



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 49, DE 2015

Susta o § 2º do art. 7, da Portaria nº 676/GC-5, de 13 de novembro de 2000, que regulamenta o reembolso de bilhete aéreo adquirido mediante tarifa promocional.

Autor: Deputado Celso Russomanno

Relator: Deputado Marco Tebaldi

I - RELATÓRIO

Trata-se de Projeto de Decreto Legislativo nº 49, de 2015, de autoria do Deputado Celso Russomanno que visa sustar o § 2º do art. 7º, da Portaria nº 676/GC-5 do Comando da Aeronáutica, de 13 de novembro de 2000, que regulamenta o reembolso de bilhete aéreo adquirido mediante tarifa promocional.

O dispositivo em questão determina que “o reembolso de bilhete adquirido mediante tarifa promocional obedecerá às eventuais restrições constantes das condições de sua aplicação”.

Para o autor do PDC, a proposição “*intenta impedir que as empresas aéreas possam cobrar preços exorbitantes pela remarcação ou reembolso das passagens aéreas adquiridas por tarifas promocionais*”. De acordo com a Justificativa, a maior parte das passagens vendidas seriam oriundas de preços promocionais, geralmente compradas com bastante antecedência. Por outro lado, as empresas de transporte aéreo alegariam que a contrapartida para esses preços mais baixos seria justamente a certeza de

que o passageiro irá embarcar, caso contrário ele teria optado pela compra da passagem pela tarifa cheia.

O autor defende a ilegalidade da conduta, uma vez que o contrato de transporte aéreo é regulado pelo Código de Defesa do Consumidor, que estabelece claramente em seu art. 51, como cláusula abusiva, a possibilidade de subtração ao consumidor da opção de reembolso da quantia já paga.

A proposição foi distribuída às Comissões de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CREDN), Defesa do Consumidor (CDC), Constituição, Cidadania e Justiça (CCJC) e está sujeita à apreciação do Plenário.

Informo que, no prazo regimental, não foram recebidas emendas.

II - VOTO DO RELATOR

Inicialmente, informamos que a Lei nº 11.182, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), foi aprovada em 27 de setembro de 2005. A ANAC, no entanto, nasceu de fato em 20 de março de 2006.

A ANAC tem sua origem nas competências do Departamento de Aviação Civil (DAC), que eram estabelecidas no art. 18 do Anexo I do Decreto nº 5.196, de 26 de agosto de 2004, que dispunha: "...ao Departamento de Aviação Civil compete planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas com a aviação civil". Portanto, em virtude dessa competência, o DAC qualificava-se como "autoridade aeronáutica", exercendo, por via de consequência, as atividades relacionadas a essa função pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986).

Com o advento da Lei nº 11.182, de 2005, a atividade de autoridade aeronáutica foi transferida, com todas as suas responsabilidades, para a ANAC, pelo disposto no §2º do art. 8º desse dispositivo legal, confirmado pelo texto do art. 3º do Anexo I ao Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006.

Assim, anteriormente à criação da agência reguladora, a normatização, fiscalização e controle do setor de aviação civil brasileiro ficava a cargo do Comando da Aeronáutica.

Dessa forma, a despeito do quanto afirmado no parecer aprovado pela Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, quando da aprovação da Portaria nº 676/GC-5, o Comando da Aeronáutica era a autoridade competente para expedir atos normativos sobre o setor aéreo.

Após a constituição da ANAC e assunção por ela da competência de regular a aviação civil brasileira, boa parte dos atos normativos expedidos pelo Comando da Aeronáutica permaneceram vigentes, uma vez que aptos a disciplinar as relações a eles subjacentes.

Não faria sentido, portanto, sustar os efeitos da Portaria nº 676/GC-5 sob o argumento de que o Comando da Aeronáutica teria usurpado a competência da ANAC.

No tocante ao mérito, informo que, desde 2001, vige, no setor de aviação civil brasileiro, o regime de liberdade tarifária para passagens aéreas oferecidas pelas empresas aos consumidores.

Anteriormente, os preços e condições de venda de bilhetes eram fortemente tutelados pelo Estado brasileiro, o que resultava em valores artificialmente fixados e menor flexibilidade na negociação entre consumidores e empresas pelas condições mais adequadas a ambos para a aquisição de passagens. Após a adoção do regime de liberdade tarifária, o número de passagens compradas elevou-se consideravelmente (ou seja, as pessoas viajam mais) e os preços caíram.

Percebe-se que as propostas contidas no projeto de decreto legislativo sob minha relatoria, apesar de caminharem na contramão do ideário de liberdade tarifária (uma vez que, em certa medida, engessam a liberdade contratual entre passageiros e empresas aéreas), tem o mérito de restringir a discricionariedade excessiva por parte das companhias aéreas na fixação de regras para cancelamento e remarcação de vôos.

No tocante à taxa de ressarcimento por cancelamento de vôo, informamos que as companhias aéreas, em geral, fornecem aos consumidores, no momento da compra do bilhete, a opção de escolher o preço da passagem a ser pago, considerando, dentre outros fatores, o valor de ressarcimento que o cliente deseja ter em caso de necessidade de cancelamento ou alteração de voo. Entretanto, não se tratam de regras equitativas.

Faltam parâmetros fornecidos para a ANAC para que remarcação e reembolso aconteçam. Na inexistência desses parâmetros, consumidores brasileiros ficam reféns das companhias e incapazes de negociar normas que lhe sejam mais favoráveis, dada sua hipossuficiência frente ao poderio econômico das empresas de transporte aéreo.

Convém lembrar que o Código de Defesa do Consumidor visa a restabelecer o equilíbrio entre os participantes das relações do consumo e a coibir eventuais abusos cometidos aos direitos do consumidor brasileiro. Pretende, portanto, amainar assimetrias entre consumidores e fornecedores, estabelecendo um ambiente de negociação equilibrado e justo.

Assim, por questão de equidade e adequada proteção aos consumidores brasileiros, convém, efetivamente, a sustação do § 2º do Art. 7, da Portaria nº 676/GC-5, de 13 de novembro de 2000, do Comando da Aeronáutica, que “Aprova as Condições Gerais de Transporte”, nos termos propostos pelo autor do PL.

Como a possibilidade de o Congresso Nacional sustar ato normativo do Poder Executivo está correlacionada com o exercício exorbitante do poder regulamentar – art. 49, inciso V, da Constituição Federal de 1988 – e, a meu

ver, tendo sido verificada no caso concreto tal exorbitância, voto pela **aprovação** do PDC nº 49 de 2015.

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado **MARCO TEBALDI**
Relator