voadas. Esses contratos são designados contratos *power-by-the-hour*, e nos quais é reconhecido um passivo e uma correspondente despesa na demonstração do resultado pelas horas de voo dos equipamentos por eles cobertos.

2.25 Informações sobre segmentos

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007 Em milhares de reais, exceto quando indicado

Os segmentos operacionais são reportados de forma consistente com os relatórios internos fornecidos ao principal tomador de decisões operacionais (*Chief Operating Decision-maker* - CODM). O CODM, que é responsável por alocar recursos e avaliar o desempenho dos segmentos operacionais, foi identificado como o Diretor Presidente. Devido à base de custos essencialmente fixos das operações da TAM, embora o CODM analise as informações sobre receitas em diversos níveis, o desempenho do grupo TAM é avaliado como um todo, e desta forma conclui-se que existe somente um segmento operacional. No entanto, as informações financeiras fornecidas ao CODM em 2008 tinham por base o BR GAAP (Lei nº 11.638) e não o IFRS. As conciliações entre os valores apresentados de acordo com o BR GAAP (Lei nº 11.638) e o IFRS em 31 de dezembro de 2008 e com referência ao exercício findo naquela data constam da Nota 4.3.

2.26 Apresentação da demonstração do resultado

Na demonstração do resultado, os valores relativos a:

- Variações do valor justo de derivativos de combustíveis e
- Reavaliações de equipamentos de voo que devem ser reconhecidas na demonstração do resultado

Esses itens são apresentados separadamente como parte do lucro operacional. Estes são materiais em termos de natureza e valores, e estão sendo divulgados separadamente a fim de ajudar os usuários das demonstrações financeiras a entender o desempenho financeiro da Companhia.

2.27 Pronunciamentos contábeis recentemente emitidos

(a) Interpretação, normas e alterações adotadas antecipadamente pela TAM.

- IAS 23 (revisado) – Custos de empréstimos (em vigor a partir de 1º de janeiro de 2009). A alteração requer que a TAM capitalize custos de empréstimos diretamente atribuíveis à aquisição, construção ou produção de um ativo qualificável (bem que requer um período de tempo significativo para ficar pronto para uso ou venda) como parte do custo do ativo. A opção de lançar esses custos de captação imediatamente como despesa será eliminada. Uma alteração adicional, como parte do projeto de melhorias anuais do IASB publicado em maio de 2008, modifica a definição de custos, de modo que a despesa de juros é calculada pelo método dos juros efetivos definidos no IAS 39 Instrumentos financeiros: reconhecimento e mensuração. Isso elimina a incoerência entre os termos do IAS 39 e do IAS 23.

(b) Normas, alterações e interpretações de normas existentes que ainda não estão em vigor e não foram antecipadamente adotadas pela TAM:

- IAS 1 (revisado) – Apresentação das demonstrações financeiras (em vigor a partir de 1º de janeiro de 2009). Esta alteração estabelece requisitos gerais para a apresentação das demonstrações financeiras,

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007**
Em milhares de reais, exceto quando indicado

orientações para sua estrutura e os requisitos mínimos para os seus conteúdos. Quando a TAM rerepresentar ou reclassificar informações comparativas, ela deverá rerepresentar um balanço patrimonial para o início do período comparativo, além da exigência atual de apresentar um balanço patrimonial no fim do exercício corrente e do período comparativo. A TAM aplicará o IAS 1 (revisado) a partir de 1º de janeiro de 2009. É provável que a TAM opte por apresentar uma demonstração do resultado e uma demonstração do resultado abrangente como demonstrações do desempenho.

- . IFRS 3 (revisado) – Combinações de empresas (em vigor a partir de 1º de julho de 2009). A norma revisada continua a aplicar o método de aquisição a combinações de empresas, com algumas diferenças importantes. Por exemplo, todos os pagamentos efetuados para comprar uma empresa devem ser registrados pelo valor justo na data de aquisição, sendo os pagamentos contingentes classificados como dívida subsequentemente remensurada na demonstração do resultado. Existe a opção por uma base de aquisição por aquisição para mensurar a participação não controladora na investida, ou pelo valor justo ou pela parcela proporcional da participação não controladora no patrimônio líquido da investida. Todos os custos relacionados à aquisição devem ser registrados como despesa. A TAM aplicará o IFRS 3 (revisado) prospectivamente a todas as combinações de empresas a partir de 1º de janeiro de 2010.
- . IAS 36 (alteração) – Redução de ativos ao valor recuperável (*impairment*) (em vigor a partir de 1º de janeiro de 2009). Alteração é parte do projeto de melhorias anuais do IASB publicado em maio de 2008. Quando o valor justo menos custos de venda é calculado com base nos fluxos de caixa descontados, devem ser feitas divulgações equivalentes àquelas do cálculo do valor em uso. A TAM aplicará o IAS 36 (alteração) e fará a divulgação necessária, quando aplicável, dos testes de redução ao valor recuperável a partir de 1º de janeiro de 2009.

Alteração ao IFRS 7 - Demonstrações financeiras - Divulgações (em vigor a partir de 1º de janeiro de 2009). A alteração aumenta o nível de divulgação requerida com respeito à liquidez e à avaliação de instrumentos financeiros.

IFRIC 13 - Programas de fidelização de clientes (em vigor a partir de 1º de julho de 2008). O IFRIC 13 esclarece que, quando bens ou serviços são vendidos em conjunto com um incentivo à fidelização de clientes (por exemplo, pontos por fidelidade ou produtos gratuitos), o acordo é composto de múltiplos elementos e a contraprestação do cliente é alocada entre os componentes deste acordo, usando valores justos. O IFRIC 13 é pertinente às operações do grupo, porém a TAM atualmente difere a receita de maneira compatível com o IFRIC 13, e, portanto, não se espera que a norma tenha efeito significativo.

- (c) As seguintes interpretações e alterações a normas existentes foram publicadas e são obrigatórias para os períodos contábeis da TAM iniciados a partir de 1º de janeiro de 2009, mas não são pertinentes às operações da TAM e não se espera que tenham efeito significativo sobre suas demonstrações financeiras:

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado**

IFRS 2 (alteração) – Pagamento baseado em ações (em vigor a partir de 1º de janeiro de 2009). A norma alterada versa sobre as condições para obtenção do benefício e cancelamentos. Ela esclarece que as condições para obtenção do benefício são unicamente condições de serviço e de desempenho.

IFRS 1 (alteração) – Adoção inicial do IFRS e IAS 27 – Demonstrações financeiras consolidadas e individuais (vigência a partir de 1º de janeiro de 2009). A alteração trata das demonstrações financeiras individuais; a TAM não elabora suas demonstrações financeiras individuais de acordo com o IFRS.

IAS 20 (alteração) – Contabilização de concessões governamentais e divulgação de auxílio governamental (vigência a partir de 1º de janeiro de 2009). O benefício de um empréstimo do governo a taxas abaixo do mercado é mensurado como a diferença entre o valor contábil de acordo com o IAS 39 – Instrumentos financeiros: reconhecimento e mensuração, sendo os recursos recebidos pelo benefício contabilizados de acordo com o IAS 20.

IAS 27 (revisado) – Demonstrações financeiras consolidadas e individuais (vigência a partir de 1º de julho de 2009). A norma alterada requer que os efeitos de todas as transações com participações dos minoritários sejam registradas no patrimônio líquido se não houver alteração de controle e as referidas transações não mais resultarem em ágio ou ganhos e perdas.

IFRS 5 (alteração) – Ativos não circulantes mantidos para venda e operações descontinuadas (e consequentes alterações ao IFRS 1- Adoção inicial do IFRS) (vigência a partir de 1º de julho de 2009). A alteração esclarece que a totalidade dos ativos e passivos de uma controlada sejam classificados como mantidos para venda se um plano de alienação parcial resultar na perda do controle.

IAS 28 (alteração) – Investimentos em coligadas (e consequentes alterações ao IAS 32 - Instrumentos financeiros: apresentação e IFRS 7 – Instrumentos financeiros: divulgações) (vigência a partir de 1º de janeiro de 2009). A TAM não tem investimentos em coligadas.

IAS 38 (alteração) – Ativos intangíveis (vigência a partir de 1º de janeiro de 2009). Um pagamento antecipado somente pode ser reconhecido na eventualidade de ocorrer antes da obtenção do direito de acesso aos bens ou recebimento dos serviços.

IAS 38 (alteração) – Ativos intangíveis (vigência a partir de 1º de janeiro de 2009). A alteração elimina a redação que afirma que “raramente ou nunca” existe apoio para o uso de um método que resulte em uma taxa menor de amortização do que a do método linear. Os ativos intangíveis da TAM são amortizados pelo método linear.

IAS 19 (alteração) – Benefícios a empregados (vigência a partir de 1º de janeiro de 2009). A TAM não possui mais nenhum plano de pensão de benefícios definidos aos quais a alteração se refere.

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007**
Em milhares de reais, exceto quando indicado

IAS 39 (alteração) – Instrumentos financeiros: reconhecimento e mensuração (vigência a partir de 1º de janeiro de 2009). As alterações dizem respeito em grande parte à contabilidade de hedge (*Hedge Accounting*); a TAM não aplica esse método de contabilização.

IAS 16 (alteração) – Imobilizado (e consequente alteração ao IAS 7 - Demonstração dos fluxos de caixa) (vigência a partir de 1º de janeiro de 2009). As atividades normais da TAM não compreendem o aluguel e subsequente venda de ativos.

IAS 27 (alteração) – Demonstrações financeiras consolidadas e individuais; IAS 28 (alteração) – Investimentos em coligadas (e consequentes alterações ao IAS 32 - Apresentação de instrumentos financeiros e IFRS 7 - Divulgação de instrumentos financeiros); IAS 31 (alteração) – Participações em joint ventures (e consequentes alterações ao IAS 32 e ao IFRS 7) (todas com vigência a partir de 1º de janeiro de 2009). A TAM não aplica o IFRS a suas demonstrações financeiras individuais e não participa de *joint ventures*.

IAS 29 (alteração) – Relatórios financeiros em economias hiperinflacionárias (vigência a partir de 1º de janeiro de 2009). Nenhuma das controladas da TAM atua em economias hiperinflacionárias.

IAS 32 (alteração) – Instrumentos financeiros: apresentação e IAS 1 (alteração) – Apresentação das demonstrações financeiras – Instrumentos financeiros passíveis de devolução a um preço determinado (*puttable*) e obrigações decorrentes da liquidação (vigência a partir de 1º de janeiro de 2009). A TAM não tem instrumentos financeiros do tipo mencionado nessa alteração.

IAS 40 (alteração) – Imóveis para investimento (e consequentes alterações ao IAS 16) (vigência a partir de 1º de janeiro de 2009). A TAM não tem imóveis para investimento.

IAS 41 (alteração) – Agricultura (vigência a partir de 1º de janeiro de 2009). A TAM não tem ativos biológicos.

IAS 1 (alteração) – Apresentação das demonstrações financeiras (vigência a partir de 1º de janeiro de 2009). A alteração esclarece que alguns, e não todos, os ativos e passivos financeiros classificados como mantidos para negociação de acordo com o IAS 39 são exemplos, respectivamente, de ativos e passivos circulantes. A TAM aplicará o IAS 39 (alteração) a partir de 1º de janeiro de 2009. Não são esperados impactos sobre as demonstrações financeiras da TAM.

Há alterações secundárias para o IFRS 7 – Instrumentos financeiros: divulgações, IAS 8 – Políticas contábeis, mudanças em estimativas contábeis e erros, IAS 10 – Eventos após o período de apresentação de relatórios, IAS 18 – Receita e IAS 34 – Apresentação de Relatórios financeiros intermediários, que fazem parte do projeto de melhorias anuais do IASB divulgado em maio de 2008 (não tratados acima), porém essas alterações provavelmente não terão impacto sobre as contas da TAM e, portanto, não foram analisadas detalhadamente.

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

IFRIC 15 – Contratos de construção de imóveis (vigência a partir de 1º de janeiro de 2009). A interpretação esclarece se deve ser aplicado o IAS 18 – Receitas ou o IAS 11 – Contratos de construção a de terminadas operações. O resultado provável será a aplicação do IAS 18 a um leque mais amplo de operações. A IFRIC 15 não é relevante para a TAM, que contabiliza todas as transações de receita de acordo com o IAS 18 e não com o IAS 11.

IFRIC 16 – Hedges de investimento líquido em operação no exterior (vigência a partir de 1º de outubro de 2008). A TAM não aplica a *hedging* de investimentos líquidos.

IFRIC 17 – Distribuição de ativos não monetários aos proprietários (vigência a partir de 1º de julho de 2009). A TAM normalmente não distribui ativos não monetários aos seus proprietários.

IFRIC 18 – Transferências de ativos de clientes (vigência a partir de 1º de julho de 2009). A TAM normalmente não recebe ativos de seus clientes.

3 Estimativas contábeis e julgamentos críticos

As estimativas e os julgamentos são constantemente avaliados e baseiam-se em experiência histórica e outros fatores, entre os quais expectativas de acontecimentos futuros considerados razoáveis nas circunstâncias. As estimativas contábeis, por definição, em geral não são iguais aos correspondentes resultados reais. As estimativas e premissas que apresentam risco significativo de ajuste relevante no valor contábil de ativos e passivos no exercício seguinte são discutidas abaixo.

3.1 Reconhecimento de receitas

Os bilhetes vendidos são registrados como receitas diferidas, no passivo circulante, devido à obrigação da Companhia de transportar passageiros. A receita de voo (transporte de passageiros e carga) é reconhecida quando os serviços de transporte são efetivamente prestados. Os bilhetes não utilizados no período de 12 meses após a data inicial da passagem são cancelados de acordo com os regulamentos da IATA, sendo os valores correspondentes reconhecidos como receita no momento do cancelamento.

A receita referente ao Programa Fidelidade TAM é diferida com base no valor justo estimado dos pontos concedidos aos passageiros. O valor justo é apurado com base na média ponderada do valor dos pontos vendidos a parceiros comerciais e o valor das passagens gratuitas concedidas a passageiros. O diferimento da receita também depende da estimativa da quantidade de pontos a serem cancelados quando expiram ao passar de dois anos, o que tem por base as taxas históricas. As principais premissas usadas estão descritas na Nota 16.

3.2 Impostos diferidos e contribuição social

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007 Em milhares de reais, exceto quando indicado

A Companhia reconhece ativos e passivos diferidos com base nas diferenças entre o valor contábil apresentado nas demonstrações financeiras e a base tributária dos ativos e passivos utilizando as alíquotas em vigor. A Companhia revisa regularmente os impostos diferidos ativos em termos de possibilidade de recuperação, considerando-se o lucro histórico gerado e o lucro tributável futuro projetado, de acordo com estudos de viabilidade técnica. Os prejuízos contábeis registrados em 2008 referem-se em grande parte a variações do valor justo de derivativos de combustíveis (WTI – *West Texas Intermediate*) devido à queda do custo do combustível durante o ano.

3.3 Provisões

A Companhia é parte de diversos processos judiciais e administrativos, como descrito na Nota 17. Provisões são constituídas para todas as contingências referentes a processos judiciais que representam perdas prováveis. A avaliação da probabilidade de perda inclui a avaliação das evidências disponíveis, entre elas a opinião dos advogados externos. A administração acredita que essas contingências estão corretamente apresentadas nas demonstrações financeiras.

3.4 Instrumentos financeiros usados para reduzir os riscos de variações nos preços de combustível de aviação

A TAM registra os instrumentos financeiros usados para reduzir os riscos de variações nos preços de combustível de aviação pelo valor justo, com base em cotações de mercado de instrumentos semelhantes. São usados instrumentos financeiros com o intuito de reduzir o risco decorrente de variações nesses preços. A sensibilidade aos movimentos no preço do óleo é discutida na Nota 11.

A TAM não aplica o *hedge accounting* para seus derivativos. Caso aplicasse, o período de reconhecimento dos ganhos e perdas na demonstração do resultado seria afetado, porém não afetaria os correspondentes efeitos econômicos dos contratos de derivativos.

3.5 Valor contábil dos equipamentos de voo

Os equipamentos de voo da TAM são apresentados nas demonstrações financeiras de acordo com avaliações técnicas, que têm por base preços observados no mercado. Os efeitos das reavaliações estão descritos na Nota 5.

Adicionalmente, o valor contábil é afetado pela vida útil econômica estimada das aeronaves e motores, a qual se baseia na utilização esperada e nos atuais regulamentos tecnológicos e ambientais.

4 Adoção inicial do IFRS

4.1 Base de transição para IFRS

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

4.1.1 Aplicação do IFRS 1

A demonstração financeira da TAM referente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2008 é sua primeira demonstração financeira anual em conformidade com as normas internacionais de contabilidade - IFRS, emitidas pelo IASB. A demonstração financeira referente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2007 foi elaborada em conformidade com princípios contábeis geralmente aceitos no Brasil ("BR GAAP") de acordo com a Lei nº 6.404/76. Em 2008, após a promulgação da Lei nº 11.638/07, os princípios contábeis geralmente aceitos no Brasil sofreram substanciais modificações, com o intuito de alinhar os princípios contábeis de acordo com o BR GAAP aos princípios contábeis de acordo com o IFRS.

As reconciliações apresentadas na Nota 4.2 conciliam as demonstrações financeiras divulgadas anteriormente de acordo com o BR GAAP (Lei nº 6.404/76), em 31 de dezembro de 2007, com os correspondentes valores calculados em consonância com o IFRS. As reconciliações entre os valores constantes das demonstrações financeiras elaboradas de acordo com o BR GAAP (Lei nº 11.638/07), com referência ao exercício findo em 31 de dezembro de 2008, e o IFRS estão apresentadas na Nota 4.3.

As políticas contábeis expostas na Nota 2 foram aplicadas na elaboração das demonstrações financeiras referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2008, nas informações comparativas apresentadas nas demonstrações financeiras referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2007 e na elaboração do balanço patrimonial inicial de acordo com IFRS, em 1º de janeiro de 2007.

Na elaboração destas demonstrações financeiras consolidadas em conformidade com o IFRS 1, a TAM aplicou as exceções obrigatórias e algumas das isenções opcionais à aplicação retroativa completa do IFRS, como exposto no IFRS 1 – Adoção inicial do IFRS.

4.1.2 Isenções à aplicação retroativa completa por opção da TAM

O IFRS 1 permite na adoção inicial algumas isenções aos requisitos gerais constantes no IFRS. A TAM optou pelas seguintes isenções:

(a) Isenção referente à combinação de empresas

A TAM aplicou a opção referente a combinações de empresas; a Companhia não registra ágio significativo relacionado a combinações de negócios.

(b) Isenção referente ao valor justo como custo

Como discutido na Nota 4.2.1(b), determinados ativos em BR GAAP foram reavaliados em 1991. O montante reavaliado para estes ativos foi considerado como custo no IFRS.

A TAM optou por mensurar alguns itens do imobilizado a valores reavaliados na data de transição para o IFRS. No entanto, os valores reavaliados não são considerados custo do bem, sendo o custo histórico de

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

aquisição mantido como custo de acordo com o IFRS. A reavaliação em 1º de janeiro de 2007 é apresentada na Nota 4.2.1(b).

(c) Isenção referente a benefícios a empregados

A TAM não tem planos de pensão de benefícios definidos em 1º de janeiro de 2007, razão pela qual esta isenção não se aplica.

(d) Isenção referente a diferenças acumuladas de conversão

A TAM optou por registrar o ajuste de diferenças acumuladas conversão em 1º de janeiro de 2007, e, portanto esta isenção não se aplica.

