



**MINISTÉRIO DA FAZENDA**  
**Secretaria de Acompanhamento Econômico**  
**Coordenação-Geral de Transporte e Logística**

Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 05 /COGTL/SEAE/MF

Brasília, 10 de setembro de 2007.

**Assunto:** Minuta de resolução para regulamentar a alocação de frequências e a designação de empresa brasileira para vôos internacionais regulares.

## **1. Introdução**

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) colocou em consulta pública proposta de regulamento para disciplinar o processo de alocação de frequências e designação de empresas brasileiras para vôos internacionais regulares.

O presente Parecer encontra-se subdividido da seguinte forma: a primeira seção contempla uma apresentação da política da aviação internacional no Brasil; a segunda expõe os principais pontos da proposta da ANAC; a última seção apresenta os comentários desta Secretaria à proposta do regulador, seguidos pelas conclusões finais.

## **2. Política de Aviação Internacional no Brasil**

No Brasil, a política de aviação internacional é definida pelo Conselho de Aviação Civil (CONAC) por meio de resoluções. Estas devem observar as determinações contidas na legislação aplicável ao setor, na qual se destacam o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA); a Lei nº 11.182/2005, que criou a ANAC, e a Constituição Federal.

A política de aviação internacional foi recentemente atualizada por meio da Resolução CONAC n.º 07, de 20 de julho de 2007, abaixo transcrita e destacada em seus principais pontos:

## DO MERCADO INTERNACIONAL

O Conselho de Aviação Civil – CONAC, criado pelo Decreto nº 3.564, de 17 de agosto de 2000; no uso das atribuições que lhe confere o parágrafo 3º do art. 29 da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003; e considerando o disposto na Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, RESOLVE:

1. APROVAR as seguintes diretrizes referentes ao transporte aéreo brasileiro no mercado internacional:

*1.1 A expansão do transporte aéreo deve ser promovida, por meio de Acordos sobre Serviços Aéreos, com vistas a aumentar o fluxo de pessoas e mercadorias entre os países.*

*1.1.1 Deve-se aperfeiçoar os Acordos sobre Serviços Aéreos existentes entre os países da América do Sul, de forma a proporcionar a integração regional, e fortalecer os princípios do Acordo de Fortaleza.*

1.2 A operação internacional de empresas aéreas brasileiras é considerada instrumento de projeção econômica e comercial de importância política e estratégica para o País e para a integração regional, devendo ter tratamento fiscal, tributário e creditício semelhante ao das atividades de exportação e de infra-estrutura.

*1.3 Será adotada a política de múltipla designação de empresas, obedecido o previsto nos respectivos Acordos sobre Serviços Aéreos.*

*1.3.1 Em mercados específicos, cujas capacidades acordadas não comportem mais do que uma empresa brasileira, poderá ser designada uma única empresa.*

*1.4 A decisão que conceder frequências internacionais será devidamente motivada e atenderá a critérios de alocação previamente estabelecidos, os quais deverão privilegiar o bem-estar do usuário e a concorrência entre prestadores do serviço.*

*1.5 Nas negociações de Acordos sobre Serviços Aéreos, devem ser buscadas condições que possam promover a modicidade dos preços para os usuários, por meio do incentivo à concorrência entre as empresas.*

*1.5.1 Considerando o disposto no art. 49 da lei n.º 11.182, de 27 de setembro de 2005, a regulamentação dos preços para o mercado internacional deverá ser revista pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, com vistas a maior promoção da liberdade de mercado e ao maior acesso dos usuários ao transporte aéreo internacional.*

1 Os procedimentos de controle de fronteira deverão ser simplificados, de forma a estimular e facilitar a circulação de pessoas e bens na região sul-americana.

2. RECOMENDAR ao Ministro da Defesa que solicite aos Ministérios a que se subordinarem os órgãos de controle de fronteira, que os orientem no que se refere à aplicação da diretriz estabelecida no item 1.6.

3. RECOMENDAR à ANAC que:

2 Observe as diretrizes estabelecidas na presente Resolução, na negociação de acordos internacionais.

3.2 Promova, por ocasião das reuniões de consulta aeronáutica, as adaptações que se fizerem necessárias, em virtude das diretrizes estabelecidas.

