

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 5.047, DE 2020

Altera a Lei nº 11.182, de 2005, para prever a regulação e fiscalização da configuração e disposição dos assentos nas aeronaves.

Autor: Deputado MARCELO BRUM

Relator: Deputado VANDERLEI MACRIS

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 5.047, de 2020, cujo autor é o Deputado Marcelo Brum. A iniciativa altera a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que “Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências”, para prever a regulação e fiscalização da configuração e disposição dos assentos nas aeronaves empregadas no serviço de transporte aéreo regular doméstico de passageiros.

No art. 8º da citada lei, a proposta inclui, entre as atribuições da Anac, a de regular e fiscalizar a configuração e disposição dos assentos nas aeronaves. Determina, em § 9º, que tal regulação seja expedida no prazo de um ano, no máximo, sendo revisada, então, a cada dez anos. Prevê ainda que essa regulação seja feita com o propósito de *“assegurar aos passageiros padrões mínimos de conforto, de salubridade e de segurança em sua acomodação, relacionados ao menos: I - à distância entre os assentos e entre estes e as estruturas internas da aeronave; II - ao material de composição, ao*



tamanho, à largura e à inclinação dos assentos; III – à largura dos corredores; IV – ao caso especial daqueles cujo peso ou estatura esteja fora do intervalo observado para noventa e nove por cento da população brasileira adulta, usuária de transporte aéreo". Em § 10 do mesmo art. 8º, restringe-se o alcance da regulação às aeronaves empregadas no serviço de transporte aéreo regular doméstico de passageiros.

Por fim, a proposição acrescenta art. 49-A à Lei nº 11.182/05, com o qual estipula que, na comercialização de passagens, seja prestada ao consumidor informações a respeito da configuração e disposição dos assentos na aeronave indicada para a operação do voo contratado. O novo dispositivo fixa que tais informações compreendam, ao menos, *"a distância longitudinal-padrão entre poltronas, a largura-padrão dos assentos e a inclinação-padrão das poltronas, além de indicação de posição e de número de assentos com características especiais"*.

Segundo o autor, a busca das empresas aéreas por aumento de produtividade nos voos, a fim de baixar tarifas e ganhar a concorrência, teve como efeito a reconfiguração interna da cabine de passageiros das aeronaves, de sorte a aumentar o número de assentos. Para o proponente, tal estratégia atingiu seu limite, embora reconheça que ela tenha permitido que mais pessoas pudessem viajar de avião.

S.Exa. afirma que a ideia de determinar que a Anac regule o tema foi inspirada em norma legal recentemente aprovada no Congresso dos Estados Unidos, o *FAA Reauthorization Act*, cuja seção 5771 exige da FAA (*Federal Aviation Administration*) que promova a regulação dos espaços dedicados à acomodação e circulação dos passageiros nas aeronaves. O autor destaca que, de acordo com essa seção da lei, a agência de aviação norte-americana *"terá de fixar padrões mínimos relativos ao tamanho, à largura e ao pitch¹ dos assentos, à área disponível para as pernas e à largura dos corredores, sempre considerando tanto o aspecto da segurança como o da saúde dos interessados"*.

1 Pitch é a medida de repetição das poltronas no sentido longitudinal do avião, tomada de um ponto qualquer de uma poltrona ao mesmo ponto da poltrona subsequente.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Vanderlei Macris

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211158016600>



Para o Deputado Marcelo Brum, o “*perfil antropométrico da população, em especial da usuária do transporte aéreo, vem se alterando de forma muito significativa, com acréscimo de massa corporal e estatura. Porém, os espaços reservados aos passageiros nas aeronaves seguem tendência inversa, sem que os transportadores deem quaisquer sinais de que possam interrompê-la espontaneamente*”.

S.Exa. afirma, então, não acreditar que a melhor solução para o problema seja definir já em lei os parâmetros para a acomodação segura e saudável dos passageiros, como o fazem alguns projetos de lei em tramitação na Casa, mas atribuir à Anac a tarefa de produzir as normas relativas ao assunto, cujo caráter mutável e extremamente técnico, diz, não condiria com um texto de lei, sob seu ponto de vista.