(e) Isenção referente a instrumentos financeiros compostos

A TAM não tem instrumentos financeiros compostos, e, portanto esta isenção não se aplica.

(f) Isenção referente a ativos e passivos de controladas, coligadas e joint ventures

Isenção não aplicável, tendo em vista que o tal isenção ocorre no nível da controlada, coligada ou *joint venture* que adotar o IFRS depois da controladora.

(g) Isenção referente à designação de ativos e passivos financeiros

A TAM não reclassificou nenhum ativo financeiro como investimento disponível para venda ou como ativo financeiro ao valor justo através do resultado; a isenção não se aplica.

(h) Isenção referente a transações de pagamento baseado em ações

O programa da TAM de pagamento baseado em ações consiste somente em concessões classificadas no patrimônio líquido com data início em 2005; a isenção não se aplica.

(i) Isenção referente a contratos de seguro

A TAM não emite contratos de seguro; a isenção não é aplicável.

(j) Isenção referente a mudanças em atuais passivos por desativação, restauração e semelhantes inclusos no custo do imobilizado

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

A TAM não possui passivos por desativação relativos a seu imobilizado; a isenção não é aplicável.

(k) Arrendamentos

A TAM considerou contratos que possam conter arrendamento considerando-se os fatos e circunstâncias existentes na data de transição para IFRS. Não havia nenhum impacto nas demonstrações financeiras.

(l) Mensuração ao valor justo de ativos ou passivos financeiros no reconhecimento inicial

A TAM não aplicou a isenção opcional pela revisão do IAS 39 quanto ao reconhecimento inicial de instrumentos financeiros registrados ao valor justo no resultado na ausência de mercado ativo; portanto, esta isenção não se aplica.

(m) Acordos de concessão de serviços

A TAM não faz parte de acordos que se enquadrem no tratamento do IFRIC 12; a isenção não aplicável.

4.1.3 Exceções referentes à aplicação retroativa adotadas pela TAM

A TAM S.A. adotou as seguintes exceções obrigatórias com aplicação retroativa:

(a) Exceção referente à baixa de ativos e passivos financeiros

Os ativos e passivos financeiros baixados antes de 1º de janeiro de 2007 como resultado de transações ocorridas antes de 1º de janeiro de 2004 não são revistos de acordo com o IFRS. A aplicação desta exceção não teve impacto significativo sobre as presentes demonstrações financeiras.

(b) Exceção referente a *hedge accounting*

A administração optou por não aplicar o *hedge accounting*, e desta forma não houve necessidade de ajustes.

(c) Exceção referente a estimativas

As estimativas de acordo com o IFRS em 1º de janeiro de 2007 e 31 de dezembro de 2007 são consistentes com as estimativas realizadas para essas mesmas datas em conformidade com o BR GAAP. Não há evidências de que tais estimativas contivessem erros.

(d) Exceção referente a ativos mantidos para venda e operações descontinuadas

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007 Em milhares de reais, exceto quando indicado

A administração aplica o IFRS 5 prospectivamente desde 1º de janeiro de 2007. A TAM S.A. não teve nenhum ativo que satisfizesse os critérios de mantidos para venda durante os períodos apresentados, não havendo assim necessidade de ajustes.

4.2 Reconciliação entre BR GAAP (Lei 6.404, em vigor em 2007) e IFRS.

Como exposto acima, na elaboração de seu balanço patrimonial inicial, a TAM ajustou valores informados previamente nas demonstrações financeiras elaboradas de acordo com sua base anterior de contabilização (BR GAAP) e divulgadas para o exercício findo em 31 de dezembro de 2007.

4.2.1 Explicação do efeito da transição para IFRS

As notas a seguir explicam os ajustes relevantes ao balanço e à demonstração do resultado:

(a) Reconhecimento de ativos de arrendamento financeiro no balanço patrimonial e na demonstração do resultado da TAM

	Patrimônio líquido	
	1º. de janeiro de 2007	31 de dezembro de 2007
Reconhecimento de equipamentos de voo ao custo original (i)	3.655.605	4.778.085
Capitalização de manutenção de equipamentos de voo capitalizados por arrendamentos financeiros (ii)	108.738	192.560
Efeito de depreciação dos ajustes acima	(915.102)	(1.112.736)
Reconhecimento de obrigações por arrendamentos financeiros (i)	(2.450.635)	(2.894.316)
Total dos ajustes	398.606	963.593
		Demonstração do resultado 31 de dezembro de 2007
Reversão de despesa referentes a arrendamento operacional		379.663
Receita de variação cambial dos equipamentos de voo capitalizados por arrendamentos financeiros		441.266
Despesa de juros de equipamentos de voo relativos a arrendamentos financeiros		(142.130)
Capitalização de manutenção de equipamentos de voo relativos a arrendamentos financeiros (ii)		83.823
Efeitos de depreciação dos ajustes acima (iii)		(197.634)
Total dos ajustes		564.988

(i) Reconhecimento de equipamentos de voo relativos a arrendamentos financeiros e obrigações por arrendamentos financeiros

O BR GAAP não apresentava um requisito específico sobre a contabilização de arrendamentos mercantis. A TAM reconhecia como arrendamentos financeiros somente os contratos que possuíam a opção de compra do ativo a um preço inferior ao de mercado. Todos os outros arrendamentos eram tratados como arrendamentos operacionais.

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado**

No âmbito do IFRS, o IAS 17 – Contabilização de arrendamentos mercantis define arrendamentos financeiros como aqueles que transferem substancialmente todos os riscos e benefícios para o arrendatário. Embora não existam regras específicas para definir quando substancialmente todos os riscos e benefícios são transferidos, os critérios a seguir normalmente indicam que o arrendatário assumiu substancialmente todos os riscos e benefícios:

- . O contrato de arrendamento transfere a propriedade do ativo para o arrendatário ao término do contrato.
- . O contrato de arrendamento contém uma opção de compra do ativo pelo arrendatário por um preço inferior ao valor de mercado.
- . O prazo do arrendamento abrange substancialmente a vida econômica do ativo arrendado.
- . O valor presente dos pagamentos mínimos do arrendamento no início do arrendamento representam substancialmente todo valor justo do ativo arrendado.
- . Os ativos têm natureza especializada que somente o arrendatário pode usá-los sem grandes modificações.

Na renegociação dos termos do arrendamento, independentemente de alteração do arrendador, o novo arrendamento é mantido como arrendamento financeiro pelo arrendatário quando, de acordo com os termos da alteração, este seria classificado como arrendamento financeiro na data inicial ou na data de renegociação.

Em 1º de janeiro de 2007, a TAM possuía 41 aeronaves registradas como arrendamentos operacionais de acordo com o BR GAAP, que eram considerados arrendamentos financeiros pelo IFRS.

Em 31 de dezembro de 2007, a TAM possuía 47 aeronaves registradas como arrendamentos operacionais de acordo com o BR GAAP, que eram considerados arrendamentos financeiros pelo IFRS.

De acordo com o IFRS, o custo de aquisição destas aeronaves e as obrigações relacionadas às mesmas, registrados com base no valor inicial dos contratos de arrendamento financeiro, totalizaram em 1º de janeiro de 2007 R\$ 3.655.605 (R\$ 4.778.085 em 31 de dezembro de 2007), e as respectivas depreciações acumuladas destas aeronaves totalizaram em 1º de janeiro de 2007 R\$ 915.102 (R\$ 1.112.736 em 31 de dezembro de 2007). As obrigações são registradas no passivo circulante e exigível a longo prazo, incluindo juros acumulados e ganhos ou perdas cambiais (as obrigações por arrendamento são expressas em dólares americanos).

Os ganhos cambiais provenientes dos arrendamentos financeiros a pagar totalizaram R\$ 441.266 no exercício findo em 31 de dezembro de 2007. As despesas de juros sobre obrigações por arrendamentos

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado**

financeiros dessas aeronaves totalizaram R\$ 142.130 no exercício findo em 31 de dezembro de 2007. A despesa do arrendamento operacional reconhecida com relação a essas aeronaves de acordo com o BR GAAP foi revertida para todos os períodos e totalizou R\$ 379.663 no exercício findo em 31 de dezembro de 2007.

(ii) Manutenção capitalizada

No BR GAAP, a TAM aplicava o método de capitalização de manutenção dos motores classificados como arrendamento mercantil financeiro. Os gastos com manutenções significativos eram capitalizados e depreciados ao longo do período até a próxima manutenção significativa programada. As despesas de manutenção de aeronaves referentes a arrendamentos operacionais eram registradas como despesa quando incorridas.

No IFRS, a TAM utiliza este mesmo método, porém considerando também os motores das aeronaves classificadas como arrendamentos mercantis financeiros para fins de IFRS. O efeito da capitalização de manutenção para tais motores gerou um aumento no custo de equipamentos de voo de R\$ 108.738 em 1º de janeiro de 2007 (R\$ 192.560 em 31 de dezembro de 2007). O efeito da capitalização da manutenção no resultado do exercício foi de R\$ 83.823 em 31 de dezembro de 2007.

(iii) Depreciação

Despesas com depreciação referentes a aeronaves reconhecidas nas demonstrações financeiras em IFRS totalizaram R\$ 197.634 para o exercício findo em 31 de dezembro de 2007.

(b) Reavaliação de equipamentos de voo

A TAM optou por mensurar seus equipamentos de voo por valores reavaliados (valor justo) na data de transição para IFRS, 1º de janeiro de 2007. No entanto, o “custo” dos ativos reavaliados continuará a ser seu custo histórico de aquisição, ou custo histórico de aquisição ajustado pelos efeitos da hiperinflação em 1996 e 1997, sendo a diferença registrada como reserva de reavaliação no patrimônio líquido. Os valores reavaliados não são considerados custo do bem na transição para IFRS. O valor justo dos equipamentos de voo em 1º de janeiro de 2007 foi em R\$ 3.524.537, representando um aumento de R\$ 259.415 em relação ao valor contábil conforme o BR GAAP. Como consequência do aumento do valor contábil, a despesa de depreciação do exercício foi impactada. Para o exercício findo em 31 de dezembro de 2007, a despesa de depreciação foi R\$ 27.734 superior ao que seria de acordo com o BR GAAP e o valor contábil dos equipamentos de voo em 31 de dezembro de 2007 foi R\$ 48.969 acima do que seria conforme o BR GAAP. O resultado para o exercício findo em 31 de dezembro de 2007 também inclui efeito de reavaliação negativa, ou seja, abaixo do custo histórico do bem, no montante de R\$ 224.701. As principais premissas usadas na reavaliação dos equipamentos de voo estão expostas na Nota 5.

(c) Ganhos em transações de *sale and leaseback*

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

O BR GAAP não prevê exigências específicas relacionadas a transações de *sale and leaseback*. Todos os ganhos ou perdas decorrentes dessas transações eram reconhecidos por ocasião da transação.

De acordo com o IFRS, os ganhos ou perdas gerados na venda de um ativo que resulte em um posterior arrendamento financeiro (*sale and leaseback*) devem ser diferidos e amortizados pelo vendedor, o qual se torna o arrendatário, conforme o prazo do contrato.

A amortização de ganhos em transações de *sale and leaseback* reconhecida na demonstração do resultado de acordo com o IFRS no exercício findo em 31 de dezembro de 2007 foi de R\$ 32.085.

O efeito do reconhecimento da receita diferida foi uma redução no patrimônio líquido pelo IFRS, em 1º de janeiro de 2007, em R\$ 211.611 (R\$ 179.526 em 31 de dezembro de 2007).

(d) Programa Fidelidade

A Companhia patrocina programa de fidelização de passageiros (Programa Fidelidade TAM), que acumulam pontos ao utilizar os voos da TAM ou de companhias aéreas parceiras, bem como ao efetuar compras com cartões de crédito Fidelidade TAM ou utilizar serviços e produtos em estabelecimentos parceiros.

No BR GAAP, as receitas do Programa Fidelidade TAM provenientes de cartões de crédito, hotéis, alugueis de veículos e outros eram registradas quando os pontos eram emitidos aos participantes.

As demais receitas do Programa Fidelidade decorrentes de parcerias com o programa eram registradas quando recebidas. Custo incremental do fornecimento de bilhetes para futuras obrigações relacionadas ao Programa Fidelidade era provisionado mensalmente.

De acordo com o IFRS, a receita relativa a pontos concedidos (tanto aqueles concedidos diretamente pela TAM a passageiros como aqueles vendidos a parceiros) é diferida com base no valor justo dos pontos. Tal receita é diferida líquida dos pontos que a TAM considera que não serão resgatados, e reconhecida na demonstração do resultado como receita de passageiros quando os pontos são resgatados e os passageiros são transportados.

O efeito do diferimento da receita foi um aumento na conta de receita diferida em R\$ 230.351 em 1º de janeiro de 2007 (R\$ 361.131 em 31 de dezembro de 2007) e uma diminuição de R\$ 130.780 da receita do exercício findo em 31 de dezembro de 2007.

(e) Dividendos e juros sobre o capital próprio

Em conformidade com o BR GAAP, em 31 de dezembro de 2007 a Companhia registrou o valor de R\$ 72.616 a título de dividendos e juros sobre o capital próprio a pagar a seus acionistas, com base na declaração de dividendos do Conselho de Administração em março de 2008 (em 1º de janeiro de 2007 não havia dividendos a distribuir registrados).

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007 Em milhares de reais, exceto quando indicado

Para fins de IFRS, em 31 de dezembro de 2007 o valor de R\$ 40.537 relativo aos montantes provisionados acima do dividendo mínimo obrigatório foi revertido, tendo em vista não terem sido aprovados até o final do referido exercício. Em 1º de janeiro de 2007 não havia efeito a reconhecer.

(f) TAM Mercosur

Para fins de BR GAAP, foi gerado um deságio referente à diferença entre o valor contábil e o valor pago na operação de aquisição da TAM Mercosur. O IFRS não permite deságio, e, desta forma, o montante de R\$ 11.099 em 31 de dezembro de 2007 (R\$ 11.099 em 1º de janeiro de 2007) foi eliminado contra lucros acumulados por ocasião da transição para IFRS.

Ajuste de conversão de moeda – para fins de BR GAAP, os efeitos da variação cambial sobre o patrimônio líquido dessa controlada eram registrados na demonstração do resultado. Para fins de IFRS, o efeito dessa variação cambial no exercício findo em 31 de dezembro de 2007, no montante R\$ 3.537, foi eliminado da demonstração do resultado e reconhecido no patrimônio como ajustes acumulados de conversão, de acordo com o IAS 21 - Conversão de moedas estrangeiras.

(g) Plano de remuneração baseada em ações

Em conformidade com o BR GAAP, as opções de compra de ações não geravam despesa e eram registradas como aumento de capital somente quando exercidas, pelo valor do preço de exercício pago.

O IFRS requer a mensuração e o registro do custo dos serviços de empregados em troca de concessões de instrumentos patrimoniais com base no valor justo de tais outorga na data da concessão (com algumas exceções). O custo é reconhecido ao longo do período em que o empregado deve prestar serviços em troca da concessão. O valor justo na data da concessão é calculado pelo modelo de precificação de opções “Black-Scholes”. De acordo com o IFRS, a indexação do preço de exercício ao IGP-M não resulta na classificação do plano como um passivo; em vez disso, ele é tratado como um plano de liquidação por meio de ações, e o custo do plano de remuneração em ações têm por base o valor justo das opções na data da concessão. No exercício findo em 31 de dezembro de 2007, foi reconhecido o montante de R\$ 11.230 na demonstração do resultado. Não houve efeito sobre o patrimônio líquido em 1º de janeiro de 2007 ou em 31 de dezembro de 2007.

(h) Pré-pagamentos de aeronaves

De acordo com o BR GAAP, pré-pagamentos de aeronaves (PDPs) eram reconhecidos como contas a receber, pois historicamente eram reembolsados pelos fabricantes de aeronaves. Conseqüentemente, as diferenças cambiais sobre valores expressos em moeda estrangeira eram registrados na demonstração do resultado.

Para IFRS, como a TAM não tem direito contratual à restituição dos PDPs, estes são contabilizados como itens não monetários, sem impacto de variações cambiais, sendo os custos dos empréstimos realizados para financiar os pré-pagamentos capitalizados.

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007 Em milhares de reais, exceto quando indicado

O efeito da reversão de ganhos cambiais líquidos foi R\$ 12.353 em 1º de janeiro de 2007 e R\$ 53.024 em 31 de dezembro de 2007, e a capitalização de custos de empréstimos de R\$ 27.379 em 1º de janeiro de 2007 e R\$ 58.100 em 31 de dezembro de 2007. O impacto no resultado em 31 de dezembro foi R\$ 71.392.

(i) **Contratos de manutenção**

Pelo BR GAAP, a manutenção era contabilizada quando as atividades de manutenção eram realizadas pelo provedor de manutenção.

De acordo com o IFRS, é constituída uma provisão para a manutenção de motores abrangidos pelos contratos de manutenção “*power by the hour*”, com base nas horas voadas.

O efeito foi o reconhecimento de uma provisão adicional para manutenção de R\$ 62.925 em 31 de dezembro de 2007. Não houve reconhecimento de provisão adicional em 1º de janeiro de 2007, uma vez que nessa data não havia contratos dessa modalidade em vigor.

(j) **Outros ajustes**

Outros ajustes incluem montantes individual e coletivamente não significativos com relação a:

- . contabilização dos efeitos de hiperinflação nos exercícios de 1996 e 1997;
- . contabilização do plano de pensão referente a cinco empregados que permaneciam no plano de benefícios definidos em 1º de janeiro de 2007. A obrigação de plano de pensão foi irrevogavelmente transferida a um terceiro em 30 de setembro de 2007.

(k) **Imposto de renda e contribuição social diferidos**

O BR GAAP determina que o imposto de renda e contribuição social diferidos sejam reconhecidos pelo método de passivo sobre diferenças temporárias tributáveis ou dedutíveis, de forma condizente com o IFRS. Os ajustes de imposto diferido representam o efeito tributário dos ajustes mencionados nos itens (a) a (j) acima.

(l) **Lucro por ação**

De acordo com o BR GAAP, o lucro líquido (prejuízo) por ação foi apresentado somente nas demonstrações financeiras da controladora, não sendo apresentado nas demonstrações financeiras consolidadas. O lucro líquido (prejuízo) por ação foi calculado sobre a quantidade de ações em circulação na data de encerramento do exercício. Foram divulgadas informações por lote de mil ações que, em geral, é a quantidade mínima de ações que pode ser negociada nas bolsas de valores brasileiras.

Em conformidade com IFRS, o lucro por ação é apresentado com base no lucro líquido (prejuízo) consolidado da TAM, levando em conta a quantidade média de ações em circulação durante o exercício. Também é apresentado o lucro diluído por ação, considerando o impacto potencialmente de diluição de opções de compra de ações em circulação.

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

(m) Classificação de contas contábeis

(i) Demonstração do resultado

Segundo o BR GAAP, a classificação de alguns itens de receitas e despesas é diferente da determinada pelo IFRS. As reclassificações, além daquelas mencionadas acima, podem ser assim resumidas:

- . Pelo BR GAAP, os ganhos e perdas na alienação de imobilizado e investimentos, ou a redução ao valor recuperável de ativos fixos, eram classificados como receita ou despesa não operacional, enquanto de acordo com o IFRS eles são classificados como receita operacional.
- . Conforme o BR GAAP, as variações do valor justo de derivativos de combustível são apresentadas como resultado financeiro. Pelo IFRS, elas são apresentados separadamente.

