



## VOTO

**PROCESSO: 00058.054992/2014-33**

**INTERESSADO: GERÊNCIA DE REGULAÇÃO DAS RELAÇÕES DE CONSUMO**

**RELATOR: RICARDO FENELON JUNIOR**

## ANÁLISE

### INTRODUÇÃO

1.1. A Lei de Criação da ANAC dispõe, em seu art. 8º, que cabe à Agência adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e o fomento da aviação. Por sua vez, o art. 24, inciso VIII, do Anexo do Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, estabelece que compete, de forma indelegável, à Diretoria Colegiada da ANAC o exercício do poder normativo.

1.2. A Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos – SAS – no uso de sua competência regimental, estabelecida no art. 31, inciso XII, do Regimento Interno da ANAC – submeteu a esta Diretoria Colegiada a proposta de Resolução que julgou mais adequada ao fim de um longo processo de estudos e debate público acerca das Condições Gerais de Transporte Aéreo.

1.3. A Procuradoria Federal junto à ANAC, em Parecer conclusivo, opinou pela legalidade da proposta e consignou suas ponderações para o seguimento do feito. Ato contínuo, por meio da Nota Técnica nº 16 (SEI)/2015/GCON/SAS, a SAS realizou as adequações necessárias ao texto da proposta de Resolução e as justificativas dos pontos pendentes que entendeu necessárias.

1.4. Preliminarmente, destaco que, quanto ao mérito das alterações realizadas após a Audiência Pública nº 03/2016, acolho a fundamentação e considero como razões do voto, portanto, as manifestações públicas e as conclusões técnicas exaradas pela SAS.

1.5. Convém ressaltar, ainda, que, mediante a realização de diversas reuniões, seminários e consultas públicas, a área técnica dialogou exaustivamente com a sociedade civil organizada e com a indústria, sempre com a finalidade de atender o interesse público tutelado pelo Direito do Consumidor e, de igual forma, os princípios da livre iniciativa, da liberdade tarifária e do fomento da aviação civil. Dessa forma, buscou-se contemplar no texto da proposta de Resolução as melhores práticas internacionais e o respeito às diretrizes dos direitos do consumidor.

1.6. A seguir, abordarei as razões que embasam a proposta, destacando a importância de desregular o tratamento dado pela Agência aos serviços inclusos nas Condições Gerais de Transporte Aéreo, bem como a necessidade de criar condições para um mercado mais dinâmico e competitivo no setor aéreo.

1.7. Após a realização da Audiência Pública nº 03/2016, o texto inicialmente proposto sofreu alterações, seguindo as seguintes premissas:

- (i) simplificação e reestruturação do texto;
- (ii) exclusão de conteúdos existentes em outros dispositivos legais e infralegais;
- (iii) exclusão de artigos principiológicos e de difícil aplicabilidade; e
- (iv) redução de artigos com conteúdo operacional muito detalhados.

1.8. Do ponto de vista histórico, o setor de transporte aéreo desenvolveu-se sob o estreito controle estatal. No Brasil, esse controle traduziu-se em empresas aéreas subsidiadas e infraestrutura controlada pelo Governo. A inexistência de concorrência, contudo, não estava em sintonia com os anseios

e os desejos da sociedade moderna, razão pela qual, o papel do Estado evoluiu, deixando de ser fornecedor de serviços para se tornar um Estado regulador.

1.9. O processo de liberalização do setor aéreo teve início com a publicação do Decreto nº 99.179, de 15 de março de 1990, que instituiu as diretrizes do “Programa Federal de Desregulamentação”. A total liberalização das tarifas aéreas, entretanto, ocorreu somente em 2001, por meio da Resolução nº 8, de 2001, do Conselho Nacional de Aviação Civil e da Portaria nº 248, de 2001, do Ministério da Fazenda.

1.10. O mercado da aviação civil caminha para uma regulação de caráter transnacional, tendo em vista a internacionalização dos serviços e a crescente demanda pelo modal aéreo, com vistas a harmonizar as regras do transporte aéreo e a propiciar o desenvolvimento do setor.

