

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 652, de 2014)

Dê-se ao art. 4º, inciso III, da Medida Provisória nº 652, de 25 de julho de 2014, com a seguinte redação:

“Art. 4º.....

III - pagamento de parte dos custos de voos nas rotas regionais de que trata o inciso II do caput do art. 2º, das empresas que exploram linhas aéreas domésticas, que considerará o aeroporto atendido, o número de passageiros transportados, os quilômetros voados.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

Em seu artigo 4º, inciso III, a Medida Provisória nº 652/2014 (MP nº 652/14), autoriza a União, conforme regulamentação do Poder Executivo, a conceder subvenção econômica para:

“III - pagamento de parte dos custos de voos nas rotas regionais de que trata o inciso II do caput do art. 2º, das empresas que exploram linhas aéreas domésticas, que considerará, **entre outros critérios, o tipo de aeronave**, o aeroporto atendido, o número de passageiros transportados e os quilômetros voados.”

Entendemos que o dispositivo necessita de ajustes. Por um lado, ao permitir a utilização de “entre outros critérios, o tipo de aeronave” para guiar a concessão de subsídios, o dispositivo abre espaço para a



criação de restrições com base em qualquer característica, mesmo que não prevista em lei.

O aspecto preocupante no art. 4º, inciso III, da MP nº 652/14, diz respeito à abrangência do dispositivo e à ausência de limitações legais prévias à seleção dos tipos de aeronaves que estarão aptas a receber os subsídios, o que causará incerteza constante no mercado de aviação regional, criando efeitos anticompetitivos e insegurança jurídica, e colocando em risco os princípios constitucionais da impessoalidade, da livre iniciativa e da livre concorrência.

O dispositivo confere total liberdade para que o Poder Executivo, a depender unicamente da edição ou modificação do regulamento do PDAR, possa criar condições que definam quais companhias aéreas atenderão determinadas rotas, as especificações técnicas e até mesmo o país de origem da aeronave utilizada. Isso porque, definidas as condições específicas para o recebimento do subsídio em uma dada rota, qualquer empresa ou aeronave não enquadrada estaria imediatamente excluída da rota, inviabilizando a competição entre diferentes empresas e fabricantes, ou mesmo entre diferentes produtos de um mesmo fabricante.

Tal previsão também pode criar barreiras à inovação e à redução de custos: se, por exemplo, o tipo de aeronave for definido pelo número de assentos, aeronaves mais modernas com idênticas características de voo e melhor aproveitamento de espaço enfrentariam dificuldades para operar na rota. Seria preciso aguardar até que o Poder Executivo modificasse os critérios, via regulamentação, o que contraria não só o



princípio da eficiência da Constituição Federal, mas também os objetivos de políticas públicas que inspiraram o PDAR.

É importante ressaltar que os demais critérios para concessão dos subsídios mencionados no dispositivo (“aeroporto atendido, o número de passageiros transportados e os quilômetros voados”) são baseados nas características do mercado a ser atendido, o que é essencial para o correto planejamento do programa. Ir além desses critérios equivale a permitir a criação de restrições artificiais no mercado.

Criar um ambiente que aumente a concorrência entre companhias e entre fabricantes de aviões nacionais e internacionais significa criar mais oportunidades para as companhias aéreas expandirem suas rotas, reduzirem os custos de aquisição e manutenção de aeronaves, e encontrarem formas mais eficientes e baratas de operar. Assim, a população brasileira colherá os benefícios de um ambiente aberto, livre e competitivo.

Por essas razões, esperamos contar com a colaboração dos nobres parlamentares para aprovação desta importante emenda.

Sala das Sessões,

Senador RICARDO FERRAÇO