



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 5º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor Comercial
Sul, Brasília/DF, CEP 70308-200
- www.anac.gov.br -

E-mail: demandasespeciais.sas@anac.gov.br / Tel: (61) 3314-4471

Ofício nº 78/2023/SAS-ANAC

Brasília, na data da assinatura.

A Sua Excelência a Senhora

DANIELA NICOLAI DE OLIVEIRA LIMA

Promotora de Justiça

Ministério Público do Estado de Rondônia

11ª Promotoria de Justiça de Porto Velho

Rua Jamarý, 1555 - Olaria

Porto Velho (RO)

CEP: 76.801- 917

consumidor@mpro.mp.br

Assunto: **Ofício nº 000091/2023 -11ª PJ - PVH**

Referência: **Procedimento Preparatório nº 2023000100900202**

Processo ANAC: **00058.042054/2023-81**

Senhora Promotora de Justiça,

1. Cumprimentando-a cordialmente, a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC acusa o recebimento do Ofício de referência em razão do qual a Superintendência de Acompanhamento de

Serviços Aéreos (SAS) vem referir o que segue.

2. Inicialmente, é relevante esclarecer que a Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), em seu art. 174-A, com a redação dada pela Medida Provisória nº 1.089, de 29/12/2021, posteriormente convertida na Lei nº. 14.368, de 14 de junho de 2022, estabelece que os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica.

3. Assim, ao contrário de outros serviços de infraestrutura, a exploração de serviços de transporte aéreo regular não depende de prévia concessão. Por oportuno, no julgamento do Recurso Extraordinário (RE) nº 636.331/RJ [1], o STF assinala que *ao possibilitar que a atividade de navegação aérea seja explorada por meio de “autorização”, o constituinte acolheu o seu desenvolvimento sob regime de direito privado, vale dizer, sob a forma de atividade econômica fiscalizada pela administração pública, hipótese em que não consistirá em “serviço público.”*

4. O setor aéreo assemelha-se a mercados com livre entrada e saída, nos quais o preço é definido endogenamente, por meio da interação entre oferta e demanda, sem intervenção do Estado, sendo de vital interesse que haja a maior quantidade de operadores possível, de modo que haja concorrência entre eles e, conseqüentemente, queda nos preços praticados e inovação. Nesse sentido, é relevante destacar que os serviços de transporte aéreo podem ser explorados por qualquer empresa interessada, por sua própria conta e risco, desde que atendidos os requisitos jurídicos e técnicos.

5. No regime de exploração e prestação de serviços aéreos em vigor no Brasil, é necessário garantir a *liberdade tarifária* e a *liberdade de oferta*, isto é, o acesso a todas as empresas que queiram operar determinada rota, observando-se, obviamente, a capacidade operacional da infraestrutura e a regulação técnica de segurança, conforme preconiza o art. 48 da Lei nº 11.182/2005, Lei de criação da ANAC. Conseqüentemente, não cabe à ANAC ou a qualquer outro órgão governamental o estabelecimento de preços, rotas ou mesmo o tipo de produto ofertado, desde que resguardados os requisitos mínimos de segurança.

6. O planejamento da malha aérea compete às próprias empresas aéreas e está condicionado, essencialmente às suas estratégias competitivas em face das condições de mercado e à capacidade da infraestrutura aeroportuária e do controle de tráfego aéreo, bem como ao atendimento às normas expedidas pela ANAC. Em síntese, como decorrência das características do setor, a concorrência na exploração de serviço de transporte aéreo regular baseia-se na existência de dois pilares do setor: a *liberdade de oferta* e a *liberdade tarifária*, consagrados, respectivamente, nos artigos 48 e 49 da Lei nº 11.182/2005 [2]. São pilares que surgiram como consequência da dinâmica existente no setor, resultados da evolução do mercado.

7. Não há, ademais, a garantia de equilíbrio econômico-financeiro típica de um contrato de concessão com o Poder Público. Dessa forma, ao oferecer o serviço de transporte aéreo, todos os riscos são assumidos pelas empresas ofertantes, razão pela qual todas possuem a liberdade para escolher quais rotas operar, com qual frequência e quanto cobrar. Tais princípios encontram-se positivados no art. 48, § 1º e art. 49 da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, conforme acima mencionado. A falta de garantias financeiras para permanecer ou não em determinada rota é o motivo pelo qual não se pode obrigar uma empresa a prestar determinado serviço ou impor o que deve cobrar, seja por limitação de preços ou por especificação de produtos.

