



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.047-A, DE 2020

(Do Sr. Marcelo Brum)

Altera a Lei nº 11.182, de 2005, para prever a regulação e fiscalização da configuração e disposição dos assentos nas aeronaves; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. VANDERLEI MACRIS).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIAÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica 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.

Art. 2º A Lei nº 11.182, de 2005, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 8º**

.....

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a configuração e disposição dos assentos nas aeronaves, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

.....

§ 9º A regulação da configuração e disposição dos assentos nas aeronaves, prevista no inciso X, será expedida em até um ano, contado da data em que este dispositivo entrar em vigor, e revisada, então, a cada dez anos, com a finalidade 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.

§ 10. A regulação de que trata o § 9º alcançará unicamente as aeronaves empregadas no serviço de transporte aéreo regular doméstico de passageiros.” (NR)

“Art. 49-A. Na comercialização de passagens, independentemente do meio de venda utilizado, deve-se prestar ao consumidor informação clara e ostensiva a respeito da configuração e disposição dos assentos na aeronave indicada para a operação do voo, incluindo, no mínimo, 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.”

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O processo de liberalização na prestação de serviços aéreos, que teve início nos Estados Unidos há cerca de quarenta anos, produziu um aumento extraordinário no uso do avião como meio de transporte. Tendo mais controle sobre as variáveis econômicas da atividade, logo os transportadores se adequaram aos anseios do mercado por passagens aéreas mais baratas. Para isso, um dos caminhos adotados pela indústria do transporte aéreo foi a reconfiguração interna das aeronaves, de maneira a ampliar a quantidade de assentos e, consequentemente, a produtividade do voo.

Embora tal estratégia tenha colaborado para que as viagens de avião se popularizassem, há entre usuários e especialistas certo consenso no sentido de que ela atingiu seu ponto de esgotamento. Por toda parte, assomam reclamações acerca do exíguo espaço para a acomodação dos passageiros no interior das aeronaves comerciais. Após o surgimento da pandemia da Covid-19, a proximidade extrema imposta aos passageiros tem sido objeto de ainda mais questionamentos.

Dado esse contexto, nossa intenção é exigir que regulação a respeito da configuração e disposição dos assentos nas aeronaves passe a ser, explicitamente, responsabilidade da agência reguladora.

Inspiramo-nos, para a produção deste projeto de lei, no *FAA Reauthorization Act*, aprovado pelo Congresso norte-americano em 2018, cuja seção

577¹ exige da FAA² que promova a regulação dos espaços dedicados à acomodação e circulação dos passageiros nas aeronaves. De acordo com a lei, a agência de aviação terá de fixar padrões mínimos relativos ao tamanho, à largura e ao *pitch*³ 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. A lei também reclama da FAA regulação que obrigue as empresas aéreas a divulgar de forma destacada em seu *site* informações a respeito do espaço disponível para os passageiros, as quais devem incluir o tamanho, a largura e a inclinação dos assentos, a quantidade de espaço para as pernas e a largura dos corredores.

Notem que a tal lei foi concebida e aprovada no país que é símbolo do liberalismo econômico, mas que também é exemplo na luta social pela garantia de direitos individuais, entre os quais se destaca o direito à preservação da própria saúde, que eventualmente pode ser comprometida em virtude da acomodação inadequada nos voos.

Não custa destacar que 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.

Por não acreditarmos 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, nossa opção foi adotar a solução escolhida pelos Estados Unidos: atribuir à agência reguladora a tarefa de produzir as normas relativas ao assunto, cujo caráter mutável e extremamente técnico não condiz com um texto de lei, sob nosso ponto de vista.

Sala das Sessões, em 27 de outubro de 2020.

**Deputado MARCELO BRUM
PSL/RN**

¹ <https://www.congress.gov/bill/115th-congress/house-bill/1467/text?q=%7B%22search%22%3A%22HR+1467%22%7D&r=1>

² Federal Aviation Administration.

³ 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.

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI N° 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 I
DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

I - implementar, em sua esfera de atuação, a política de aviação civil;

II - representar o País junto aos organismos internacionais de aviação civil, exceto nos assuntos relativos ao sistema de controle do espaço aéreo e ao sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

III - elaborar relatórios e emitir pareceres sobre acordos, tratados, convenções e outros atos relativos ao transporte aéreo internacional, celebrados ou a ser celebrados com outros países ou organizações internacionais;

IV - realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;

V - negociar o estabelecimento de acordos e tratados sobre transporte aéreo internacional, observadas as diretrizes do CONAC;

VI - negociar, realizar intercâmbio e articular-se com autoridades aeronáuticas estrangeiras, para validação recíproca de atividades relativas ao sistema de segurança de vôo, inclusive quando envolvam certificação de produtos aeronáuticos, de empresas prestadoras de serviços e fabricantes de produtos aeronáuticos, para a aviação civil;

VII - regular e fiscalizar a operação de serviços aéreos prestados, no País, por empresas estrangeiras, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;

VIII - promover, junto aos órgãos competentes, o cumprimento dos atos internacionais sobre aviação civil ratificados pela República Federativa do Brasil;

IX - regular as condições e a designação de empresa aérea brasileira para operar no exterior;

X - regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

XI - expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam por em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde;

XII - regular e fiscalizar as medidas a serem adotadas pelas empresas prestadoras de serviços aéreos, e exploradoras de infraestrutura aeroportuária, para prevenção quanto ao uso por seus tripulantes ou pessoal técnico de manutenção e operação que tenha acesso às aeronaves, de substâncias entorpecentes ou psicotrópicas, que possam determinar dependência física ou psíquica, permanente ou transitória;

XIII - regular e fiscalizar a outorga de serviços aéreos;

XIV - conceder, permitir ou autorizar a exploração de serviços aéreos;

XV - promover a apreensão de bens e produtos aeronáuticos de uso civil, que estejam em desacordo com as especificações;

XVI - fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de vôo;

XVII - proceder à homologação e emitir certificados, atestados, aprovações e autorizações, relativos às atividades de competência do sistema de segurança de vôo da aviação civil, bem como licenças de tripulantes e certificados de habilitação técnica e de capacidade física e mental, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;

XVIII - administrar o Registro Aeronáutico Brasileiro;

XIX - regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;

XX - compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;

XXI - regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

XXII - aprovar os planos diretores dos aeroportos; (*Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 527, de 18/3/2011, convertida na Lei nº 12.462, de 4/8/2011*)

XXIII - (*Revogado pela Medida Provisória nº 527, de 18/3/2011, convertida na Lei nº 12.462, de 4/8/2011*)

XXIV - conceder ou autorizar a exploração da infra-estrutura aeroportuária, no todo ou em parte;

XXV - estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte;

XXVI - homologar, registrar e cadastrar os aeródromos;

XXVII - (*Revogado pela Medida Provisória nº 527, de 18/3/2011, convertida na Lei nº 12.462, de 4/8/2011*)

XXVIII - fiscalizar a observância dos requisitos técnicos na construção, reforma e ampliação de aeródromos e aprovar sua abertura ao tráfego; (*Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 527, de 18/3/2011, convertida na Lei nº 12.462, de 4/8/2011*)

XXIX - expedir normas e padrões que assegurem a compatibilidade, a operação integrada e a interconexão de informações entre aeródromos;

XXX - expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de vôo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;

XXXI - expedir certificados de aeronavegabilidade;

XXXII - regular, fiscalizar e autorizar os serviços aéreos prestados por aeroclubes, escolas e cursos de aviação civil;

XXXIII - expedir, homologar ou reconhecer a certificação de produtos e processos aeronáuticos de uso civil, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;

XXXIV - integrar o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SIPAER;

XXXV - reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

XXXVI - arrecadar, administrar e aplicar suas receitas;

XXXVII - contratar pessoal por prazo determinado, de acordo com a legislação aplicável;

XXXVIII - adquirir, administrar e alienar seus bens;

XXXIX - apresentar ao Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República proposta de orçamento; (*Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 527, de 18/3/2011, convertida na Lei nº 12.462, de 4/8/2011*)

XL - elaborar e enviar o relatório anual de suas atividades à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e, por intermédio da Presidência da República, ao Congresso Nacional; (*Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 527, de 18/3/2011, convertida na Lei nº 12.462, de 4/8/2011*)

XLI - aprovar o seu regimento interno;

XLII - administrar os cargos efetivos, os cargos comissionados e as gratificações de que trata esta Lei; (*Inciso com redação dada pela Lei nº 11.292, de 26/4/2006*)

XLIII - decidir, em último grau, sobre as matérias de sua competência;

XLIV - deliberar, na esfera administrativa, quanto à interpretação da legislação, sobre serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive casos omissos, quando não houver orientação normativa da Advocacia-Geral da União;

XLV - deliberar, na esfera técnica, quanto à interpretação das normas e recomendações internacionais relativas ao sistema de segurança de vôo da aviação civil, inclusive os casos omissos;

XLVI - editar e dar publicidade às instruções e aos regulamentos necessários à aplicação desta Lei;

XLVII - (*Revogado pela Medida Provisória nº 527, de 18/3/2011, convertida na Lei nº 12.462, de 4/8/2011*)

XLVIII - firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades governamentais, nacionais ou estrangeiros, tendo em vista a descentralização e fiscalização eficiente dos setores de aviação civil e infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária; e

XLIX - contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória da aviação civil e da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, em cooperação com as instituições dedicadas à cultura nacional, orientando e incentivando a participação das empresas do setor.

§ 1º A ANAC poderá credenciar, nos termos estabelecidos em norma específica, pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, de notória especialização, de acordo com padrões internacionalmente aceitos para a aviação civil, para expedição de laudos, pareceres ou relatórios que demonstrem o cumprimento dos requisitos necessários à emissão de certificados ou atestados relativos às atividades de sua competência.

§ 2º A ANAC observará as prerrogativas específicas da Autoridade Aeronáutica, atribuídas ao Comandante da Aeronáutica, devendo ser previamente consultada sobre a edição de normas e procedimentos de controle do espaço aéreo que tenham repercussão econômica ou operacional na prestação de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.

§ 3º Quando se tratar de aeródromo compartilhado, de aeródromo de interesse

militar ou de aeródromo administrado pelo Comando da Aeronáutica, o exercício das competências previstas nos incisos XXII, XXIII, XXIV, XXVI, XXVIII e XXIX do caput deste artigo, dar-se-á em conjunto com o Comando da Aeronáutica.

§ 4º Sem prejuízo do disposto no inciso X do caput deste artigo, a execução dos serviços aéreos de aerolevantamento dependerá de autorização emitida pelo Ministério da Defesa.

§ 5º Sem prejuízo do disposto no inciso XI do caput deste artigo, a autorização para o transporte de explosivo e material bélico em aeronaves civis que partam ou se destinem a aeródromo brasileiro ou com sobrevôo do território nacional é de competência do Comando da Aeronáutica.

§ 6º Para os efeitos previstos nesta Lei, o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro será explorado diretamente pela União, por intermédio do Comando da Aeronáutica, ou por entidade a quem ele delegar.

§ 7º As expressões infra-estrutura aeronáutica e infra-estrutura aeroportuária, mencionadas nesta Lei, referem-se às infra-estruturas civis, não se aplicando o disposto nela às infra-estruturas militares.

§ 8º O exercício das atribuições da ANAC, na esfera internacional, dar-se-á em coordenação com o Ministério das Relações Exteriores.

CAPÍTULO II DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA ANAC

Seção I Da Estrutura Básica

Art. 9º A Anac terá como órgão de deliberação máxima a Diretoria Colegiada e terá em sua estrutura uma Procuradoria, uma Corregedoria, um Conselho Consultivo e uma Ouvidoria, além das unidades especializadas. (*Artigo com redação dada pela Lei nº 13.848, de 25/6/2019, publicada no DOU de 26/6/2019, em vigor 90 dias após a publicação*)

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.

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*



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Vanderlei Macris

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



* CD211158016600*

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>



* C D 2 1 1 5 8 0 1 6 6 0 0 *

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 condizia 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 comprehensivelmente 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,

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Vanderlei Macris

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



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



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Vanderlei Macris

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



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.

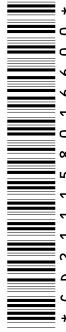
Sala da Comissão, em de de 2021.

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>



* C D 2 1 1 1 5 8 0 1 6 6 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Apresentação: 15/12/2021 16:43 - CVT
PAR 1 CVT => PL 5047/2020
PAR n.1

PROJETO DE LEI Nº 5.047, DE 2020

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela rejeição do Projeto de Lei nº 5.047/2020, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Vanderlei Macris.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Carlos Chiodini - Presidente, Jaqueline Cassol - Vice-Presidente, Abou Anni, Alcides Rodrigues, Alexandre Leite, Bosco Costa, Christiane de Souza Yared, Coronel Tadeu, Denis Bezerra, Gelson Azevedo, Gonzaga Patriota, Haroldo Cathedral, Isnaldo Bulhões Jr., Juninho do Pneu, Lucas Gonzalez, Luiz Antônio Corrêa, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Paulo Guedes, Paulo Vicente Caleffi, Ricardo da Karol, Rosana Valle, Valdevan Noventa, Vanderlei Macris, Afonso Hamm, Eduardo Costa, Eli Corrêa Filho, Evair Vieira de Melo, Franco Cartafina, Márcio Labre, Neucimar Fraga, Paulo Ganime, Pompeo de Mattos, Roman, Tito e Vermelho.

Sala da Comissão, em 15 de dezembro de 2021.

Deputado CARLOS CHIODINI
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213604371900>