



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Marcos do Val

**PARECER Nº , DE 2024**

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei nº 3975, de 2023, do Senador Hamilton Mourão, que *altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para proteger direitos dos usuários de serviço de transporte aéreo para estabelecer marcação gratuita de assentos no transporte doméstico aéreo de passageiros.*

Relator: Senador **MARCOS DO VAL****I – RELATÓRIO**

Vem à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), o Projeto de Lei (PL) nº 3.975, de 2023, do Senador Hamilton Mourão, que *altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para proteger direitos dos usuários de serviço de transporte aéreo para estabelecer marcação gratuita de assentos no transporte doméstico aéreo de passageiros.*

O PL nº 3.975, de 2023, é composto de dois artigos.

O art.1º insere o art. 227-A na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) para, no momento da conclusão da compra da passagem, o passageiro escolher seu assento livremente e sem ônus, observada a categoria adquirida e a disponibilidade de oferta.





## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Marcos do Val

Ademais, o art. 227-A promove as seguintes inovações: a) obriga a empresa aérea a informar os assentos disponíveis aos usuários pagantes, vedada a reserva ou bloqueio de assentos por parte da empresa aérea, ressalvadas as hipóteses de pessoas com necessidades de atenção diferenciada (§ 1º); b) determina que a empresa aérea somente pode designar assentos até 24 horas do embarque, facultando ao passageiro realizar a troca do assento até o momento do *check-in* (§ 2º); c) estabelece que os assentos próximos às saídas de emergência sobre as asas não devem ter cobrança extra (§ 3º); e d) faculta cobrança de taxa adicional para marcação de assento de categoria diferenciada, ressalvados os passageiros com necessidade de atenção diferenciada prevista no mesmo artigo (§ 4º).

O art. 2º estipula a vigência da Lei a partir de sua publicação.

Na justificção, o autor aduz que com a baixa concorrência entre os operadores de transporte aéreo observou-se a diminuição das promoções, o aumento dos preços, a queda na qualidade e a redução das opções de voos por trechos, e, especialmente, o abuso da cobrança de marcação de assentos sem diferenciação de categoria.

Após a análise da CCJ, este PL vai à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) e à Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor (CTFC), em decisão terminativa.

Não foram oferecidas emendas no prazo regimental.

É o relatório.

## II – ANÁLISE

Nos termos do art. 101, I e II, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), deve esta Comissão se manifestar sobre a constitucionalidade, regimentalidade, juridicidade, podendo, ainda, pronunciar-se sobre o mérito da proposição.





## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Marcos do Val

Compete à União legislar sobre o tema e não há óbices constitucionais de natureza formal ou material ao projeto de lei sob estudo. Anota-se que a matéria não faz parte daquelas reservadas à iniciativa exclusiva do Presidente da República, relacionadas no art. 61 da Constituição Federal (CF).

Quanto à juridicidade em sentido estrito, o projeto atende aos pressupostos de novidade, abstração, generalidade, imperatividade e coercibilidade.

A tramitação do projeto seguiu as regras regimentais e a técnica legislativa empregada está de acordo com a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que *dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, e estabelece normas para a consolidação dos atos normativos que menciona*.

Quanto ao mérito, somos favoráveis.

No Brasil, desde a Portaria nº 248, de 2001, do Ministério da Fazenda, vigora o regime de liberdade tarifária no transporte aéreo. A política foi confirmada pela Lei nº 11.182, de 2005, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). A partir de então, deixou de haver intervenção estatal na definição dos preços das passagens aéreas, o que permitiu o desenvolvimento de um mercado mais competitivo, o aumento no fluxo de investimentos nacionais, a expansão do setor, o crescimento da malha aérea e o aumento da oferta de voos por trecho. Entretanto, as crises econômicas nos últimos anos trouxeram alguns retrocessos na expansão dos serviços e geraram aumento nos preços das passagens.

A cobrança pela marcação de assentos, muito embora não seja autorizada expressamente pela agência reguladora ou pela legislação, tampouco é expressamente proibida. Ocorre que o ambiente regulatório de alguns anos atrás não oferecia condições para que as companhias aéreas cobrassem pela marcação de assentos. Com o advento da Resolução nº 400, de





## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Marcos do Val

2016, da ANAC, restou claro que a tarifa cobrada pela passagem pode não incluir alguns serviços, considerados acessórios, a depender da classe tarifária escolhida pelo passageiro.

Entre esses serviços está a marcação de assentos, que possui políticas de cobrança diferentes nas empresas aéreas. Entre as empresas que optam por cobrar pela marcação de assentos, algumas cobram somente pela marcação antecipada, sendo gratuita no momento do *check-in*, enquanto outras cobram marcação a qualquer tempo.

A liberdade de cobranças por serviços acessórios como parte da liberdade tarifária é considerada importante para a atração de empresas de transporte que operam em outros países. A cobrança em separado de serviços acessórios, também conhecida como *unbundling*, é uma das características marcantes das companhias aéreas de baixo custo (*low cost*) ao redor do mundo. Esta prática refere-se ao desmembramento de diversos serviços e cobrança em separado de cada um deles, em vez de incluí-los no preço do bilhete aéreo. Por exemplo, ao invés de uma tarifa única que inclui bagagem despachada, comida a bordo e escolha de assento, as companhias *low cost* geralmente cobram separadamente por cada um desses serviços. Ao desmembrar os serviços, as companhias aéreas podem oferecer tarifas básicas mais baixas. Isso pode ser especialmente atraente para viajantes que não necessitam de todos os serviços adicionais.

Entretanto, não se justifica que seja cobrada a marcação de assentos para todas as categorias de assentos, uma vez que as empresas continuam com a liberdade de criar diferentes categorias, com preços diferenciados, para setores mais desejados no leiaute da disposição dos assentos.

O projeto de lei não ataca a competitividade pretendida no setor, pelo contrário, a medida acarreta mais transparência ao consumidor, reduzindo a complexidade entre o momento da compra e início da viagem, e permitindo uma comparação de preços mais justa entre as diferentes empresas aéreas.





## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Marcos do Val

Assim, a medida beneficia a competitividade e facilita a popularização do serviço.

**III – VOTO**

Em decorrência do exposto, opino pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e adequada técnica legislativa do PL nº 3.975, de 2023, e, no mérito, voto por sua aprovação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