1.11. Na qualidade de signatário da Convenção de Chicago, o Brasil se comprometeu com princípios e arranjos que visam garantir equidade de oportunidade e operação segura e economicamente viável no transporte aéreo internacional.[\[1\]](#)

1.12. Assim, entende-se que a redução do papel do Estado no setor aéreo multiplica as oportunidades dos operadores de transporte aéreo e resulta no aumento de competição[\[2\]](#). Por se tratar de economias de escala e de densidade é natural que as empresas aéreas busquem expandir a oferta de voos em um cenário de crescimento econômico e de melhores oportunidades de negócio.

1.13. Observo ainda que o arcabouço regulatório nacional demanda atualizações contínuas, a fim de fazer frente às melhores práticas do mercado da aviação civil internacional. Nesse sentido, a proposta de Resolução ora em análise vem modernizar a legislação do setor para garantir uma aplicação mais eficiente e coerente ao mercado da aviação civil. Busca-se a harmonização da regulamentação pátria com a mundial, de forma a facilitar e tornar o mercado de aviação civil doméstico mais atraente a novos entrantes.

1.14. A proposta de Resolução atende ainda as orientações do Plano Nacional de Aviação Civil – PNAC (Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009), que prevê a observância de normas e melhores práticas internacionais relacionadas à aviação civil.

1.15. Nesse sentido, observou-se em especial os Princípios de Proteção ao Consumidor doutrinados pela Organização da Aviação Civil Internacional – OACI (*State Letter SP 38/1-15/60*), que estabelece princípios fundamentais de proteção ao consumidor e sugere que os direitos essenciais dos usuários do transporte aéreo sejam estabelecidos de forma didática, disciplinando as ações conforme acontecem no seu eixo temporal, ou seja, antes, durante e após o voo.

1.16. Quanto aos padrões lógicos adotados pela área técnica, a SAS buscou focar no objetivo e não no meio; focar na ausência de assistência ou compensação e não na falha do serviço; evitar a mera reprodução de textos legais e regulamentares; primar pela objetividade e concisão da norma, e retirar termos imprecisos, visando reduzir a subjetividade da norma e aumentar a certeza dos direitos do passageiro no momento da contratação.

1.17. Após esta introdução, passo à análise das principais inovações normativas trazidas pela proposta. De tal forma, para encaminhamento do Voto, proponho a apresentação dos principais temas divididos por títulos.

### **DO ACESSO À INFORMAÇÃO**

1.18. Conforme amplamente exposto pela área técnica, as novas Condições Gerais de Transporte Aéreo buscam privilegiar o acesso à informação, garantindo ao usuário informação adequada e clara sobre os serviços e produtos ofertados pelo operador de transporte aéreo. Dessa forma, entende-se que a proposta respeita os princípios básicos do direito do consumidor e a Política Nacional das Relações de Consumo estabelecida no Código de Defesa do Consumidor.

1.19. A proposta também está alinhada com as melhores práticas e com a experiência internacional. A publicação “Better Deal”[\[3\]](#) da autoridade do Tesouro Britânico, por exemplo, tem como foco a competição estabelecida no âmbito do setor produtivo como um mecanismo hábil para criar mercados competitivos.

1.20. A referida publicação aponta que os consumidores confiam nos valores ofertados para a escolha do serviço e por isso não devem ser induzidos a erro. Em harmonia com o preceito, a presente

proposta de Resolução assegura aos consumidores acesso ao valor final do serviço no momento da compra, de forma a garantir a informação adequada com relação ao serviço contratado e às taxas extras.

1.21. O Reino Unido reconhece ainda o papel fundamental do consumidor para o estabelecimento de uma economia competitiva e dinâmica. Para desempenhar essa função, faz-se necessário que o consumidor esteja bem informado, que a busca por melhores condições seja facilitada e que existam proteções suficientes aos usuários do serviço.

