



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

Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 07/COGTL/SEAE/MF

Brasília, 01 de outubro de 2007.

**Assunto:** Proposta de regramento que dispõe sobre o espaço útil de instalação entre poltronas em aeronaves que operam de acordo com os RBHA 135 e 121 com uma configuração de 100 ou mais passageiros.

## **1. Introdução**

A Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC dispôs em consulta pública proposta de regramento que trata do espaço útil de instalação entre poltronas em aeronaves que operam de acordo com os RBHA 135 e 121 com uma configuração de 100 ou mais passageiros, bem como sua respectiva exposição de motivos.<sup>1</sup>

No intuito de avaliar o material disponível no que compete às atribuições desta SEAE, o presente Parecer encontra-se dividido em três seções além da introdução: a primeira contempla o embasamento legal da aviação civil no Brasil e atribuição da ANAC quanto à tomada de medidas para atender ao interesse público; a segunda aborda sumariamente a proposta de regramento da ANAC; a última apresenta as considerações desta Secretaria sobre a proposta do regulador, seguida pelas disposições finais.

---

<sup>1</sup> RBHA - Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica

## **2. Base Legal**

No Brasil, a aviação civil é regulamentada essencialmente pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA); pela Lei nº 11.182/2005, que criou a ANAC, e pela Constituição Federal.

Considerando o tema em tela devemos ressaltar a competência da ANAC, de acordo com a Lei nº 11.182/2005, em seu art. 8º, inciso XI, que compreende:

Art. 8º 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:

(...)

XI - expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde;

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

## **3. Proposta de Regramento da ANAC em consulta pública - Sumário**

A exposição de motivos, que acompanha a Proposta de Regramento da ANAC, propõe requisitos mínimos referentes ao espaço útil entre a instalação de poltronas aplicáveis à classe econômica de aeronaves da Categoria Transporte que operem sob os requisitos operacionais dos regulamentos RBHA 121 e RBHA 135, sendo esses requisitos aplicáveis para as configurações de aeronaves com 100 ou mais passageiros.

A proposta de estabelecer um controle de medidas parte de um estudo que considera as minorias<sup>2</sup> dentre os usuários do transporte aéreo civil brasileiro, criando regras que contemplem os indivíduos que estão fora do perfil médio dos usuários, tanto no aspecto estatura, quanto de peso corporal.

Nesse sentido, a Proposta de Regramento disciplina os requisitos operacionais mínimos de medidas geométricas referentes ao espaço útil de instalação entre as poltronas da classe econômica nas aeronaves utilizadas pelas concessionárias de aviação civil. Os requisitos operacionais são propostos para três tipos de assento de acordo com o perfil do usuário. Além disso, a proposta estabelece quantos assentos devem ser reservados na aeronave por cada tipo, bem como o cumprimento efetivo do regramento que é de seis meses após a entrada em vigor do mesmo.

#### **4. Considerações sobre a Proposta de Regramento**

A SEAE não irá se manifestar sobre os aspectos técnicos ora apresentados no material disposto em consulta pública, uma vez que transcendem as atribuições e competências desta Secretaria. Entretanto, em se detendo aos aspectos econômicos, em especial no que tange a questões regulatórias e concorrenciais, deve-se alertar que a proposta em epígrafe estaria imputando aos prestadores do serviço de transporte aéreo de passageiros um ônus não previsto por ocasião da assinatura dos contratos de concessão e, conseqüentemente, implicaria alterações nas condições de equilíbrio econômico e financeiro. Isso porque, ao se estabelecer que as empresas readequem o espaçamento entre as poltronas das aeronaves, reduzindo inclusive a quantidade de assentos, há uma elevação dos custos das empresas, que, por sua vez, tende a elevar o preço do bilhete aéreo, com possível redução do excedente do consumidor.

Reiterando a argumentação colocada no parágrafo anterior, a que pese o mérito da proposta no que tange ao atendimento das minorias, a mesma poderá ensejar aumento de

---

<sup>2</sup> Contemplam a parcela de usuários estatisticamente definidos como acima do percentil 99 da coleta de dados pesquisado, isto é, fora do padrão médio do perfil antropométrico da população brasileira usuária do transporte aéreo.

custos, em especial do custo por passageiro verificado em cada vôo, em decorrência da possível redução do número de passageiros transportados. Inerente ao processo econômico é a transferência, por parte do produtor, de seus custos adicionais ao consumidor.<sup>3</sup> Portanto, a medida em análise, tem o potencial de elevar os preços das passagens aéreas, fato esse que implica redução do bem-estar social.

Em aditamento, vale comentar que de acordo com o estabelecido na Lei nº 8.987, de 13 de janeiro de 1995, e nos contratos firmados sob o seu abrigo, o equilíbrio econômico-financeiro do contrato é direito a todo concessionário de serviço público<sup>4</sup>. Assim, a medida proposta pode ensejar fato do príncipe, o que, conseqüentemente, poderia implicar necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro. Dado que as companhias aéreas possuem a liberdade de fixarem suas tarifas, em um primeiro momento, o usuário pagante do bilhete aéreo pode ser impelido a arcar com os custos do restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro das companhias aéreas. Caso tal medida não seja suficiente, o poder público pode ser ainda demandado judicialmente a fornecer subsídio direto, onerando o contribuinte em favor do usuário do serviço de transporte aéreo de passageiros.

## **5. Disposições Finais**

Conclui-se, portanto, que a implementação da Proposta de Regramento que disciplina os requisitos operacionais mínimos de medidas geométricas referentes ao espaço útil de instalação entre as poltronas da classe econômica nas aeronaves utilizadas pelas concessionárias de aviação civil deva ser reavaliada.

Deve-se ponderar propriamente tais regras, uma vez que as alterações que se fazem necessárias para a readequação das aeronaves podem gerar um desequilíbrio econômico-

---

<sup>3</sup> Deve-se considerar que é fator importante de determinação da capacidade de transferência de custos do produtor para o consumidor a elasticidade-preço da demanda e as características subjacentes ao bem ou serviço, em especial o grau de essencialidade.

<sup>4</sup> Ressalta-se que o regime de concessão das empresas de transporte aéreo apresenta características distintas dos de outros setores regulados: não há licitação para se obter a concessão; as tarifas são livres; há liberdade de oferta e livre concorrência. Tais características, que privilegiam a liberdade empresarial, podem contribuir para a redução da obrigação do poder público de garantir o equilíbrio econômico-financeiro das concessionárias, mas não impedem a possibilidade de questionamento judicial por parte das empresas.

financeiro com aumento de custos para as empresas e possível elevação dos preços do bilhete aéreo para o usuário. Vale acrescentar que a exposição de motivos alega que o espaçamento entre as poltronas instaladas em aeronaves certificadas e registradas para operar no Brasil já cumpre com os requisitos de segurança essenciais para uma evacuação de emergência.

O aumento do espaçamento entre os assentos pode ser utilizado como meio de diferenciação de produtos por parte das empresas. Como resposta à demanda dos usuários, as empresas aéreas podem vender assentos com maior espaço, com o adicional de custos correspondente. Tal política é adotada por algumas empresas européias, como é o caso da Vueling, empresa espanhola de baixo custo.

À consideração superior,

Carolina Avelino Carvalho Tomázio  
Assistente

Fernando Antônio Ribeiro Soares  
Assessor Técnico

De acordo.

Antônio Henrique Pinheiro Silveira  
Secretário-Adjunto

Nelson Henrique Barbosa Filho  
Secretário de Acompanhamento Econômico