3.3 *Promova, por ocasião das negociações dos Acordos sobre Serviços Aéreos, a expansão da capacidade entre os países da América do Sul, de modo que não haja restrição de oferta para este segmento do mercado internacional intra-regional;*

3.4 Promova estudos sobre a possibilidade de ampliação das liberdades do ar no mercado intra-regional da América do Sul;

3.5 Promova, por intermédio da Comissão de Facilitação do Transporte Aéreo – COMFAL, ações que facilitem o tráfego de pessoas e mercadorias no âmbito sul-americano.

3.6 Apresente proposta para elaboração de diretrizes políticas, com a colaboração do Ministério do Turismo e com a participação dos órgãos e entidades representados na COMFAL, que venham a viabilizar e tornar efetivas as ações de facilitação do tráfego de pessoas e mercadorias a cargo da COMFAL.

1 Busque estabelecer tarifas aeroportuárias que incentivem o tráfego regional (América do Sul), obedecido ao previsto nos Acordos sobre Serviços Aéreos.

2 RECOMENDAR à Comissão Técnica de Atividades Aéreas – COTAER que apresente a este Conselho estudo sobre políticas específicas dirigidas a segmentos relevantes do mercado internacional, com interesse estratégico e sem viabilidade econômica.

5. REVOGAR a Resolução nº 004, de 30 de outubro de 2003.

O objetivo dessa Resolução é estabelecer uma direção para a regulação realizada pela ANAC no setor. Na prática, o CONAC pretende obter pela atuação da Agência as seguintes condições:

- (i) O aumento do tráfego internacional, com os efeitos multiplicadores que podem ser proporcionados: econômicos e sociais (entrada de recursos, incremento do turismo, geração de empregos etc.) e políticos (integração da América do Sul); (ii) O estímulo à concorrência entre as empresas brasileiras e estrangeiras e, especialmente, entre as empresas nacionais nesse segmento do mercado, de modo que aquelas que tiverem interesse em explorá-lo possam ser designadas para voar para outros países (multidesignação);
- (iii) Proporcionar segurança jurídica na alocação de frequências internacionais. Sendo assim, a alocação de frequências internacionais, que podem ser consideradas escassas, deverá ser feita dentro de uma disputa isonômica, primando pela transparência nos procedimentos e com motivação da decisão; e
- (iv) Reduzir as restrições de preços mínimos das passagens, conforme previsto na Lei de criação da ANAC.

De acordo com a Lei nº 11.182/2005, as competências da Agência na regulação do transporte aéreo internacional compreendem:

Art. 3<sup>o</sup> A ANAC, no exercício de suas competências, deverá observar e implementar orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo Conselho de Aviação Civil – CONAC, especialmente no que se refere a:

I – a representação do Brasil em convenções, acordos, tratados e atos de transporte aéreo internacional com outros países ou organizações internacionais de aviação civil;

(...)

Art. 8<sup>o</sup> Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

II – representar o País junto aos organismos internacionais de aviação civil, exceto nos assuntos relativos ao sistema de controle do espaço aéreo e ao sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

III – elaborar relatórios e emitir pareceres sobre acordos, tratados, convenções e outros atos relativos ao transporte aéreo internacional, celebrados ou a ser celebrados com outros países ou organizações internacionais;

IV – realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;

V – negociar o estabelecimento de acordos e tratados sobre transporte aéreo internacional, observadas as diretrizes do CONAC;

VI – negociar, realizar intercâmbio e articular-se com autoridades aeronáuticas estrangeiras, para validação recíproca de atividades relativas ao sistema de segurança de voo, inclusive quando envolvam certificação de produtos aeronáuticos, de empresas prestadoras de serviços e fabricantes de produtos aeronáuticos, para a aviação civil;

VII – regular e fiscalizar a operação de serviços aéreos prestados, no País, por empresas estrangeiras, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;

VIII – promover, junto aos órgãos competentes, o cumprimento dos atos internacionais sobre aviação civil ratificados pela República Federativa do Brasil;

IX – regular as condições e a designação de empresa aérea brasileira para operar no exterior;

(...)

§ 8<sup>o</sup> O exercício das atribuições da ANAC, na esfera internacional, dar-se-á em

coordenação com o Ministério das Relações Exteriores”.

Tais atribuições foram reproduzidas no regulamento interno da Agência, aprovado pelo Decreto n.º 5.731, de 20 de março de 2006.

Dentre as atribuições acima elencadas, a alocação de frequências e designação de empresa ora sob consulta é tratada no inciso IX do art. 8º.