1.22. De tal modo, o referido estudo afirma que mercados competitivos promovem crescimento, inovação e eficiência. A competição amplia as opções de escolha do consumidor, resultando em melhores serviços e produtos a melhores preços, maximizando a renda do trabalhador.

1.23. Dessa forma, a proposta da área técnica se alinha às melhores práticas regulatórias existentes no intuito de promover um ambiente de negócio favorável à inovação e aos novos modelos de negócios propostos pela indústria, de forma a promover crescimento do mercado e propiciar condições para que o consumidor tenha acesso a produtos e serviços a preços mais competitivos.

#### **DO VALOR TOTAL DA TARIFA AÉREA**

1.24. O valor total da passagem deverá ser informado na oferta, em moeda nacional, incluindo taxas de embarque e conexão, regras de cancelamento e alteração, tempo de escala e conexão, eventuais trocas de aeroportos, franquia de bagagem e taxas de excesso de bagagem, que devem estar claros ao consumidor, com a finalidade de propiciar ao usuário efetiva comparação dos preços dos serviços ofertados por diferentes empresas aéreas.

1.25. Sob tal desígnio, o operador de transporte aéreo deve proceder de forma transparente quanto aos valores que devem ser pagos pelo consumidor no momento da oferta do serviço. Assim, pretende-se equilibrar as forças nas relações de consumo e garantir uma escolha mais embasada por parte do usuário do transporte aéreo.

1.26. Cria-se, portanto, a obrigação para os operadores de transporte aéreo que devem discriminar os valores de forma transparente, evitando que o usuário possa ser surpreendido ao final da compra com cobranças complementares.

#### **DA VEDAÇÃO DA CONTRATAÇÃO OPT OUT**

1.27. O dispositivo deriva da boa prática regulatória internacional, estabelece padrões mínimos de proteção aos consumidores de transporte aéreo e proíbe a participação passiva do consumidor em relação à compra de produtos e serviços acessórios ao bilhete de passagem aérea.

1.28. Assim, com a finalidade de proteger o consumidor de práticas desleais de comercialização, a proposta de Resolução proíbe a contratação automática de serviços por parte dos operadores de transporte aéreo. Toda e qualquer contratação de produtos e serviços deve ser solicitada ativamente pelo passageiro, conforme a regra *opt-in* disposta no art. 4º, §2º.

1.29. Dessa forma, se coíbe as empresas de apresentarem valores adicionais, obrigando o usuário a desmarcar a opção que lhe foi imposta para prosseguir no processo de compra.

#### **DA CORREÇÃO DO NOME**

1.30. Outro ponto importante para o consumidor, contemplado na presente proposta, é que "o erro no preenchimento do nome, sobrenome, ou agnome do passageiro deve ser corrigido pelo transportador sem ônus ao passageiro", que deverá solicitar a correção até o momento da realização do check-in.

#### **DO DIREITO DE DESISTÊNCIA**

1.31. No que tange à rescisão do contrato de transporte, a proposta busca a viabilização de um ambiente de negócios favorável ao consumidor e à indústria. Buscou-se, assim, equilibrar o direito do operador de transporte aéreo de gerenciar suas tarifas, com o direito do usuário de desistir do serviço adquirido, independentemente das circunstâncias que o hajam motivado, conforme preceituado no art. 740 do Código Civil, que dispõe:

"O passageiro tem direito a rescindir o contrato de transporte antes de iniciada a viagem, sendo-lhe devida a restituição do valor da passagem, desde que feita a comunicação ao transportador em tempo de ser renegociada."

1.32. A proposta da área técnica, ciente das peculiaridades do sistema de transporte aéreo e da natureza perecível do serviço, estabelece limite e prazo razoáveis para o exercício desse direito por parte do usuário, que terá até vinte e quatro horas a contar do recebimento do comprovante da passagem aérea, desde que a compra tenha sido realizada com antecedência igual ou superior a sete dias em relação à data de embarque.

