

EMENDA Nº 382

Com base no art. 7º do Regulamento Interno da Comissão, dê-se a seguinte redação ao art. 24 do anteprojeto:

Art. 28. Na regulação da prestação dos serviços de controle do tráfego aéreo a autoridade aeronáutica, em coordenação com a autoridade de aviação civil, operadores aeroportuários e demais usuários do espaço aéreo, deve:

I – promover a modernização e a expansão de capacidade das infraestruturas física e operacional existentes, asseverando quais são, em determinado momento, a quantidade e qualidade ótimas de bens e serviços a serem disponibilizados;

II - estabelecer regime tarifário que assegure eficiência na alocação e uso dos recursos arrecadados, assegurada a modicidade tarifária;

III - investir em inovação e adaptação de produtos e serviços, ao menor preço (tarifa) possível, isto é, com o preço igual ao custo marginal de longo prazo;

IV - induzir o repasse dos ganhos de produtividade para os usuários do sistema de controle do tráfego aéreo;

~~V – evitar que o ambiente de monopólio natural na prestação dos serviços crie ineficiências estáticas e dinâmicas, de modo a assegurar que não sejam cobrados preços acima dos custos marginais.~~

Parágrafo único. Para os efeitos previstos neste artigo, a autoridade aeronáutica deverá disponibilizar, no seu endereço na rede mundial de computadores, para amplo acesso público, relatório anual sobre suas atividades.

Justificativa

A adição ao texto visa estabelecer a necessária coordenação com a autoridade de aviação civil (normas de aeronavegabilidade, treinamento de tripulação, etc.), operadores aeroportuários (cuja infraestrutura pode impactar e ser impactada pelas alterações do espaço aéreo) e demais usuários (que devem se adequar às novas tecnologias e práticas de gerenciamento do espaço aéreo) tal necessidade permite que todos os stakeholders participem da decisão, garantindo que o trabalho de adequação da capacidade, estabelecimento de tarifas e investimento em inovação seja realizado com uma visão holística, encampando TODOS os custos e benefícios envolvidos no processo decisório.

A remoção do inciso V visa evitar um retrocesso na prestação dos serviços de navegação aérea por entidades civis que sempre operaram na provisão deste tipo de serviço no País, a situação de direito e de fato reinante em nosso espaço aéreo não é de monopólio. Por outro lado, as reclamações de usuários sobre as tarifas aeronáuticas jamais dizem respeito ao valor cobrado. Vários usuários queixam-se quanto à metodologia de reajuste de tarifas, no entanto a comparação dos valores cobrados em

outros países sempre demonstra que os valores aplicados no Brasil estão abaixo da média internacional.

O próprio art. 21 da CF/1988 estabelece entre as competências da União:

...

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

...

c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária;

...

Ou seja, a Carta Magna não estabelece o “monopólio natural”, além disso, **tal monopólio não existe**, a exploração dos serviços de navegação aérea e da infraestrutura aeroportuária são providos tanto pela União como por outros órgãos públicos e e privados, os quais só irão manter esse tipo de serviço, complementar à capacidade de investimento da União, caso a remuneração pelos serviços seja JUSTA, dificilmente surgirão ou serão mantidos investimentos privados que cobrem preços limitados aos custos marginais.

O texto como proposto pela relatoria traz o risco de efetivamente criar o “monopólio natural”.

Com o “chamamento” dos demais stakeholders para o processo de estabelecimento do regime tarifário (Inciso II), entende-se que a questão dos reajustes tarifários contará com a participação dos usuários, pacificando o tema.

Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira