



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.086, DE 2015

(Do Sr. Carlos Henrique Gaguim)

Altera o regime tarifário aplicável à prestação de serviço de transporte aéreo regular doméstico

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-6546/2013.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica o art. 49 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que “Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências”, para modificar o regime tarifário aplicável ao serviço de transporte aéreo regular doméstico.

Art. 2º O art. 49 da Lei nº 11.182, de 2005, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 49. Num voo do serviço de transporte aéreo regular doméstico, o valor da maior tarifa não poderá exceder em três vezes o valor da menor tarifa oferecida ao público, exceto quando se tratar de bilhete que confira ao passageiro o direito de ocupar local da aeronave com assento e serviço de bordo especiais.

§ 1º Observado o limite tarifário de que trata o caput deste artigo, cada prestador é livre para fixar suas próprias tarifas, devendo comunicá-las à ANAC em prazo por esta estabelecido.

§ 2º Nos demais serviços aéreos, prevalecerá o regime de liberdade tarifária, cabendo ao prestador determinar suas próprias tarifas e comunicá-las à ANAC em prazo por esta estabelecido.

§ 3º A ANAC estabelecerá os mecanismos para assegurar a fiscalização e a publicidade das tarifas. (NR)”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Não é de hoje, a imprensa noticia a cobrança de preços absurdamente altos por bilhetes de transporte aéreo, em especial para uso durante feriados ou eventos especiais. Na Copa do Mundo de 2014, por exemplo, registraram-se aumentos da ordem de até mil por cento no preço das passagens, algo totalmente alheio ao bom senso e aos mais básicos princípios da ordem econômica.

Ora, a chamada “liberdade tarifária”, regime adotado por lei no transporte aéreo (art. 49 da Lei nº 11.182, de 2005), tem, evidentemente, seus méritos. No entanto, para produzir resultado econômico benéfico para a sociedade,

precisa estar associada a ambiente concorrencial forte e dar lugar a variações razoáveis de preços. Do contrário, é grande o incentivo para que o prestador do serviço aumente de forma invulgar as margens de lucro, em especial se tem diante de si demanda inelástica, como é o caso de boa parte dos que viajam a trabalho e na época de grandes eventos.

É preciso lembrar, ainda, que a despeito de se poder evocar argumento econômico para o que ocorre hoje, é incompreensível para o viajante que haja tamanha variação de preços por um serviço que, no fim das contas, é prestado nas mesmas condições a todos os que ingressaram no voo. No fundo, as pessoas se sentem extorquidas, ou como se estivessem lidando com artigos de bazar, não com preço de serviço de claro interesse público.

É preciso frear tal comportamento. Daí a necessidade da presente iniciativa. Com ela, deseja-se que, num voo, a maior tarifa não exceda em três vezes o valor da menor tarifa oferecida ao público, exceto quando se tratar de bilhete que confira ao passageiro o direito de ocupar local da aeronave com assento e serviço de bordo especiais, as conhecidas primeira classe e classe executiva. Não se quer – que fique claro – o retorno do estrito controle das tarifas exercido pelo extinto DAC. De fato, em vasto período da prestação de serviço de transporte aéreo no Brasil, a única forma de concorrência em muitas linhas aéreas foi a que mirava a qualidade do serviço, não o preço. Isso vai contra os interesses do consumidor, certamente. Pretende-se, isto sim, que o princípio da modicidade tarifária seja minimamente preservado.

Não se pode, enfim, em nome do bom princípio da livre iniciativa, dar de ombros a todas as decisões do mercado, desconsiderando os efeitos sociais delas, ainda mais se o que está em jogo é a prestação de um serviço público federal, assim considerado na Constituição da República mesma. Outros valores precisam ser pesados e tomados como referência na análise dos fatos.

Sala das Sessões, em 25 de junho de 2015.

Deputado **CARLOS HENRIQUE GAGUIM**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 11.182, DE 27 DE SETEMBRO DE 2005

Cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO VI
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....

Art. 49. Na prestação de serviços aéreos regulares, prevalecerá o regime de liberdade tarifária.

§ 1º No regime de liberdade tarifária, as concessionárias ou permissionárias poderão determinar suas próprias tarifas, devendo comunicá-las à ANAC, em prazo por esta definido.

§ 2º (VETADO)

§ 3º A ANAC estabelecerá os mecanismos para assegurar a fiscalização e a publicidade das tarifas.

Art. 50. As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão à conta do Orçamento da ANAC.

.....

.....

FIM DO DOCUMENTO