(ii) Balanço patrimonial

Conforme o BR GAAP, a classificação de alguns itens do balanço difere do IFRS. As reclassificações, além daquelas mencionadas acima, podem ser assim resumidas:

- . De acordo com o BR GAAP, caixa e equivalentes de caixa compreendem principalmente depósitos a vista e títulos negociáveis de alta liquidez, mas não existe nenhuma exigência de que existam variações potenciais insignificantes no valor devido a flutuações de taxas de juros, e tampouco que o vencimento original seja em até 90 dias. De acordo com o IFRS, os fundos da Companhia são considerados sujeitos a variação potencial no valor devido a mudanças nas taxas de juros ou quando os títulos e valores mobiliários em questão têm vencimento original superior a 90 dias. Assim, em conformidade com o IFRS, tais investimentos foram classificados como títulos negociáveis (mantidos para negociação) no balanço patrimonial.
- . Conforme o BR GAAP, os impostos de renda diferidos não são compensados e os ativos são apresentados separadamente dos passivos. Para fins de IFRS, os impostos diferidos ativos e passivos são compensados entre si e classificados como correntes ou não correntes com base na classificação da correspondente diferença temporária quando houver o direito legal de compensação.
- . Alguns outros valores relativos a contas a receber e a pagar, passivos financeiros, receitas e despesas operacionais, que foram anteriormente apresentados, em conformidade com o BR GAAP, no balanço patrimonial ou na demonstração do resultado, foram agrupados nas correspondentes demonstrações financeiras pelo IFRS e são mostrados separadamente nas notas explicativas.

(n) Segmentos operacionais

O BR GAAP não exige relatório por segmentos operacionais.

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007 Em milhares de reais, exceto quando indicado

O IFRS 8 – Relatórios Financeiros sobre segmentos define segmentos operacionais como componentes de uma empresa para os quais existem informações financeiras separadas e que são periodicamente analisados para avaliação de desempenho e alocação de recursos. É requerida a divulgação, para cada segmento operacional, de medidas de lucro ou prejuízo, total do ativo e outras informações relacionadas. O IFRS 8 requer que os dados de segmentos sejam apresentados de acordo com as informações internas usadas pela administração para a tomada de decisões operacionais, incluindo a alocação de recursos e o desempenho de segmentos. Além disso, essa norma requer a divulgação anual de informações relativas a receitas provenientes dos produtos ou serviços da empresa, países em que as receitas ou os ativos são gerados e principais clientes.

(o) Demonstração de fluxo de caixa

O BR GAAP não exigia a elaboração da demonstração de fluxo de caixa, embora a TAM elabore voluntariamente tal demonstração.

Segundo o IFRS, a apresentação da demonstração de fluxo de caixa é requerida. Não existem diferenças significativas entre o formato da demonstração de fluxo de caixa apresentada anteriormente e o formato do IFRS, a não ser a definição de caixa e equivalentes de caixa tratada acima em (m) (ii).

(p) Redução ao valor recuperável (*impairment*)

O BR GAAP exige que as empresas determinem se o lucro operacional é suficiente para absorver a depreciação ou a amortização de ativos de vida longa, com o intuito de avaliar a potencial redução dos ativos ao valor recuperável. Na eventualidade de o lucro operacional ser insuficiente para recuperar a depreciação, os ativos ou grupos de ativos são baixados para o valor recuperável, de preferência com base em fluxos de caixa descontados projetados das operações futuras. Na hipótese de uma substituição planejada de ativos antes do término da vida útil estimada inicial do ativo, a depreciação daquele ativo é antecipada para assegurar que ele seja depreciado de acordo com o valor líquido de realização na data prevista para a substituição.

O IAS 36 (*impairment*)– Redução ao valor recuperável exige que as empresas avaliem o valor contábil dos ativos de vida longa quando fatos e circunstâncias requerem tal revisão (ou anualmente, no caso de ágio e intangíveis não sujeitos a amortização). O valor contábil dos ativos de vida longa é considerado reduzido quando o valor em uso ou valor justo menos os custos de venda é inferior ao valor contábil. Nessa hipótese, é reconhecida uma perda equivalente ao montante em que o valor contábil supera o valor em uso ou o valor justo menos custos de venda dos ativos.

No caso da TAM, não houve indicadores dessa redução e, conseqüentemente, não foram registradas diferenças entre IFRS e BR GAAP com relação aos critérios de provisão para redução ao valor recuperável nos períodos apresentados.

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007 Em milhares de reais, exceto quando indicado

4.2.2 Conciliações

(a) Conciliações do patrimônio líquido em 1º de janeiro de 2007 e 31 de dezembro de 2007

	<u>1º de janeiro de 2007</u>	<u>31 de dezembro de 2007</u>
Total do patrimônio líquido conforme BR GAAP (Lei 6.404 vigente em 2007)	1.446.176	1.494.287
Reconhecimento de ativos de arrendamento financeiro (Nota 4.2.1 (a))	398.606	963.593
Reavaliação de equipamentos de voo (Nota 4.2.1 (b))	259.415	48.969
Ganhos em transações de <i>sale and leaseback</i> (Nota 4.2.1 (c))	(211.611)	(179.526)
Programa TAM Fidelidade (Nota 4.2.1 (d))	(230.351)	(361.131)
Dividendos e juros sobre o capital próprio (Nota 4.2.1 (e))		40.537
TAM Mercosur (Nota 4.2.1 (f))	11.099	11.099
Pré-pagamentos de aeronaves (Nota 4.2.1 (h))	39.732	111.124
Contratos de manutenção (Nota 4.2.1 (i))		(62.925)
Outros ajustes	745	8.850
Imposto de renda e contribuição social diferidos sobre os ajustes acima (Nota 4.2.1 (k))	(94.991)	(181.820)
Total dos ajustes	<u>172.644</u>	<u>398.770</u>
Total do patrimônio líquido conforme IFRS	<u><u>1.618.820</u></u>	<u><u>1.893.057</u></u>

(b) Conciliação do lucro líquido do exercício findo em 31 de dezembro de 2007

	<u>31 de dezembro de 2007</u>
Lucro líquido do exercício conforme BR GAAP (Lei 6.404 vigente em 2007)	129.073
Reconhecimento de ativos de arrendamento financeiro (Nota 4.2.1 (a))	564.988
Reavaliação de equipamentos de voo (Nota 4.2.1 (b))	(252.435)
Ganhos em transações de <i>sale and leaseback</i> (Nota 4.2.1 (c))	32.085
Programa TAM Fidelidade (Nota 4.2.1 (d))	(130.780)
Plano de remuneração baseada em ações (Nota 4.2.1 (g))	(11.230)
Pré-pagamentos de aeronaves (Nota 4.2.1 (h))	71.392
Contratos de manutenção (Nota 4.2.1 (i))	(62.925)
TAM Mercosur (Nota 4.2.1 (f))	3.537
Outros ajustes	(117)
Imposto de renda e contribuição social diferidos sobre os ajustes acima (Nota 4.2.1 (k))	(85.019)
Total dos ajustes	<u>129.496</u>
Total do lucro líquido do exercício conforme IFRS	<u><u>258.569</u></u>

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

4.3 Reconciliações adicionais entre BR GAAP (Lei 11.638 vigente em 2008) e IFRS

Em 31 de março de 2009, a TAM divulgou suas demonstrações financeiras consolidadas para o exercício findo em 31 de dezembro de 2008, elaboradas de acordo com BR GAAP, atualizado em conformidade com a Lei nº 11.638.

Além das conciliações apresentadas na Nota 4.2 entre os valores divulgados no formulário 20-F de 2007 da TAM, arquivado junto à *Securities and Exchange Commission* dos Estados Unidos (SEC), são apresentadas a seguir as conciliações entre os valores apresentados de acordo com a Lei nº 11.638 e o IFRS em 31 de dezembro de 2008.

4.3.1 Explicação das diferenças entre BRGAAP (Lei 11.638 vigente em 2008) e IFRS

O texto a seguir explica os ajustes relevantes ao balanço patrimonial e à demonstração do resultado:

(a) Reavaliação do imobilizado

Como descrito na Nota 4.2.1 (b), a TAM optou por apresentar seus equipamentos de voo a valores reavaliados (valor justo) por ocasião da transição para IFRS.

O valor justo dos equipamentos de voo em 31 de dezembro de 2008 foi calculado em R\$ 8.856.086, representando um aumento de R\$ 1.732.470 em relação ao valor contábil conforme o BR GAAP (Lei 11.638). O aumento do valor contábil afetou a despesa de depreciação. No exercício findo em 31 de dezembro de 2008, houve um aumento de R\$ 16.435. A demonstração de resultado para o ano findo em 31 de dezembro de 2007 também incluía ganho de reavaliação de R\$ 255.617 para aeronaves cuja diminuição da reavaliação havia sido reconhecida anteriormente no resultado. Informações adicionais sobre a reavaliação de equipamentos de vôo encontram-se na Nota 5.

(b) Programa Fidelidade

Conforme Nota 4.2.1 (d), a TAM oferece um programa de fidelização a seus clientes. De acordo com o IFRS, a receita relativa aos pontos concedidos deve ser diferida. O efeito do diferimento da receita foi um aumento da conta de receita diferida de R\$ 414.283 em 31 de dezembro de 2008 e uma redução do resultado do exercício findo naquela data de R\$ 53.152.

(c) TAM Mercosur

Como descrito na Nota 4.2.1 (f), o IFRS não prevê deságio; desta forma, R\$ 11.099 foram eliminados em 31 de dezembro de 2008 contra lucros acumulados na transição para IFRS.

(d) Pré-pagamentos de aeronaves

Conforme Nota 4.2.1 (h), as diferenças cambiais sobre pré-pagamentos de aeronaves (PDPs) expressos em moeda estrangeira foram reconhecidas na demonstração do resultado; no entanto, conforme o IFRS, os

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007 Em milhares de reais, exceto quando indicado

PDPs são contabilizados como itens não monetários, não dando origem a diferenças cambiais. Os custos de captação de empréstimos relativos aos PDPs são contabilizados de acordo com o IFRS.

O efeito no patrimônio líquido foi a reversão de ganhos cambiais acumulados líquidos de R\$ 172.190 em 31 de dezembro de 2008 e a capitalização de custos de empréstimos de R\$ 104.484. O impacto no resultado em 31 de dezembro de 2008 foi de R\$ 178.830.

(e) Contratos de manutenção

Conforme BR GAAP, a manutenção era contabilizada quando as atividades de manutenção efetivamente eram prestadas. Para fins de IFRS, constitui-se uma provisão para os motores alocados aos contratos de manutenção “*power by the hour*” com base nas horas voadas.

Tal efeito foi o reconhecimento de uma provisão adicional para manutenção de R\$ 125.329 em 31 de dezembro de 2008 e uma correspondente despesa adicional na demonstração do resultado de R\$ 62.403 no exercício.

O impacto no resultado contempla a reversão da depreciação acumulada da manutenção relacionada a motores que fazem parte dos contratos “*power by the hour*” no montante de R\$ 56.548 em 31 de dezembro de 2008. O impacto no resultado foi de R\$ 14.645 em 31 de dezembro de 2008.

(f) Imposto de renda e contribuição social diferidos

No BR GAAP, o imposto de renda diferido é reconhecido pelo método do passivo sobre diferenças temporárias tributáveis ou dedutíveis, de maneira em geral coerente com o IFRS. Os ajustes de imposto diferido representam o efeito dos ajustes discutidos nos itens (a) a (e) acima.

4.3.2 Conciliações

(a) Conciliação do patrimônio líquido em 31 de dezembro de 2008

Total do patrimônio líquido conforme BR GAAP (Lei nº 11.638 vigente em 2008)	<u>632.355</u>
Reavaliação dos equipamentos de voo (Nota 4.3.1(a))	1.732.470
Programa Fidelidade (Nota 4.3.1(b))	(414.283)
Deságio da TAM Mercosur (Nota 4.3.1(c))	11.099
Pré-pagamentos de aeronaves (Nota 4.3.1(d))	(67.706)
Contratos de manutenção (Nota 4.3.1(e))	(68.781)
Outros ajustes	(15.008)
Imposto de renda e contribuição social diferidos sobre os ajustes acima (Nota 4.3.1(f))	(391.815)
Total dos ajustes	<u>785.976</u>
Total do patrimônio líquido conforme IFRS	<u><u>1.418.331</u></u>

(b) Conciliação do prejuízo líquido do exercício findo em 31 de dezembro de 2008

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007 Em milhares de reais, exceto quando indicado

Prejuízo líquido do exercício conforme BR GAAP (Lei n° 11.638 vigente em 2008)	<u>(1.359.239)</u>
Reavaliação de equipamentos de voo (Nota 4.3.1(a))	239.182
Programa Fidelidade (Nota 4.3.1(b))	(53.152)
Pré-pagamentos de aeronaves (Nota 4.3.1(d))	(178.830)
Contratos de manutenção (Nota 4.3.1(e))	(47.758)
Imposto de renda e contribuição social diferidos sobre os ajustes acima (Nota 4.3.1(f))	<u>8.202</u>
Total dos ajustes	<u>(32.356)</u>
Total do prejuízo líquido do exercício conforme IFRS	<u><u>(1.391.595)</u></u>

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
Em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

5 Imobilizado

	Equipam entos de voo	Terren os e edifício s	Equipamen tos de informática	Máquina s e equipa mentos	Constru ções em andame nto	Outros	Total
Em 1° de janeiro de 2007							
Custo total	4.780.983	219.930	98.158	64.303	43.406	83.917	5.290.697
Depreciação acumulada	(1.256.446)	(12.463)	(42.636)	(31.254)		(50.371)	(1.393.170)
Valor residual	3.524.537	207.467	55.522	33.049	43.406	33.546	3.897.527
Exercício findo em 31 de dezembro de 2007							
Valor residual inicial	3.524.537	207.467	55.522	33.049	43.406	33.546	3.897.527
Adições	1.405.670		13.112	14.988	16.322	35.609	1.485.701
Transferências	(83.951)						(83.951)
Alienações/baixas	(23.379)	(13.816)	(2.617)	(3.225)	(78)	(1.734)	(44.849)
Reavaliação via patrimônio líquido	41.990						41.990

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
Em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

Reavaliação via demonstração do resultado	(224.701)						(224.701)
Depreciação	(301.953)	(4.876)	(18.004)	(6.525)		(7.305)	(338.663)
Valor residual final	4.338.213	188.775	48.013	38.287	59.650	60.116	4.733.054
Exercício findo em 31 de dezembro de 2007							
Custo total	5.896.612	206.114	108.653	76.066	59.650	117.792	6.464.887
Depreciação acumulada	(1.558.399)	(17.339)	(60.640)	(37.779)		(57.676)	(1.731.833)
Valor residual	4.338.213	188.775	48.013	38.287	59.650	60.116	4.733.054

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
Em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

	<u>Equipame ntos de voo</u>	<u>Terreno s e prédios</u>	<u>Equipame ntos de informáti ca</u>	<u>Máquina s e equipa mentos</u>	<u>Construç ões em andame nto</u>	<u>Outros</u>	<u>Total</u>
Exercício findo em 31 de dezembro de 2008							
Valor residual inicial	4.338.213	188.775	48.013	38.287	59.650	60.116	4.733.0 54
Adições	3.228.970	6.631	31.408	39.005	26.402	42.530	3.374.9 46
Transferências	(16.322)	49.790			(49.790)		(16.322)
Alienações/baixas	(3.553)			(4.582)	(56)	(8.838)	(17.029)
Reavaliação via patrimônio líquido	1.421.930						1.421.9 30
Reavaliação via demonstração do resultado	255.617						255.617
Depreciação	(368.769)	(17.044)	(20.739)	(8.713)		(10.760)	(426.02 5)
Valor residual final	<u>8.856.086</u>	<u>228.152</u>	<u>58.682</u>	<u>63.997</u>	<u>36.206</u>	<u>83.048</u>	<u>9.326.1 71</u>

Exercício findo em 31 de
dezembro de 2008

TAM S.A.**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas****Em 31 de dezembro de 2008 e de 2007**

Em milhares de reais, exceto quando indicado

Custo total	10.783.254	262.535	140.061	110.489	36.206	151.484	11.484.029
Depreciação acumulada	(1.927.168)	(34.383)	(81.379)	(46.492)		(68.436)	(2.157.858)
Valor residual	<u>8.856.086</u>	<u>228.152</u>	<u>58.682</u>	<u>63.997</u>	<u>36.206</u>	<u>83.048</u>	<u>9.326.171</u>

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007 Em milhares de reais, exceto quando indicado

"Equipamentos de voo" inclui aeronaves, motores e peças de reposição. Em 2008, aquisições incluem arrendamentos mercantis financeiros de aeronaves, sendo que em 31 de dezembro de 2008, 64 aeronaves de posse da TAM referem-se a arrendamentos financeiros. O custo dessas aeronaves reconhecido na contratação totalizou R\$ 7.724.713 (2007 - R\$ 5.031.289), com depreciação acumulada de R\$ 1.390.585 (2007 - R\$ 1.073.235), correspondendo a um valor residual de R\$ 6.334.128 (R\$ 3.958.054 em 2007). A depreciação do exercício dos equipamentos de voo de arrendamentos financeiros totalizou R\$ 278.390 (2007 - R\$ 197.634).

Os equipamentos de voo são registrados pelo seu valor reavaliado. As reavaliações foram feitas pela empresa de avaliação independente, Engeval Engenharia de Avaliações S/C Ltda., que faz parte da ArcaLaudis - *Global Network of International Valuers and Loss Assessors*, para as data base de 1º de janeiro de 2007, 31 de dezembro de 2007 e 31 de dezembro de 2008. As avaliações foram baseadas em preços de mercado observáveis de equipamentos de voo. Se os equipamentos de voo fossem registrados ao custo histórico, o valor contábil em 31 de dezembro de 2008 seria de R\$ 7.092.539 (R\$ 4.250.602 em 2007). O valor bruto da reavaliação em 31 de dezembro de 2008 foi de R\$ 1.421.930 (R\$ 41.990 em 2007). Em dezembro de 2007, a reavaliação resultou uma despesa de R\$ 224.701, relativo às aeronaves cujo valor reavaliado era menor do que o seu custo. Em dezembro de 2008, a reavaliação resultou em um ganho reconhecido no resultado de R\$ 255.617, referente às aeronaves cuja redução derivada da reavaliação havia sido reconhecida no resultado do exercício anteriormente.

“Construções em andamento” refere-se principalmente a benfeitorias no Centro Tecnológico de São Carlos. “Outros” abrange basicamente móveis e veículos.

Os imóveis e benfeitorias da TLA, controlada da TAM, foram hipotecados como garantia de empréstimos no valor total de R\$ 110.499 (R\$ 110.499 em 2007).

Além de aeronaves, não existem valores significativos de imobilizado localizados fora do Brasil. As aeronaves têm como base o Brasil, porém fazem voos domésticos e internacionais.

6 Pré-pagamentos de aeronaves

	Pré-pagamentos de aeronaves
Em 1º de janeiro de 2007	383.165
Adições	924.375
Transferências (i)	(313.964)
Custos de captação capitalizados	30.721
	<hr/>
Exercício findo em 31 de dezembro de 2007	1.024.297

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007 Em milhares de reais, exceto quando indicado

Adições	401.653
Transferências (i)	(1.046.110)
Custos de captação capitalizados	46.384
Exercício findo em 31 de dezembro de 2008	426.224

(i) Ocorrem transferências quando as aeronaves são entregues e os valores são retornados para TAM ou capitalizados como equipamentos de voo.

