

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

(Do Sr. DR. FERNANDO MÁXIMO)

Altera a Lei nº 11.182, de 2005, para limitar o preço de passagem aérea a ser comercializada nos quinze dias anteriores à data do transporte.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera 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 limitar o preço de passagem a ser comercializada nos quinze dias anteriores à data do transporte aéreo.

Art. 2º O art. 49 da Lei nº 11.182, de 2005, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 49. Na prestação de serviços aéreos, prevalecerá o regime de liberdade tarifária, com exceção do disposto no § 4º.

§ 1º A autoridade de aviação civil deverá exigir dos prestadores de serviços aéreos que lhe comuniquem os preços praticados, conforme regulamentação específica.

§ 2º

§ 3º

§ 4º Ao comercializar passagens para voo doméstico regular nos quinze dias anteriores à data do transporte aéreo, o transportador deverá limitar-lhes o preço ao equivalente a duas vezes o valor da tarifa média que efetivamente tenha praticado, no mesmo voo, nos seis meses anteriores ao mês de início da referida comercialização.



* C D 2 3 6 8 2 8 6 7 2 5 0 0 *

5º Para efeito do disposto neste artigo, voo corresponde à ligação entre o aeroporto de origem e o de destino do passageiro, num horário predeterminado, ainda que seja realizado com escalas.

§ 6º A autoridade de aviação civil poderá dispensar o transportador de cumprir a regra estabelecida no § 4º em voos para os quais a comercialização de passagens se concentre nos trinta dias anteriores à data de partida.

§ 7º Havendo registro de novo voo, o limite tarifário que lhe será aplicado durante seis meses, conforme previsto no § 4º, terá como base o valor da tarifa média do voo com horário de partida mais próximo ao seu.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A adoção do regime de liberdade tarifária no transporte aéreo é, até hoje, um dos grandes avanços institucionais que a atividade experimentou. Em linha com a política de desregulamentação vigente nos principais mercados de transporte aéreo internacionais, o Brasil consolidou, a partir da publicação da Lei nº 11.182, de 2005, o princípio segundo o qual o transportador tem melhores condições do que o governo de atribuir valor ao serviço oferecido aos usuários em um ambiente concorrencial.*

Passados muitos anos desde sua incorporação à lei, verifica-se que o regime de liberdade tarifária, como qualquer regra produzida pelo homem, tem suas inconsistências e injustiças. No âmbito desse regime, é prática comum discriminar preços, de formas variadas. Provavelmente a mais comum é cobrar do consumidor uma tarifa cada vez mais elevada à medida



que a data da viagem se aproxima. Isso decorre da simples constatação de que a urgência em viajar, pelos mais diversos motivos, impele o interessado a pagar pelo transporte até mesmo quantias consideradas absurdas, em termos relativos. As companhias aéreas alegam que sem esse tipo de discriminação não conseguem oferecer as passagens em promoção, com preços atrativos aos que se dispõe a adquiri-las com bastante antecedência.

Embora a alegação faça sentido, assusta o grau de variação de preços que decorre da política de discriminação levada a cabo pelas empresas. A tarifa mais cara praticada não é duas ou três vezes maior do que a mais barata; na verdade, pode ser dezenas de vezes maior. Invariavelmente, quem se acha na condição de viajar de última hora sabe que será virtualmente extorquido, com o perdão de não se empregar um eufemismo aqui. Alguns podem dizer que boa parte dos que compram passagem às vésperas do voo é gente de negócios, de empresas, para quem uma tarifa tão elevada não é uma afronta, senão um breve dissabor. No entanto, há milhares de consumidores que, todos os dias, encaram contingências que os levam a viajar urgentemente. Doença própria ou na família, velório, afazeres imprevistos, entrevista para emprego etc. Nessas situações, é muito natural que a estupefação logo dê lugar um sentimento de injustiça e de descrédito para com o inteiro conteúdo das regras que orientam o setor.

Neste Parlamento, é cada vez mais intensa a manifestação de eleitores que não se conformam com o abuso de tal liberdade. Muitos deputados, atentos à tal revolta, vêm apresentando projetos de lei na tentativa de colocar limites a preços muito elevados ou mesmo de atribuir à Anac o dever de exercer esse controle.

O alvo desta iniciativa é um tanto diferente. Não se quer pôr fim ao regime de liberdade tarifária. Ele é benéfico, mas precisa de ser adequado aos contornos da razoabilidade. Nos termos da proposta, os preços continuarão a ser definidos e a variar em conformidade com o desejo do transportador. O que se quer mudar é apenas o grau de variação a que os preços estão sujeitos nos quinze dias anteriores ao da viagem. Em vez de tolerar que as empresas fixem tarifas exorbitantes, como hoje acontece, pretende-se adotar uma regra de acordo com a qual a tarifa oferecida na



quinzena anterior à data do transporte se sujeite a um multiplicador da tarifa média (duas vezes) que o próprio transportador tenha praticado nos seis meses pregressos. Isto é, se a tarifa média – que é resultado dos preços impostos pela empresa – de certo voo é “x”, o máximo que se poderá cobrar pela aquisição de passagem duas semanas antes da respectiva viagem é “2x”. Uma regra simples, aplicada a cada voo, que não desnatura a liberdade tarifária, mas que impede o transportador de levá-la às últimas consequências, em prejuízo da sociedade. Apenas na hipótese de já se configurar um voo típico para pessoas de negócio, no qual a maior parcela das passagens já é comprada com pouca antecedência, permite-se que o regulador suspenda a regra.

Observando os dados tarifários publicados pela Anac no portal “Consulta Interativa”, é fácil concluir que a regra atingiria um grupo de passageiros relativamente pequeno, menor do que dez por cento do total. Eis um exemplo, não para um voo específico, mas uma linha: Brasília-Fortaleza. No caso, a tarifa média do trecho em 2022, segundo a Anac, foi de R\$ 608,34. Duas vezes esse valor seriam R\$ 1.216,68. No gráfico de faixas tarifárias existente na consulta da Anac, menos de 7% das tarifas da linha Brasília-Fortaleza foram superiores, em 2022, ao valor que seria arbitrado pela regra deste projeto de lei.

Feitos tais esclarecimentos, pede-se o apoio da Casa à presente iniciativa, sem prejuízo de aperfeiçoamentos que sejam trazidos pelos nobres Pares.

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2023.

Deputado **DR. FERNANDO MÁXIMO**



* C D 2 3 6 8 2 8 6 7 2 5 0 0 *

2023-1128

Apresentação: 11/04/2023 21:05:29.197 - MESA

PL n.1793/2023



* C D 2 2 3 6 8 2 8 6 7 2 5 0 0 *



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dr. Fernando Máximo
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD236828672500>