### **3. Proposta de resolução em consulta pública**

A proposta de regulamento anexada à resolução apresenta sete seções, que, em função de sua relevância, podem ser resumidas às cinco primeiras:

A primeira seção trata dos procedimentos iniciais para uma empresa que deseja operar vôos regulares internacionais, descreve a forma como deve ser solicitado o direito de realizar as frequências e como se dá o trâmite processual até o momento da reunião plenária.

A segunda seção estabelece que a Superintendência de Relações Internacionais (SRI), órgão integrante da estrutura da ANAC, disciplinará internamente o processo licitatório para alocação de frequências e submeterá o resultado dessa licitação como recomendação à diretoria da Agência, órgão a que caberá a decisão final.

A terceira e a quarta seções descrevem alguns procedimentos burocráticos relativos à alocação de frequências. A última seção, por sua vez, trata da fase final do processo de alocação de frequências. Refere-se à obtenção das HOTRAN, a apresentação das tarifas a serem praticadas e a manifestação da COMCLAR.

Feitas essas considerações sobre a minuta de resolução disponibilizada pela ANAC, na próxima seção serão apresentadas as propostas desta SEAE para o aperfeiçoamento da citada resolução.

### **4. Considerações sobre a proposta de Resolução em Consulta Pública**

A resolução da ANAC de que trata este parecer se apresenta como mais um esforço da Agência em sua busca por conferir maior transparência à regulação da aviação civil. Nesse sentido, esta SEAE entende que ainda é necessário avançar na proposta acerca da alocação de frequências internacionais e designação de empresas.

Em grande medida, a proposta de resolução apresentada pela ANAC coloca algumas normas contidas na NPA n.º 01/2004, do Comando da Aeronáutica. É verdade, no entanto, que a atual proposta inova ao adaptar o procedimento de alocação de frequências e designação de empresas às especificidades da estrutura da Agência Reguladora.

Dadas essas primeiras considerações, realizar-se-á a análise da minuta de resolução a partir dos artigos que esta SEAE avaliou ser possível uma melhoria no regramento legal.

#### Artigo 2º

Art. 2º. Após registrar-se o pedido da empresa no protocolo, um Relator será designado para a sua análise imediata, sob os seguintes aspectos:

I – adequação do pedido à Política de Transporte Aéreo Internacional em vigor; II – existência de relacionamento aeronáutico com o país envolvido; III – se a empresa possui registro cadastral válido; IV – capacidade disponível; V – rota pretendida; VI – equipamento previsto; e VII – existência de provisões de código compartilhado no Acordo sobre Serviços Aéreos, quando for o caso.

O segundo artigo da proposta elenca os aspectos que devem ser analisados, inicialmente, no pedido de frequências da empresa. Os itens deveriam ser listados dentro de uma eventual estrutura hierárquica ou ordenatória.

O primeiro aspecto que deve ser ressaltado corresponde à necessidade de adequação do pedido à política em vigor, colocada no inciso I. Acredita-se que o Regulador estava se referindo à aplicação de monodesignação ou multidesignação de empresas para esse mercado. Isto porque a política expressa na Resolução CONAC nº 07/2007 determina a multidesignação das transportadoras na aviação internacional, mas concebe a exceção da monodesignação quando a capacidade do acordo não comportar mais que uma empresa.

Deve-se considerar, e reforçar, que a possibilidade de monodesignação ocorre meramente em casos excepcionais. Em conseqüência, deve-se tornar claro na resolução essa

excepcionalidade, dado que a política de transporte aéreo internacional de um país deve primar pela expansão da oferta dos serviços, pelo adequado atendimento do usuário e pela agregação de novos usuários ao modal de transporte.

O inciso IV dispõe sobre *capacidade disponível*, porém não explicita se aquela se refere à disponibilidade de frequências no acordo bilateral. Poder-se-ia imaginar que se trata de capacidade técnica da empresa, por exemplo, avião disponível para realizar as frequências. Nesse caso, pode-se diferenciá-lo do inciso VI, que fala em *equipamento previsto*. Todavia, acredita-se que por equipamento previsto deve-se entender a opção pela adequação do avião às regras do acordo bilateral em questão, uma vez que, freqüentemente, é limitado o tipo de aeronave que pode ser empregada nas rotas dos bilaterais.