7 Intangível

	Projetos de tecnologia da informação	Software	Outros	Total
Em 1º de janeiro de 2007				
Custo				
Amortização acumulada e <i>impairment</i>				
Valor residual				
Exercício findo em 31 de dezembro de 2007				
Adições	22.723	14.348		37.071
Amortização		(2.823)		(2.823)
Valor residual	22.723	11.525		34.248
Em 31 de dezembro de 2007				
Custo	22.723	14.348		37.071
Amortização acumulada e <i>impairment</i>		(2.823)		(2.823)
Valor residual	22.723	11.525		34.248
Exercício findo em 31 de dezembro de 2007				
Valor residual inicial	22.723	11.525		34.248
Adições	80.045	23.527	29.897	133.469
Transferências	(432)	(278)		(710)
Amortização		(14.915)		(14.915)
Valor residual	102.336	19.859	29.897	152.092
Exercício findo em 31 de dezembro de 2008	102.336	19.859	29.897	152.092
Em 31 de dezembro de 2008				
Custo	102.336	37.597	29.897	169.830
Amortização acumulada e <i>impairment</i>		(17.738)		(17.738)
Valor residual	102.336	19.859	29.897	152.092

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado**

Os softwares são registrados ao custo de aquisição, deduzidos da amortização acumulada e perdas por redução ao valor recuperável. As despesas de desenvolvimento de projetos e programas de computação, incluindo os custos de materiais, horas trabalhadas por terceiros e outros custos diretos, são capitalizadas quando considera-se provável que os programas e projetos serão bem-sucedidos, possuem viabilidade comercial e tecnológica e seu custo pode ser mensurado com confiança. Essas despesas são amortizadas pelo método linear ao longo do período em que os benefícios são esperados. Quanto aos projetos ainda em andamento há previsão de amortização a partir de 2009, quando entrarem em operação. O prazo médio de amortização previsto é de três a dez anos, dependendo da vida útil de cada projeto.

Programas de tecnologia da informação são amortizados ao longo de sua vida útil, normalmente não superior a três anos.

Outros projetos incluem pagamentos à Star Alliance e serão amortizados a partir de 2009, quando estima-se finalizar o processo de integração da TAM no programa, e os recursos poderão ser utilizados.

8 Outros ativos não circulantes

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Depósitos em garantia (i)	116.135	161.488
Reserva de manutenção (ii)	432.839	119.633
Outros recebíveis não circulantes	<u>157.904</u>	<u>104.709</u>
	<u>706.878</u>	<u>385.830</u>

Os ativos financeiros incluídos acima são classificados como empréstimos e recebíveis, mensurados ao custo amortizado. Seu valor contábil é semelhante ao seu valor justo.

(i) Depósitos em garantia

Depósitos em garantia e colaterais de aeronaves e motores referem-se principalmente a pagamentos de garantia de parcelas de arrendamentos operacionais. Tais depósitos e garantias são expressos em dólares americanos e remunerados à taxa LIBOR acrescida de um *spread* de 1% ao ano.

(ii) Reserva de manutenção

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado**

A reserva de manutenção é uma garantia para o proprietário das aeronaves e motores arrendados que ao recebê-los poderá restaurá-los à sua condição original. Alguns contratos de arrendamento de aeronaves exigem que sejam depositados adiantamentos ao arrendador, por conta de reserva de manutenção, em uma conta bancária restrita em nome do arrendador. Este pode fazer saques desta conta se a manutenção requerida do avião não for efetuada quando da devolução da aeronave. No caso de a TLA efetuar a manutenção das aeronaves ou de seus itens integrantes, tais como casco, motores e trens de pouso, entre outros, poderá solicitar ao arrendador a devolução da quantia correspondente.

9 Contas a receber e demais contas a receber

São compostos de:

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Contas a receber de clientes	1.157.239	937.928
Seguro de aeronaves	58.694	44.515
Despesas antecipadas	90.587	151.372
Outras contas a receber de curto prazo	<u>97.944</u>	<u>74.104</u>
	<u>1.404.464</u>	<u>1.207.919</u>

Os ativos financeiros incluídos acima são classificados como empréstimos e recebíveis demonstrados ao custo amortizado. Seu valor contábil é semelhante ao seu valor justo.

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

(a) Contas a receber de clientes

			<u>2008</u>	<u>2007</u>
	<u>Locais</u>	<u>Internacionais</u> <u>(*)</u>	<u>Total</u>	<u>Total</u>
Cartões de crédito	659.315	41.698	701.013	575.039
Agentes de viagens	226.090	47.849	273.939	239.747
Outros	180.560	76.403	256.963	173.382
Subtotal	1.065.965	165.950	1.231.915	988.168
Provisão para redução ao valor recuperável de contas a receber de clientes	<u>(57.225)</u>	<u>(17.451)</u>	<u>(74.676)</u>	<u>(50.240)</u>
	<u>1.008.740</u>	<u>148.499</u>	<u>1.157.239</u>	<u>937.928</u>

(*) Composto por R\$ 42.487 em dólares, R\$ 40.344 em euros, R\$ 14.842 em peso argentino, e o saldo remanescente é composto por várias moedas.

(b) Contas a receber de clientes por data de vencimento

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
A vencer	1.119.068	892.581
Vencidas		
Até 60 dias	20.651	20.663
De 61 a 90 dias	3.796	11.582
De 91 a 180 dias	2.482	7.056
De 181 a 360 dias	27.572	10.332
Acima de 360 dias	58.346	45.954
	<u>1.231.915</u>	<u>988.168</u>

(c) Provisão para redução de contas a receber de clientes ao valor recuperável

A movimentação da provisão para redução de contas a receber de clientes ao valor recuperável

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

é como segue:

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Saldo em 1º de janeiro	50.240	38.387
Débitos do exercício	25.047	12.399
Valores não utilizados revertidos	<u>(611)</u>	<u>(546)</u>
Saldo em 31 de dezembro	<u><u>74.676</u></u>	<u><u>50.240</u></u>

A constituição e a redução da provisão para perdas na realização de recebíveis foram incluídas em “despesas de vendas” na demonstração do resultado. Quando não existe expectativa de recuperação de numerário adicional, os valores debitados à conta da provisão são, em geral, revertidos. Nenhuma das provisões reconhecidas são individualmente significativas.

A exposição máxima ao risco de crédito na data de relatório é o valor contábil de cada tipo de recebível mencionado acima. A TAM não solicita garantias de seus clientes.

10 Estoques

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Peças de reposição e material de reparos e manutenção	149.062	94.966
Outros estoques (*)	<u>20.360</u>	<u>5.219</u>
	<u><u>169.422</u></u>	<u><u>100.185</u></u>

(*)Outros estoques inclui uniformes, material de papelaria e itens de alimentação.

11 Gestão do risco financeiro

Em função de suas atividades, a TAM está exposta a diversos riscos financeiros: risco de mercado (incluindo risco de moeda, de valor justo de taxas de juros, de taxa de juros nos fluxos de caixa e de preços), risco de crédito e risco de liquidez.

A Companhia conta com um programa de gestão de risco que permite ao Departamento de Tesouraria realizar operações envolvendo instrumentos financeiros derivativos a fim de reduzir

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado**

a exposição aos principais riscos de flutuações de taxas de câmbio e preços de combustíveis em seus fluxos de caixa.

Tais derivativos são usados de acordo com as políticas da TAM, levando em conta a liquidez, o impacto sobre os resultados da TAM e a análise de custo/benefício de cada posição tomada. O controle sobre o uso de derivativos inclui assegurar que as taxas em contratos de derivativos sejam compatíveis com as taxas de mercado. Todos os derivativos usados têm o intuito de proteção às exposições de risco da TAM, não havendo derivativos para fins de especulação.

(a) Riscos de mercado

A Companhia está exposta a riscos de mercado em decorrência de suas atividades comerciais normais. Os riscos de mercado dizem respeito sobretudo a variações de taxas de juros, de câmbio e preços de combustível de aviação. Tais variações podem afetar negativamente o valor dos ativos e passivos financeiros da Companhia ou seu fluxo de caixa e despesas futuras. O risco de mercado é uma possível perda decorrente de variações nos preços de mercado. A Companhia firmou contratos de derivativos e outros instrumentos financeiros com a finalidade de reduzir os riscos provenientes de variações nesses fatores. Além disso, foram implementadas políticas e procedimentos para avaliar os referidos riscos e monitorar as operações com derivativos, incluindo uma política segundo a qual a Companhia somente pode realizar operações de derivativos com contrapartes de alta classificação de crédito.

(i) Riscos relacionados a variações nos preços de combustível de aviação

Um dos mais importantes riscos financeiros das empresas aéreas é a volatilidade dos preços do combustível. O combustível representou 39,7% (33,2% em 2007) dos custos operacionais no exercício findo em 31 de dezembro de 2008.

A Companhia firmou contratos de operações com derivativos para proteger-se economicamente desse risco. O Comitê de Risco da TAM estabeleceu políticas para atingir esse objetivo. A política determina a realização de operações com derivativos abrangendo um período de até dois anos, cobrindo até 80% do consumo projetado de combustível do ano seguinte, caindo para 30% do consumo projetado para o segundo ano. *Swaps*, opções, contratos a termo ou uma combinação desses instrumentos (por exemplo, *seagulls*), usando preços de mercado do petróleo bruto, óleo para aquecimento ou combustível de aviação como produtos que podem ser utilizados para atingir as metas propostas.

No Brasil, o preço de refinaria do QAV é definido pela Petrobras, com base em preços internacionais. A Companhia protege-se contra a variação de preço do QAV por meio de instrumentos financeiros baseados em petróleo cru (tipo *West Texas Intermediate* - WTI). A

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado**

escolha deste subjacente baseou-se em estudos que comprovam que o hedge de QAV baseado em WTI é, historicamente, altamente efetivo, além da elevada liquidez dos instrumentos financeiros de WTI. Em 31 de dezembro de 2008, todos os instrumentos financeiros são contratados em balcão (*over the counter*) e não exigem depósitos de garantia ou chamada de margem. Todas as contrapartes são classificadas como “baixo risco de crédito” pelas principais agências de risco (Standard & Poors, Fitch e Moody’s).

Em janeiro de 2009, a Companhia começou uma reestruturação de suas transações de derivativos, cujo valor de mercado era de R\$ 1.128.985 em 31 de dezembro de 2008. A reestruturação basicamente consistiu-se da re-distribuição de datas de vencimento durante um período mais longo. Com esta ação, a Companhia visa atingir dois objetivos principais: reduzir pagamento em dinheiro concentrados no primeiro semestre de 2009 e estabelecer a maioria das transações no período cujos preços ficaram menos voláteis.

O perfil da cobertura, que foi concentrado no primeiro semestre de 2009, foi distribuído entre 2009 e 2010, incluindo uma cobertura pequena no primeiro trimestre de 2011. Para os próximos 12 meses a partir de 31 de março de 2009, a cobertura abrange 27% do consumo antecipado. Atualmente, o valor médio para as mesmas transações é de US\$ 112 por barril. Não encerramento do primeiro trimestre de 2009, aproximadamente 65% do volume em barris WTI havia sido renegociado, representando uma redução em torno de US\$ 95 milhões de desembolso no primeiro semestre de 2009.

Todos os derivativos de petróleo são realizados pela TAM no “mercado de balcão” e nenhum deles requer garantias ou chamadas de margem. Devido à renegociação dos vencimentos de seus derivativos de *hedge* ocorrida no primeiro trimestre de 2009, a TAM concordou em depositar uma parte do correspondente valor justo como garantia dessas operações.

Em 31 de dezembro de 2008, a Companhia tinha contratos de derivativos em aberto relacionados ao preço do petróleo totalizando aproximadamente oito milhões de barris de petróleo, com vencimentos até o terceiro trimestre de 2010 (em 2007 - 5,5 milhões de barris, com vencimentos até novembro de 2008), correspondentes a 47% da utilização esperada nos 12 meses seguintes. Em 31 de dezembro de 2008, a TAM registrou um passivo de R\$ 1.128.985 com relação a esses contratos (R\$ 62.967 em 2007). Ver também Nota 14.

Como a TAM não protege com derivativos a totalidade de suas necessidades previstas de combustível, o aumento nos preços do querosene não é totalmente coberto; da mesma forma, diminuições nos preços do querosene beneficiam a TAM em um montante acima do valor negativo dos derivativos.

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado**

Na época em que foi firmada a maioria dos contratos de derivativos de WTI, o preço esperado dessa *commodity* variava entre US\$ 120-150 por barril. Nesse contexto, os derivativos eram realizados a um preço médio de US\$ 104 por barril. Em 31 de dezembro de 2008, o preço de mercado do WTI era de US\$ 44,60 por barril, resultando em um valor negativo dos derivativos.

O vencimento desses derivativos é como segue:

	<u>2009</u>	<u>2010</u>
Valor referencial – milhares de barris	7.200	800
Valor justo (reais)	(1.021.928)	(107.057)

A TAM contratará derivativos somente com contrapartes cuja classificação de crédito é de no mínimo A- (A3) atribuída pela S&P, Moody's ou Fitch. A distribuição do valor justo por classificação de crédito das contrapartes é a seguinte:

	<u>Valor justo dos derivativos</u>
AAA	(446.757)
AA+, AA ou AA-	(131.109)
A+, A ou A-	<u>(551.119)</u>
	<u>(1.128.985)</u>

Um aumento/diminuição hipotéticos de 10% do preço do WTI levaria a um aumento/diminuição em torno de R\$ 30,4 milhões/R\$ 30,6 milhões, respectivamente, no valor justo dos derivativos de WTI. Tal aumento/ diminuição afetaria diretamente os resultados financeiros da Companhia; em termos de fluxos de caixa, contudo, essas variações no preço do WTI seriam compensadas por uma diminuição/aumento dos custos com combustível de aviação da Companhia.

(ii) Risco de taxa de câmbio

Uma parcela significativa dos custos e despesas operacionais, como serviços de manutenção de aeronaves e motores, pagamentos de arrendamento de aeronaves e seguros de aeronave, é expressa em dólares americanos. Para administrar o risco de taxa de câmbio, a Companhia

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado**

firma contratos de derivativos com diversas contrapartes para proteger-se contra uma possível depreciação ou desvalorização do real frente ao dólar americano. Em 31 de dezembro de 2008, a TAM não tinha contratos de derivativos de moeda em aberto.

Em 31 de dezembro de 2008, se ocorresse uma desvalorização/valorização de 10% do real frente ao dólar americano, e demais variáveis permanecendo constantes, o lucro do exercício após a tributação teria sido maior/menor em R\$ 770, essencialmente em resultado de ganhos/perdas cambiais na conversão de contas a receber de clientes em dólares americanos e ativos financeiros expressos em dólares americanos ao valor justo através do resultado, bem como de perdas/ganhos cambiais na conversão de empréstimos e arrendamentos financeiros em dólares americanos. O lucro era mais sensível à movimentação das taxas de câmbio do dólar americano em 2008 do que em 2007, devido ao maior valor de arrendamentos financeiros expressos naquela moeda. Tal risco cambial com relação ao resultado financeiro da Companhia é artificialmente inflado pelo fato de que seu efeito sobre o preço das aeronaves não pode ser registrado no resultado em função das atuais normas contábeis. O efeito sobre o patrimônio líquido seria o mesmo que o efeito sobre o lucro após a tributação.

(iii) Risco de taxas de juros

Os lucros da TAM são afetados por variações nas taxas de juros devido ao impacto de tais variações sobre a despesa de juros incidentes sobre instrumentos de dívida a taxas variáveis, contratos de arrendamento a taxas variáveis e receita de juros gerada pelos saldos de caixa e aplicações de curto prazo. Para minimizar os possíveis impactos de flutuações das taxas de juros, a TAM adotou uma política de diversificação, alternando contratações a taxas fixas e variáveis (como *LIBOR* e *CDI*).

Um aumento hipotético de 1% nas taxas de juros de mercado em 31 de dezembro de 2008 causaria um aumento da despesa de aluguel de aeronaves e despesa de juros de aproximadamente R\$ 1,9 milhões.

Esses valores foram apurados levando-se em conta o impacto de taxas de juros hipotéticas sobre os saldos da Companhia de dívida a taxas variáveis, contratos de arrendamento a taxas variáveis e saldos de equivalentes de caixa e aplicações de curto prazo em 31 de dezembro de 2008.

(b) Risco de crédito

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

O risco de crédito decorre da possibilidade de que a TAM não venha a recuperar valores a receber por serviços prestados a consumidores e/ou agências de viagens, ou créditos mantidos por instituições financeiras, gerados por operações de aplicação financeira. A administração não espera perdas devidas à inadimplência de suas contrapartes e não tem exposição significativa a nenhuma contraparte isoladamente.

Para reduzir o risco de crédito a TAM adota a prática de definir limites de crédito e fazer o acompanhamento constante dos saldos devedores (principalmente de agências de viagens).

A TAM transaciona somente com instituições financeiras cuja classificação de crédito atribuída por S&P, Moody's ou Fitch seja de no mínimo BBB- (Baa3). No caso de derivativos contratados no Brasil, é requerida uma classificação local de no mínimo brA-. Ademais, cada instituição tem um limite máximo para investimentos, como determinado pelo Comitê de Risco da Companhia.

A exposição máxima da TAM ao risco de crédito é o valor contábil de seus ativos financeiros.

(c) Risco de liquidez

A gestão prudente do risco de liquidez implica na manutenção de caixa e títulos negociáveis suficientes, na disponibilidade de financiamento por meio de linhas de crédito comprometidas de valor adequado e na possibilidade de fechar posições de mercado. Devido à natureza dinâmica de seus negócios, a tesouraria da TAM mantém a flexibilidade de financiamento ao assegurar a disponibilidade de linhas de crédito comprometidas.

O caixa excedente é investido nos fundos de investimento exclusivos mencionados na Nota 13. Cada um desses fundos tem uma política clara de investimentos, com limites à concentração de risco nos correspondentes investimentos.

A tabela a seguir demonstra os passivos financeiros do grupo por grupos de vencimento com base no período remanescente na data do balanço até a data de vencimento contratual. Os valores divulgados na tabela são os fluxos de caixa contratuais não descontados e incluem juros, além dos derivativos líquidos liquidados, cujo valor justo é divulgado.

<u>Menos de um ano</u>	<u>Entre um e dois anos</u>	<u>Entre três e cinco anos</u>	<u>Mais de cinco anos</u>	<u>Total</u>	<u>Efeito do desconto</u>	<u>Valor contábil</u>
------------------------	-----------------------------	--------------------------------	---------------------------	--------------	---------------------------	-----------------------

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007 Em milhares de reais, exceto quando indicado

Passivos financeiros não							
Derivativos							
Em 31 de dezembro de 2008							
Obrigações por arrendamento financeiro	961.373	1.764.576	1.751.910	3.751.912	8.229.771	(1.781.291)	6.448.480
Empréstimos	239.402	228.621	8.310	12.468	488.801	(87.233)	401.568
Debêntures	51.464	333.333	166.667		551.464	(22.922)	528.542
Bônus seniores	51.562	103.269	103.412	882.215	1.140.458	(430.022)	710.436
Contas a pagar a fornecedores e outros	967.553				967.553		967.553
Em 31 de dezembro de 2007							
Obrigações por arrendamento financeiro	456.065	821.927	800.005	1.781.126	3.859.123	(890.909)	2.968.214
Empréstimos	944.414	237.340	35.601	10.217	1.227.572	(159.725)	1.067.847
Debêntures	57.393	218.131	333.333		608.857	(76.698)	532.159
Bônus seniores	39.408	78.162	78.380	707.854	903.804	(365.338)	538.466
Contas a pagar a fornecedores e outros	804.670				804.670		804.670
Passivos financeiros derivativos							
Em 31 de dezembro de 2008							
WTI	1.021.928	107.057			1.128.985		1.128.985

11.1 Cálculo do valor justo

O valor justo de instrumentos financeiros negociados em mercados ativos (como títulos para negociação e disponíveis para venda) tem por base os preços cotados no mercado na data de encerramento do exercício. O preço de mercado cotado usado para os ativos financeiros mantidos pelo grupo é o preço atual de oferta.