1.33. Assim, em que pese a existência de controvérsias jurídicas sobre este tema, entende-se ser esta a melhor prática regulatória. É inclusive a prática adotada nos Estados Unidos por meio da norma 14 CFR 259.5. Adicionalmente, a proposta amplia para todos os consumidores prática realizada atualmente no mercado por apenas alguns operadores aéreos.

### **DA GARANTIA DE UTILIZAÇÃO DO TRECHO DE RETORNO**

1.34. Ainda no bojo da proteção aos direitos do consumidor, a minuta garante as circunstâncias para que o passageiro do transporte aéreo que compre passagem na modalidade ida-e-volta tenha o direito de utilizar o trecho de volta mesmo que não utilize o trecho de ida, desde que obedecido o procedimento previsto. Nesse sentido, a Agência preenche uma lacuna regulatória e uniformiza o direito do usuário.

1.35. A atual prática de mercado, tendo em vista o vazio regulatório sobre o tema, é de considerar o *no-show* no trecho de ida como quebra de contrato, ficando o passageiro impossibilitado de utilizar o trecho de volta, garantido ao passageiro, apenas, o reembolso devido, de acordo com as regras da tarifa comprada.

1.36. A área técnica, entretanto, entende que a prática de mercado é controversa, uma vez que o passageiro pode precisar utilizar o trecho de retorno. A decisão regulatória faz-se alinhada aos anseios da sociedade, que tem obtido êxito junto ao Poder Judiciário, em demandas de igual teor.

1.37. Em contrapartida ao direito garantido ao passageiro e entendendo existir real possibilidade do passageiro não utilizar o trecho de volta da passagem, a proposta traz a obrigação do usuário comunicar ao transportador aéreo a pretensão de utilizar-se do trecho de volta.

### **DA FIXAÇÃO DE LIMITE PARA MULTA DE CANCELAMENTO**

1.38. Tendo em vista a natureza perecível do serviço de transporte aéreo – a perda do assento desocupado no transporte aéreo – as operadoras aplicam taxas de resilição, *no-show* e remarcação como um estímulo negativo ao passageiro que possa vir a desistir da utilização do trecho. Contudo, muitas vezes esses valores podem ultrapassar o valor pago pela passagem.

1.39. Dessa forma, incluiu-se na proposta, no mote de proteção ao usuário de transporte aéreo contra práticas abusivas, a proibição de que valores de multas contratuais ultrapassem o valor do serviço. Ou seja, positivou-se de forma clara que desistir do serviço não pode ser mais oneroso ao passageiro do que sua utilização, restando vedada a constituição de saldo negativo para o usuário.

### **DA PRETERIÇÃO DO PASSAGEIRO**

1.40. A SAS entende a preterição e o cancelamento de voo como grave constrangimento ao passageiro durante a execução do contrato de transporte, por isso, positivou na proposta garantias – que compreende satisfatórias – ao consumidor, seja para o prosseguimento ou para o desfazimento do contrato de transporte aéreo.

1.41. Com a finalidade de minimizar os danos decorrentes da preterição, a norma proposta cria obrigação para que o operador aéreo busque voluntários para, mediante negociação, corrigir a falha decorrente de caso fortuito ou da comum prática de mercado denominada *overselling*.

1.42. Além dessa mitigação, o operador aéreo deve oferecer as alternativas de reacomodação, reembolso e execução do serviço por outra modalidade de transporte, à escolha do passageiro.

1.43. Sem prejuízo do disposto acima, positivou-se na proposta o direito do passageiro de receber indenização imediata a título de compensação financeira. Dessa forma, consagra a proteção consumidor que apresentou-se para o cumprimento do contrato de transporte.

### **DA PROTEÇÃO AO PASSAGEIRO EM CASO DE ALTERAÇÃO PROGRAMADA DE VOO**

1.44. A presente proposta visa reforçar o direito à informação do consumidor que deve ser

informado sobre alterações realizadas pelo operador de transporte aéreo, em especial quanto ao horário e itinerário, com antecedência mínima de setenta e duas horas.