Faz-se necessário, portanto, que a Agência torne mais claro o inciso IV para explicitar melhor do que se trata a capacidade. No tocante ao equipamento previsto do inciso VI, esta SEAE entende que a Agência deve estabelecer acordos que não limitem as opções de aeronaves das empresas, pois esta deve ser uma decisão empresarial. Não há necessidade em limitar *a priori* as decisões das empresas quanto ao tipo de avião que podem se utilizar. Ainda que as empresas se manifestem durante a celebração dos acordos bilaterais, a norma deve contemplar as empresas brasileiras que queiram ingressar no segmento futuramente, além de resguardar a liberdade daquelas que já atuam na prestação dos serviços em modificar suas frotas a qualquer tempo de acordo com as suas estratégias no mercado.

### Artigo 3º

Art. 3º. Não estando o pedido amparado, o processo será paralisado e o motivo informado à empresa.

A publicidade dos atos administrativos é um princípio constitucional e deve ser explorado ao máximo. Assim, sugere-se que a Agência complemente o art. 3º com a informação do tipo de comunicação que será feita à empresa em resposta ao seu pedido. Por exemplo, por meio de uma carta e acompanhada da publicização do processo no sítio da ANAC.

#### Artigo 4º

Art. 4º. Caso o motivo seja a inexistência ou limitações no relacionamento aeronáutico com o país considerado, a SRI deverá proceder a uma análise do interesse e da viabilidade de iniciar um processo de negociação.

Considerando as diretrizes da nova Resolução sobre aviação internacional do CONAC, espera-se que todas as empresas brasileiras tenham direito de realizar vôos para o exterior e, portanto, os acordos bilaterais devem estar aptos a promover esse acesso. Na hipótese de um acordo mais restritivo limitar a capacidade de oferta, o Regulador deverá tomar as medidas necessárias para a sua adequação. Caso o país contratante coloque novas condições que vão além dos interesses do Brasil, deve-se proceder a uma análise de viabilidade do novo acordo em consonância com as intenções da Resolução.

#### Artigo 5º

Art. 5º. Havendo amparo, a SRI providenciará divulgação às demais empresas sobre a futura realização de audiência pública.

Esta SEAE entende que a proposta de resolução da ANAC deva explicitar os mecanismos de convocação das empresas aéreas para participar das audiências públicas de alocação de frequências. Assim, entende-se que novos mecanismos de publicização desses atos do Regulador devem ser aplicados. Deve-se dar publicidade, e assim atender ao princípio da transparência, por meio de divulgação no sítio da Agência na rede mundial de computadores, por meio de convocação por carta com aviso de recebimento e por meio de publicação no Diário Oficial da União, sem prejuízos de outras formas de publicização das audiências públicas de alocação de frequências.

#### Artigo 6º

Art. 6º. As empresas interessadas terão o prazo de 15 (quinze) dias corridos para manifestar seu interesse no mercado considerado.

Parágrafo único. Somente participarão da audiência pública as empresas que se houverem manifestado dentro do prazo.

É conveniente que a resolução esclareça melhor a forma como será contado o prazo. Por

exemplo: “...terão o prazo de 15 (quinze) dias corridos a contar da data de publicação/convocação para manifestar seu interesse...”.

Artigos 9º, 10º e 11º

Art. 9º. O processo licitatório para alocação de frequências, mediante audiência pública, será realizado de acordo com norma específica da SRI.

Art. 10. A SRI submeterá à apreciação da Diretoria da ANAC a recomendação do Plenário decorrente da audiência pública.

Art. 11. A decisão da Diretoria da ANAC será comunicada às empresas interessadas pela SRI.

Os artigos 9º, 10º e 11º deveriam tratar do principal tópico da proposta de resolução, qual seja: o processo de licitação das frequências em audiência pública e a outorga do direito de realizá-las. O Regulador, contudo, optou por excluir da consulta essa parte do processo ao definir que será estabelecida por meio de uma norma interna, sem submetê-la ao escrutínio público.

Antes de passar aos comentários propriamente ditos, é importante lembrar o item da Resolução CONAC nº. 07/2007 que trata da alocação de frequências, já citada na segunda seção deste Parecer.

1.4 A decisão que conceder frequências internacionais será devidamente motivada e atenderá a critérios de alocação previamente estabelecidos, os quais deverão privilegiar o bem-estar do usuário e a concorrência entre prestadores do serviço.

A intenção do CONAC ao estabelecer essa diretriz era aprimorar o atual processo de alocação de frequências de modo que viesse a atender os requisitos legais da legislação do Processo Administrativo Federal e atender melhor às expectativas dos regulados que desejam realizar vôos internacionais, inclusive reduzindo-se os riscos regulatórios.

