

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa – SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

DECISÃO Nº 93, DE 21 DE JUNHO DE 2019

O DIRETOR-PRESIDENTE DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da prerrogativa de que trata o art. 6º do Regimento Interno, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, tendo em vista o disposto no arts. 8º, incisos XIII, XIX e XLIV, 11, incisos III e VI, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e 57, inciso III, da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, considerando o que consta do processo nº 00058.021550/2019-15, resolve, ad referendum da Diretoria:

Art. 1º Torna pública a suspensão cautelar da concessão para exploração de serviço de transporte aéreo público regular de passageiro e carga, a partir de 21 de junho de 2019, outorgada à sociedade empresária OCEANAIR LINHAS AÉREAS S.A, CNPJ nº 02.575.829/0001-48, com sede social em São Paulo (SP), pelo descumprimento da cláusula 4.1 do contrato de concessão para exploração do serviço de transporte aéreo público regular celebrado em 19 de janeiro de 2018.

Art. 2º Determinar a realização de Tomada de Subsídios com as partes interessadas previamente à redistribuição do banco de slots alocados à OCEANAIR LINHAS AÉREAS S.A. no aeroporto de São Paulo/Congonhas - Deputado Freitas Nobre (SBSP).

Art. 3º Esta Decisão entra em vigor na data de sua publicação.

JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa – SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC



Ministério da Justiça e Segurança Pública – MJSP
Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE

SEPN 515 Conjunto D, Lote 4 Ed. Carlos Taurisano, 4º andar - Bairro Asa Norte, Brasília/DF, CEP 70770-504
Telefone: (61) 3221-8409 e Fax: (61) 3326-9733 – www.cade.gov.br

NOTA TÉCNICA Nº 23/2019/DEE/CADE

Estudo Temático nº 08700.003081/2019-32

Ementa: Estudo a respeito dos efeitos concorrenciais referentes ao cenário de possibilidade de haver realocação dos *slots* da Avianca na hipótese de não ser aprovado o Plano de Recuperação Judicial da Oceanair Linhas Aéreas S.A. e AVB Holding S.A. (Avianca). Análise da Resolução 338/14.

1. Introdução

Na Nota Técnica 4/2019/DEE/CADE, no âmbito do Estudo nº 08700.001834/2019-75, o DEE analisou o Plano de Recuperação Judicial (“Plano”) da Oceanair Linhas Aéreas S.A. e AVB Holding S.A. (as “Recuperandas” ou “Avianca”), aprovado pela Assembleia Geral de Credores em 05.04.2019 e homologado em 12.04.2019, perante a 1ª Vara de Falências e Recuperações Judiciais da Comarca de São Paulo.

Após análise, o DEE concluiu que se as empresas Gol e Latam adquirissem os ativos mencionados em tal plano, haveria preocupações concorrenciais elevadas, em razão do alto *market share* de tais empresas.

Em sequência, a Superintendência Geral do CADE abriu o presente procedimento preparatório 08700.002069/2019-19, nos termos dos arts. 13, III, e 66, §2º, da Lei nº 12.529/2011. Na Nota Técnica de instauração (Nota 16/2019/CGAA4/SGA1/SG/CADE), a Superintendência Geral do CADE referiu concordar com o Departamento de Estudos Econômicos, estando “ciente do disposto na Resolução nº 338/2014 acerca da alocação de *slots*” e preocupada com “os efeitos

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa – SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

2.2.1. Congonhas

Segundo informações do site AviaçãoBrasil, Gol e Latam teriam maior *market share* em passageiros em Congonhas:

Aeroporto	Azul	Gol	Latam	Passaredo	Outros	HHI
Congonhas	9,86	46,11	44,03			4.161,99

Tabela 6 – Market Share Congonhas – 2018 (voos domésticos)

Fonte: <https://aviacao brasil.com.br/indicadores-market-share-domestico-das-aereas-por-aeroporto-dados-completos-2018/>, verificado em 7 de junho de 2019

