



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2013

(Do Sr. DAVI ALVES SILVA JÚNIOR)

Dispõe sobre compensação ao passageiro que não despacha bagagem ou não utiliza integralmente a franquias, em voo doméstico.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo à Seção II, do Capítulo II, do Título VII, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que “Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica”, para obrigar o transportador a compensar passageiro que, em voo doméstico, não despacha bagagem ou não utiliza integralmente a franquias.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar acrescida do seguinte dispositivo:

“Art. 234-A. Cumpre ao transportador, em voo doméstico, compensar o passageiro que não despacha bagagem ou que, despachando-a, não utiliza integralmente a franquias.

§ 1º O transportador é livre para definir a regra de compensação aplicável, observado critério de proporcionalidade.

§ 2º Antes de levar a público a regra de compensação aplicável, deve o transportador comunicá-la à autoridade aeronáutica, responsável por fiscalizar o cumprimento da medida.

§ 3º Constitui infração às Condições Gerais de Transporte (art. 302, III, h) não compensar o passageiro ou compensá-lo em desacordo com a regra comunicada à autoridade aeronáutica.”



CÂMARA DOS DEPUTADOS

2

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

JUSTIFICAÇÃO

De acordo com a legislação vigente no transporte aéreo, aquele que adquire passagem ganha, automaticamente, o direito de despachar bagagem, sem custo adicional, até o limite da franquia estipulada para a classe do bilhete. Os limites vigentes são os seguintes: 30 kg, para a primeira classe, e 23 kg, para a classe econômica, em aeronaves com mais de 31 assentos; 18 kg, para aeronaves de 21 a 30 assentos, e 10 kg, para aeronaves com até 20 assentos.

Como, por força de lei, prevalece o regime de liberdade tarifária no serviço de transporte aéreo, é óbvio que o transportador embute o custo do despacho da bagagem no preço cobrado do usuário. Ocorre, porém, que nem todo passageiro despacha bagagem ou, despachando-a, utiliza por inteiro a franquia. Os viajantes a negócio, em especial, pouco se beneficiam da existência de franquia de bagagem, pois com muita frequência carregam tão somente pertences de mão. Nada, todavia, é feito para compensar aquele que, com sua atitude – ainda que involuntariamente – reduz o custo operacional do voo.

Vigora com a regra atual, portanto, um subsídio cruzado: os passageiros que não se valem da franquia ou a utilizam em menor escala – tudo o mais constante – arcam com preço médio da passagem idêntico ao dos demais viajantes, muito embora o serviço a estes prestado represente um encargo maior.

Tal situação não é razoável.

A intenção óbvia desta proposta é criar uma alternativa a esse estado de coisas, incentivando comportamento que favorece a redução de custo no transporte aéreo e tornando mais equilibrada a relação entre o que se despende e o que se recebe pelo serviço. Menos óbvia, é a intenção de oferecer ao Parlamento uma opção ao Projeto de Lei nº 2.974, de 2008, que hoje tramita na Comissão de Constituição e Justiça e de



CÂMARA DOS DEPUTADOS

3

Cidadania. Segundo essa iniciativa, aquele que não se vale integralmente da franquia de bagagem deve receber crédito, na forma de peso, do transportador, a fim de que possa, em voo posterior, compensar eventual excesso no despacho de bagagem.

Trata-se, é claro, de uma maneira possível de enfrentar o problema. Cabe pensar, todavia, se no lugar de uma solução ela não traz, em verdade, mais dificuldades. De fato, o gerenciamento dos “créditos em peso” pode representar ônus financeiro e encargo administrativo nada desprezíveis, capazes mesmo de tornar mais caras as tarifas cobradas. Mas isso não é o mais importante: receia-se que a medida possa causar ameaça à segurança de voo, em virtude de se solicitar mais comumente das aeronaves o limite de peso, e tumulto nos balcões de *check-in*, devido a demandas desarrazoadas de passageiros pelo usufruto do crédito.

Deixar que os próprios transportadores escolham a forma de compensação aos passageiros, como se propõe aqui, tem a vantagem de não impor ao setor medida uniforme, e eventualmente despropositada, bem como de fazer com que a nova obrigação sirva de oportunidade para ampliar a concorrência no transporte aéreo.

Por essas razões, esperamos ver este projeto aprovado por nossos Pares.

Sala das Sessões, em de de 2013.

Deputado DAVI ALVES SILVA JÚNIOR