O valor justo dos instrumentos financeiros para os quais não existe mercado ativo (por exemplo, derivativos de balcão) é apurado por meio de técnicas de avaliação. A TAM utiliza diversos métodos e formula premissas baseadas nas condições de mercado observadas em cada data do balanço. Os preços de mercado cotados ou cotações de distribuidoras para instrumentos semelhantes são usados no caso de dívida a longo prazo. Outras técnicas, como fluxos de caixa estimados descontados, são usadas para apurar o valor justo dos demais instrumentos financeiros. O valor justo de contratos de câmbio a termo é determinado usando taxas de câmbio a termo cotadas na data do balanço.

O valor contábil, deduzido da provisão para redução ao valor recuperável de contas a receber e a pagar de clientes, deve ser semelhante ao valor justo. O valor justo de passivos financeiros para fins de divulgação é calculado descontando-se os fluxos de caixa contratuais futuros à taxa de juros atual de mercado disponível para a TAM para instrumentos financeiros semelhantes.

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

11.2 Gestão de capital

O objetivo da gestão de capital é assegurar que a TAM continue a operar ao longo do tempo (*going concern*) e ao mesmo tempo proporcionar a seus acionistas uma forte base de capital, assim como retorno de benefícios a outras partes interessadas e otimização do custo de capital.

A TAM monitora o capital com base na índice de alavancagem, débitos líquidos como uma porcentagem do capital total. O débito líquido é definido como o total de empréstimos, contratos de arrendamento, líquido de caixa e equivalentes de caixa e outros ativos financeiros de curto prazo. O capital é definido como o patrimônio líquido total dos acionistas e débitos líquidos. Os índices de alavancagem em 31 de dezembro de 2008 e de 2007 encontram-se a seguir demonstrados:

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Caixa e equivalentes de caixa	(671.785)	(466.538)
Outros ativos financeiros	(1.242.271)	(2.140.339)
Empréstimos	401.568	1.067.847
Debêntures e bônus seniores	1.238.978	1.070.625
Contratos de arrendamento	<u>8.928.266</u>	<u>4.811.572</u>
Débito líquido (1)	<u>8.654.756</u>	<u>4.343.167</u>
Total patrimônio líquido	<u>1.418.331</u>	<u>1.893.057</u>
Total capital (2)	<u><u>10.073.087</u></u>	<u><u>6.236.224</u></u>
Índice de alavancagem (1)/(2)	85,9%	69,6%

O crescimento na proporção de alavancagem durante 2008 resultou principalmente da entrega de aeronaves da Boeing e da Airbus durante o ano. A administração acredita que os recursos disponíveis à Companhia são suficientes para suas exigências atuais e serão suficientes para atender suas necessidades de investimento, que são aprovados anualmente pelo Conselho de Administração, e outras exigências de caixa para o ano fiscal de 2009, apesar da incerta econômica atual. A Companhia não é sujeita a nenhuma necessidade de capital imposta externamente.

12 Caixa e equivalentes de caixa

Caixa e equivalentes de caixa incluem o seguinte:

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Caixa e contas bancárias	105.251	134.873
Depósitos de curto prazo	<u>566.534</u>	<u>331.665</u>
Caixa e equivalentes de caixa	<u>671.785</u>	<u>466.538</u>

13 Outros ativos financeiros

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Em moeda local		
Fundos de investimento exclusivos		
Títulos públicos	683.779	1.229.723
Títulos privados	222.990	173.026
Outros	<u>1.246</u>	<u>40.570</u>
	908.015	1.443.319
Títulos Austríacos	84.124	79.082
Certificados de Depósito Bancário – CDB	<u>11.164</u>	<u>79.082</u>
	<u>95.288</u>	<u>79.082</u>
	<u>1.003.303</u>	<u>1.522.401</u>
Em moeda estrangeira		
Aplicação em <i>Dual currency</i>	221.518	617.938
Outros depósitos bancários	<u>17.450</u>	<u> </u>
	<u>238.968</u>	<u>617.938</u>
	<u>1.242.271</u>	<u>2.140.339</u>

Todos os ativos financeiros acima são mensurados ao valor justo e classificados como mantidos para negociação.

A gestão de ativos financeiros brasileiros é feita, em geral, através de fundos de investimento exclusivos. Essa estrutura prevê alta transparência e normas de governança corporativa. A custódia e a gestão dos ativos ficam a cargo de entidades administradoras independentes. Os

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado**

objetivos e regulamentos são coerentes em cada tipo de administração e estão sujeitos a limites claros e métodos de mensuração de riscos de mercado, de crédito e de liquidez. A rentabilidade média desses fundos foi de 11,33% em 2008 (11,77 % em 2007).

Os investimentos em mercados internacionais abrangem basicamente depósitos a prazo, notas e operações *overnight* com bancos de primeira linha com os quais a Companhia mantém relações de negócios. A rentabilidade média desses investimentos foi de 4,89% em 2008 (11,82 % em 2007).

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

14 Instrumentos financeiros derivativos

	2008		2007	
	Ativo	Passivo	Ativo	Passivo
Derivativos de petróleo bruto - <i>West Texas Intermediate</i>				
<i>Forwards</i>		351.343		
<i>Swaps</i>		517.696	55.096	
<i>Seagulls</i>		224.902	7.059	
<i>Collar</i>		35.044		
Futuros de moeda estrangeira			812	
		1.128.985	62.967	
Composição				
Circulante		1.021.928	62.967	
Não circulante		107.057		

Os instrumentos financeiros derivativos acima estão descritos na Nota 11.

15 Passivos financeiros

O valor contábil dos passivos financeiros é mensurado pelo método do custo amortizado, e seus correspondentes valores justos, são demonstrados abaixo:

	Valor justo		Valor contábil	
	2008	2007	2008	2007
Não circulante				
Obrigações por arrendamento				
Financeiro	5.768.040	2.669.736	5.768.040	2.669.736
Bônus seniores	328.335	453.694	701.100	531.390
Empréstimos	221.034	214.959	209.733	207.574
Debêntures	483.517	504.043	500.000	500.000
	6.800.926	3.842.432	7.178.873	3.908.700

Circulante

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007**
Em milhares de reais, exceto quando indicado

Obrigações de arrendamento financeiro	680.440	298.478	680.440	298.478
Bônus seniores	4.372	6.041	9.336	7.076
Empréstimos	202.172	891.346	191.835	860.273
Debêntures	<u>27.601</u>	<u>32.419</u>	<u>28.542</u>	<u>32.159</u>
	<u>914.585</u>	<u>1.228.284</u>	<u>910.153</u>	<u>1.197.986</u>

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

15.1 Obrigações por arrendamentos financeiros

	Término dos pagamentos mensais em	2008	2007
Moeda estrangeira			
Aeronaves	2020	6.176.550	2.894.316
Motores	2017	244.379	41.409
Equipamentos de informática	2012	27.551	32.489
		<u>6.448.480</u>	<u>2.968.214</u>
Composição			
Circulante		680.440	298.478
Não circulante		<u>5.768.040</u>	<u>2.669.736</u>

As obrigações por arrendamento financeiro são denominadas em dólares americanos. Foram oferecidas cartas de crédito e depósito em garantia de tais arrendamentos financeiros. Em 31 de dezembro de 2008, a TAM possuía 64 aeronaves mediante arrendamentos financeiros (47 aeronaves em 2007). Ver Nota 5.

Os pagamentos mínimos dos arrendamentos financeiros são os seguintes:

Ano	2008	2007
Não superior a um ano	961.373	456.065
Entre 1 e 5 anos	3.516.486	1.621.932
Superior a 5 anos	3.751.912	1.781,126
Efeito de desconto	<u>(1.781.291)</u>	<u>(890.909)</u>
	<u>6.448.480</u>	<u>2.968.214</u>

15.2 Bônus seniores

Em 25 de abril de 2007, a TAM Capital concluiu oferta de bônus seniores no valor total de US\$ 300 milhões (equivalente a R\$ 710,4), com juros de 7,375% a.a. pagos semestralmente e vencimento final ou único em 2017, por meio de uma oferta no exterior isenta de registros na

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado**

CVM. A Companhia registrou os bônus na *Security and Exchange Commission* (SEC) em 30 de outubro de 2007.

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007 Em milhares de reais, exceto quando indicado

15.3 Empréstimos

	<u>Garantias</u>	<u>Taxa de juros (taxa efetiva nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2008 e 2007)</u>	<u>Condições de pagamento e ano do último pagamento</u>	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Moeda local					
FINEM – subcrédito A	Hipoteca de ativos e contas a receber	TJLP + 4,5% a.a (10,8% a.a. e 10,8% a.a.)	Mensal até 2011	43.554	58.040
FINEM – subcrédito B	Hipoteca de ativos e contas a receber	Cesta de moedas BNDES + 3,0% a.a (10,5% a.a e 11,9% a.a.)	Mensal até 2012	7.984	8.149
Compror	Não há	100.0% a 101.5% acima do CDI (12,8% a.a e 11,3% a.a)	Mensal até 2008		223.573
Outros				<u>9.261</u>	<u>7.561</u>
Total moeda local				<u>60.799</u>	<u>297.323</u>
Moeda estrangeira					
FINIMP	Nota promissória US\$ 23.593 mil	LIBOR + 0,9% a.a. a 5,7% a.a. (5,3% a.a. e 6,4% a.a)	Anual até 2010	167.289	84.883
International Finance Corporation - "IFC"	Depósitos em garantia US\$ 2.500 mil	LIBOR semestral + 3,0% a.a.(6,6% a.a. e 7,7% a.a.)	Semestral até 2012	52.393	51.414
Renegociação de arrendamento	Carta de fiança	Parcelas fixas de US\$ 55 mil	Mensal até 2022	14.013	11.137
Financiamento – Pré-pagamentos de aeronaves	Garantia incondicional	LIBOR mensal + 0,6% a.a. (1,1% a.a e 4,8% a.a.)	Mensal até 2011	107.074	621.734
Outros					<u>1.356</u>
Total moeda estrangeira				<u>340.769</u>	<u>770.524</u>
Total				<u>401.568</u>	<u>1.067.847</u>
Composição					
Circulante				191.835	860.273
Não circulante				<u>209.733</u>	<u>207.574</u>

FINIMP – Financiamento à Importação, FINEM – Financiamento do governo de máquinas e equipamentos, TJLP – Taxa de Juros de Longo Prazo e CDI – Certificado de Depósito Interbancário.

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado**

A dívida de longo prazo tem a seguinte composição por ano de vencimento:

Ano	2008	2007
2009		119.523
2010	60.573	56.015
2011	132.559	22.950
2012	5.531	2.486
2013	1.221	660
Após 2013	9.849	5.940
	<u>209.733</u>	<u>207.574</u>

Em 21 de maio de 2007, a TAM assinou acordo de empréstimo com o Banco Calyon e outros bancos para financiar até US\$ 330,9 milhões em operações de pré-pagamentos de aeronaves (*pre-delivery payments* – PDP) de 4 aeronaves Boeing contratados junto à fabricante norte-americana, com pedidos de compra firmes e entregues em 2008. Em 31 de dezembro de 2008, o saldo desse empréstimo é de R\$ 356 (2007 – R\$ 516.725).

Em 28 de dezembro de 2007, a TAM assinou acordo de empréstimo com o Banco BNP Paribas para financiar até US\$ 117,1 milhões em operações de pré-pagamentos de aeronaves (*pre-delivery payments* – PDP) de 30 aeronaves Airbus contratadas junto à fabricante francesa, com pedidos de compra firme e entregas programadas para o período de 2008 a 2010. Em 31 de dezembro de 2008, o saldo referente a esse empréstimo é de R\$ 106.718 (2007 – R\$ 105.009).

Em 2005, a TAM assinou acordos de empréstimos, principalmente com os bancos Unibanco e Banco do Brasil, na modalidade FINIMP, para financiar até US\$ 8.805 mil (equivalente a R\$ 21.435) em importação de motores e peças aeronáuticas, que foram liquidadas em dezembro de 2008, exceto pela renegociação com o Banco do Brasil no valor de US\$ 4.719 mil (equivalente a R\$ 11.299), com vencimento até novembro de 2009. No ano de 2006, foram captados com o banco Unibanco, US\$ 37.885 mil adicionais (equivalente a R\$ 82.412), com vencimento até julho de 2009. Em 2008, para a mesma finalidade, foram captados com os bancos Unibanco, HSBC, Itaú, Santander e Banco do Brasil, US\$ 84.996 mil (equivalente a R\$ 155.862) com vencimentos até setembro de 2010. Em 31 de dezembro de 2008, o saldo referente a esta modalidade de financiamento é de R\$ 167.289 (2007 – R\$ 84.883).

A Companhia não está sujeita a obrigações nos termos dos contratos de empréstimos (*covenants*), tais como a observância de determinados índices financeiros, limitação de emissão de dívidas financeiras e prioridade no pagamento dos empréstimos.

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

15.4 Debêntures

<u>Emissor</u>	<u>Série</u>	<u>Quantidade</u>	<u>Valor nominal - R\$</u>	<u>2008</u>	<u>2007</u>
TAM					
1º. de agosto/2006	Única	<u>50.000</u>	<u>10.000</u>	<u>528.542</u>	<u>523.147</u>
TLA					
22 de abril de 2003	Primeira	473.006	100		4.308
22 de abril de 2003	Segunda	222.835	100		2.029
16 de maio de 2003	Terceira	<u>177.165</u>	<u>100</u>		<u>2.675</u>
		<u>873.006</u>			<u>9.012</u>
				<u>528.542</u>	<u>532.159</u>
Circulante				<u>(28.542)</u>	<u>(32.159)</u>
Não circulante				<u>500.000</u>	<u>500.000</u>

TAM

Em Reunião do Conselho de Administração realizada em 7 de julho de 2006, foi aprovada a emissão para distribuição pública de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária (sem garantia, nem preferência), com garantia fidejussória da controlada TLA e forma nominativa escritural.

Com valor nominal unitário de R\$ 10, o prazo de vencimento é de 6 (seis) anos, sendo o pagamento em 3 (três) parcelas anuais e sucessivas, a primeira vencendo em 1º de agosto de 2010.

Os juros remuneratórios são pagos semestralmente, sendo equivalentes a 104,5% do CDI, calculados e divulgados pela Câmara de Custódia e de Liquidação Financeira de Títulos ("CETIP"). Em 31 de dezembro de 2008, a taxa de juros efetiva foi de 14,29% a.a (2007 - 11,7% a.a).

A Companhia estará sujeita a determinadas obrigações nos termos dos contratos de debêntures, tais como a observação de certos índices financeiros, limitação de emissão de dívidas

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado**

financeiras e prioridade no pagamento das debêntures, os quais passarão a ser requeridos a partir de 2010, quando as debêntures começarão a ser amortizadas.

TLA

Em Assembléia Geral Extraordinária (“AGE”) realizada em 7 de abril de 2003, foi aprovada emissão privada de debêntures não conversíveis em ações, de forma nominativa escritural, sem emissão de cautelas ou certificados, com valor nominal de R\$ 100,00 (cem reais) cada, totalizando três séries. O prazo de vencimento era de sessenta meses, contados a partir da data de subscrição. As debêntures foram liquidadas em maio de 2008.

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

16 Receita diferida

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Não circulante		
Programa Fidelidade	253.854	210.328
Ganhos diferidos com operações de <i>Sale and leaseback</i>	<u>115.356</u>	<u>147.441</u>
	<u>369.210</u>	<u>357.769</u>
Circulante		
Transporte a executar	819.780	807.101
Programa Fidelidade	253.854	210.328
Ganhos diferidos com operações de <i>Sale and leaseback</i>	<u>32.085</u>	<u>32.085</u>
	<u>1.105.719</u>	<u>1.049.514</u>

Em 31 de dezembro de 2008, o saldo contábil da rubrica “Transportes a executar”, no valor de R\$ 819.780 (2007 – R\$ 807.101), é representado por 2.835.019 (2007 – 2.698.341) cupons de bilhetes vendidos e ainda não utilizados.

A receita diferida do Programa Fidelidade é contabilizada com base no número de pontos em aberto de 30,4 bilhões (25,5 bilhões em 2007) e uma taxa de não utilização de bilhetes de 31,6% (29,2% em 2007). No Programa Fidelidade TAM, os pontos expiram após dois anos, quando são cancelados. No decorrer do exercício, 2.142.160 (934.597 em 2007) bilhetes foram concedidos a passageiros por meio deste programa.

Os ganhos diferidos nas operações de *sale and leaseback* referem-se a vendas de aeronaves em 2001 e 2003. Os ganhos são reconhecidos na demonstração do resultado pelo método linear até 2013.

17 Provisões

A Companhia constitui provisão para os valores de contingências classificadas como de perda provável, segundo avaliação de seus consultores jurídicos. Em 31 de dezembro de 2008 e de 2007, o valor total e as movimentações das provisões para contingências e depósitos judiciais relacionados com as questões em disputa, eram compostos da seguinte forma:

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007 Em milhares de reais, exceto quando indicado

	<u>COFINS e PIS (i)</u>	<u>Adicional de tarifas (ii)</u>	<u>Fundo de pessoal (iii)</u>	<u>Processos trabalhistas (iv)</u>	<u>Outras provisões</u>	<u>Total</u>
Em 1º de janeiro de 2008						
Provisão líquida de depósitos judiciais						769.696
Depósitos judiciais efetuados						<u>75.017</u>
Provisão	396.532	323.691	71.552	12.811	40.127	844.713
Débito/(crédito) ao resultado						
Provisões adicionais	4.722	63.832	21.718	18.233	64.437	172.942
Valores não utilizados revertidos	(33.744)			(2.089)	(1.592)	(37.425)
Reversão do desconto				(5.517)	(9.340)	(14.857)
Correção monetária	<u>24.640</u>	<u>32.815</u>	<u>7.151</u>	<u>743</u>	<u>2.006</u>	<u>67.355</u>
Em 31 de dezembro de 2008	<u>392.150</u>	<u>420.338</u>	<u>100.421</u>	<u>24.181</u>	<u>95.638</u>	<u>1.032.728</u>
Depósitos judiciais efetuados						<u>(84.928)</u>
Provisão líquida dos depósitos judiciais (não circulantes)						<u>947.800</u>

- (i) Refere-se à discussão da constitucionalidade da mudança da base de tributação do PIS e da majoração da alíquota e base de apuração da COFINS, introduzidas pela Lei nº. 9.718/98. Foram efetuados depósitos judiciais que compreendem alguns meses, sendo que, para os demais, a TLA está amparada por medida judicial. Estes valores, líquidos dos depósitos judiciais, são atualizados pela variação da taxa SELIC.

Em 9 de novembro de 2005, o Supremo Tribunal Federal (“STF”), em sessão plenária, decidiu pela inconstitucionalidade da majoração da base de cálculo. No 1º trimestre de 2007, a Companhia obteve êxito em um processo que totalizou uma reversão da provisão no montante de R\$ 7.560, sendo R\$ 3.496 contabilizados reduzindo as despesas administrativas e R\$ 4.064 diretamente no resultado financeiro. Em 31 de dezembro de 2008, restam cinco ações não julgadas em definitivo.