Como já referido acima, em Congonhas, não só haveria uma concentração, na hipótese 1, geral, como, também, haveria maior preocupação quando são analisados os voos considerando par origem-destino. Como referido na tabela abaixo, a Azul possui uma malha complementar à malha da Avianca no aeroporto de Congonhas. Já Gol e Latam possuem vários trechos substitutos aos da Avianca, competindo com tal empresa,

⁵ Conforme https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2019/03/14/internas_economia,1037954/aeroporto-da-pampulha-continuara-a-operar-somente-com-voos-regionais-e.shtml, verificado em 9 de junho de 2019

[Continuação da Nota Técnica nº 23/2019/DEE/CADE]

em Congonhas, pelos mesmos pares origem-destino. Este tipo de concentração de mercado é mais expressivo no trecho da ponte aérea Rio-São Paulo, ligando aéreas densamente econômicas do Brasil.

Market-Share - Oferta de Voos x Participação de cada empresa por rota no total de ofertas do aeroporto

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
 Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa – SETIL
 Seção de Legislação Citada - SELEC

- **Simulação 5** – Modifica-se o parâmetro do que significa novo entrante, definindo-o como tendo 60 ou menos slots por dia. Ademais, permite-se que 100% do banco de slots sejam destinados a novos entrantes. Em tal cenário, supondo um entrante com 10 slots, a Azul poderá receber todos os 31 slots restantes, como novo entrante, enquanto Gol e Latam não participariam da distribuição de slots da Avianca.

Empresa	Simulação 3 Nov.Entr.40 slots 100% ->Nov.Ent			Simulação 4 Nov.Entr.50 slots 100% ->Nov.Ent		Simulação 5 Nov.Entr.60 slots 100% ->Nov.Ent	
	Slots/dia útil (antes)	Slots/dia útil (após)	%	Slots/dia útil (após)	%	Slots/dia útil (após)	%
Azul	26	46	8,6%	52	9,7%	57	10,6%
Gol	234	240	44,7%	237	44,1%	234	43,6%
Latam	236	241	44,9%	238	44,3%	236	43,9%
Avianca	41						
Entrante		10	1,9%	10	1,9%	10	1,9%
Total	537	537	100,0%	537	100,0%	537	100,0%
HHI			0,4088		0,4009		0,3946

Tabela 12– Simulações 3, 4 e 5: Diferentes cenários de distribuição de slots da Avianca em Congonhas considerando simulações possíveis de redefinição do conceito de novo entrantes (NE) caso haja revisão da Decisão 107 de 22/08/2018 da ANAC

Fonte: dados obtidos junto à ANAC

Frise-se que a simulação 5 é a que garante menor HHI.

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa – SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

[Continuação da Nota Técnica nº 23/2019/DEE/CADE]

