

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

PROJETO DE LEI Nº 3.101, DE 2019

Apensado: PL nº 3.767/2019

Altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, a Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, e a Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, de forma a contribuir para a modicidade de preços ao usuário do transporte aéreo, sobretudo em locais de difícil acesso ou com limitadas opções de transporte.

Autor: Deputado CÁSSIO ANDRADE

Relator: Deputado AUREO RIBEIRO

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 3.101, de 2019, modifica a lei que criou o Fundo Nacional da Aviação Civil (FNAC), a lei que autoriza subvenção econômica às empresas aéreas e a lei que institui a Política Nacional de Turismo com o objetivo de “contribuir para a modicidade de preços ao usuário do transporte aéreo, sobretudo em locais de difícil acesso ou com limitadas opções de transporte”.

Está apensado, por correlação temática, o Projeto de Lei nº 3.767, de 2019, que altera a lei que instituiu o FNAC para determinar que os recursos deste fundo serão “destinados preferencialmente para o desenvolvimento e fomento da aviação regional, em especial na região da Amazônia Legal.

As proposições, segundo despacho da Mesa desta Casa, tramitam em regime ordinário e foram distribuídas, para análise conclusiva, às Comissões de Defesa do Consumidor (CDC), Viação e Transporte (CVT), Finanças e Tributação (CFT) e Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), respectivamente. Nesta Comissão, recebi a honrosa incumbência de relatar a matéria que, no prazo regimental, não recebeu emendas.



II - VOTO DO RELATOR

As proposições em exame guardam estrita pertinência com a principiologia essencial de nossa moldura constitucional e da legislação consumerista dela derivada, que preconiza, no art. 4º, III, do Código de Defesa do Consumidor, como objetivo precípua da Política Nacional de Relações de Consumo “a harmonização dos interesses dos participantes das relações de consumo e compatibilização da proteção do consumidor com a necessidade de desenvolvimento econômico e tecnológico, de modo a viabilizar os princípios nos quais se funda a ordem econômica (art. 170 da Constituição Federal)”.

No contexto desenhado pelo art. 170 da carta constitucional, cabe ao Estado assegurar que o desenvolvimento econômico seja alcançado, dentre outros preceitos, em consonância com os postulados da proteção ao consumidor e da redução das desigualdades regionais e sociais, duas balizas que dialogam fortemente com a idealizada ampliação da cobertura aérea para locais de difícil acesso e limitadas opções de transporte e com o emprego de subsídios para viabilizar preços moderados nessas linhas.

A aviação comercial detém centralidade estratégica no desenvolvimento nacional e na integração regional de um País de dimensões continentais, com numerosos obstáculos geográficos para os modais terrestres e fragilidade da infraestrutura viária existente.

O mecanismo concebido no projeto principal de conferir prioridade no carreamento dos recursos do Fundo Nacional da Aviação Civil (FNAC) e das subvenções econômicas para “locais de difícil acesso ou com limitadas opções transporte, com o objetivo de redução dos preços praticados nas rotas aéreas que usualmente apresentem ao usuário maiores preços por quilômetro voado” oferece solução socialmente justa para o uso das verbas desse fundo setorial.

As rotas entre os grandes centros, bem como a infraestrutura dos seus aeroportos já estão consolidadas e oferecem rentabilidade suficiente para atrair investimentos privados dos atores econômicos. Legítimo – e necessário –, portanto, que os recursos do FNAC, tão caros a nossa



* C D 2 2 2 5 5 7 3 8 3 9 0 0 *



sociedade, sejam utilizados para o fomento da integração aérea de nosso extenso País.

Igualmente, ao condicionar o uso dos subsídios à garantia de razoabilidade dos preços praticados nas rotas aéreas beneficiadas, o projeto principal atende aos interesses de importante parcela de consumidores brasileiros, moradores de localidades que, sem o uso desses subsídios, não teriam condições econômicas de acesso ao transporte aéreo.

De outro lado, o projeto apensado (PL 3.767/2019), embora não avance sobre a detalhada proposta do projeto principal, traz relevante contribuição para os seus desígnios, pois estabelece, textualmente, que a aviação regional na Amazônia Legal – uma das principais preocupações levantadas na Justificação do PL n.º 3.101, de 2019 – deverá receber tratamento preferencial no emprego das verbas do FNAC.

Nesse quadro, somos favoráveis aos dois projetos e propomos a harmonização de seus conteúdos no modelo de um substitutivo, que levamos à consideração deste Colegiado responsável pela proteção e defesa do Consumidor.

Diante disso, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei n.º 3.101, de 2019, e do apensado Projeto de Lei n.º 3.767, de 2019, na forma do anexo **substitutivo**.

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado AUREO RIBEIRO
Relator

2022-5689



COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.101, DE 2019

Apensado: PL nº 3.767/2019

Altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, a Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, e a Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, de forma a contribuir para a modicidade de preços ao usuário do transporte aéreo, sobretudo em regiões da Amazônia Legal e em outras localidades de difícil acesso ou com limitadas opções transporte.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, a Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, e a Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, de forma a contribuir para a modicidade de preços ao usuário do transporte aéreo, sobretudo em regiões da Amazônia Legal e em outras localidades de difícil acesso ou com limitadas opções transporte.

Art. 2º O inciso I do § 2º do art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 63.

.....

§ 2º

I – no desenvolvimento e no fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, devendo ser empregados preferencialmente para estimular a expansão da aviação regional em áreas como a Amazônia Legal e em outras localidades de difícil acesso ou com limitadas opções transporte, com o objetivo de redução dos preços praticados nas rotas aéreas que usualmente apresentem ao usuário maiores preços por quilômetro voado;

.....” (NR)

* C D 2 2 5 5 7 3 8 3 9 0 0 *



Art. 3º Os arts. 117 e 120 da Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, passam a vigorar com as seguintes redações:

“Art. 117

.....

§ 9º A subvenção econômica de que trata este artigo estará condicionada à modicidade de preços ao usuário do transporte aéreo e objetivará primordialmente a redução dos preços praticados nas rotas aéreas que usualmente apresentem ao usuário maiores preços por quilômetro voado.

§ 10. A modicidade de que trata o § 9º será verificada a partir da comparação de parâmetros que incluam os preços praticados, ao longo do tempo e em diferentes locais, no País ou no exterior, de rotas cuja demanda e distância sejam similares.

§ 11. Na hipótese de os parâmetros de que trata o § 10 abrangerem preços praticados no exterior, serão levados em consideração as particularidades que resultem em níveis de preços díspares, como as decorrentes da aplicação de diferentes taxas ou tributos ou da existência de custos trabalhistas distintos, nos termos do regulamento desta Lei.”
(NR)

“Art. 120

.....
.

VI - os efeitos da subvenção econômica sobre os preços praticados em cada rota aérea e a modicidade, parâmetros e particularidades de que tratam os §§ 9º a 11 do art. 117.

.....” (NR)

Art. 4º Os arts. 6º e 9º da Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, passam a vigorar com as seguintes redações:

“Art. 6º

.....
.

XI - a prestação de adequados serviços de transporte às regiões turísticas;

XII - a modicidade de preços no transporte a regiões turísticas situadas na Amazônia Legal e em outras localidades de difícil acesso ou com limitadas opções de contratação desses serviços.



.....” (NR)



“Art. 9º

V - promover a prestação de adequados serviços de transporte às regiões turísticas;

VI - promover a modicidade de preços nos serviços de transporte às regiões turísticas situadas na Amazônia Legal e em outras localidades de difícil acesso ou com limitadas opções de transporte.

.....” (NR)

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado AUREO RIBEIRO
Relator

2022-5689

