

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS (CAE), sobre o Projeto de Lei do Senado nº 278, que “altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (*Código Brasileiro de Aeronáutica*), e a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que *cria a Agência Nacional de Aviação – ANAC, e dá outras providências*, para proteger direitos dos usuários de serviços de transporte aéreo”.

RELATOR: Senador **ROBERTO REQUIÃO**
RELATOR AD HOC: Senador **LUIZ HENRIQUE**

I – RELATÓRIO

O PLS nº 278, de 2011, de autoria da Senadora Ângela Portela, propõe mudanças na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (*Código Brasileiro de Aeronáutica*) e na Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a ANAC, com o objetivo de proteger direitos dos usuários de serviços de transporte aéreo.

O art. 1º do projeto altera o art. 193 da Lei nº 7.565, de 1986, de forma a explicitar na lei a necessidade de prévia autorização da autoridade aeronáutica para exploração por parte das empresas prestadoras de serviço de transporte aéreo doméstico regular. Essa autorização será formalizada por meio de Horário de Transporte (HOTRAN), que indicará horários, números de vôos, frequências, tipos de aeronaves e oferta de assentos. Adicionalmente, prevê-se que a desistência da exploração de linha aérea autorizada, assim como da frequência, deverá se comunicada à autoridade aeronáutica com antecedência mínima de três meses. No caso de a empresa desistir da exploração de linha aérea, não será autorizada nova exploração no prazo de dois anos.

O artigo 1º altera também o art. 229 da Lei nº 7.565, de 1986, ao prever que, no caso de cancelamento da viagem pelo transportador, além do

reembolso do valor já pago pelo bilhete, o passageiro terá direito ao recebimento de multa em valor correspondente ao da tarifa cheia.

O artigo 2º acrescenta três parágrafos ao art. 222 da Lei nº 7.565, de 1986, explicitando que integram o contrato de transporte aéreo as Condições Gerais de Transporte que serão fixadas pela autoridade aeronáutica. Tais condições deverão especificar os serviços correspondentes a cada tarifa oferecida, que deverão ser claramente informados ao consumidor antes da aquisição do bilhete, vedada qualquer cobrança adicional pelos serviços abrangidos. Além disso, estabelece que a autoridade aeronáutica disciplinará e fiscalizará a forma de apresentação das tarifas nas páginas eletrônicas de venda dos bilhetes, de forma a evitar qualquer tipo de propaganda enganosa quanto às tarifas, ou mesmo inclusão de custos adicionais de forma sub-reptícia.

O art. 3º acrescenta dispositivo à Lei nº 11.182, de 2005, que veda expressamente a manipulação de tarifas ou de linhas que vise à dominação dos mercados ou à eliminação da concorrência, devendo qualquer indício de tal prática ser imediatamente comunicado aos órgãos de defesa da concorrência.

Na justificativa do projeto, a autora da proposição chama a atenção para a ampliação recente do mercado consumidor de serviços aéreos, o que tem estimulado algumas empresas a fazerem uso de expedientes condenáveis na busca do lucro, em prejuízo da população e da concorrência. Como exemplos desse comportamento, cita: a interrupção abrupta de serviços, a suspensão das frequências, o cancelamento dos vôos, a cobrança adicional por serviços essenciais e o abuso do poder econômico.

O projeto visa combater tais práticas, propondo alterações na legislação em vigor, de forma a proteger os usuários dos serviços de transporte aéreo. Segundo a autora, “a aviação civil tem prestado um grande serviço ao País, mas é preciso que o mercado aéreo seja adequadamente regulado, para que os interesses dos passageiros não sejam deixados em segundo plano”.

A matéria será também apreciada pela Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle e, nos termos do art. 49, I, do Regimento Interno do Senado Federal, pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, em decisão terminativa.

Não foram oferecidas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Compete a esta Comissão de Assuntos Econômicos, nos termos do art. 99, inciso I, do Regimento Interno, examinar a matéria sob o aspecto econômico e financeiro e sobre ela emitir parecer.

Vale assinalar, preliminarmente, que não há óbice de ordem constitucional ou jurídica à proposição, que atende aos requisitos de regimentalidade e de técnica legislativa, em especial, da Lei Complementar nº 95, de 1998, que dispõe sobre a elaboração e redação das leis. Portanto, sob esse prisma, não vislumbramos óbices à aprovação da proposta.

Sob o aspecto econômico e financeiro, não vemos conflito com a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), pois as alterações propostas na legislação não implicam em aumento de despesa pública ou renúncia de receitas, não afetando o equilíbrio das contas públicas.

Em relação ao mérito, julgamos a proposta pertinente e oportuna. De fato, houve recentemente crescimento expressivo do mercado de serviços de transporte aéreo, em função da maior concorrência entre as empresas aéreas, com o aumento da oferta de passagens e redução de preços. Além disso, o mercado aéreo passou a incorporar passageiros de classes inferiores de renda, dado o aumento do poder aquisitivo dessa camada da população. Com isso, muitas empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo passaram a se aproveitar dessa situação, cometendo falhas injustificadas e desrespeitando os usuários desses serviços, o que tem acarretado sérios prejuízos para os passageiros.

Com efeito, praticamente todos que precisam do transporte aéreo para se deslocar pelo Brasil e para o exterior já passaram por transtornos decorrentes de cancelamento de voos, cobranças indevidas por serviços adicionais, abusos decorrentes do poder econômico (como o *overbooking*), sem que haja a devida compensação pelos males causados por tais práticas.

As alterações legais propostas pelo projeto vão ao encontro da necessidade de se ter uma regulamentação mais eficaz do mercado de prestação de serviços aéreos de transporte regular, com instrumentos que

permitam a prevenção de práticas abusivas, bem como o adequado acompanhamento e fiscalização das atividades do setor.

Convém lembrar que o transporte aéreo regular é um serviço de utilidade pública e que os usuários desse serviço devem ter seus interesses resguardados pelo Estado face às disparidades entre a capacidade econômica do consumidor e as companhias de aviação, as quais não raro abusam da dependência econômica de seus usuários.

Nesse sentido, o projeto se coaduna com a Constituição Federal, que estabelece como princípio básico da ordem econômica a defesa do consumidor, conforme dispõe o inciso V do art. 170. A proposta ora sob análise é, portanto, meritória, pois está inserida nesse espírito de defesa do consumidor.

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é favorável à aprovação do PLS nº 278, de 2011.

Sala da Comissão, em 9 de agosto de 2011.

, Presidente

, Relator