

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.421, DE 2008

Altera a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, que dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências, e o Decreto-Lei nº 1.896, de 17 de dezembro de 1981, que dispõe sobre a utilização de instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea e dá outras providências, e revoga a Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, a Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, e a Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, para desonerar as tarifas aeroportuárias e aeronáuticas e autorizar a sua gradação conforme o grau de saturação e o horário de utilização dos respectivos serviços.

Autor: SENADO FEDERAL

Relator: Deputado CARLOS ZARATTINI

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 3.421, de 2008, oriundo do Senado Federal. A iniciativa promove alterações na Lei nº 6.009, de 1973, que *“dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências”*, e no Decreto-lei nº 1.896, de 1981, que *“dispõe sobre a utilização de instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea e dá outras*

providências". Demais, revoga as Leis nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, e nº 9.825, de 23 de agosto de 1999.

As modificações promovidas pelo projeto nos citados diplomas legais visam a determinar que as tarifas aeroportuárias e as tarifas de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota sejam fixadas de acordo com o estado de saturação, respectivamente, de cada aeroporto e da infra-estrutura aeronáutica, em diferentes horários e épocas do ano.

Com respeito às revogações, pretende-se acabar com o instituto do adicional tarifário – ATAERO, percentual de 50% incidente sobre as tarifas aeroportuárias e sobre as tarifas relativas aos dos auxílios à navegação aérea e das telecomunicações aeronáuticas, criado pela já mencionada Lei nº 7.920, de 1989.

Não foram apresentadas emendas à proposição.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A principal finalidade do projeto de lei oriundo do Senado Federal é possibilitar, por meio da fixação de tarifas aeroportuárias e de tarifas pela utilização de instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea, o cumprimento do mais elementar princípio econômico, no âmbito da infra-estrutura de aviação civil: o ajuste entre oferta e demanda.

Como salientou o relatório final da Comissão Parlamentar de Inquérito da Crise do Sistema de Tráfego Aéreo, apresentado nesta Casa no final do ano passado, a aplicação de uma política de preços uniformes, tanto no que diz a períodos de utilização dos serviços como no que concerne a certas categorias de aeroportos, gera informação inconsistente para os usuários do sistema, que não são levados a considerar as externalidades decorrentes de suas decisões de consumo do serviço público. O efeito inequívoco dessa distorção nas tarifas termina por ser o estímulo à excessiva utilização de alguns aeroportos e de faixas horárias para os quais, aos preços dados, é maior a demanda. Em sentido inverso, mas ainda devido ao mesmo

fenômeno, ocorre a subutilização de algumas infra-estruturas aeroportuárias e de alguns horários de operação, cujos preços de acesso, respeitada a uniformidade, não são suficientemente convidativos para que hábitos de consumo sejam alterados.

Em que pesem os prováveis efeitos benéficos da adoção de uma política de diferenciação tarifária mais consistente, é óbvio que ela, por si só, não será capaz de extinguir problemas relacionados à insuficiência ou inadequação das infra-estruturas aeroportuária e aeronáutica. Por mais evidentes que sejam as distorções provocadas pela atual estrutura tarifária no comportamento da demanda, é também patente que a procura por determinados aeroportos e por determinadas faixas horárias de operação possui fundamentos que se afastam da variável preço, tais como a organização geoeconômica do território nacional e o regime horário de trabalho que prepondera na sociedade. Em razão disso, promover investimentos no setor é indispensável.

Nesse sentido, preocupa a proposta, contida no projeto em exame, de revogar a Lei nº 7.920, de 1989, que instituiu o Adicional de Tarifa Aeroportuária – ATAERO, percentual de 50% incidente sobre os valores das tarifas aeroportuárias e sobre os valores das tarifas relativas ao uso dos auxílios à navegação aérea e das telecomunicações.