- (ii) Refere-se à cobrança de 1% sobre o valor das tarifas aéreas de todos os bilhetes de passagens vendidos em linhas aéreas regulares domésticas. A administração da TLA, suportada pela opinião de seus consultores tributários, contesta a constitucionalidade dessa cobrança. O não recolhimento desse tributo está suportado por medida judicial.
- (iii) Refere-se à cobrança de percentual equivalente a 2,5% sobre a folha mensal de salários, destinada às entidades privadas de serviço social e de formação profissional. A TLA, apoiada na opinião de seus consultores legais, contesta a constitucionalidade dessa cobrança. O não recolhimento dessa contribuição está suportado por medida judicial.

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

(iv) Corresponde à provisão, com base em estimativas da administração, de prováveis perdas que poderiam ser incorridas em resultado de diversos processos trabalhistas movidos por atuais ou ex-empregados.

Devido à natureza desta disputa, o período da utilização das provisões, e dos pagamentos, é incerto.

18 Outros passivos

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Não circulante		
Devolução da frota <i>Fokker</i> 100	32.563	41.523
Provisão para manutenção	135.021	75.179
Outras obrigações	<u>115.409</u>	<u>68.575</u>
	<u>282.993</u>	<u>185.277</u>
Circulante		
Devolução da frota <i>Fokker</i> 100	18.623	11.501
Provisão para manutenção	7.400	
Outras obrigações	<u>123.068</u>	<u>119.264</u>
	<u>149.091</u>	<u>130.765</u>

Como resultado do processo de reorganização de sua frota de aeronaves *Fokker* 100, a TLA, em 19 de dezembro de 2003, rescindiu 19 contratos de arrendamento mercantil então vigentes, sendo 10 na modalidade financeira e 9 na operacional. Como consequência, a TLA firmou contrato obrigando-se a pagar multa rescisória em 30 parcelas trimestrais consecutivas, com vencimentos entre abril de 2004 e julho de 2011, no montante original de R\$ 94.188, integralmente contabilizada no resultado daquele exercício. Cartas de fiança foram oferecidas pela Companhia como garantia. Adicionalmente, a TLA negociou o vencimento de determinadas parcelas vencidas até a data da assinatura do referido contrato, no montante original de R\$ 49.599.

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado**

O valor total do compromisso em 31 de dezembro de 2008 é de R\$ 51.186 (2007 – R\$ 53.024), equivalentes a US\$ 21.903 mil (2007 – US\$ 29.935 mil), sendo R\$ 18.623 (2007 – R\$ 11.501) classificados no passivo circulante.

19 Fornecedores e demais contas a pagar

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Fornecedores	486.095	426.856
Salários e encargos a pagar	317.951	236.708
Impostos indiretos e tarifas a pagar	162.908	109.054
Dividendos	599	32.052
	<u>967.553</u>	<u>804.670</u>

Os passivos financeiros incluídos na tabela acima estão avaliados ao custo amortizado e seu valor justo é semelhante ao seu valor contábil.

20 Imposto de renda e contribuição social diferidos

Os impostos de renda diferidos ativos e passivos são compensados quando existe um direito legal de compensar imposto corrente ativo com imposto corrente passivo e quando os impostos de renda diferidos se referem à mesma autoridade fiscal.

A movimentação dos impostos de renda diferidos ativos e passivos nos exercícios apresentados, sem levar em conta a compensação de saldos na mesma jurisdição fiscal, é a seguinte:

<u>Impostos diferidos ativos</u>	<u>Em 1º. de janeiro de 2008</u>	<u>Debitado/ (creditado) à demonstração do resultado/patrimônio líquido</u>	<u>Em 31 de dezembro de 2008</u>
Prejuízos de imposto de renda a compensar	3.556	7.136	10.692
Base negativa de contribuição social a compensar	2.508	2.569	5.077
Diferenças temporárias			
Provisão para perdas com derivativos		383.855	383.855
Provisão para contingências	133.373	54.134	187.507
Provisão para devedores duvidosos	56.011	(42.468)	13.543
Provisão para perdas com estoques	18.081	5.883	23.964
Receita futura de operação de <i>sale- leaseback</i>	61.039	(10.909)	50.130
Manutenção	7.148	16.238	23.386

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007 Em milhares de reais, exceto quando indicado

Pré-pagamentos de aeronaves	(37.431)	60.803	23.372
Programa Fidelidade	134.391	22.263	156.654
Reavaliação	109.423	(86.910)	22.513
Outros	8.230	2.946	11.176
Total de impostos diferidos ativos	<u>496.329</u>	<u>415.540</u>	<u>911.869</u>
Impostos diferidos passivos			
Reserva de reavaliação	(169.767)	(471.321)(*)	(641.088)
Arrendamentos financeiros	<u>(313.727)</u>	<u>302.930</u>	<u>(10.797)</u>
Total de impostos diferidos passivos	<u>(483.494)</u>	<u>(168.391)</u>	<u>(651.885)</u>
Total de impostos diferidos, líquido	<u>12.835</u>	<u>247.149</u>	<u>259.984</u>

(*) Montante associado a reserva de reavaliação alocada diretamente no patrimônio.

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Imposto diferido com expectativa de realização em 12 meses - líquido	57.485	17.483
Imposto diferido com expectativa de realização em mais de 12 meses - líquido	<u>202.499</u>	<u>(4.648)</u>
Total imposto diferido líquido	<u>259.984</u>	<u>12.835</u>

Os impostos diferidos ativos resultantes de prejuízos fiscais, base negativa da contribuição social e diferenças temporárias são reconhecidos na medida em que a realização do correspondente benefício fiscal por meio de lucros tributáveis futuros é provável.

Não existem impostos retidos na fonte ou outros a pagar com relação à distribuição de lucros da TAM Mercosur.

Não existem impostos diferidos ativos não reconhecidos.

Montantes de impostos diferidos estão apresentados líquidos como todo montante relatado se relaciona a uma única entidade pagadora.

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007 Em milhares de reais, exceto quando indicado

21 Capital social e reservas

	Capital social	Reserva de reavaliação (Nota 22)	Outras reservas (Nota 23)	Lucros (prejuízos) Acumulados	Total	Minoritários	Total
Em 1º. de janeiro de 2007	675.000	326.035	615.041		1.616.076	2.744	1.618.820
Receitas/(despesas) reconhecidas no exercício		27.713	(3.537)	258.392	282.568	177	282.745
Plano de opções de compra de ações – opções concedidas			11.230		11.230		11.230
Aumento de capital por emissão de Ações	497		(882)		(385)		(385)
Realização da reserva de reavaliação – depreciação de aeronaves		(24.200)		36.667	12.467		12.467
Dividendos (Nota 30)				(31.528)	(31.528)		(31.528)
Apropriação do lucro líquido			263.531	(263.531)			
Outros						(292)	(292)
Em 31 de dezembro de 2007	675.497	329.548	885.383		1.890.428	2.629	1.893.057
Receitas/(despesas) reconhecidas no exercício		938.474	13.152	(1.392.463)	(440.837)	868	(439.969)
Plano de opção de compra de ações – opções concedidas			16.512		16.512		16.512
Opções exercidas			(9.336)		(9.336)		(9.336)
Ações em tesouraria			(11.370)	(2.899)	(14.269)		(14.269)
Realização da reserva de reavaliação – depreciação de aeronaves		(23.557)		35.693	12.136		12.136
Dividendos a pagar (Nota 30)				(40.537)	(40.537)		(40.537)
Destinação do prejuízo do exercício			(802.249)	802.249			
Outros						737	737
Em 31 de dezembro de 2008	675.497	1.244.465	92.092	(597.957)	1.414.097	4.234	1.418.331

21.1 Capital autorizado

Em 31 de dezembro de 2008 e de 2007, o capital social autorizado é de R\$ 1.200.000, podendo ser aumentado por meio da emissão de ações ordinárias e preferenciais, mediante deliberação do Conselho de Administração.

21.2 Capital subscrito

Em 31 de dezembro de 2008, é representado por 150.585.147 (2007 – 150.585.147) ações escriturais, sendo 50.195.049 (2007 – 59.791.955) ordinárias e 100.390.098 (2007 – 90.793.192) preferenciais.

Na reunião do Conselho de Administração de 29 de agosto de 2007 foi aprovado aumento de capital social por meio do exercício de opções de compra de ações, com a subscrição de 16.140

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado**

ações preferenciais, sem valor nominal, correspondentes à 1ª outorga, e 5.666 ações preferenciais sem valor nominal, correspondentes à 2ª outorga, ao preço de emissão de respectivamente R\$ 15,21 e R\$ 44,38 por ação, no total de R\$ 497. Esse aumento de capital foi integralizado em 30 de novembro de 2007.

As ações ordinárias conferem ao seu titular o direito de voto nas assembleias gerais.

As ações preferenciais dão direito a voto, exceto em algumas questões, como descrito no 8º parágrafo do seu estatuto social, enquanto a Companhia estiver listada no Nível 2 da BOVESPA. Porém, possuem prioridade na distribuição de dividendos e no reembolso de capital, sem ágio, no caso de liquidação da Companhia, bem como o direito de participar, em igualdade de condições com as ações ordinárias, na distribuição de benefícios aos acionistas.

De acordo com o Termo de Adesão firmado com a BOVESPA, a Companhia tem um prazo de três anos, a partir de 13 de junho de 2005, para cumprir o requisito de manter um *free float* de 25% de suas ações. Desde agosto de 2007, o *free float* é de 53,85% (não auditado).

22 Reserva de reavaliação

A reserva de reavaliação representa o montante pelo qual o valor contábil (valor reavaliado) de determinados itens do imobilizado (equipamentos de voo) supera seu custo histórico. Ver Nota 5.

	Reserva de reavaliação bruta	Imposto de renda e contribuição social diferidos	Reserva de reavaliação, líquida de impostos
1º de janeiro de 2007	493.992	(167.957)	326.035
Reavaliação – no patrimônio	41.990	(14.277)	27.713
Depreciação	(36.667)	12.467	(24.200)
Exercício findo em 31 de dezembro de 2007	499.315	(169.767)	329.548
Reavaliação – no patrimônio	1.421.930	(483.456)	938.474
Depreciação	(35.692)	12.135	(23.557)

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

Exercício findo em 31 de dezembro de 2008

1.885.553 (641.088) 1.244.465

23 Outras reservas

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Ágio na subscrição de ações	74.946	74.946
Reserva legal		802.249
Ações em tesouraria	(11.370)	
Ajustes acumulados de conversão	3.309	(9.843)
Opções de compra de ações	25.207	18.031
	<u>92.092</u>	<u>885.383</u>

23.1 Ágio na subscrição de ações

A reserva de ágio na subscrição de ações foi constituída por ocasião da subscrição de ações da TAM, devido ao fato de o valor justo dos ativos líquidos recebidos ser maior que o valor nominal do capital emitido.

23.2 Reserva legal

A legislação brasileira estabelece que deve ser constituída uma reserva legal, mediante a apropriação de 5% do lucro líquido do exercício, até a reserva legal atingir 20% do valor do capital social.

23.3 Ações em tesouraria

Movimentação das ações em tesouraria:

	<u>Quantidade de ações</u>	<u>Milhares de reais</u>	<u>Preço médio por ação - reais</u>
Em 1º. de janeiro de 2008			
Compra de ações	601.900	17.703	29,41
Reduções	(199.589)	(6.333)	31,73
	<u>402.311</u>	<u>11.370</u>	<u>28,26</u>
Exercício findo em 31 de dezembro de 2008			

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado**

O valor de mercado das ações, com base na data de encerramento do exercício findo em 31 de dezembro de 2008, é de R\$ 19,09 reais por ação, para as ações preferenciais.

A redução das ações em tesouraria estão descritas no tópico de remuneração baseada em ações (Veja nota 26.2). O resultado oriundo da alienação das ações em tesouraria foi registrado na rubrica “Reserva de retenção de lucros”, totalizando R\$ 2.899.

O Conselho de Administração, em reunião realizada em 30 de janeiro de 2009, aprovou o novo plano de recompra de ações da Companhia, com o objetivo de mantê-las em tesouraria ou posterior cancelamento ou alienação sem redução de capital social. O programa prevê a recompra de até 3.596.629 (três milhões quinhentos e noventa e seis mil e seiscentos e vinte e nove) de ações preferenciais.

23.4 Reserva de ajustes acumulados de conversão

Os efeitos de variações na taxa de câmbio durante o exercício são reconhecidos sobre o patrimônio líquido de operações no exterior no início do exercício e a diferença entre o seu lucro líquido do exercício às taxas de câmbio médias no fim do ano, são registrados na rubrica de ajustes de avaliação patrimonial no patrimônio líquido.

23.5 Opções de compra de ações

O crédito relativo à despesa de opções de compra de ações é registrado nesta reserva e transferido para lucros acumulados quando as opções são exercidas ou expiram.

24 Receita

Individualmente, nenhum dos clientes da TAM representa mais de 10% de suas receitas em 2008 ou 2007. A Companhia possui informação de segmentação de receita bruta por tipo de serviço prestado e por região, conforme abaixo:

(a) Por tipo de serviço prestado

	<u>2008</u>	<u>%</u>	<u>2007</u>	<u>%</u>	<u>Ano a ano – variação %</u>
Doméstico					
Regular - Passageiro	5.967.628	54,6	4.681.866	56,2	27,5
Fretamento - Passageiro	194.844	1,8	152.037	1,8	28,2

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007 Em milhares de reais, exceto quando indicado

Carga	<u>459.487</u>	<u>4,2</u>	<u>360.149</u>	<u>4,3</u>	<u>27,6</u>
	<u>6.621.959</u>	<u>60,6</u>	<u>5.194.052</u>	<u>62,3</u>	<u>27,5</u>
Internacional					
Regular - Passageiro	2.803.800	25,7	2.109.398	25,3	32,9
Fretamento - Passageiro	18.818	0,2	20.343	0,2	(7,5)
Carga	<u>549.595</u>	<u>5,0</u>	<u>416.668</u>	<u>5,0</u>	<u>31,9</u>
	3.372.213	30,9	2.546.409	30,5	32,4
Outros					
TAM Programa Fidelidade	441.202	4,0	144.183	1,8	206,0
Agência de viagem	64.132	0,6	30.242	0,4	112,1
Outros (incluso passagens expiradas)	<u>420.682</u>	<u>3,9</u>	<u>413.220</u>	<u>5,0</u>	<u>1,8</u>
	926.016	8,5	587.645	7,2	57,6
Receita bruta	<u>10.920.188</u>	<u>100,0</u>	<u>8.328.106</u>	<u>100,0</u>	<u>31,1</u>
Impostos e outras deduções	(407.144)		(309.287)		
Receita	<u>10.513.044</u>		<u>8.018.819</u>		

(b) Por localização de destino da Companhia

	<u>2008</u>	<u>%</u>	<u>2007</u>	<u>%</u>	<u>Ano a ano – variação %</u>
Brasil	7.547.976	69,2	5.781.698	69,4	30,5
Europa	1.543.350	14,1	1.047.726	12,6	47,3
América do Norte	943.137	8,6	1.000.102	12,0	(5,7)
América do Sul (excluindo Brasil)	<u>885.725</u>	<u>8,1</u>	<u>498.580</u>	<u>6,0</u>	<u>77,6</u>
Total bruto	<u>10.920.188</u>	<u>100,0</u>	<u>8.328.106</u>	<u>100,0</u>	<u>31,1</u>
Taxas e deduções	<u>(407.144)</u>		<u>(309.287)</u>		
Receita total	<u>10.513.044</u>		<u>8.018.819</u>		

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

25 Despesas operacionais por natureza

Exercício fundo em 31 de dezembro de 2008

	Custo dos serviços prestados	Despesas			Total	%
		Com vendas	Gerais e administrativas	Honorários dos administradores		
Pessoal	1.477.381	158.954	128.857	16.833	1.782.025	18,0
Combustível	3.927.888				3.927.888	39,7
Depreciação e amortização	376.075	1.074	63.791		440.940	4,5
Manutenção e reparos (exceto pessoal)	469.101				469.101	4,7
Seguro de aeronaves	47.781				47.781	0,5
Tarifas de decolagem, pouso e navegação	495.426				495.426	5,0
Arrendamento de aeronaves, motores e equipamentos	424.637	7.720	11.074		443.431	4,5
Serviços de terceiros	150.538	223.817	327.429		701.784	7,2
Vendas e marketing		988.579			988.579	10,0
Outras	337.563	16.469	234.078		588.110	5,9
	<u>7.706.390</u>	<u>1.396.613</u>	<u>765.229</u>	<u>16.833</u>	<u>9.885.065</u>	<u>100,0</u>

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

Exercício fundo em 31 de dezembro de 2007

	2007					
	Custo dos serviços prestados	Despesas			Total	%
		Com vendas	Gerais e administrativas	Honorários dos administradores		
Pessoal	1.051.324	118.514	112.150	27.739	1.309.727	16,8
Combustível	2.536.398				2.536.398	32,6
Depreciação e amortização	309.607	1.443	30.436		341.486	4,4
Manutenção e reparos (exceto pessoal)	445.816				445.816	5,7
Seguro de aeronaves	33.560				33.560	0,4
Tarifas de decolagem, pouso e navegação	421.021				421.021	5,4
Arrendamento de aeronaves, motores e equipamentos	488.514	4.077	8.547		501.138	6,4
Serviços de terceiros	124.406	174.711	249.834		548.951	7,1
Vendas e marketing		975.149			975.149	12,5
Outras	351.303	173.763	152.199		677.265	8,7
	<u>5.761.949</u>	<u>1.447.657</u>	<u>553.166</u>	<u>27.739</u>	<u>7.790.511</u>	<u>100,0</u>

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

26 Benefícios a empregados

Os custos de pessoal têm a seguinte composição:

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Salários e bonificações	1.380.304	1.014.222
Plano de pensão de contribuição definida	19.803	13.025
Remuneração baseada em ações	7.176	10.357
Impostos e contribuições sociais	<u>374.742</u>	<u>272.123</u>
	<u>1.782.025</u>	<u>1.309.727</u>

26.1 Participação nos lucros e bonificações

De acordo com o acordo sindical, a Companhia pagará uma parcela de seus lucros apurados em conformidade com o BR GAAP a título de participação nos resultados, caso sejam atingidas determinadas metas de desempenho estabelecidas com base no seu orçamento anual. Nesse sentido, a administração registrou na rubrica “Salários e encargos sociais”, uma provisão para pagamento deste benefício, referente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2008, no valor de R\$ 60.939 (2007 - R\$ 36.140).

26.2 Remuneração baseada em ações

A Assembléia Geral Extraordinária da TAM de 16 de maio de 2005 aprovou o plano de opção de compra de ações da Companhia para seus conselheiros e empregados. O Conselho de Administração disponibilizou, no âmbito desse plano, 1.735.316 ações preferenciais relativas à 1ª, à 2ª e à 3ª concessões, e 230.000 ações preferenciais relativas a uma concessão especial, como segue:

	<u>Quantidade de ações</u>	<u>Média ponderada do preço de exercício - R\$</u>
Em 1º de janeiro de 2007	955.005	22,15
Concedidas	1.010.311	39,37
Exercidas	<u>(21.806)</u>	<u>22,79</u>
Exercício findo em 31 de dezembro de 2007	<u>1.943.510</u>	<u>32,10</u>
Exercidas	(199.589)	17,21
Canceladas	<u>(42.593)</u>	

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado**

Exercício findo em 31 de dezembro de 2008

1.701.328

37,31

Sob os termos do plano, as opções cedidas são divididas em três partes iguais e os empregados poderão exercer uma terça parte das suas opções depois de três, quatro e cinco anos, respectivamente, se ainda empregados pela Companhia naquela ocasião.

