



CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL MARCOS TAVARES

PROJETO DE LEI Nº , DE DE 2025
(Do Senhor Marcos Tavares)

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para instituir a Tarifa Aérea Nacional de Referência (TANR) no transporte aéreo regular de passageiros, estabelecendo parâmetros de fixação de valores máximos, mecanismos de atualização automática e critérios de fiscalização, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), passa a vigorar acrescida do seguinte art. 228-B:

“Art. 228-B. Fica instituída a Tarifa Aérea Nacional de Referência (TANR), valor máximo que poderá ser cobrado pelas companhias aéreas em voos domésticos de transporte regular de passageiros, calculado com base em faixas de distância, custos médios operacionais e parâmetros de modicidade tarifária.

§ 1º A TANR será fixada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que deverá:

I – definir faixas tarifárias por distância (até 500 km; de 500 a 1.000 km; de 1.000 a 2.000 km; acima de 2.000 km);

II – observar, no cálculo, os custos médios do setor, de forma a assegurar equilíbrio econômico-financeiro das companhias;

III – considerar fatores de sazonalidade e demanda, sem prejuízo da manutenção da tarifa-teto;

IV – publicar, em meio digital e de acesso público, tabela atualizada da TANR por rota e distância.

§ 2º A TANR será atualizada anualmente com base no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA/IBGE), ou em outro índice oficial que venha a substituí-lo.

Apresentação: 01/10/2025 18:06:09.777 - Mesa

PL n.4918/2025





CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL MARCOS TAVARES

Apresentação: 01/10/2025 18:06:09.777 - Mesa

PL n.4918/2025

§ 3º É vedada a comercialização de passagens em valor superior à TANR correspondente, exceto nos seguintes casos:

I – tarifas promocionais ou pacotes turísticos integrados, desde que discriminado o valor da tarifa aérea;

II – assentos em classes diferenciadas de serviço (executiva, premium economy ou equivalentes);

III – situações emergenciais ou de força maior, devidamente justificadas e comunicadas à ANAC.

§ 4º O descumprimento do disposto neste artigo sujeitará a companhia aérea às sanções previstas no Código de Defesa do Consumidor, bem como às seguintes penalidades administrativas aplicadas pela ANAC:

I – multa de até 200% sobre o valor cobrado em excesso;

II – obrigação de ressarcimento integral e imediato ao passageiro lesado;

III – suspensão temporária da comercialização de novas passagens em caso de reincidência grave.

§ 5º Caberá à ANAC regulamentar, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, os critérios técnicos de cálculo da TANR, os mecanismos de fiscalização digital e os instrumentos de auditoria tarifária.” (NR)

Art. 2º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no que couber, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, definindo parâmetros complementares e mecanismos de transparência pública.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação oficial.

Sala das Sessões, em de de 2025.

MARCOS TAVARES
Deputado Federal
PDT-RJ





JUSTIFICATIVA

O transporte aéreo de passageiros constitui atividade essencial em um país de dimensões continentais como o Brasil, sendo muitas vezes o único meio viável para garantir a integração nacional, o acesso a serviços de saúde, educação, trabalho e lazer. Entretanto, a ausência de limites objetivos para a precificação das passagens tem produzido tarifas abusivas e imprevisíveis, o que compromete o princípio da modicidade tarifária e afronta a própria noção de transporte como serviço de interesse público.

De acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC, 2023), o preço médio das passagens aéreas no Brasil atingiu R\$ 649,00 no segundo trimestre de 2023, um aumento de 22% em relação ao ano anterior. Em rotas estratégicas da região Norte, esse valor supera R\$ 1.200,00, inviabilizando a mobilidade de milhares de brasileiros. Estudo da Confederação Nacional do Comércio (CNC, 2023) revelou que 57% dos consumidores deixaram de viajar de avião nos últimos 12 meses em razão dos preços elevados, dado que evidencia o caráter excludente do atual modelo de tarifação.

A prática de “yield management”, adotada pelas companhias aéreas para ajustar preços em tempo real conforme demanda e proximidade da data do voo, embora seja um mecanismo legítimo em mercados abertos, tem se traduzido no Brasil em variações exponenciais de tarifas que penalizam sobretudo os consumidores de baixa e média renda, além daqueles que precisam viajar em situações emergenciais. Essa dinâmica aprofunda desigualdades regionais e sociais, reforçando a urgência de uma regulação tarifária que imponha limites à especulação excessiva.

Experiências internacionais comprovam a viabilidade do modelo proposto. No Canadá, há tarifas máximas reguladas em voos regionais para comunidades remotas; na Austrália, a política de “airfare caps” garante preços acessíveis em rotas críticas do interior; e na União Europeia, rotas de obrigação de serviço público (Public Service Obligations – PSO) são reguladas por meio de tetos tarifários. Esses exemplos demonstram que a intervenção estatal é compatível com a livre concorrência, desde que orientada por parâmetros técnicos e transparência regulatória.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL MARCOS TAVARES

O presente Projeto de Lei propõe a criação da Tarifa Aérea Nacional de Referência (TANR), a ser definida pela ANAC em faixas de distância, com atualização anual pelo IPCA/IBGE, assegurando equilíbrio econômico-financeiro às companhias aéreas sem prejuízo da modicidade tarifária. Ao fixar tarifas máximas proporcionais, a proposta garante previsibilidade ao consumidor, reduz a judicialização do setor e fortalece a confiança na aviação civil. Além disso, assegura maior transparência ao obrigar a publicação digital das tarifas de referência, permitindo fiscalização social e institucional.

Por fim, a medida está em consonância com o art. 170 da Constituição Federal, que harmoniza a livre iniciativa com a defesa do consumidor, e com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS 9 – Indústria, inovação e infraestrutura; ODS 10 – Redução das desigualdades; ODS 16 – Instituições eficazes). Sua aprovação representará um avanço histórico no marco regulatório da aviação civil brasileira, garantindo que o transporte aéreo deixe de ser um privilégio de poucos e se torne, efetivamente, um direito acessível a todos os cidadãos.

Sala das Sessões, em de de 2025.

MARCOS TAVARES
Deputado Federal
PDT-RJ