1.45. O transportador deve oferecer as alternativas de reacomodação e reembolso integral ao passageiro caso preste a informação fora do prazo mencionado acima. Deve oferecer as alternativas caso a alteração do horário de partida ou de chegada seja superior a trinta minutos para voos domésticos e uma hora para voos internacionais.

1.46. Se a informação não for prestada de forma adequada e o passageiro comparecer ao aeroporto para o embarque, deve o transportador, quando cabível, oferecer a devida assistência material.

### **DA DESREGULAÇÃO DA FRANQUIA DE BAGAGEM DESPACHADA**

1.47. Os principais apontamentos no âmbito da sociedade civil organizada ativeram-se à proposta de desregulação da franquia de bagagem despachada, que deixa de ser uma obrigação imposta ao operador e passa a configurar contrato acessório ao contrato de transporte aéreo. Pretende-se criar um ambiente de negócio favorável à inovação, no qual as empresas aéreas poderão ofertar de forma livre a bagagem despachada.

1.48. A literatura econômica reconhece que, um dos objetivos da regulação é criar condições propícias para a manutenção da concorrência, coordenando os interesses das empresas e dos consumidores. Desse modo, a função da regulação econômica pode ser assim resumida “[...] promover o interesse público, garantindo, de um lado, a lucratividade que viabilize os investimentos privados e, de outro, o bem-estar dos consumidores por meio da disponibilidade do serviço, em condições adequadas de qualidade e preço”.

1.49. Entende-se que a desregulação da franquia de bagagem despachada como um mecanismo de discriminação de preços com base em uma diferenciação de produtos: tarifas mais baratas são associadas a regras tarifárias mais rígidas, enquanto tarifas mais elevadas são associadas a regras mais flexíveis. Esses conjuntos de regras diferentes geram produtos diferentes com preços diferentes.

1.50. Com a desvinculação da franquia de bagagem à tarifa aérea, abre-se a possibilidade para a oferta de novos produtos ao passageiro. No novo cenário, as empresas aéreas podem captar um contingente de clientes que antes não atendiam, além da cobrança da franquia de bagagem poder ser utilizada como um diferencial competitivo.

1.51. Ao separar o serviço de transporte de bagagem do serviço de transporte aéreo de passageiro, o usuário terá o direito de escolher o nível de serviço que melhor atenda às suas necessidades, exercendo a sua própria ponderação em relação ao valor que está disposto a pagar.

1.52. Em outras palavras, o passageiro passa a ter o direito de escolha sobre a quantidade de bagagem que deseja despachar em razão da sua necessidade, do preço ofertado e do valor que está disposto a pagar.

1.53. Dessa forma, reforça-se o papel ativo do consumidor na construção das relações de consumo, uma vez que restará ao usuário de transporte aéreo exercer o seu direito de escolha baseado em informações claras sobre o peso e o valor da franquia contratada.

### **DO AUMENTO DA FRANQUIA DE BAGAGEM DE MÃO**

1.54. A proposta de Resolução amplia o direito do usuário quanto à franquia mínima de bagagem de mão, vez que atualmente o limite máximo é de 5 quilos e passará a ser de no mínimo 10 quilos, ou seja, no mínimo o dobro do que estabelece o atual regulamento.

1.55. Ademais, cabe considerar que a indústria possuirá liberdade para autorizar o embarque de franquia superior aos 10 quilos conforme estabelecido na proposta, se entender economicamente útil diferenciar o seu serviço em relação às práticas de suas concorrentes, já que a proposta não dispõe sobre peso máximo e sim sobre peso mínimo.

