

# COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

## PROJETO DE LEI Nº 2.974, DE 2008

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que “Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica”, para tratar da franquia da bagagem.

**Autor:** Deputado LIRA MAIA

**Relator:** Deputado SANDRO MATOS

### I - RELATÓRIO

Vem para exame nesta Comissão o Projeto de Lei nº 2.974, de 2008, apresentado pelo Deputado Lira Maia. Sua finalidade é instituir a figura do crédito de peso, adquirível pelo usuário do transporte aéreo que não utiliza a totalidade da franquia de bagagem que a legislação lhe faculta. De acordo com a proposta, o crédito de peso poderá ser usado pelo passageiro para compensar eventual excesso de peso de bagagem que venha a ocorrer em viagem futura, desde que no prazo máximo de um ano.

Segundo o autor, o usuário que hoje despacha bagagem com peso superior ao previsto nos limites de franquia fica obrigado a pagar por excesso de peso, na proporção de 0,5% ou 1% sobre a tarifa básica aplicável à etapa de vôo (a depender da capacidade da aeronave), por quilo em excesso. Todavia, na situação contrária, argumenta S.Ex<sup>a</sup>, nenhum benefício é dado ao passageiro. Quem não despacha bagagem ou utiliza apenas parcialmente a franquia não recebe qualquer compensação por isso, o que daria motivo, acrescenta, a aumento do lucro das companhias de aviação.

Não foram apresentadas emendas à iniciativa.

## II - VOTO DO RELATOR

O autor identifica um problema no regime tarifário hoje aplicado ao transporte de bagagem dos passageiros de companhia que presta serviço aéreo regular doméstico. Corretamente, S.Ex<sup>a</sup> argumenta que não parece justo dar o mesmo tratamento a usuários que se distinguem uns dos outros pelo tipo e peso de bagagem que despacham. Pior: lembra que quem não leva consigo bagagem nenhuma acaba pagando pelo transporte aéreo tanto quanto o passageiro cujos pertences atingiram peso correspondente ao limite de franquia atualmente admitido na legislação.

Como o nobre Deputado Lira Maia, também discordo da eficiência econômica e do critério de justiça inerentes a esse modelo de cobrança. Separamo-nos um do outro, entretanto, no que se refere à escolha da melhor conduta para sanar o problema. S.Ex<sup>a</sup> propugna a implantação de um sistema complexo de compensações para os que hoje, de alguma forma, sentem-se prejudicados. Nada altera, contudo, para os que se beneficiam do instituto da franquia de bagagem. De minha parte, creio que a irracionalidade do modelo em questão só pode ser extinguida com a própria extinção do modelo. Enquanto não se desfizer a política de distribuir, entre os passageiros, custos que não guardam correspondência com benefícios gerados, como se dá no presente, qualquer solução para o problema levantado pelo autor será mero paliativo.

Penso que o encaminhamento correto para a questão é aplicar ao transporte de bagagens o mesmo regime aplicado ao transporte mesmo dos passageiros. Que as próprias empresas definam as tarifas que julguem adequado cobrar pelo transporte da bagagem de seus passageiros, como já o fazem em relação ao transporte de pessoas – vide Lei nº 11.182, de 2005 -, eis providência que pode dar trato definitivo à matéria. Em conclusão, não há, ao menos no transporte doméstico, qualquer embaraço legal, ou justificativa de ordem social, para que se interrompa a aplicação deste extravagante sistema de subsídio cruzado existente em cada vôo do serviço de transporte aéreo regular. Lembro, a esse respeito, que algumas companhias no

exterior já vêm adotando a prática de cobrar tarifas diferentes dos usuários, na medida das características da bagagem que levam consigo, procurando, dessa forma, evitar excesso de peso nas aeronaves e oferecer preços mais atraentes para os usuários “frugais”.

**Feitas essas considerações, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.974, de 2008, na forma do substitutivo anexo.**

Sala da Comissão, em            de            de 2008.

Deputado SANDRO MATOS  
Relator

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.974, DE 2008

Modifica o art. 49 da Lei nº 11.182, de 2005, para submeter o transporte de bagagem de usuário de serviço aéreo regular ao regime de liberdade tarifária.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Esta lei modifica o caput do art. 49 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que “Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências”, para submeter o transporte de bagagem de usuário de serviço aéreo regular doméstico ao regime de liberdade tarifária.

**Art. 2º** O *caput* do art. 49 da Lei nº 11.182, de 2005, passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 49. Na prestação de serviços aéreos regulares domésticos, prevalecerá o regime de liberdade tarifária, extensível ao transporte de bagagem dos passageiros.*

*.....(NR)”*

**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em            de            de 2008.

Deputado SANDRO MATOS  
Relator