Qtde mínima de slots para de finir novo entrante	Slots para entrantes independentes	Disponível para Azul como novo entrante	Disponível para distribuição normal.	Dist.Normy/3	Outros	Azul	Gol	Latam	Total de slots	HHI
39,000	10,000	13,000	18,000	6,000	10,000	45,000	240,000	242,000	537,000	0,410
40,000	10,000	14,000	17,000	5,667	10,000	45,667	239,667	241,667	537,000	0,409
41,000	10,000	15,000	16,000	5,333	10,000	46,333	239,333	241,333	537,000	0,408
42,000	10,000	16,000	15,000	5,000	10,000	47,000	239,000	241,000	537,000	0,408
43,000	10,000	17,000	14,000	4,667	10,000	47,667	238,667	240,667	537,000	0,407
44,000	10,000	18,000	13,000	4,333	10,000	48,333	238,333	240,333	537,000	0,406
45,000	10,000	19,000	12,000	4,000	10,000	49,000	238,000	240,000	537,000	0,405
46,000	10,000	20,000	11,000	3,667	10,000	49,667	237,667	239,667	537,000	0,404
47,000	10,000	21,000	10,000	3,333	10,000	50,333	237,333	239,333	537,000	0,403
48,000	10,000	22,000	9,000	3,000	10,000	51,000	237,000	239,000	537,000	0,402
49,000	10,000	23,000	8,000	2,667	10,000	51,667	236,667	238,667	537,000	0,401
50,000	10,000	24,000	7,000	2,333	10,000	52,333	236,333	238,333	537,000	0,401
51,000	10,000	25,000	6,000	2,000	10,000	53,000	236,000	238,000	537,000	0,400
52,000	10,000	26,000	5,000	1,667	10,000	53,667	235,667	237,667	537,000	0,399
53,000	10,000	27,000	4,000	1,333	10,000	54,333	235,333	237,333	537,000	0,398
54,000	10,000	28,000	3,000	1,000	10,000	55,000	235,000	237,000	537,000	0,397
55,000	10,000	29,000	2,000	0,667	10,000	55,667	234,667	236,667	537,000	0,396
56,000	10,000	30,000	1,000	0,333	10,000	56,333	234,333	236,333	537,000	0,395
57,000	10,000	31,000	-	-	10,000	57,000	234,000	236,000	537,000	0,395
58,000	10,000	31,000	-	-	10,000	57,000	234,000	236,000	537,000	0,395
59,000	10,000	31,000	-	-	10,000	57,000	234,000	236,000	537,000	0,395

Tabela 13 – Diferentes simulações

* A simulação acima é feita apenas a título ilustrativo, já que, obviamente, há situações em que a distribuição normal dividida por três (Azul, Gol e Latam) não acarreta em número inteiro, não sendo, a priori, possível dividir um slot em 3 (salvo casos de CodeShare).

Assim, é possível verificar que regras mais flexíveis (i) quanto ao conceito de novo entrante e (ii) quanto ao percentual de destinação de slots para novos entrantes no âmbito do aeroporto de Congonhas possuem o condão de diminuir o nível de concentração do referido aeroporto, permitindo que a Azul consiga ganhar escala e, eventualmente, contestar a posição da Gol e da Latam.

Vários são os estudos que demonstram que à medida em que HHI se eleva, é possível haver efeitos nos preços, aumentando o poder de mercado das empresas que possuem, portanto, maior número de slots. Antes, no entanto, de fazer referência a tais estudos, cabe discutir o que ocorre em outros aeroportos coordenados relevantes.

2.2.2. Guarulhos

Segundo informações do site AviaçãoBrasil, Latam teria o maior market share em passageiros em Guarulhos, seguida da Gol e da Azul, cada qual com cerca 31% de market

.....

.....

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa – SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

RESOLUÇÃO Nº 338, DE 22 DE JULHO DE 2014

Regulamenta o procedimento de alocação de horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados (slots) e dispõe sobre os aeroportos de interesse.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 8º, incisos XIX e XX, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e considerando o que consta do processo nº 60800.188236/2011-36, deliberado e aprovado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em 22 de julho de 2014, resolve:

Art. 1º Regulamentar a alocação de horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados e dispor sobre os aeroportos de interesse.

§ 1º Os aeroportos serão declarados coordenados pela ANAC, conforme disposto no Capítulo III do Título I desta Resolução.

§ 2º Os aeroportos de interesse são definidos no Título II desta Resolução.