Desde sua instituição, o ATAERO tem-se mostrado fonte imprescindível de recursos para o melhoramento da infra-estrutura aeroportuária e, principalmente, para a expansão, modernização e manutenção do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro – SISCEAB. Cumpre notar, de acordo com informações do Comando da Aeronáutica - COMAER, que até 99,9% dos recursos empregados anualmente no referido sistema advêm da arrecadação das tarifas TAN (Tarifa pelo Uso da Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota) e TAT (Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios Rádio e Visuais em Área Terminal de Tráfego Aéreo), assim como do ATAERO incidente sobre elas. Basicamente, portanto, nenhum recurso do Tesouro vem sendo investido no SISCEAB, há muito anos, mesmo diante do fato de os recursos tarifários, segundo demonstrativos do próprio COMAER, não chegarem a cobrir inteiramente os custos do sistema. Ante tal circunstância, uma pergunta se coloca: se o desequilíbrio entre receita e despesa – seja ele fruto de inadimplência das empresas, da valorização do real (perda relativa dos ingressos tarifários em moeda norte-americana) ou do

descompasso nos valores das tarifas (reajustadas em 12, 14% nos últimos dez anos, contra um aumento geral de preços da ordem de 93%, no mínimo) – não é sanado com a inversão de recursos ordinários do orçamento, como esperar que parte significativa dos gastos relacionados à manutenção, modernização e expansão do sistema seja, a partir da extinção do ATAERO, custeada pelo Tesouro Nacional? Ora, decerto, essa hipótese não é crível.

De toda sorte, a despeito do problema quase intransponível de financiamento do SISCEAB e, diga-se de passagem, das obras de adequação de infra-estrutura aeroportuária por todo o país – inclusive em pequenos aeroportos beneficiados pelo PROFAA (Programa Federal de Auxílio a Aeroportos) -, poder-se-ia alegar, como justificativa para a revogação da Lei nº 7.920, de 1989, que o ATAERO representa um ônus extraordinário para os usuários das infra-estruturas aeroportuária e aeronáutica. Conforme dados também fornecidos pelo COMAER, nada mais distante da verdade. O item ATAERO representa apenas cerca de 1,7% dos encargos das empresas aéreas. Sua extinção, no lugar de desonerar as tarifas oferecidas aos usuários, provavelmente geraria efeito contrário, em razão do surgimento de eventuais vulnerabilidades no SISCEAB, capazes de comprometer a eficiência do controle da navegação aérea e, por conseqüência, o tempo de voo e de espera em pátio das aeronaves comerciais. Demais disso, não custa alertar para o fato de que as tarifas TAN e TAT, para vôos nacionais e internacionais, já acrescidas do ATAERO, apresentam valores inferiores à media internacional, evidência consistente de que não estão em patamar incompatível com a saúde financeira da indústria do transporte aéreo no Brasil.

Termino essas considerações acerca da proposta de extinção do ATAERO lembrando que o país está comprometido com a comunidade internacional, especialmente com a OACI – Organização de Aviação Civil Internacional, no trabalho de incrementar a segurança das operações aéreas, compromisso cujo cumprimento, em relação ao Brasil, vem sendo rigidamente analisado, em virtude dos acontecimentos havidos durante todo o ano de 2007. A essa altura, portanto, seria temerário, para dizer o mínimo, dar fim a um dos principais instrumentos de financiamento do sistema de controle do espaço aéreo. O que tal atitude significaria aos olhos da comunidade internacional?

Sou da opinião, por fim, de que a iniciativa promove importante avanço na política tarifária aplicável ao setor, mas, ao mesmo tempo, coloca em risco a eficiência e a credibilidade do SISCEAB, assim como da rede de aeroportos, ao pretender extinguir o ATAERO.

Em vista disso, meu voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.421, de 2008, observadas as emendas em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2008.

Deputado CARLOS ZARATTINI
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDAS AO PROJETO DE LEI Nº 3.421, DE 2008

Altera a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, que dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências, e o Decreto-Lei nº 1.896, de 17 de dezembro de 1981, que dispõe sobre a utilização de instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea e dá outras providências, e revoga a Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, a Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, e a Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, para desonerar as tarifas aeroportuárias e aeronáuticas e autorizar a sua gradação conforme o grau de saturação e o horário de utilização dos respectivos serviços.

Autor: SENADO FEDERAL

Relator: Deputado CARLOS ZARATTINI

EMENDA Nº 1

Dê-se à ementa do projeto a seguinte redação:

“Altera a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, que dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências, e o Decreto-Lei nº 1.896, de 17 de dezembro de 1981, que dispõe sobre a utilização de instalações e

serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea e dá outras providências, para autorizar a gradação das tarifas conforme o grau de saturação e o horário de utilização dos respectivos serviços.”

EMENDA Nº 2

Dê-se ao art. 4º do projeto a seguinte redação:

“Art. 4º Revoga-se o parágrafo único do art. 37 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.”

Sala da Comissão, em de de 2008.

Deputado CARLOS ZARATTINI
Relator