



COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

PROPOSTA DE FISCALIZAÇÃO E CONTROLE N° , DE 2017 (Do Sr. CELSO RUSSOMANNO)

Propõe que a Comissão de Defesa do Consumidor, com o auxílio do Tribunal de Contas da União, realize ato de fiscalização e controle visando a identificar se a evolução dos preços das passagens aéreas, após a entrada em vigência da Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016, da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, que permitiu a cobrança em separado da bagagem despachada pelo passageiro, ocorreu em benefício do consumidor ou, ao contrário, implicou aumento de gastos, em detrimento dos passageiros.

Senhor Presidente:

Nos termos do art. 70 da Constituição Federal, e dos arts. 60 e 61 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro a V. Ex^a que, ouvido o Plenário desta Comissão, sejam adotadas as medidas necessárias para realizar ato de fiscalização e controle, com o auxílio do Tribunal de Contas da União. O objetivo é verificar se a evolução dos preços das passagens aéreas, desde a implantação da Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016, da Agência Nacional da Aviação Civil – ANAC, ocorreu em benefício do consumidor ou, ao contrário, implicou aumento de gastos, em detrimento dos passageiros.

JUSTIFICAÇÃO



COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

A Resolução nº 400, de 2016 da Agência Nacional de Aviação Civil, autorizou que as empresas prestadoras de serviço de transporte aéreo regular desagrupassem os serviços que fornecem; vale dizer, que as empresas passassem a cobrar preços diferentes para passageiros com bagagem dos preços cobrados de passageiros sem bagagem. A medida provocou enorme polêmica, ainda não serenada. Órgãos e instituições dedicados à defesa do consumidor continuam questionando a validade da cobrança. Passageiros, em grande número, têm reclamado da nova prática, alegando que, até agora, não se percebeu, como compensação, nenhuma vantagem relacionada à queda de preço das passagens. Isso foi largamente prometido, inclusive por empresas aéreas, quando da instituição da possibilidade de cobrança.

Na realidade, na fase anterior à entrada em vigor da nova norma, as empresas defenderam a medida argumentando que sua adoção permitiria reduzir os preços para os passageiros que viajassem sem bagagem.

Não há, no momento, evidência de que essa redução de preços tenha ocorrido. Pelo contrário, como registrou a revista VEJA em seu sítio da internet (<http://veja.abril.com.br/economia/apos-cobranca-por-bagagens-precos-de-passagens-aereas-sobem/>) :

*Ao contrário do que se esperava quando a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) permitiu que as companhias aéreas passassem a vender **passagens** que não dão direito a despachar **bagagem**, o preço das **tarifas** tem subido desde que as empresas começaram a adotar a prática. Entre junho e setembro, essa alta chegou a 35,9%, segundo dados da **Fundação Getulio Vargas** (FGV). De acordo com levantamento do **IBGE**, entretanto, a elevação foi mais moderada, de 16,9%.*

Assim, propomos que a fiscalização aqui proposta se oriente pelas indagações adiante explicitadas. Tendo em vista que é papel do parlamentar federal fazer o acompanhamento das ações e políticas desenvolvidas no âmbito do Poder Executivo, em especial das que lidam com a prestação de serviços públicos, e, ainda, considerando que a ANAC detém responsabilidades com respeito à prestação adequada do serviço de transporte aéreo e ao monitoramento tarifário, estamos – e não apenas nós, mas toda a população brasileira - interessados em saber:

1. Com base em quais informações a ANAC aceitou a argumentação de que a permissão da cobrança em separado da bagagem



COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

despachada levaria a uma queda no preço para os passageiros que viajam sem bagagem? Quais os fatos e números que embasaram a aceitação desse argumento?

2. Qual era, à época da aprovação da nova regra, a expectativa de queda no preço das passagens dos viajantes sem bagagem, em porcentagem dos preços então vigentes?

3. Qual era, à época da aprovação da nova regra, a expectativa de aumento no preço das passagens dos viajantes com bagagem, também em porcentagem dos preços então vigentes?

4. Qual tem sido a proporção de passageiros que viajam com e sem bagagem, nas principais rotas domésticas, e na média das viagens?

5. Passados alguns meses desde a adoção, por quase todas as empresas aéreas brasileiras, da nova prática, quais as evidências de que as promessas se realizaram, ou não?

6. Como a ANAC contesta, se é que pode fazê-lo, as informações derivadas das pesquisas do IBGE e da Fundação Getúlio Vargas, que acusaram elevação dos preços das passagens aéreas desde a adoção da nova regra?

7. Caso a ANAC não disponha de informações que permitam aferir, comparativamente com os meses anteriores, a variação nos preços das passagens após a adoção da nova prática, quais as providências adotadas para:

- a. Passar a receber das empresas aéreas, mensalmente, relatórios com os dados necessários para a referida avaliação?
- b. Alterar os procedimentos internos, de forma a dar publicidade aos dados mencionados no item acima?
- c. Responsabilizar as pessoas que tomaram a decisão de permitir a nova regra sem fundamento nos fatos e evidências?

8. Qual o comportamento do índice de pontualidade dos voos, por companhia, nos três meses anteriores e no três posteriores à aprovação da nova regra de cobrança?



COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

9. Quais as cautelas necessárias, assim consideradas pela ANAC, para o transporte de bagagem, em obediência ao prescrito no art. 749 do Código Civil?

10. Qual a receita auferida por cada companhia, referente às multas, taxas e outras cobranças aplicadas aos passageiros que se veem na contingência de alterar a data ou horário da passagem adquirida? Qual o peso dessas receitas, comparativamente às receitas com as vendas de passagens?

11. Caso as informações solicitadas no item anterior não estejam disponíveis, quais as providências adotadas pela ANAC para obter dados tão fundamentais, e quando tais dados estarão disponíveis?

Senhor Presidente: como se sabe, o preço das passagens aéreas é aspecto de fundamental importância para o desenvolvimento do nosso imenso País, onde as distâncias obrigam a deslocamentos aéreos. Tais preços implicam maior, ou menor, acessibilidade, desenvolvimento do turismo e facilidade nos negócios. Assim, reputamos essa proposta de fiscalização e controle como urgente e com possibilidade de esclarecer aspectos relevantes do mercado brasileiro de aviação civil. Caso sejam identificadas práticas danosas à concorrência ou, principalmente, aos consumidores, então a importância da presente proposta se amplia ainda mais, pois como resultado poderemos ter uma contribuição expressiva ao desenvolvimento nacional.

Espero, portanto, o apoio de todos para que rapidamente possamos realizar as tarefas necessárias ao bom andamento da presente proposição e à célere conclusão dos trabalhos dela decorrentes.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado CELSO RUSSOMANNO