TÍTULO I

DOS AEROPORTOS COORDENADOS

CAPÍTULO I

DEFINIÇÕES

Art. 2º Para os fins desta Resolução, considera-se:

I - aeroporto coordenado: aeroporto cujo nível de saturação comprometa qualquer um dos componentes aeroportuários críticos (pista, pátio ou terminal), seja em determinadas horas do dia, ou dias da semana, ou períodos do ano, bem como em outras hipóteses previstas nesta Resolução, e que tenha sido declarado como tal pela ANAC;

II - alocação inicial (SAL): alocação de séries de slots para cada empresa de transporte aéreo para a temporada, após o processamento da submissão inicial, sendo divulgada até a data limite definida pelo calendário de atividades;

III - banco de slots: conjunto de slots disponíveis para alocação às empresas aéreas e aos operadores aéreos na temporada, após a alocação das séries de slots provenientes do histórico de slots e suas alterações;

IV - base de referência (BDR): base de dados selecionada em datas definidas pelo calendário de atividades e usada como referência para monitorar as séries de slots de cada empresa de transporte aéreo, visando à determinação do histórico de slots;

V - base de slots vigentes: conjunto de slots vigentes em um dado dia de operação da temporada;

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa – SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

VI - calendário de atividades: calendário com todas as atividades e prazos relacionados aos procedimentos de coordenação e alocação de slots para as temporadas de verão e inverno nos aeroportos coordenados;

VII - Conferência Internacional de slots (SC): fórum internacional organizado pelas empresas aéreas com o objetivo de promover o encontro entre as empresas de transporte aéreo e diferentes coordenadores de aeroportos coordenados, visando otimizar a utilização da infraestrutura aeroportuária, que ocorre duas vezes ao ano, para as temporadas de verão e inverno, nas datas e local previstos no calendário de atividades;

VIII - capacidade aeroportuária: medida de capacidade de processamento dos componentes aeroportuários críticos (pista, pátio ou terminal) podendo envolver: pessoas, aeronaves, bagagens ou carga;

IX - Conferência Nacional de slots (SCB): fórum complementar à Conferência Internacional de slots realizado no Brasil e organizado pela ANAC com o objetivo de promover o encontro com as empresas de transporte aéreo, visando otimizar a utilização da infraestrutura aeroportuária dos aeroportos coordenados, que ocorre duas vezes ao ano, para as temporadas de verão e inverno, nas datas e local previstos no calendário de atividades;

X - data limite para devolução de slots (SRD): procedimento previsto no calendário de atividades no qual as empresas de transporte aéreo têm a possibilidade de devolver os slots que não pretendam mais operar na temporada, excluindo-os da formação da base de referência;

XI - declaração de capacidade: documento emitido pelo administrador aeroportuário e, no que couber, pela autoridade aeronáutica, informando à ANAC a capacidade aeroportuária para cada temporada;

XII - empresa aérea atuante: empresa de transporte aéreo cuja quantidade de slots alocados por dia, após processamento de uma série de slots solicitada num aeroporto coordenado, somadas as quantidades de slots das empresas do mesmo grupo econômico, seja maior que cinco slots;

XIII - empresa aérea entrante: empresa de transporte aéreo cuja quantidade de slots alocados por dia após, processamento de uma série de slots solicitada num aeroporto coordenado, somadas as quantidades de slots das empresas do mesmo grupo econômico, fique igual ou menor que 5 (cinco) slots;

XIV - grupo econômico: compõem o grupo econômico a empresa aérea, suas controladoras, controladas e coligadas, bem como as controladas e coligadas das controladoras e das controladas das empresas aéreas;

XV - histórico de slots: série de slots de uma empresa de transporte aéreo alocada na base de referência da temporada equivalente anterior cuja operação tenha atingido as metas de regularidade e de pontualidade;

XVI - lista de histórico de slots (SHL): relação de históricos de slots aos quais a empresa de transporte aéreo possui prioridade na alocação inicial para a temporada, sendo divulgada até a data limite definida pelo calendário de atividades;

XVII - parâmetros de coordenação (parâmetros): expressão, em termos operacionais, de toda a capacidade declarada de atribuição de slots em um aeroporto durante cada período de coordenação, que leva em conta todos os fatores técnicos, operacionais e ambientais que afetam o desempenho da infraestrutura aeroportuária e seus vários subsistemas;