### **DO EXTRAVIO DE BAGAGEM**

1.56. A minuta de Resolução trouxe uma inovação relevante no que tange aos prazos para localização de bagagem extraviada e limites de indenização. Para restituição de bagagem extraviada, estabelece prazo de sete dias para voo doméstico e de vinte e um dias para voo internacional. O transportador, caso não localize a bagagem extraviada, deve indenizar o passageiro em, no máximo,

sete dias, após os prazos mencionados.

1.57. Entendendo que os prazos para restituição da bagagem extraviada não atendem as necessidades imediatas do passageiro que se encontre fora de seu domicílio, garantiu-se ainda ao consumidor ressarcimento de eventuais despesas, com limites estabelecidos no contrato de transporte.

1.58. A redação proposta reduz os prazos e obriga a empresa aérea a ressarcir despesas básicas do passageiro, com a finalidade de amenizar os transtornos causado pela ausência de entrega quando finalizado o voo.

### **DA CLÁUSULA DE REVISÃO**

1.59. O Código de Defesa do Consumidor estabeleceu a Política Nacional das Relações de Consumo com objetivo de atender as necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, a proteção de seus interesses econômicos, bem como a transparência e a harmonia das relações de consumo.

1.60. Com esses princípios em vista, propõe-se nas disposições finais da minuta de Resolução a inclusão de cláusula de revisão da norma, uma vez que o próprio processo de regulação possui um caráter dinâmico constituindo um processo de construção e aprendizado experimentado pelo setor.

1.61. Dessa forma, considerando as características do mercado e a possibilidade de ocorrerem efeitos adversos da desregulação ora em análise, propõe-se a obrigatoriedade de se realizar o monitoramento dos efeitos trazidos ao mercado e ao consumidor, por meio de uma avaliação futura baseada em estudos e análises quantitativas sobre a manutenção ou a revisão da norma, demonstrando um alto grau de comprometimento com o consumidor e com a indústria.

1.62. Conforme contribuição realizada pela Secretaria Nacional do Consumidor – SENACON na audiência pública nº 03/2016 e as melhores práticas internacionais, proponho a alteração do texto da área técnica quanto a cláusula de revisão disposta no artigo 42 da minuta de Resolução, que passa à seguinte redação:

*“Art. 42. A Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos deverá submeter à Diretoria Colegiada, após cinco anos de vigência da presente Resolução, relatório sobre sua aplicação, eficácia e resultados, com a indicação de possíveis pontos para revisão.*

*Parágrafo único. A Diretoria Colegiada deliberará pela aprovação do relatório e revisão da regulação.”*

### **DO PRAZO TEMPORAL PARA ATENDIMENTO PRESENCIAL.**

1.63. Ademais, incluo na minuta, conforme solicitação da área técnica, o parágrafo 2º do artigo 37, por entender necessário o corte temporal a fim de garantir o atendimento presencial aos consumidores, contudo, sem onerar o transportador com a obrigação do atendimento em tempo integral.

*“§2º. O atendimento referido no caput, deve funcionar, ao menos, duas horas antes de cada decolagem e duas horas após cada pouso, e permanecer enquanto houver operação e necessidade nos casos de atraso de voo, cancelamento de voo, interrupção de serviço e preterição de passageiro.”*

### **DA VIGÊNCIA DA NORMA**

1.64. Inicialmente a área técnica previu a imposição escalonada da norma, com diferentes prazos e regras para a franquia de bagagem despachada. Contudo, com o objetivo de causar menos impacto tanto para os consumidores quanto para a indústria, a área técnica propõe um prazo único de noventa dias para a entrada em vigor da norma.

1.65. A entrada em vigor de prazos e regras únicos facilita a compreensão e a aplicação da norma por parte dos usuários e da indústria. Ademais, a norma entrará em vigor após o período de alta temporada, de forma a mitigar o impacto no sistema de aviação civil.

1.66. Por fim, a inclusão da cláusula de revisão – além de boa prática regulatória – servirá, de igual modo, para monitorar e corrigir eventual comportamento não desejado por parte da indústria.