A matéria foi distribuída à Comissão de Viação e Transportes e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Não foram apresentadas emendas ao projeto neste Colegiado.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

De início, saúdo o autor da proposta, Deputado Marcelo Brum, que compreensivelmente se preocupa com o dilema causado pelo aumento de peso e de estatura dos usuários do transporte aéreo e, de forma concomitante, com a redução do espaço de acomodação desses usuários nas aeronaves.

Há bastante tempo o assunto ocupa espaço nas conversas dos passageiros, na imprensa, no Parlamento e, até mesmo, em órgãos oficiais de aviação, mundo afora. É fato que a ampliação do número de assentos por voo permitiu distribuir o custo fixo de cada operação por mais pessoas, favorecendo redução do preço das passagens. Porém, teve como contrapartida diminuição do conforto oferecido ao passageiro da chamada classe econômica.

Nesta Casa, alguns projetos se ocuparam de fixar parâmetros para o tamanho e a disposição dos assentos nas aeronaves comerciais. Este,



no entanto, segue linha diferente: incumbe a Anac de regular a configuração e disposição dos assentos nas aeronaves, no prazo de até um ano. A premissa é que a agência, muito mais do que o Parlamento, possui competência técnica e experiência para lidar com o tema, o que abriria a perspectiva para a fixação de norma capaz de conciliar os interesses das empresas aéreas e do consumidor. Em defesa de sua proposta, o autor alega que os Estados Unidos atuaram de maneira parecida, atribuindo à FAA, por lei, a obrigação de produzir regulação dirigida à dimensão dos assentos de passageiros das aeronaves.

Passo às minhas considerações.

De imediato, é necessário esclarecer que o Congresso Norte-Americano ordenou à FAA que elaborasse norma para o estabelecimento de dimensões mínimas para os assentos com vistas à segurança dos passageiros, não ao conforto. Essa observação é muito importante, pois, à primeira vista, a lei pode sugerir que a nova regulação da FAA exigirá das empresas aéreas que reconfigurem o espaço interno das aeronaves, para tornar a acomodação dos passageiros mais agradável. Não é o caso. Na verdade, reclama-se a atuação da FAA para que a estratégia de gradual redução do tamanho e do espaço em redor dos assentos não comprometa a segurança a bordo. No caso do projeto de lei em exame, o que se exige da Anac é diferente: a nova regulação deveria “assegurar aos passageiros padrões mínimos de conforto, de salubridade e de segurança em sua acomodação.” Como se percebe, as imposições não são as mesmas. A agência de aviação brasileira teria de lidar com variáveis subjetivas, para dizer o mínimo. Estaríamos, enfim, na posição inédita e solitária de regular a configuração dos assentos visando ao conforto dos usuários. Nenhum país tomou semelhante direção.

De todo modo – e eis aqui meu segundo comentário –, a Anac não precisaria de mandamento ou autorização legal para analisar e, julgando necessário, editar resolução a respeito do tema. É parte indispensável de suas atribuições legais a produção de normas que garantam o bom funcionamento do setor, ainda que limitadas, evidentemente, pelos marcos da lei. Dado que a agência norte-americana, referência internacional na regulação de segurança em aviação civil, já tomou a frente do processo de reexame das condições de segurança relacionadas às dimensões dos assentos, por que cobrar da Anac a



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Vanderlei Macris

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211158016600>



mesma providência, ainda mais custosa devido ao desejado alargamento do escopo regulatório? Cumpre lembrar, a esse respeito, que a Anac mantém com a FAA estreito contato técnico e institucional, com o propósito de se manter em dia com as mais rigorosos ensaios, estudos e normas voltados à segurança da aviação. Caso se comprove que certos arranjos na configuração e na dimensão dos assentos podem representar perigo à segurança de voo, é natural que toda a indústria se adapte às recomendações, independentemente do país ou órgão regulador. De fato, como se sabe, o transporte aéreo é uma estrutura de rede mundial. Suas regras operacionais devem ser uniformes, tanto quanto possível, a fim de permitir o trânsito seguro das aeronaves pelos cinco continentes.