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa – SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

XVIII - passageiro quilômetro transportado pago (RPK): soma dos produtos obtidos ao multiplicar-se a quantidade de passageiros pagantes transportados em cada etapa de voo pela distância em quilômetros da etapa;

XIX - série de slots: conjunto de no mínimo 5 (cinco) slots alocados para a mesma empresa de transporte aéreo em semanas consecutivas, no mesmo dia da semana, na mesma hora ou com variação de até 15 (quinze) minutos entre os horários alocados;

XX - slot: é o horário de chegada ou de partida alocado para o movimento de uma aeronave numa data específica em um aeroporto coordenado, sendo que, para efeitos de planejamento, considera-se o horário em que a aeronave chega ou sai do terminal, caracterizado pelo calço e descalço, respectivamente;

XXI - submissão inicial (ISD): solicitação de séries de slots realizada pelas empresas de transporte aéreo para uma temporada até a data limite definida pelo calendário de atividades;

XXII - temporadas: períodos de coordenação, alocação e operação dos slots, definidos em duas temporadas por ano, verão e inverno (referente às estações no hemisfério norte). Os períodos dessas temporadas respeitam o cronograma definido pelo calendário de atividades. Temporadas equivalentes se referem a 2 (duas) temporadas de verão consecutivas ou 2 (duas) temporadas de inverno consecutivas.

Temporadas subsequentes se referem à continuação de diferentes temporadas, sejam verão e inverno do mesmo ano, ou inverno de um ano e verão do próximo; e

XXIII - validação de histórico de slots (AHD): fase de definição do histórico de slots após a avaliação de eventuais pedidos de reconsideração formulados pelas empresas de transporte aéreo.

CAPÍTULO II

DOS PRINCÍPIOS DA COORDENAÇÃO DE SLOTS

Art. 3º A atividade de coordenação e alocação de slots nos aeroportos coordenados deve ser desempenhada com independência e com o objetivo de minimizar os efeitos da saturação da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, observando os princípios da transparência, não-discriminação, imparcialidade e utilização eficiente da capacidade declarada, devendo ainda:

I - zelar pelo cumprimento dos prazos estabelecidos no calendário de atividades e daqueles previstos nesta Resolução;

II - responder fundamentada e tempestivamente a todas as solicitações de slots;

III - respeitar os parâmetros de declaração de capacidade do aeroporto; e

IV - monitorar as operações aéreas nos aeroportos coordenados.

§ 1º A Superintendência competente designará a equipe responsável pelas atividades de coordenação e alocação de slots.

§ 2º A Superintendência competente publicará Portaria específica contendo procedimentos acessórios ao processo de coordenação de aeroportos.

§ 3º A atividade prevista no caput deverá ser fundamentada em decisões técnicas inerentes ao processo de coordenação e alocação de slots.

Art. 4º Na atividade de coordenação e alocação de slots deverão ser observadas as melhores práticas adotadas internacionalmente.

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa – SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

CAPÍTULO III

DA DECLARAÇÃO DE AEROPORTO COORDENADO

Art. 5º Nos casos em que o nível de saturação de determinado aeroporto comprometa a utilização de um dos componentes aeroportuários críticos (pista, pátio ou terminal), seja em determinadas horas do dia, dias da semana, ou períodos do ano, a ANAC poderá declará-lo coordenado, nos termos desta Resolução.

Art. 6º A declaração de aeroporto coordenado será feita por ato da Diretoria da ANAC em qualquer das seguintes circunstâncias:

I - as limitações de capacidade sejam graves ao ponto de restringir o acesso ou causar atrasos significativos no aeroporto devido ao alto nível de saturação, sem a possibilidade de solução do problema no curto prazo;

II - for identificado comportamento por parte das empresas de transporte aéreo, do operador do aeroporto ou do responsável pelo controle do espaço aéreo que esteja restringindo o acesso ao aeroporto ou comprometendo a otimização da utilização da infraestrutura aeroportuária;

III - situação emergencial;

IV - caso fortuito ou força maior; ou

V - interesse público.