Nas discussões sobre a Resolução CONAC nº 07/2007, tanto na COTAER quanto no CONAC, esta SEAE manifestou-se no sentido de que tão ou mais importante do que a exteriorização preliminar dos critérios de julgamento para as empresas, é que a decisão final de alocar as frequências seja devidamente fundamentada. Isso daria maior segurança jurídica e permitiria às empresas compreender porque uma empresa é escolhida em

detrimento de outra e futuramente se preparar para novas disputas.

A motivação da decisão da Diretoria da ANAC não é requisito do ato administrativo, mas é obrigatória para as decisões discricionárias tomadas pela administração, como aquela que concede frequências escassas a uma empresa em detrimento de outra. Essa concepção parte do disposto na Lei do Processo Administrativo, a qual dispõe sobre o tema:

Art. 2<sup>o</sup> A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência. (grifos nossos).

O princípio da motivação, segundo Marçal Justem Filho, consiste na exteriorização formal do motivo, visando a propiciar o controle quanto à regularidade do ato. Continua o autor: "para ser mais preciso, a motivação consiste na exposição por escrito da representação mental do agente relativamente aos fatos e ao direito, indicando os fundamentos que o conduziram a agir em determinado sentido."<sup>1</sup>

Ademais, há um capítulo da Lei que trata expressamente da obrigatoriedade de motivação e expõe seus casos:

Art. 50. *Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:*

- I - neguem, limitem ou afetem direitos ou interesses;*
- II - imponham ou agravem deveres, encargos ou sanções;*
- III - decidam processos administrativos de concurso ou seleção pública;*
- IV - dispensem ou declarem a inexigibilidade de processo licitatório;*
- V - decidam recursos administrativos;*
- VI - decorram de reexame de ofício;*
- VII - deixem de aplicar jurisprudência firmada sobre a questão ou discrepem de pareceres, laudos, propostas e relatórios oficiais;*
- VIII - importem anulação, revogação, suspensão ou convalidação de ato administrativo.*

§ 1<sup>o</sup> *A motivação deve ser explícita, clara e congruente, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.*

<sup>1</sup> Justem Filho, Marçal. 2005 *Curso de Direito Administrativo*. São Paulo: Editora Saraiva (p. 199).

§ 2<sup>o</sup> Na solução de vários assuntos da mesma natureza, pode ser utilizado meio mecânico que reproduza os fundamentos das decisões, desde que não prejudique direito ou garantia dos interessados.

§ 3<sup>o</sup> *A motivação das decisões de órgãos colegiados e comissões ou de decisões orais constará*

*da respectiva ata ou de termo escrito*

Os itens destacados acima se aplicam à decisão tomada pela Diretoria da ANAC, quando decide sobre as frequências internacionais das empresas. Atualmente, o formato adotado é de se publicar uma decisão do colegiado no Diário Oficial da União, nos seguintes moldes:

A Diretoria da Agência Nacional de Aviação Civil -ANAC -conforme deliberado por seu colegiado em 29 de agosto de 2006, nos termos do disposto nos incisos XIV e XIX do art. 8º da Lei n. 11.182, de 27 de setembro de 2005 c/c inciso III do art. 101 do Regimento Interno, DECIDE:

Art. 1º Alocar à Gol nos termos dos acordos aéreos com o México e o Uruguai, as seguintes capacidades para a realização de serviços mistos regulares: (...)

Art. 2º Ficam revogados os atos administrativos que contrariem esta decisão.

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

A decisão transcrita é um ato discricionário da Administração. Nesse sentido, as leis que criam e disciplinam a Agência e seus atos administrativos trazem uma margem de autonomia para decidir com base em regras pré-estabelecidas, dentro de um procedimento legal.

Marçal Justen Filho explica a discricionariedade no processo administrativo nos seguintes termos.

A legitimidade da escolha da autoridade administrativa funda-se na existência de procedimento, por meio do qual se objetivaram as diversas alternativas teoricamente possíveis, examinaram-se suas vantagens e desvantagens e se produziu uma escolha. A escolha da autoridade administrativa é satisfatória e insuscetível a críticas, não porque a norma criou a discricionariedade, mas porque, tendo a norma criado discricionariedade, foi desenvolvido um procedimento<sup>2</sup> destinado a apurar a solução mais correta e satisfatória para o caso.

<sup>2</sup> Justen Filho, Marçal. 2005. *Curso de Direito Administrativo*. São Paulo: Editora Saraiva (p. 227).