A propósito da uniformidade, lanço minha terceira observação. As aeronaves usadas pelas empresas aéreas não são cativas de determinado serviço, seja ele doméstico ou internacional. O projeto, ao determinar que nas linhas domésticas a configuração dos assentos também tome como critério o conforto proporcionado aos usuários, pode praticamente excluir das operações internas as aeronaves configuradas para a disputa pelo mercado de transporte internacional, ao qual a regulação, felizmente, não se aplicaria. Diante de uma eventual norma regulatória que impusesse parâmetros específicos de assentos para voos internos, as companhias nacionais teriam de arcar com os enormes custos financeiros e de oportunidade derivados da reconfiguração de suas aeronaves e da impossibilidade de usá-las livremente em serviços domésticos e internacionais, respectivamente. Tais ônus se mostram irreconciliáveis com a capacidade concorrencial das empresas brasileiras no mercado externo e, não menos importante, possivelmente com a própria solvência delas, ao menos no curto e médio prazos.

Vou ao quarto comentário. Regulação que exija das empresas mais conforto nos assentos oferecidos aos passageiros provavelmente atingirá com maior intensidade as chamadas empresas de baixo custo, cuja operação se fundamenta na capacidade de atrair passageiros pela oferta de passagens mais baratas do que as das empresas incumbentes. Se lhes for tirada a chance de lançar mão do aumento da produtividade do voo por intermédio da redução de espaços dedicados a cada passageiro, o mercado de aviação como um todo



perderá importante estímulo competitivo, que colabora para a contínua redução do preço médio das passagens, há vários anos.

Sigo com a quinta consideração, que, em relação à quarta, é quase como o outro lado da moeda. Empresas que enxergassem a existência de demanda suficiente por voos em aeronaves com assentos confortáveis não terão muito estímulo para conquistar esses usuários, uma vez que, na média, a regulação da Anac já teria estabelecido parâmetros de conforto suficientes. Em resumo, o resultado da regulação seria padronização, à custa da concorrência e das opções de consumo.

Em sexto lugar, mas não menos importante: é justamente nos voos domésticos que o incômodo pela permanência em assentos da chamada classe econômica é menor, em razão do tempo das viagens, que varia de uma a três horas. Nos serviços internacionais, frequentemente o tempo de viagem é superior a dez horas. Por estes, não aqueles, deveria ter início qualquer debate relacionado ao conforto das viagens.

Por fim, resta assinalar que os padrões de espaçamento entre assentos adotados no Brasil não divergem significativamente dos adotados em países que compõem mercados expressivos e tradicionais do transporte aéreo. De acordo com a Anac, em estudo realizado para a reformulação da Resolução nº 135, que institui o Programa de Avaliação Dimensional - Selo ANAC, vigem os seguintes valores, por país, tomando-se as quatro principais companhias de cada um deles:

	Menor valor	Maior valor	Selo ANAC
Brasil	28" (71 cm)	30" (76 cm)	Faixa B / Faixa A
Estados Unidos	30" (76 cm)	32" (81 cm)	Faixa A
União Europeia	29" (74 cm)	32" (81 cm)	Faixa A
Reino Unido	29" (74 cm)	31" (79 cm)	Faixa A
Canadá	29" (74 cm)	31" (79 cm)	Faixa A
Austrália	28" (71 cm)	31" (79 cm)	Faixa B / Faixa A



Em virtude de tudo o que foi dito, e apesar da nobre intenção de S.Exa., Deputado Marcelo Brum, o voto é pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 5.047, de 2020.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado **VANDERLEI MACRIS**
Relator

2021-6727



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Vanderlei Macris
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211158016600>