§ 1º A declaração de aeroporto coordenado perdurará enquanto vigorar a situação que a motivou e seu cancelamento dependerá de expressa manifestação da ANAC.

§ 2º A declaração de aeroporto coordenado deverá ser publicada em consonância com o calendário de atividades, exceto pelos motivos mencionados nos incisos III, IV e V deste artigo.

Art. 7º A declaração de aeroporto coordenado poderá ser motivada pela ANAC ou mediante solicitação fundamentada:

I - das empresas de transporte aéreo que operam no aeroporto ou tenham a intenção de fazê-lo;

II - do operador do aeroporto; ou III - do responsável pelo controle do espaço aéreo.

Parágrafo único. Caberá a ANAC julgar a pertinência em declarar um aeroporto como coordenado.

Art. 8º Devem constar na declaração de aeroporto coordenado as seguintes informações e parâmetros de coordenação:

I - nome do aeroporto;

II - motivo da coordenação;

III - período, dias da semana e horários que serão coordenados;

IV - modalidades de serviços aéreos que devem solicitar slots;

V - modalidades de serviços aéreos que são elegíveis para constituição de séries de slots;

VI - limitações de operação, relacionadas a aspectos técnicos;

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa – SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

VII - metas de eficiência de regularidade e de pontualidade na utilização das séries de slots no aeroporto; e

VIII - percentual do banco de slots que será distribuído inicialmente às empresas aéreas entrantes no aeroporto;

§ 1º A definição dos parâmetros de coordenação será feita de forma individualizada para cada aeroporto coordenado.

§ 2º O parâmetro mencionado no inciso VIII do caput deverá ser fixado em, no mínimo, 50% (cinquenta por cento).

§ 3º Os parâmetros para as metas de regularidade e de pontualidade mencionadas no inciso VII do caput deverão ser fixados em, no mínimo, 80% (oitenta por cento) e 75% (setenta e cinco por cento), respectivamente.

§ 4º Caso seja comprovado tecnicamente o benefício para a utilização da infraestrutura aeroportuária, a ANAC poderá definir na declaração de aeroporto coordenado valores superiores ao previsto nesta Resolução quanto aos critérios:

I - número de slots alocados por dia, por empresa de transporte aéreo, para ser considerada empresa aérea entrante no aeroporto;

II - quantidade mínima de slots para ser considerada uma série de slots no aeroporto; e

III - desvio tolerado em relação ao horário do slot alocado para as chegadas e partidas, ao valor máximo de 60 (sessenta) minutos.

CAPÍTULO IV

DA DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE DE AEROPORTO COORDENADO

Art. 9º O operador do aeroporto é responsável pela declaração da capacidade aeroportuária do aeroporto coordenado relativamente aos componentes pátio e terminal, conforme regulamentação específica, devendo observar os prazos estabelecidos no calendário de atividades.

§ 1º O Comando da Aeronáutica - COMAER informará à ANAC a declaração de capacidade do aeroporto coordenado, relativamente ao componente pista, observando os prazos estabelecidos no calendário de atividades.

§ 2º Na elaboração da declaração de capacidade do aeroporto coordenado, o operador aeroportuário poderá levar em consideração as sugestões e acordos realizados com todos os setores envolvidos na dinâmica do aeroporto, buscando melhorar a sua eficiência operacional.

.....
.....

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa – SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

DECISÃO Nº 107, DE 22 DE AGOSTO DE 2018

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto nos arts. 8º, incisos X e XIX, e 48, § 1º, da mencionada Lei, e 6º Resolução nº 338, de 22 de julho de 2014, e considerando o que consta do processo nº 00058.519988/2017-77, deliberado e aprovado na 17ª Reunião Deliberativa da Diretoria, realizada em 21 de agosto de 2018, decide:

Art. 1º declarar coordenado o Aeroporto de São Paulo/Congonhas - Deputado Freitas Nobre (SBSP).

