

PROJETO DE LEI N° 3.846, DE 2000.
(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a Ordenação da Aviação Civil, cria a Agência Nacional de Aviação Civil-ANAC, e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao inciso II do art. 7º do Substitutivo do Relator, a seguinte redação:

“Art. 7º

I -

II – Serviços aéreos em regime público, os prestados por concessionárias, permissionárias **ou autorizatárias** de serviços de transporte aéreo público, **regulares ou não-regulares**, de passageiros, cargas e mala postal, doméstico ou internacional, por sua conta e risco, caracterizando-se, **na hipótese de serviços regulares**, pela regularidade de rota, frequência e horário, e remuneração mediante tarifas praticadas na forma desta lei, **e na hipótese de não-regulares, pela não-regularidade de rota, frequência e horário, e remuneração mediante preços livremente ajustados entre fretador e afretador.**”

JUSTIFICATIVA

No que concerne aos serviços aéreos não-regulares, nos quais se inserem os do táxi aéreo, atualmente, “*ex vi legis*”, de caráter público, a norma do inciso III do art. 7º do Substitutivo apresentado pelo Relator os transfere para o regime privado, embora ainda dependentes de prévia autorização da ANAC. Isto se afigura uma grande armadilha para as empresas de táxi aéreo, estas autorizatárias de serviços públicos de transporte aéreo, e de vôos “chater”, permissionárias dos mesmos serviços, que não mais teriam direito de se equiparar às empresas concessionárias de serviços públicos de transporte aéreo para vários escopos jurídicos, inclusive para auferir benefícios fiscais como isenções de tributos, dispensas de licitações públicas e outros a que atualmente fazem jus, nos termos da legislação em vigor.

Ademais, pelo regime constitucional que assevera serem os serviços de navegação aérea privativos da União Federal, que pode delegá-los por meio de concessões e autorizações ou permissões, acredita-se que a pretendida alteração consignada no Substitutivo conflitaria com essa norma da Lei Fundamental (art. 21, XIII, “c”).

Não se pode, pois, concordar com a alteração proposta no projeto, até porque, maculada pelo vício da inconstitucionalidade, por contrariar, flagrantemente, o art. 21, XII, alínea “c”, da Carta Magna Federal, como se disse, não sendo a pretensão sustentável no ordenamento jurídico. Ademais, seriam ingentes os prejuízos que tal mudança acarretaria para as empresas do segmento (serviços aéreos não-regulares). Eis a norma da Carta Magna, à guisa de mera ilustração:

“Art. 21. Compete à União: “omissis”; XII – explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: “omissis”; c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária;”

Portanto, sendo monopólio da União Federal, pessoa jurídica de direito público, explorar a navegação aérea, ainda que por delegação a particulares, através de concessões, autorizações ou permissões, não se pode conceber que os serviços públicos de transporte aéreo não-regulares, dentre os quais os de táxi aéreo, sejam relegados à posição de meros serviços privados. Aliás, serviços aéreos privados, ao contrário do que assevera o art. 51 do Substitutivo, mas como hoje se encontram definidos do Código de Aeronáutica, são aqueles realizados sem escopo de remuneração, em benefícios do próprio operador, inclusive como atividades de recreio ou desporto (art. 177 da vigente Lei nº 7.565/86 – Código Brasileiro de Aeronáutica). Por isso mesmo, afigura-se que não há a menor hipótese de se conceituar serviços de táxi aéreo ou de vôos “chater”, públicos por natureza, como serviços privados.

Sala da Comissão Especial, em 16 de outubro de 2001.

Deputado Herculano Anghinetti