O ato decisório do colegiado é discricionário e contém um juízo de conveniência e oportunidade da Administração de decidir qual empresa é mais habilitada para operar em uma determinada rota. Contudo, resta ausente a sua motivação, pois não informa com base em quais justificativas a decisão é tomada.

Portanto, a Agência deve explicitar os motivos pelo qual uma empresa foi privilegiada com as frequências em desfavor de outra. A lei que rege todo esse procedimento é cristalina em relação a isso (além do efeito didático que essa medida teria). Não basta que haja uma ata com transcrição da audiência pública ou da reunião da Diretoria, uma vez que ela não contém os votos e os fundamentos pelos quais os votos foram dados.

O outro item da Resolução n.º 07/2007 do CONAC não contemplado na proposta de resolução diz respeito à definição dos critérios para a disputa das frequências.

Atualmente, não há regras que balizem as empresas no momento de criação de suas propostas. Assim, uma nova empresa que deseje operar, não saberá quais são os verdadeiros aspectos levados em consideração pelo Plenário ou pela Diretoria na escolha. Por outro lado, o fato de a decisão do Plenário constituir mera recomendação e a ausência da Diretoria na apresentação das propostas geram grande insegurança jurídica sobre o processo de disputa pelas frequências. O poder de livre decidir da Diretoria face ao Plenário, podendo acatar sua sugestão ou não, impede que as empresas se preparem para uma disputa isonômica, pois, em última análise, a decisão pode vir contrária às expectativas geradas pela recomendação do Plenário.

Em última análise, o processo de alocação de frequências poderia ser realizado como uma licitação tradicional, nos mesmos moldes das demais realizadas pelo Regulador. Isto porque tal alocação corresponde à outorga de autorizações para a prestação de um serviço público que, dada a impossibilidade de serem oferecidas a todos os administrados, deveriam ser licitadas. É, portanto, uma questão procedimental que deve ser resolvida pelo Regulador, nos termos determinados pelo CONAC.

Assim, é fundamental que a norma que discipline o processo de licitação da frequência seja colocada em consulta pública, ainda que não no contexto desta, para que seja analisada pelos integrantes do CONAC à luz de suas diretrizes.

Diante do exposto, reafirma-se que o procedimento licitatório de frequência internacionais *não pode ser realizado de acordo com norma específica da SRI*. Considera-se que tal norma deva ser, em decorrência de sua importância jurídica e econômica, uma resolução da Agência Reguladora e não um documento de um órgão integrante dessa Agência.

Outrossim, pode-se considerar que essa norma venha a ser elaborada pela SRI, porém a mesma deverá ser colocada em audiência/consulta pública para o escrutínio e controle da sociedade, como requer a boa prática regulatória.

## **5. Disposições Finais**

Conclui-se, portanto, que a proposta de regulamentar o processo de alocação de frequências e designação de empresas deva ser aprofundada.

No tocante ao aspecto mais importante do processo, a audiência pública na qual são apresentadas as propostas das empresas, a ANAC não apresentou procedimentos específicos. Limitou-se a informar que será modificada por norma interna. Esse ponto, contudo, é fundamental para a implementação da diretriz do CONAC, que pretende aprimorar o processo de alocação das frequências por meio do estabelecimento de regras claras e estáveis para a seleção da melhor proposta para obter a autorização de prestação do serviço. Esta SEAE entende que tal norma também *deva ser colocada em consulta pública para uma análise do CONAC e da sociedade em geral para que seja feito o controle social dos atos do setor público, como requer a boa prática regulatória.*

No mesmo sentido, deve-se sanar o problema relativo à ausência de uma proposta para o procedimento decisório da Diretoria no tocante às frequências. Nos termos em que definida hoje, a decisão corresponde apenas a uma autorização final nos processos de alocação de frequências da Agência, que pode ser contrária ou favorável à recomendação da reunião do Plenário. Portanto, deve-se adequar ainda nesse aspecto a resolução da Agência às diretrizes estabelecidas na Resolução CONAC nº 07/2007.

À consideração superior,

Gustavo de Paula e Oliveira  
Assistente

Fernando Antônio Ribeiro Soares  
Coordenador-Geral de Transportes e Logística, Substituto

De acordo.

Antônio Henrique Pinheiro Silveira  
Secretário-Adjunto

Nelson Henrique Barbosa Filho  
Secretário de Acompanhamento Econômico