§ 1º A coordenação atenderá aos seguintes parâmetros, nos termos do art. 8º da Resolução nº 338, de 22 de julho de 2014:

I - nome do aeroporto: Congonhas - Deputado Freitas Nobre (SBSP);

II - motivo da coordenação: graves limitações de capacidade aeroportuária, nos termos do inciso I do art. 6º da Resolução nº 338, de 2014;

III - período de coordenação: a partir da temporada Inverno 2018 (W18), todos os dias da semana, 24 horas por dia, conforme calendário de atividades publicados pela Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos - SAS;

IV - modalidades de serviços aéreos que devem solicitar slots: serviços de transporte aéreo regular e não regular, exceto táxiaéreo;

V - modalidades de serviços aéreos que são elegíveis para constituição de séries de slots: serviços de transporte aéreo regular e não regular, exceto táxi-aéreo;

VI - limitações de operação, relacionadas a aspectos técnicos: deverão constar da declaração de capacidade a ser emitida pelo operador do aeroporto, observado o prazo previsto no calendário de atividades;

VII - meta de regularidade para avaliação da eficiência na utilização das séries de slots no aeroporto: 90% (noventa por cento);

VIII - desvio tolerado em relação ao horário do slot alocado para avaliação da pontualidade de chegadas e partidas no aeroporto: 15 (quinze) minutos; e

IX - percentual do banco de slots que será distribuído inicialmente às empresas aéreas entrantes no aeroporto: 50% (cinquenta por cento).

§ 2º Os demais serviços aéreos não contemplados nos incisos IV e V do § 1º deste artigo estarão coordenados sob as regras de alocação de slots definidas pelo responsável pelo controle do espaço aéreo, estando sujeitos às providências administrativas previstas pela Resolução nº 338, de 2014.

Art. 2º Fica revogada a Decisão nº 96, de 10 de agosto de 2016, publicada no Diário Oficial da União de 11 de agosto de 2016, Seção 1, página 44.

Art. 3º Esta Decisão entra em vigor no dia 28 de outubro de 2018, data de início das operações da temporada Inverno 2018 (W18).

JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ
Diretor-Presidente

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa – SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC



Ministério da Justiça e Segurança Pública– MJSP
Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE

SEPN 515 Conjunto D, Lote 4 Ed. Carlos Taurisano, 4º andar - Bairro Asa Norte, Brasília/DF, CEP 70770-504
Telefone: (61) 3221-8409 e Fax: (61) 3326-9733 – www.cade.gov.br

NOTA TÉCNICA Nº 4/2019/DEE/CADE

Referência: Estudo nº 08700.001834/2019-75

Acordo de Cooperação CADE-ANP - Processo nº 08700.002021/2013-15 (SEI-CADE)

Ementa: A presente nota técnica faz uma análise a respeito da estrutura do mercado de transporte aéreo de passageiros, com foco, especificamente, no novo plano de recuperação judicial da Avianca, que prevê a constituição e alienação de sete unidades produtivas isoladas. Apresentam-se, também, as preocupações concorrenciais de tal proposta, a título de advocacia da concorrência, com o intuito de evitar problemas concorrenciais decorrentes da operação.

Versão: Pública

1. Introdução

A advocacia da concorrência é um dos principais objetivos da Lei brasileira de Defesa da Concorrência (Lei nº 12.529/2011). Segundo OCDE (2019), como ocorre em outras economias com vasta tradição de empresas estatais e profunda regulação, é crucial que o Brasil gere e aprimore o entendimento e a aceitação ampla dos princípios concorrenciais. Nesse sentido, o Departamento de Estudos Econômico (DEE) do Conselho Administrativo de Defesa da Concorrência

.....

.....