### **CONCLUSÃO**

1.67. No mercado da aviação civil, os interesses privados e os interesses públicos se encontram ajustados, ou seja, tanto os operadores de transporte aéreo pretendem transportar a maior quantidade de passageiros e ampliar o número de rotas, quanto é interesse do Estado que mais cidadãos tenham acesso

ao transporte aéreo e que exista maior conectividade dos serviços.

1.68. Destaca-se, ainda, que a boa prática regulatória e a teoria da regulação apontam que o nível de intervencionismo do órgão regulador deve ser pautado pela capacidade de aquiescência às normas por parte dos regulados. Regulados bem intencionados e com bons níveis de *compliance* devem operar com maior grau de liberdade e menor grau de intervenção estatal.<sup>[4]</sup>

1.69. Nesse sentido, com base nos dados estatísticos extraídos dos Relatórios de Atividades da Agência (2012 a 2015), observa-se que o grau de intervenção da norma ora proposta está correlacionada às manifestações recebidas pelos canais de atendimento da ANAC.

1.70. É razoável entender que a proposta busca prevenir e reduzir potenciais conflitos entre o operador aéreo e o usuário do transporte aéreo, uma vez que estabelece de forma clara o direito à informação, prazos claros a serem cumpridos e mecanismos de compensação e reparação de danos.

1.71. É possível entender, ainda, a presente proposta de Resolução, como um novo avanço no processo de liberdade concorrencial no transporte aéreo, que desregulou, entre outros, o preço das tarifas das passagens aéreas domésticas em 2001. Após a referida desregulação, a indústria enfrentou grandes avanços no número de passageiros transportados e no aumento da malha aérea. Por sua vez, o consumidor usufruiu de preços módicos – comparados com os praticados anteriormente –, inclusão social e maior conectividade do transporte aéreo.

1.72. Em 2015, conforme dados estatísticos extraídos do Anuário do Transporte Aéreo, foram realizados 1,08 milhões de voos regulares e não regulares por empresas brasileiras e estrangeiras, considerando o total das operações domésticas e internacionais, o que representou um aumento de 59,8% nos últimos 10 anos. Em relação aos dados referentes à demanda por transporte aéreo, em termos de passageiros pagos transportados, o aumento acumulado foi de 118% nos últimos 10 anos. Já a Tarifa Aérea Média Doméstica comercializada, em 2015, no transporte regular de passageiros foi, em termos reais, praticamente a metade do valor apurado para o ano de 2006.

1.73. É essencial que a regulação seja utilizada para promover o desenvolvimento do setor aéreo e não para criar barreiras ao seu desenvolvimento. Dessa forma o desenho regulatório deve se adequar ao propósito dos interesses públicos, enquanto os regulamentos excessivos devem ser mitigados.

1.74. Dessa forma, em que pese o atual cenário de recessão econômica e de desaceleração do setor aéreo, espera-se criar condições favoráveis para que o setor aéreo enfrente um novo ciclo de crescimento e inclusão social.

## VOTO

1.75. Ante o exposto nos autos do processo em referência e considerando as competências atribuídas à ANAC pelo Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA, Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e pelo inciso V do art. 11 da Lei de Criação da ANAC, Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.

1.76. **VOTO FAVORAVELMENTE à aprovação da proposta de Resolução que disciplina as Condições Gerais de Transporte Aéreo**, nos termos da minuta proposta pela SAS, com as alterações mencionadas acima e alterações formais realizadas por esta Diretoria para fins de clareza e concisão da norma, em atendimento a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

1.77. É como voto.

[1] <http://www.icao.int/sustainability/compendium/Pages/default.aspx>

[2] <http://www.icao.int/sustainability/Pages/Competition-in-air-transport.aspx>

[3] [www.gov.uk/government/publications](http://www.gov.uk/government/publications)

[4] [www.gov.uk/government/publications](http://www.gov.uk/government/publications)





09:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0213584** e o código CRC **11F1F050**.

---

SEI nº 0213584