

## **EMENDA N°**

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao artigo 234, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

**“Art. 234.** Na regulação dos serviços aéreos, a atuação da autoridade de aviação civil visará especialmente a:

I - Assegurar às empresas de serviço de transporte aéreo regular domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na Autoridade de Aviação Civil, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela Autoridade de Aviação Civil;

II - estabelecer os critérios objetivos de alocação às empresas de transporte aéreo dos horários de pouso e decolagem nos aeroportos cuja capacidade tenha sido atingida, observando-se o atendimento do interesse público, o estímulo à concorrência e a prestação de serviço e uso de infraestrutura adequados.

III – assegurar a liberdade tarifária. ”

## **JUSTIFICATIVA**

O inciso I do art. 234 do Projeto de Lei amplia o conceito contido no §1º do art. 48 da Lei 11.182/2005. Atualmente, nesse parágrafo, o conceito de exploração de “qualquer linha aérea doméstica” está vinculado

às empresas prestadoras de serviço de transporte aéreo público regular, uma vez que é claro em sua redação o termo “concessionárias de serviços aéreos”.

Com a proposta feita no Projeto de Lei, aquele inciso I abarca todos os prestadores de transporte aéreo públicos. Tal fato é preocupante, pois em aeroportos com infraestrutura saturada, o regulador deve ter meios de garantir que esta seja dedicada ao atendimento daquelas empresas de transporte aéreo regular que atendam o a maior quantidade possível de transporte de passageiro contando ainda com o planejamento e antecipação de reserva de infraestrutura.

Foi incluído também no inciso I, anteriormente citado, limitadores relacionados ao controle de espaço aéreo. Entende-se que este condicionante deve estar correlacionado à capacidade operacional de cada aeroporto, ou seja, no sistema de pista de pouso e decolagem, rolagem e pátio do aeroporto com um número determinado para o fluxo para receber, processar e enviar aeronaves do/para o espaço aéreo. Imposição de restrição relacionada ao controle de espaço aéreo se mostra contraproducente, pois o sistema de navegação é mais flexível que o sistema físico de pouso e decolagem, pois nele podem ser feitos arranjos operacionais com o número de controladores, separação horizontal e vertical dos setores, diminuição de áreas de determinado setor em determinada hora do dia e outros procedimentos que podem garantir que o espaço aéreo não seja fator de restrição.

Expõe-se ainda que o art. 175 da Constituição prescreve a exploração de serviços públicos mediante concessão e permissão, indicando ainda que "Lei" irá dispor, entre outros, sobre política tarifária, direito dos

usuários e serviço adequado. A "Lei" a que se referiu o citado art. 175 é a Lei nº. 8987/1995. Assim, segundo a Lei nº. 8.987/1995, serviço adequado é aquele que é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas. Pela Lei nº. 11.182/2005, a liberdade de rotas e de preços (tarifária) vão ao encontro da "regularidade" e da "modicidade de tarifas" da concessão típica. Entende-se, pois que a prestação de serviço aéreo público deve ocorrer conforme as normas regulamentares expedidas pela autoridade de aviação civil.

O inciso II do art. 234 vincula a prestação de serviço aéreo a "horários de pouso e decolagem", o que mostra uma confusão de conceitos na norma. O horário de pouso e decolagem está vinculado à exploração da infraestrutura ao longo do tempo (slot). Devem ser garantidas formas de se fiscalizar a utilização de slots, e se possibilitar à autoridade de aviação civil normas que assegurem a prestação de serviço adequado. Registra-se, ainda, que a preferência de uso de infraestrutura não deve estar vinculada a qualquer agente, mas sim àqueles que operam slots continuamente no tempo e que atendem aos requisitos estabelecidos pela autoridade de aviação civil. Conforme a redação do inciso II, uma empresa aérea que operar um único voo em um único dia fará jus àquele voo em todos os anos futuros.

Esse fato representa a adição de barreiras de acesso a infraestrutura, e o impedimento de criação de novos voos por necessidade de atendimento à diretriz.

Reforça-se que os critérios de alocação de slots devem ser objeto de regulação pela autoridade de aviação. A redação original do inciso

II assegura às empresas aéreas o direito histórico do slot, como se fosse um ativo ou patrimônio, o que pode não constituir o melhor mecanismo de regulação para o atendimento ao interesse público ou pode engessar demasiadamente a atuação do regulador na correção de falhas de mercado que sejam identificadas. A depender do caso e das restrições de infraestrutura do aeroporto, o dispositivo pode representar prejuízo à concorrência ou mesmo a exclusividade da empresa aérea (monopólio).

Pelos motivos expostos, os referidos incisos I e II do art. 234 do Projeto de Lei devem ser alterados.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

(PR-TO)

  
SF/16137.46300-90