A vida contratual das opções é de sete anos.

As opções previamente exercidas foram resultados da antecipação de aposentadoria e desligamento da Companhia.

A opção contém uma "condição de serviço", na qual o exercício das opções depende exclusivamente da prestação de serviços pelo funcionário por período pré-definido. Os empregados demitidos têm a obrigação de atender a determinadas condições suspensivas para a manutenção do direito de exercício das opções.

Assim, o custo foi reconhecido como sendo o valor justo das opções de compra quando da sua cessão, em contrapartida ao patrimônio da Companhia, uma vez que o pagamento pode ser efetuado em ações. O preço de exercício é atualizado pelo IGP-M da data de concessão até a data do exercício. O valor justo destas opções foi estimado utilizando o modelo de precificação Black-Scholes com as seguintes premissas:

	<u>1^a</u> <u>concessão</u>	<u>2^a</u> <u>concessão</u>	<u>3^a</u> <u>concessão</u>	<u>Concessã</u> <u>o especial</u>	<u>Total ou</u> <u>média</u> <u>pondera</u> <u>da</u>
Data	28.12.05	30.11.06	14.12.07	27.09.07	
Quantidade de opções concedidas	715.255	239.750	780.311	230.000	
Preço de exercício na data da concessão	14,40	43,48	39,67	38,36	
Taxa de juros sem risco - %	17,93	13,13	10,95	10,82	
Prazo da opção	5,5	5,5	5,5	4,5	
Taxa esperada de dividendos - %	0,00	0,32	0,58	0,58	
Volatilidade do preço da ação - %	34,24	41,29	42,30	40,48	
Preço de mercado da ação - R\$	45,00	61,00	44,03	50,10	
Quantidade de opções em circulação	481.825	227.870	761.633	230.000	1.701.328
Quantidade de opções a exercer	160.608				8
					160.608

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado**

Preço de exercício (ajustado pelo IGP-M) - R\$	17,68	51,59	43,56	43,61	37,31
--	-------	-------	-------	-------	-------

A volatilidade esperada se baseia na volatilidade histórica das ações da Companhia negociadas em bolsa.

A Companhia registrou despesa no resultado do exercício findo em 31 de dezembro de 2008 no montante de R\$ 16.512 (2007 - R\$ 11.230).

27 Resultado financeiro

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Receitas financeiras		
Receitas de juros sobre aplicações financeiras	192.765	263.291
Ganhos cambiais	1.182.239	673.414
Outras	<u>35.357</u>	<u>70.163</u>
	<u>1.410.361</u>	<u>1.006.868</u>
Despesas financeiras		
Perdas cambiais	(2.440.322)	(280.618)
Despesas de juros	(582.157)	(469.362)
Outras	(30.125)	(35.939)
Custo de empréstimo capitalizado (i)	<u>46.384</u>	<u>30.721</u>
	<u>(3.006.220)</u>	<u>(755.198)</u>
Resultado financeiro	<u>(1.595.859)</u>	<u>251.670</u>

(i) A taxa usada para a capitalização era 10.0% em 2008 (2007 - 13.7%)

28 Imposto de renda e contribuição social

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Imposto corrente	(120.956)	(138.956)
Imposto diferido	<u>715.085</u>	<u>11.838</u>
	<u>594.129</u>	<u>(127.118)</u>

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007**
Em milhares de reais, exceto quando indicado

O imposto de renda e contribuição social apurado sobre o lucro da TAM, antes da tributação, difere do valor teórico que resultaria usando-se a média ponderada da alíquota de imposto aplicável ao lucro das entidades consolidadas, como segue:

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Lucro (prejuízo) antes da tributação	(1.985.724)	385.687
Imposto calculado à alíquota aplicável aos lucros	34%	34%
	<u>675.146</u>	<u>(131.134)</u>
Despesas não dedutíveis	(7.572)	(5.138)
Outras adições (exclusões) permanentes	(13.773)	(1.952)
Incentivos do imposto de renda		1.849
Realização da reserva de reavaliação	(1.362)	(1.768)
Crédito ou prejuízo fiscais não reconhecidos originados de controlada no exterior	(68.894)	(1.587)
Lucro líquido de controlada no exterior	10.584	
Imposto de renda e contribuição social sobre juros sobre o capital próprio		<u>12.612</u>
	<u>594.129</u>	<u>(127.118)</u>

A alíquota de imposto de renda e contribuição social aplicável foi de 34% (34% em 2007). Não há imposto de renda a pagar no Paraguai.

Os anos-base de 2003 a 2007 estão sujeitos a exame pelas autoridades tributárias brasileiras.

29 Lucro por ação

Considerando que as ações ordinárias e preferenciais conferem direitos iguais com respeito a dividendos (Nota 21), é apresentada uma só medida do lucro por ação com base na quantidade total de ações ordinárias e preferenciais. As ações ordinárias e preferenciais são consideradas duas classes diferentes de ações ordinárias.

(a) Básico

O lucro básico por ação é calculado dividindo-se o lucro atribuído aos acionistas da

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

Companhia pela média ponderada da quantidade de ações ordinárias emitidas do ano, excluindo-se as ações ordinárias compradas pela Companhia e mantidas em tesouraria.

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Lucro (prejuízo) apropriado aos acionistas da Companhia	(1.392.463)	258.392
Média ponderada da quantidade de ações ordinárias emitidas	150.585	150.585
Ações em tesouraria	<u>(205)</u>	<u> </u>
Média ponderada da quantidade de ações ordinárias em circulação	<u>150.380</u>	<u>150.585</u>
Lucro (prejuízo) básico por ação (reais por ação)	(9,26)	1,72

(b) Diluído

O lucro por ação diluído é calculado ajustando-se a média ponderada da quantidade de ações ordinárias em circulação supondo a conversão de todas as ações ordinárias potenciais que provocariam diluição. A Companhia tem apenas uma categoria de ações ordinárias potenciais que provocariam diluição: as opções de compra de ações.

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Lucro (prejuízo) apropriado aos acionistas da Companhia	(1.392.463)	258.392
Média ponderada da quantidade de ações ordinárias em circulação	150.380	150.585
Ajustes por opções de compra de ações	<u> </u>	<u>1.046</u>
Média ponderada da quantidade de ações ordinárias para cálculo do lucro por ação diluído	<u>150.380</u>	<u>151.631</u>
Lucro (prejuízo) básico por ação (reais por ação)	(9,26)	1,70

30 Dividendos

De acordo com os estatutos da TAM S.A., é assegurado aos acionistas um dividendo mínimo obrigatório com base em 25% do lucro líquido do exercício conforme as demonstrações financeiras separadas da controladora elaboradas em conformidade com BR GAAP. Os juros

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado**

sobre o capital próprio, dedutíveis para fins de imposto, que tiverem sido pagos ou creditados, podem ser deduzidos dos dividendos obrigatórios. As ações preferenciais têm prioridade no reembolso de capital e o direito a dividendos no mínimo equivalentes àqueles distribuídos às ações ordinárias. Os dividendos estão sujeitos à aprovação da Assembléia Geral Ordinária (AGO) e podem ser assim demonstrados:

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Dividendo mínimo obrigatório R\$ 0,00 por ação (R\$ 0,20937693 por ação em 2007)		31.528
Dividendo complementar relativo aos resultados de 2007 aprovado na AGE de 2008	40.537	
Total	<u>40.537</u>	<u>31.528</u>

31 Caixa gerado pelas operações

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Lucro líquido (prejuízo) do exercício após imposto de renda e contribuição social	(1.391.595)	258.569
Ajustes do resultado		
Imposto de renda e contribuição social diferidos	(652.572)	61.590
Depreciação e amortização	440.940	341.486
Reavaliação através da demonstração do resultado	(255.617)	224.701
Resultado na alienação do imobilizado (ver abaixo)	8.825	40.291
Receita diferida	67.646	161.652
(Ganhos)/perdas de valor justo de instrumentos financeiros derivativos	1.191.949	(72.887)
Perdas/(ganhos) cambiais em atividades operacionais	1.664.380	(311.918)
Variação e juros monetários	96.612	111.410
Outras provisões	84.530	143.348
Provisões para contingências	173.751	232.583
Variações do capital circulante (excluindo-se os efeitos de aquisição e diferenças cambiais na consolidação)		
Ativos financeiros	898.068	13.132
Estoques	(69.237)	11.171
Provisão para contingências e obrigações tributárias em discussão judicial	(60.632)	(186.294)
Contas a receber de clientes e outros recebíveis	(216.988)	(264.246)
Fornecedores e outras contas a pagar	194.336	167.890

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Ativo disponível para venda	(17.150)	(69.431)
Outros ativos	(301.569)	(165.282)
Outros passivos	<u>48.800</u>	<u>26.995</u>
Caixa gerado pelas operações	<u><u>1.904.477</u></u>	<u><u>724.760</u></u>

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

Na demonstração dos fluxos de caixa, a receita proveniente da venda de imobilizado compreende:

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Valor patrimonial	17.029	44.849
Lucro (prejuízo) na alienação de imobilizado	<u>(8.825)</u>	<u>(40.291)</u>
Receita da alienação de imobilizado	<u>8.204</u>	<u>4.558</u>

Transações não monetárias

As principais transações não monetárias referem-se ao pagamento baseado em ações exposto na Nota 25 e a aquisições de equipamentos de voo mediante arrendamentos financeiros mencionada na Nota 5.

32 Compromissos e contingências

(a) Compromissos por arrendamentos operacionais

A TLA possui obrigações decorrentes da contratação de operações de arrendamento de aeronaves sob a modalidade operacional simples.

Os valores correspondentes aos compromissos dos equipamentos arrendados não estão refletidos no balanço patrimonial, uma vez que as operações contratadas não prevêem a opção de compra das aeronaves pela TLA ou por qualquer entidade ligada à Companhia.

A TAM possui 65 aeronaves na modalidade de arrendamento operacional simples (2007 – 68 aeronaves). Os contratos têm prazo médio de 125 meses e são atualizados com base na variação da cotação do dólar norte-americano, acrescidos da LIBOR. O custo dos contratos de arrendamento das aeronaves, reconhecidos no resultado consolidado, na rubrica "Custo dos serviços prestados", totalizou, no exercício findo em 31 de dezembro de 2008, R\$ 424.637 (2007 – R\$ 488.514) equivalente a US\$ 181,702 mil (2007 – US\$ 275,794 mil).

Para a maioria das operações foram oferecidas cartas de fiança ou depósitos como garantia de emissão da Companhia.

Adicionalmente, de forma a atender o cronograma de pagamentos previsto em contrato, foram oferecidas notas promissórias com aval da Companhia que totalizavam, em 31 de dezembro de 2008, US\$ 36.492 mil (2007 – US\$ 49.222 mil).

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

Os desembolsos futuros assumidos em decorrência desses contratos são demonstrados como segue:

	Pagamentos mensais a vencer em	2008	2007
Aeronaves	2016	1.035.103	1.022.479
Motores	2014	25.995	18.202
		<u>1.061.098</u>	<u>1.040.681</u>

Os vencimentos têm a seguinte distribuição por ano:

	2008	2007
Menos de um ano	231.401	232.806
Mais de um e menos de cinco anos	714.961	669.107
Mais de cinco anos	114.736	138.768
	<u>1.061.098</u>	<u>1.040.681</u>

Os valores acima estão expressos e são pagáveis em dólares americanos.

(b) Compromissos por futuros arrendamentos de aeronaves

(i) Airbus

Desde 1998, a TLA mantém pedidos firmes para novas aeronaves Airbus, sendo que a última aeronave foi recebida em setembro de 2008.

Em 2005, a Companhia assinou aditivo contratual junto a Airbus para o pedido firme de 20 aeronaves Airbus A320, restando 9 a serem entregues até 2010, com opção para mais 20 da mesma família (inclui A319, A320 e A321). Em 2006, a Companhia finalizou o contrato para aquisição de mais 37 aeronaves Airbus (31 aeronaves *narrow body* família A320 e 6 A330) para entregas até 2012. As opções do contrato de 2005 foram transferidas para este de 2006.

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado**

Em 28 de junho de 2007, a Companhia assinou Memorando de Entendimento para a aquisição de 22 Airbus A350XWB, modelos 800 e 900 para serem entregues entre 2013 e 2018 com mais 10 opções a serem exercidas.

Adicionalmente, a Companhia confirmou o exercício de quatro opções de Airbus A330, que serão entregues dois em 2010 e os demais em 2011, referente ao contrato do final de 2006. A TAM confirmou ainda as vinte opções que haviam sido transferidas de 2005 para 2006 e os recebimentos estão previstos para até o final de 2014.

(ii) Boeing

Em 2006, a Companhia contratou o pedido de 4 Boeing 777-300ER com opções para mais 4 aeronaves, as quais foram exercidas em 2007. Com o recebimento das 4 aeronaves em 2008, a Companhia passou a ter seis pedidos firmes contratados com a Boeing para este tipo de aeronave, quatro a serem entregues em 2012 e duas a serem entregues em 2013.

(c) Seguro

A TAM mantém o seguro adequado aos riscos esperados para cobrir todas as responsabilidades geradas pelo acidente em 17 de julho de 2007, com uma aeronave Airbus A320, considerando os acordos já feitos e pagos com as famílias das vítimas pela companhia de seguro. Até a data de 31 de dezembro de 2008, cerca de 160 (2007 - 50) pagamentos foram efetuados às famílias das vítimas e outros estão sob negociação com a empresa de seguro da Companhia. A gerência compreende que a cobertura adequada do seguro é cobrir todos os custos relacionados. A Companhia acredita que não incorrerá despesas adicionais ou inesperadas fora do espaço do acordo de seguro que seria responsabilidade direta de TAM.

(d) Passivos contingentes

As contingências que provavelmente exigirão um pagamento por parte da TAM estão provisionadas e são descritas na Nota 17.

A Companhia e suas controladas são partes envolvidas em outras contingências judiciais envolvendo assuntos fiscais, trabalhistas e reivindicações civis no montante de R\$ 787.920 em 31 de dezembro de 2008 (2007 – R\$ 423.125), para qual nenhuma provisão é requerida. Baseado na opinião de seu conselho legal interno e externo, a Companhia acredita que as possibilidades do sucesso são possíveis, mas não prováveis.

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado**

(e) Ativos contingentes

(i) ICMS

Em 17 de dezembro de 2001, em virtude de decisão proferida pelo STF, deixou de incidir ICMS sobre a receita decorrente de serviços de transporte aéreo nacional e internacional de passageiros, bem como sobre a receita de serviços de transporte aéreo de cargas internacionais.

Entretanto, permanece sendo requerida a tributação do ICMS sobre a receita de serviços de transporte aéreo de cargas nacionais. A provisão mantida pela Companhia totaliza, em 31 de dezembro de 2008, R\$ 6.187 (2007 – R\$ 6.059), apresentada na rubrica “Impostos e tarifas a recolher”. As obrigações com vencimentos em prazo superior a um ano, decorrentes do parcelamento aprovado, totalizam em 31 de dezembro de 2008, R\$ 98 (2007 – R\$ 136) classificados na rubrica “Demais contas a pagar”.

No período de maio de 1989 a maio de 1994, foram efetuados recolhimentos de ICMS considerados indevidos em virtude de inconstitucionalidade da lei que os exigiu. A TLA optou por ajuizar, nos diferentes estados do País, ações de repetição de indébito objetivando recuperar a totalidade dos valores pagos indevidamente. A administração da TLA somente reconhecerá os créditos envolvidos, estimados em aproximadamente R\$ 55.000 (não auditado), e eventual atualização, no momento em que a recuperação financeira desse direito for julgada em última instância pelos tribunais.

(ii) Indenização por danos relativos a congelamento de preços

A TLA impetrou ação judicial contra a União, pleiteando indenização pela quebra do equilíbrio econômico-financeiro de seu contrato de concessão de transporte aéreo, por insuficiência tarifária. O desequilíbrio objeto desta causa ocorreu no período de janeiro de 1988 a setembro de 1993, pela manutenção da operação com as tarifas então fixadas pelo Governo Federal. Em abril de 1998, a ação foi julgada procedente pela Justiça Federal, tendo o montante da indenização sido determinado em R\$ 245.000 (não auditado), com base em cálculo feito por perito judicial. Este montante está sujeito a juros de mora desde setembro de 1993, e a atualização monetária a partir de novembro de 1994. A 1ª Turma do Superior Tribunal de Justiça deu provimento ao recurso especial interposto pela TLA, para determinar que o Tribunal Regional Federal analise o mérito do recurso de apelação sem a necessidade de intervenção do Ministério Público. A administração não procedeu a nenhum registro contábil destes créditos, o que somente será feito quando o referido direito for julgado em última instância.

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado**

(iii) Adicional de Tarifas Aeroportuárias - ATAERO

Em 2001, a TLA interpôs uma ação ordinária com pedido de tutela antecipada na qual se discute a legalidade da cobrança do adicional de tarifas aeroportuárias, que incide à alíquota de 50% sobre o valor das tarifas. Em 31 de dezembro de 2008, o valor objeto da discussão totalizava aproximadamente R\$ 641.393 (2007 – R\$ 525.716), não reconhecido contabilmente.

33 Transações com partes relacionadas

O grupo é controlado pela TAM - Empreendimentos e Participações S.A. (empresa constituída no Brasil), de propriedade da família Amaro, que detém 89,26% das ações ordinárias e 24,67% das ações preferenciais da Companhia. As demais ações estão dispersas no mercado.

Foram realizadas as seguintes transações com partes relacionadas:

(a) Venda e compra de bens e serviços

No exercício findo em 31 de dezembro de 2008, a TAM recebeu da Táxi Aéreo Marília S.A. ("Marília"), empresa sob controle comum, R\$ 130 (R\$ 820 em 2007) a título de reembolso pelo uso de sua infra-estrutura, principalmente as áreas de importação e recursos humanos. Esse valor foi creditado a "Custo dos serviços prestados". A TAM Marília e a TAM têm acionistas indiretos em comum.

Em 11 de maio de 2007, a TLA e a TAM Marília convencionaram o compartilhamento da utilização de um hangar localizado perto do aeroporto de Congonhas, por um período de 10 anos. A TLA pagou R\$ 15.500 adiantados à TAM Marília e adquiriu o direito de usar as instalações e a infra-estrutura do hangar, prestando os mesmos serviços de carga que fornecia anteriormente no terminal de carga. O valor total foi estabelecido com base em laudos de avaliação elaborados por empresas independentes, refletindo o ágio econômico obtido pelo uso desse local nas atividades de carga da TAM. O valor reconhecido na demonstração do resultado do exercício findo em 31 de dezembro de 2008 foi de R\$ 1.550 (R\$ 903 em 2007).

A Companhia e suas controladas firmaram, em março de 2005, um contrato com a TAM Milor Táxi Aéreo, Representações, Marcas e Patentes S.A. ("TAM Milor") relativo ao direito de uso da marca "TAM". Esse contrato é válido por um prazo igual ao da atual concessão para transporte aéreo de passageiros da TAM e estabelece uma taxa mensal, ajustada anualmente pelo IGP-M, totalizando R\$ 15.429 no exercício findo em 31 de dezembro de 2008 (14.331 em 2007), registrados como "Despesas administrativas".

