

EMENDA N°

(ao PLS nº 258, de 2016)

Suprime-se o artigo 59, do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

~~“Art. 59. Ficam isentos de pagamento:~~

~~I – da tarifa de embarque:~~

- ~~a) os passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivos de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembARQUE;~~
- ~~b) os passageiros em trânsito;~~
- ~~c) os passageiros de menos de dois anos de idade;~~
- ~~d) os passageiros de aeronaves militares ou públicas nacionais;~~
- ~~e) os passageiros de aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;~~
- ~~f) os tripulantes de aeronaves, quando em serviço, inclusive os tripulantes extras ou passe de tripulante em voos domésticos;~~
- ~~g) os investigadores da autoridade de investigação SIPAER, quando a serviço de investigação SIPAER;~~

~~H – da tarifa de conexão:~~

- ~~a) passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivo de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembARQUE;~~
- ~~b) passageiros com menos de dois anos de idade;~~
- ~~c) os tripulantes de aeronaves, quando em serviço, inclusive os tripulantes extras ou passes de tripulantes em voos domésticos;~~

- d) os investigadores da autoridade da autoridade de investigação SIPAER, quando a serviço de investigação SIPAER;
- III — da tarifa de pouso:
- a) as aeronaves em voo de retorno, por motivo de ordem técnica ou meteorológica;
 - b) as aeronaves militares ou públicas, nacionais;
 - c) as aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento.
- IV — da tarifa de permanência:
- a) as aeronaves militares ou públicas, nacionais;
 - b) as aeronaves militares ou públicas, estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;
 - c) as demais aeronaves:
 - 1 — por motivo de ordem meteorológica, pelo prazo do impedimento;
 - 2 — em caso de acidente aeronáutico, até a liberação da aeronave pela investigação SIPAER ou decisão judicial;
 - 3 — em caso de estacionamento em área sob concessão de uso.”

JUSTIFICATIVA

A supressão requerida tem como objetivo alinhar-se com a nova proposta para o art. 56, pois assim como o citado artigo, o artigo 59 encontra-se inserido na “Subseção VII – Do Regime Tarifário”.

Nesse sentido, sabe-se que é papel típico dos órgãos reguladores dispor sobre o regime tarifário. Isso é a essência da regulação, corretamente prevista na Lei nº 11.182/2005 para o setor de aviação civil. Retirar dos órgãos reguladores esse instrumento típico de regulação, consagrado

mundialmente, é sinal de claro enfraquecimento do modelo regulatório adotado no Brasil, representando um enorme retrocesso no processo de evolução da regulação dos mercados brasileiros.

Aqui vale pontuar que seria um avanço o presente projeto de lei, além de revogar a Lei 6.009/73, alterar a lógica de regulação de preços no setor aeroportuário brasileiro. Em vez de emitir um (equivocado) comando geral de regulação de preços para todos os aeródromos civis explorados em regime público (o que é inviável, ainda que fosse correto, uma vez que alcança centenas de aeroportos), o código estabeleceria que isso seria feito pelo regulador quando essa for a melhor opção regulatória disponível. Nesse cenário, o regulador teria que justificar amplamente por que está tomando a decisão de regular preços diretamente. Isso representaria uma modernização efetiva do marco regulatório brasileiro, alinhando-se com as melhores práticas internacionais.

Vale reparar que a estrutura tarifária, hoje engessada em lei, poderia ser discutida e estabelecida, quando necessário, por meio de ato da autoridade de aviação civil, podendo se amoldar às características dos diferentes aeroportos brasileiros, que variam de tamanho, perfil de tráfego, ambiente competitivo, entre outros fatores. Isso certamente permitiria soluções mais eficientes.

Ademais, não faz sentido estabelecer em lei um mecanismo de regulação por ameaça (regulação direta de preços específicos quando constatados abusos) para todos os aeródromos civis explorados em regime público no Brasil, o que é claramente inviável, ainda que fosse correto (centenas de aeroportos). A extensão de medidas regulatórias como essa,

hoje já estabelecidas em atos da autoridade de aviação civil, tem que ter a necessária flexibilidade de um ato infralegal.

Por fim, o art. 59, que traz as isenções tarifárias, hoje previstas na Lei 6.009/73, poderia ser revogado e as isenções seriam amplamente discutidas em ato específico do Poder Executivo, em função de toda complexidade inerente a essa matéria.

Aqui vale lembrar que caso a presente emenda seja aprovada é importante prever conjuntamente *vacatio* de 12 a 24 meses para que a revogação da Lei 6.009/73 entre em vigor, em particular em função das isenções tarifárias vigentes. Esse tempo seria utilizado pelo Poder Executivo para discutir e emitir, quando necessário, os atos que substituíram o que hoje está previsto em lei.

Sala das Comissões,

Senador **VICENTINHO ALVES**
(PR-TO)