***NOTA TÉCNICA***

*Projeto de Lei nº 730, de 2007. Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para disciplinar a oferta de bilhetes aéreos com tarifas promocionais.*

O PL acresce o art. 228-A ao CBA para regulamentar a venda de passagens aéreas promocionais, obrigando o transportador a divulgar aos consumidores e a informar, previamente, a ANAC, para cada voo, os assentos disponíveis, o período de vendas, o preço da tarifa, o período de validade das promoções e as demais regras tarifárias.

O assunto objeto do PL está disciplinado pelo art. 49 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que dispõe:

*“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)*](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/Msg/Vep/VEP-0632-05.htm)

*§ 3o A ANAC estabelecerá os mecanismos para assegurar a fiscalização e a publicidade das tarifas.”*

Os mecanismos para assegurar a fiscalização e a publicidade das tarifas aéreas e a divulgação das respectivas regras tarifárias foram baixados pela ANAC na Resolução nº 138, de 9 de março de 2010, ou seja, em data posterior à de apresentação do projeto de lei em tramitação.

A Resolução da ANAC atualizou a uniformizou os critérios de oferta e apresentação de serviços aéreos por empresas brasileiras e estrangeiras que operam voos regulares ou não regulares, domésticos ou internacionais, exigindo às mesmas a prestação de informações corretas, precisas e ostensivas sobre as características, qualidade, preço, prazo de validade e outros dados de interesse dos consumidores, observadas os princípios e as normas estabelecidos no Código de Defesa do Consumidor e na legislação aeronáutica aplicável.

Há que se considerar, também, que o projeto invade a esfera de competência normativa já atribuída à Agência Nacional de Aviação Civil, nos termos do art. 8º da Lei nº 11.182, de 2005, que dispõe:

*“Art. 3o  A Anac, no exercício de suas competências, deverá observar e implementar as orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo governo federal, especialmente no que se refere a:*[*(Redação dada pela Lei nº 12.462, de 2011)*](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12462.htm#art53)

*III – a outorga de serviços aéreos;*

*Art. 4o A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.*

*Art. 5o A ANAC atuará como autoridade de aviação civil, assegurando-se-lhe, nos termos desta Lei, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.*

*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;*

*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;”.*

Nessas condições, o projeto, além de invadir competência normativa assegurada por lei à ANAC, em matéria, inclusive, já extensamente regulada pela Agência, promove indisfarçável e prejudicial intervenção na atividade econômica, com efeito potencial capaz de distorcer os mecanismos de mercado e a livre concorrência, visto que a exigência de prévia comunicação à ANAC das tarifas promocionais impede a livre formação dos respectivos preços no mercado, uma vez que os mesmos decorrem, a cada momento, do resultado entre a oferta e a procura por assentos para cada um dos milhares de voos que ocorrem diariamente.

Daí porque, justamente, a regulação econômica prevista na Lei nº 11.182, de 2005, teve por objetivo principal, perante as falhas observadas no regime anterior que levou à falência as maiores empresas éreas brasileiras (VARIG, VASP e TRANSBRASIL), liberalizar o mercado, para que a interação entre companhias e usuários de serviços aéreos fosse eficiente, tendo como resultado níveis adequados de quantidade, qualidade e preços.

O projeto, portanto, importa em grave retrocesso do ponto de vista econômico, além de criar burocracia rigorosamente desnecessária, que aumentará os custos de produção dos serviços aéreos e os custos de fiscalização da agência reguladora, com prejuízo para as empresas, os próprios usuários de serviços aéreos e os contribuintes de maneira geral, que em última analise são os que arcam com o custos do Estado.

Não fosse somente isto, o projeto, ao propor que matéria já regulada no art. 49 da Lei nº 11.182, de 2005, seja objeto de artigo acrescido ao CBA, incide na vedação do inciso IV do art. 7º da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que proíbe que um assunto seja disciplinado por mais de uma lei, exceto quando a subsequente se destine a complementar a lei considerada básica, vinculando-se a esta por remissão expressa. E a lei básica, no caso, é a Lei nº 11.82, de 2005, que estabelece o regime de liberdade tarifária, o qual assegura às empresas aéreas definir suas próprias regras tarifárias, sem intervenção estatal.

Em sendo assim não pode pairar duvidas de que as exigências burocráticas e procedimentais estabelecidas no projeto, além de irracionais, implicarão em prejuízo à livre concorrência, à adequada formação dos preços no mercado e à segurança jurídica, desestimulando as empresas a promoverem programas de tarifas promocionais, com prejuízo para os consumidores.