8. O processo de registro de serviços de transporte aéreo público é regulamentado por meio da Resolução ANAC nº. 440, de 09 de agosto de 2017, considerando a capacidade operacional de cada aeroporto e a condicionante da capacidade dos provedores de serviço da navegação aérea. O respectivo procedimento visa garantir que um voo somente seja registrado caso a infraestrutura necessária para sua realização esteja disponível. Por meio do referido normativo, foi instituído o Sistema de Registro de Operações (SIROS), no qual se pode consultar todas as operações de serviços de transporte aéreo público registradas pelas empresas aéreas.

9. A base de registro de serviços aéreos pode ser consultada livremente por qualquer interessado diretamente no portal da Agência [3]. Os dados apresentados em todas as consultas são de responsabilidade das empresas aéreas. Salienta-se que é possível atualização de informações a qualquer momento, desde que a empresa encontre-se habilitada com todos os requisitos operacionais exigidos e validados pela ANAC, conforme previsto na Resolução nº. 440/2017.

10. Por fim, ratifica-se o compromisso desta Autarquia em continuar adotando-se as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento de um setor de transporte aéreo competitivo, eficiente, acessível, de qualidade e, acima de tudo, seguro no Brasil, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, nos termos do seu planejamento estratégico e do artigo 8º da Lei nº 11.182/2005. Importante ressaltar que a Agência atua no sentido de cumprir fielmente com todas as suas prerrogativas legais atribuídas pelos Poderes Executivo e Legislativo, seja pela execução da política indicada no Decreto nº 6.780/2009 (Política Nacional de Aviação), seja pela regulamentação dos preceitos estabelecidos na Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), e na Lei nº 11.182/2005 (Lei de criação da ANAC).

11. Na expectativa de terem sido prestados os devidos esclarecimentos, esta Agência permanece à disposição para quaisquer informações adicionais que se fizerem necessárias.

Respeitosamente,

Notas de Rodapé

[1] Recurso Extraordinário (RE) nº 636.331/RJ

A propósito, o julgamento do Recurso Extraordinário (RE) nº 636.331/RJ trouxe em seu bojo a discussão acerca da "controvérsia sobre a natureza do transporte aéreo", cujo acórdão conduzido pela Ministra Rosa Weber assim consignou:

Ao possibilitar que a atividade de navegação aérea seja explorada por meio de "autorização", o constituinte acolheu o seu desenvolvimento sob regime de direito privado, vale dizer, sob a forma de atividade econômica fiscalizada pela administração pública, hipótese em que não consistirá em "serviço público." Atualmente, no Brasil, a exploração do transporte aéreo regular de passageiros é feita por meio de autorização – embora seja esta equivocadamente rotulada como "concessão" –, não se revestindo de características de serviço público, mas, sim, de atividade econômica fiscalizada. (grifado).

Mencionado julgado do Supremo Tribunal Federal (STF) cita, inclusive, a existência de diversas incongruências entre o instituto da concessão e o modelo atual de exploração do transporte aéreo regular de passageiros, apontadas pela Corte de Contas da União no Acórdão nº 346/2008, e conclui a análise sobre a natureza jurídica do serviço de transporte aéreo aduzindo que o transporte aéreo regular de passageiros constitui, na quadra atual, atividade sujeita à verdadeira outorga de autorização da administração pública, não configurando serviço público prestado sob regime de concessão.

[2] Lei 11.182/2005

Art. 48.

§ 1º Fica assegurada às empresas prestadoras de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na Anac, observadas exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado editadas pela Anac. ([Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022](#)).

Art. 49. Na prestação de serviços aéreos, prevalecerá o regime de liberdade tarifária. ([Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022](#)).

[3] <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/bases-de-registros-de-servicos-aereos>.



Documento assinado eletronicamente por **Adriano Pinto de Miranda, Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos**, em 18/07/2023, às 11:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **8833832** e o código CRC **36740792**.