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

(b) Remuneração do pessoal-chave da administração

O pessoal-chave da administração da TAM abrange os membros do Conselho de Administração, o presidente, os vice-presidentes e os diretores. Sua remuneração foi a seguinte:

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Salários	9.031	9.262
Participação nos lucros e bonificações	7.326	18.197
Remuneração baseada em ações	3.033	604
Outros benefícios de longo prazo	<u>476</u>	<u>280</u>
	<u>19.866</u>	<u>28.343</u>

34 Quadros de consolidação

Em conformidade com a regra SX 3-10 da SEC, a Companhia apresenta os quadros de consolidação das seguintes entidades: TAM S.A. (controladora e garantidora), TAM Linhas Aéreas S.A. (garantidora), TAM Capital (controlada emissora), TAM Financial 1 e TAM Financial 2, TP Participações, TAM Mercosur e TAM Fidelidade (não garantidoras).

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007 Em milhares de reais, exceto quando indicado

(a) Demonstração do resultado

(i) Exercício findo em 31 de dezembro de 2008

	TAM S.A. (controladora e garantidora)	TAM Linhas. Aéreas S.A. (garantidora)	TAM Capital (controlada emissora)	Outras (não garantidoras)	Ajustes de consolidação	Consolidado
Receita		10.253.235		293.990	(34.181)	10.513.044
Despesas operacionais	(4.006)	(9.671.416)	(134)	(243.824)	34.315	(9.885.065)
Lucro operacional antes das variações do valor justo de derivativos de combustível e reavaliação de aeronaves	(4.006)	581.819	(134)	50.166	134	627.979
Variações do valor justo de derivativos de combustível		(1.273.461)				(1.273.461)
Ganhos (perdas) na reavaliação de aeronaves reconhecidos no resultado		255.617				255.617
Lucro (prejuízo) operacional	(4.006)	(436.025)	(134)	50.166	134	(389.865)
Resultados da equivalência patrimonial	(1.348.470)	18.221			1.330.249	
Receitas financeiras	48.940	1.335.626	213.804	23.086	(211.095)	1.410.361
Despesas financeiras	(66.265)	(2.907.168)	(393.064)	(30.080)	390.357	(3.006.220)
Lucro (prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social	(1.369.801)	(1.989.346)	(179.394)	43.172	1.509.645	(1.985.724)
Imposto de renda e contribuição social	9.694	592.104		(7.669)		594.129
Lucro (prejuízo) após imposto de renda e contribuição social	(1.360.107)	(1.397.242)	(179.394)	35.503	1.509.645	(1.391.595)
Atribuído aos						
Acionistas minoritários					868	868
Acionistas da TAM	(1.360.107)	(1.397.242)	(179.394)	35.503	1.508.777	(1.392.463)

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007**
Em milhares de reais, exceto quando indicado

(ii) Exercício findo em 31 de dezembro de 2007

	TAM S.A. (controladora e garantidora)	TAM Linhas. Aéreas S.A. (garantidora)	TAM Capital (controlada emissora)	Outras (não garantidoras)	Ajustes de consolidação	Consolidado
Receita		7.823.163		225.876	(30.220)	8.018.819
Despesas operacionais	(7.341)	(7.599.684)	(401)	(215.352)	32.267	(7.790.511)
Lucro operacional antes das variações do valor justo de derivativos de combustível e reavaliação de aeronaves	(7.341)	223.479	(401)	10.524	2.047	228.308
Variações do valor justo de derivativos de combustível		130.410				130.410
Ganhos (perdas) na reavaliação de aeronaves reconhecidos no resultado		(224.701)				(224.701)
Lucro (prejuízo) operacional	(7.341)	129.188	(401)	10.524	2.047	134.017
Resultados da equivalência patrimonial	510.057	3.577	(583)	(9.842)	(503.209)	
Receitas financeiras	59.561	942.082	45.105	16.027	(55.907)	1.006.868
Despesas financeiras	(62.048)	(722.547)	(29.024)	(31.585)	90.006	(755.198)
Lucro (prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social	500.229	352.300	15.097	(14.876)	(467.063)	385.687
Imposto de renda e contribuição social	4.900	(130.777)		(1.241)		(127.118)
Lucro (prejuízo) após imposto de renda e contribuição social	<u>505.129</u>	<u>221.523</u>	<u>15.097</u>	<u>(16.117)</u>	<u>(467.063)</u>	<u>258.569</u>
Atribuído aos						
Acionistas minoritários					177	177
Acionistas da TAM	505.129	221.523	15.097	(16.117)	(467.240)	258.392

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

(b) Balanço patrimonial

Em 31 de dezembro de 2008

	<u>TAM S.A. (controladora e garantidora)</u>	<u>TAM Linhas Aéreas S.A. (garantidora)</u>	<u>TAM Capital (controlada emissora)</u>	<u>Outras (não garantidoras)</u>	<u>Ajustes de consolidação</u>	<u>Consolidado</u>
Ativo						
Não circulante						
Investimentos	664.549				(664.549)	
Imobilizado	798	9.310.708		14.665		9.326.171
Pré-pagamentos de aeronaves		426.224				426.224
Intangível		152.078			14	152.092
Imposto de renda e contribuição social diferidos	15.769	244.215				259.984
Outros ativos não circulantes	<u>847</u>	<u>706.567</u>	<u>108.608</u>	<u>2.147</u>	<u>(111.291)</u>	<u>706.878</u>
	<u>681.963</u>	<u>10.839.792</u>	<u>108.608</u>	<u>16.812</u>	<u>(775.826)</u>	<u>10.871.349</u>
Circulante						
Contas a receber e demais contas a receber	47.866	1.352.902	1.580	136.917	(134.801)	1.404.464
Estoques		168.091		1.331		169.422
Ativo não circulante disponível para venda		62.134				62.134
Tributos a recuperar	26.650	84.529		9.533		120.712
Caixa e equivalentes de caixa	251.269	372.496	385	33.568	14.067	671.785
Outros ativos financeiros	<u>156.837</u>	<u>1.060.274</u>	<u>435.653</u>	<u>39.582</u>	<u>(450.075)</u>	<u>1.242.271</u>
	<u>482.622</u>	<u>3.100.426</u>	<u>437.618</u>	<u>220.931</u>	<u>(570.809)</u>	<u>3.670.788</u>

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

Total do ativo

1.164.585

13.940.218

546.226

237.743

(1.346.635)

14.542.137

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007 Em milhares de reais, exceto quando indicado

	TAM S.A. (controladora e garantidora)	TAM Linhas Aéreas S.A. (garantidora)	TAM Capital (controlada emissora)	Outras (não garantidoras)	Ajustes de consolidação	Consolidado
Passivo e patrimônio líquido						
Passivo						
Não circulante						
Passivo financeiro	500.000	6.678.873	701.100		(701.100)	7.178.873
Instrumentos financeiros derivativos		107.057				107.057
Receita diferida		369.210				369.210
Provisões	(30)	942.039		5.791		947.800
Outros passivos não circulantes	(10.563)	282.992			10.564	282.993
	<u>489.407</u>	<u>8.380.171</u>	<u>701.100</u>	<u>5.791</u>	<u>(690.536)</u>	<u>8.885.933</u>
Circulante						
Fornecedores e demais contas a pagar	6.612	959.400		123.599	(122.058)	967.553
Receita diferida		1.084.544		21.175		1.105.719
Imposto de renda e contribuição social a pagar		83.002		427		83.429
Passivos financeiros	28.542	881.611	9.336		(9.336)	910.153
Instrumentos financeiros derivativos		1.021.928				1.021.928
Outros passivos circulantes	6	159.160		8.151	(18.226)	149.091
	<u>35.160</u>	<u>4.189.645</u>	<u>9.336</u>	<u>153.352</u>	<u>(149.620)</u>	<u>4.237.873</u>
Total do passivo	<u>524.567</u>	<u>12.569.816</u>	<u>710.436</u>	<u>159.143</u>	<u>(840.156)</u>	<u>13.123.806</u>
Patrimônio líquido						
Capital e reservas atribuídos aos acionistas da TAM S.A.						
Capital social	675.497	752.727	88	43.728	(796.543)	675.497
Reserva de reavaliação	133.169	1.235.551		7.866	(132.121)	1.244.465
Outras reservas	92.092	25.212		883	(26.095)	92.092
Lucros (prejuízos) acumulados	(260.740)	(643.088)	(164.298)	26.123	444.046	(597.957)
	<u>640.018</u>	<u>1.370.402</u>	<u>(164.210)</u>	<u>78.600</u>	<u>(510.713)</u>	<u>1.414.097</u>
Participação dos acionistas minoritários					4.234	4.234
Total do patrimônio líquido	<u>640.018</u>	<u>1.370.402</u>	<u>(164.210)</u>	<u>78.600</u>	<u>(506.479)</u>	<u>1.418.331</u>

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007
Em milhares de reais, exceto quando indicado

Total do passivo e do patrimônio líquido	<u>1.164.585</u>	<u>13.940.218</u>	<u>546.226</u>	<u>237.743</u>	<u>(1.346.635)</u>	<u>14.542.137</u>
--	------------------	-------------------	----------------	----------------	--------------------	-------------------

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007

Em milhares de reais, exceto quando indicado

Em 31 de dezembro de 2007

	<u>TAM S.A. (controladora e garantidora)</u>	<u>TAM Linhas Aéreas S.A. (garantidora)</u>	<u>TAM Capital (controlada emissora)</u>	<u>Outras (não garantidoras)</u>	<u>Ajustes de consolidação</u>	<u>Consolidado</u>
Ativo						
Não circulante						
Investimentos	1.992.691				(1.992.691)	
Imobilizado		4.721.929		11.138	(13)	4.733.054
Pré-pagamentos de aeronaves		1.024.297				1.024.297
Intangível		34.236			12	34.248
Imposto de renda e contribuição social diferidos	6.064	6.771				12.835
Outros ativos não circulantes	<u>1.164</u>	<u>385.202</u>	<u>9.983</u>	<u>1.964</u>	<u>(12.483)</u>	<u>385.830</u>
	<u>1.999.919</u>	<u>6.172.435</u>	<u>9.983</u>	<u>13.102</u>	<u>(2.005.175)</u>	<u>6.190.264</u>
Circulante						
Contas a receber e demais contas a receber	55.797	1.192.951	1.200	63.373	(105.402)	1.207.919
Estoques		99.459		726		100.185
Ativo não circulante disponível para venda		62.286				62.286
Tributos a recuperar	16.150	62.213		8.654		87.017
Instrumentos financeiros derivativos		62.967				62.967
Caixa e equivalentes de caixa	386.295	20.407	518	60.759	(1.441)	466.538
Outros ativos financeiros	<u>125.470</u>	<u>2.020.057</u>	<u>541.950</u>		<u>(547.138)</u>	<u>2.140.339</u>
	<u>583.712</u>	<u>3.520.340</u>	<u>543.668</u>	<u>133.512</u>	<u>(653.981)</u>	<u>4.127.251</u>
Total do ativo	<u>2.583.631</u>	<u>9.692.775</u>	<u>553.651</u>	<u>146.614</u>	<u>(2.659.156)</u>	<u>10.317.515</u>

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007

Em milhares de reais, exceto quando indicado

	<u>TAM S.A. (controladora e garantidora)</u>	<u>TAM Linhas Aéreas S.A. (garantidora)</u>	<u>TAM Capital (controlada emissora)</u>	<u>Outras (não garantidora)</u>	<u>Ajustes de consolidação</u>	<u>Consolidado</u>
Passivo e patrimônio líquido						
Passivo						
Não circulante						
Passivos financeiros	500.000	3.408.700	531.390		(531.390)	3.908.700
Receita diferida		357.769				357.769
Provisões	(14)	761.077		3.514	5.119	769.696
Outros passivos não circulantes	(5.442)	185.277			5.442	185.277
	<u>494.544</u>	<u>4.712.823</u>	<u>531.390</u>	<u>3.514</u>	<u>(520.829)</u>	<u>5.221.442</u>
Circulante						
Fornecedores e demais contas a pagar	72.670	729.156		80.621	(77.777)	804.670
Receita diferida		1.027.616		21.898		1.049.514
Imposto de renda e contribuição social a pagar		19.452		629		20.081
Passivos financeiros	23.147	1.174.839	7.076		(7.076)	1.197.986
Outros passivos circulantes	2	177.697		10.734	(57.668)	130.765
	<u>95.819</u>	<u>3.128.760</u>	<u>7.076</u>	<u>113.882</u>	<u>(142.521)</u>	<u>3.203.016</u>
Total do passivo	<u>590.363</u>	<u>7.841.583</u>	<u>538.466</u>	<u>117.396</u>	<u>(663.350)</u>	<u>8.424.458</u>
Patrimônio líquido						
Capital e reservas atribuídos aos acionistas da TAM S.A.						
Capital social	675.497	659.701	88	34.288	(694.077)	675.497
Reserva de reavaliação	135.134	321.280		8.026	(134.892)	329.548
Outras reservas	885.383	18.040		319	(18.359)	885.383
Lucros (prejuízos) acumulados	297.254	852.171	15.097	(13.415)	(1.151.107)	
	<u>1.993.268</u>	<u>1.851.192</u>	<u>15.185</u>	<u>29.218</u>	<u>(1.998.435)</u>	<u>1.890.428</u>
Participação dos acionistas minoritários					2.629	2.629
Total do patrimônio líquido	<u>1.993.268</u>	<u>1.851.192</u>	<u>15.185</u>	<u>29.218</u>	<u>(1.995.806)</u>	<u>1.893.057</u>
Total do passivo e do patrimônio líquido	<u>2.583.631</u>	<u>9.692.775</u>	<u>553.651</u>	<u>146.614</u>	<u>(2.659.156)</u>	<u>10.317.515</u>

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007**
Em milhares de reais, exceto quando indicado

(c) Demonstração dos fluxos de caixa

Exercício findo em 31 de dezembro de 2008

	<u>TAM S.A. (controladora e garantidora)</u>	<u>TAM Linhas Aéreas S.A. (garantidora)</u>	<u>TAM Capital (controlada emissora)</u>	<u>Outras (não garantidoras)</u>	<u>Ajustes de consolidação</u>	<u>Consolidado</u>
Fluxos de caixa das atividades operacionais	349	1.905.969	(167.402)	(19.015)	184.576	1.904.477
Tributos pagos		(58.443)				(58.443)
Juros pagos	(57.393)	(246.132)				(303.525)
Caixa líquido gerado pelas (utilizados nas) atividades operacionais	(57.044)	1.601.394	(167.402)	(19.015)	184.576	1.542.509
Fluxos de caixa das atividades de investimento						
Ingressos pela venda de imobilizado		8.204				8.204
Aquisições de imobilizado		(627.523)		4.326	(14.286)	(637.483)
Aquisições de ativos intangíveis		(133.454)			(15)	(133.469)
Depósitos em garantia						
Reembolsos		106.292				106.292
Depósitos efetuados		(30.503)		(12.502)	12.502	(30.503)
Pré-pagamentos de aeronaves						
Reembolsos		261.302				261.302
Pagamentos		(217.688)				(217.688)
Caixa líquido aplicado nas atividades de investimento		(633.370)		(8.176)	(1.799)	(643.345)
Fluxos de caixa das atividades de financiamento						
Compra de ações em tesouraria	(14.269)					(14.269)
Dividendos pagos aos acionistas da Companhia	(63.713)	(8.352)				(72.065)
Empréstimos de curto e longo prazo						
Adições		208.692				208.692
Pagamentos		(471.390)				(471.390)
Arrendamento mercantil financeiro		(340.092)				(340.092)
Pagamentos de debêntures		(4.793)				(4.793)
Emissão de bônus seniores			167.269		(167.269)	
Caixa líquido gerado pelas (utilizados nas) atividades de financiamento	(77.982)	(615.935)	167.269		(167.269)	(693.917)

TAM S.A.

**Notas explicativas da administração às
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e de 2007**
Em milhares de reais, exceto quando indicado

	<u>TAM S.A. (controladora e garantidora)</u>	<u>TAM Linhas Aéreas S.A. (garantidora)</u>	<u>TAM Capital (controlada emissora)</u>	<u>Outras (não garantidoras)</u>	<u>Ajustes de consolidação</u>	<u>Consolidado</u>
Aumento (redução) líquido no caixa e equivalentes de caixa	(135.026)	352.089	(133)	(27.191)	15.508	205.247
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	<u>386.295</u>	<u>20.407</u>	<u>518</u>	<u>60.759</u>	<u>(1.441)</u>	<u>466.538</u>
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	<u>251.269</u>	<u>372.496</u>	<u>385</u>	<u>33.568</u>	<u>14.067</u>	<u>671.785</u>

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007

Em milhares de reais, exceto quando indicado

Exercício findo em 31 de dezembro de 2007

	<u>TAM S.A. (controladora e garantidora)</u>	<u>TAM Linhas Aéreas S.A. (garantidora)</u>	<u>TAM Capital (controlada emissora)</u>	<u>Outras (não garantidoras)</u>	<u>Ajustes de consolidação</u>	<u>Consolidado</u>
Fluxos de caixa das atividades operacionais	199.651	568.717	(34.832)	38.282	(47.058)	724.760
Tributos pagos		(65.528)				(65.528)
Juros pagos	(65.620)	(220.939)				(286.559)
Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades operacionais	134.031	282.250	(34.832)	38.282	(47.058)	372.673
Fluxos de caixa das atividades de investimento						
Ingressos pela venda de imobilizado		4.558				4.558
Investimentos em controladas	(30)				30	
Aquisições de imobilizado		(311.818)		4.988	(5.022)	(311.852)
Aquisições de ativos intangíveis		(37.071)				(37.071)
Depósitos em garantia						
Reembolsos		21.011				21.011
Depósitos efetuados		(65.383)				(65.383)
Pré-pagamentos de aeronaves						
Reembolsos		401.977				401.977
Pagamentos		(451.456)				(451.456)
Caixa líquido aplicado nas atividades de investimento	(30)	(438.182)		4.988	(4.992)	(438.216)
Fluxos de caixa de atividades de financiamento						
Ingressos pela emissão de ações ordinárias	497					497
Dividendos pagos aos acionistas da Companhia	(137.106)				(523)	(137.629)
Empréstimos de curto e longo prazo						

TAM S.A.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2008 e de 2007

Em milhares de reais, exceto quando indicado

	<u>TAM S.A. (controladora e garantidora)</u>	<u>TAM Linhas Aéreas S.A. (garantidora)</u>	<u>TAM Capital (controlada emissora)</u>	<u>Outras (não garantidoras)</u>	<u>Ajustes de consolidação</u>	<u>Consolidado</u>
Adições		638.105				638.105
Pagamentos		(591.857)				(591.857)
Arrendamento mercantil financeiro		(263.664)				(263.664)
Pagamentos de debêntures		(19.957)				(19.957)
Emissão de bônus seniores		607.080				607.080
Captações			607.080		(607.080)	
Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento	<u>(136.609)</u>	<u>369.707</u>	<u>607.080</u>		<u>(607.603)</u>	<u>232.575</u>
Aumento (redução) líquido no caixa e equivalentes de caixa	(2.608)	213.775	572.248	43.270	(659.653)	167.032
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	<u>173.157</u>	<u>22.919</u>	<u>(571.730)</u>	<u>(29.037)</u>	<u>704.197</u>	<u>299.506</u>
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	<u>170.549</u>	<u>236.694</u>	<u>518</u>	<u>14.233</u>	<u>44.544</u>	<u>466.538</u>
	* * *					