

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.974/2008

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

Autor: Deputado LIRA MAIA

Relator: Deputado SANDRO MATOS

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO DEVANIR RIBEIRO

O Projeto de Lei supracitado, acrescenta o art. 234-A à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, propondo a concessão aos usuários do transporte aéreo de crédito, em quilogramas, quando os pertences despachados não totalizarem o peso máximo a que têm direito como franquia de bagagem, para que tais créditos sejam utilizados em vôos futuros:

Da justificção apresentada pelo autor do Projeto de Lei ora em apreço, destaca-se que ele considera que o passageiro que viaja sem nenhuma bagagem, ou bagagem de mão, não recebe nenhuma compensação, o que, no seu entender, é uma grande injustiça, visto que o custo que o transportador aéreo teria com o transporte de seus pertences, no peso estabelecido para franquia de bagagem, já estaria embutido no preço do bilhete de passagem. Assim, embarcado com bagagem de peso inferior, o passageiro reduz o custo do vôo aumentando o lucro das companhias aéreas.

Por fim, a pretensão do autor é compensar, de alguma forma, o passageiro que costuma viajar sem bagagem para que, numa eventualidade, possa fazer uso da franquia não utilizada em vôos anteriores, para transportar os seus pertences em peso superior ao franqueado.

Observe-se que no texto proposto, não há nenhuma indicação de que o dispositivo aplica-se somente os serviços domésticos. Portanto, infere-se que a proposto aplica-se também aos serviços internacionais.

A franquia mínima de bagagem nos **serviços domésticos**, estabelecida pela Portaria nº 689/GC5, de 22 de junho de 2005, que alterou a redação do art. 37 da Portaria nº 676/GC5, de 13 de novembro de 2000, é:

- a) trinta quilos para a primeira classe, nas aeronaves acima de 31 assentos;
- b) 23 quilos para as demais classes, nas aeronaves acima de 31 assentos;
- c) dezoito quilos para as aeronaves de 21 até trinta assentos; e
- d) dez quilos para as aeronaves de até 20 assentos.

A cobrança do excesso de bagagem, também nos serviços domésticos, previsto no art. 40 da mencionada Portaria, é como se segue:

- a) meio por cento sobre a tarifa básica aplicável à etapa, por quilo em excesso; e
- b) um por cento sobre a tarifa básica aplicável à etapa, por quilo em excesso, para aeronaves de até 20 assentos."

Não obstante, os usuários do serviço de transporte aéreo não estão impedidos de transportar bagagem em peso superior à franquia vigente. Nesse caso o passageiro paga a diferença entre o peso total da bagagem despachada e a franquia estabelecida para o serviço.

Com base nas regras atualmente vigentes para a franquia de bagagem e cobrança do excesso de bagagem, a título de exemplo, um passageiro realizando uma viagem Porto Alegre/São Paulo (Guarulhos), pagando pelo bilhete aéreo em classe econômica o valor de R\$ 279,00 e portando bagagem a ser despachada com peso total de 35kg, será cobrado pelo excesso de bagagem de 12kg, calculados da seguinte forma:

- Volume total da bagagem: 35kg
- Franquia de bagagem: 23kg
- Excesso de bagagem: 12kg
- Tarifa básica da ligação POA/GRU: R\$ 944,00
- Taxa de excesso de bagagem: 0,5% de R\$ 944,00/kg = R\$ 4,72/kg
- Valor total cobrado de excesso de bagagem: R\$ 56,64

Pela proposição contida no Projeto de Lei no 2.974/2008, nessa situação o passageiro somente pagaria o excesso de bagagem caso não possuísse crédito de bagagem suficiente para cobrir o excesso.

A aplicação do dispositivo proposto, inicialmente acarretará a necessidade de as empresas aéreas criarem sistemas para controle dos saldos de créditos dos usuários, com interface com os sistemas utilizados nos "check-in", de forma a contabilizar os créditos, o que representaria custos às concessionárias do serviço de transporte aéreo, o qual seria, por certo, repassado aos preços por elas praticados, atingindo indistintamente a todos os usuários do serviço.

Além da elevação de custos de transação em função da estrutura para o controle dos créditos, haverá os impactos relacionados com a perda de receita decorrente da cobrança do excesso de bagagem. Considerando os dados da ANAC acumulados do ano de 2007 (provisórios, ainda), a receita com o excesso de bagagem das empresas no mercado doméstico representou 0,62% da receita total nesse mercado (R\$ 8.054.803.661,89 de receita total contra R\$ 49.552.267,84 de receita com excesso de bagagem). É razoável supor que essa renúncia de receita afetará negativamente a capacidade das empresas de aplicar tarifas reduzidas, o que, portanto, deverá se reverter em tarifas médias mais elevadas.

A franquia de bagagem é parte do contrato de transporte firmado com a empresa aérea. O usuário tem direito ao transporte de sua bagagem no serviço contratado e não em outro que venha a contratar no futuro. Se não se valeu desse direito no voo contratado, não poderá fazê-lo de forma indiscriminada no futuro, pois isso poderá prejudicar o direito de outros passageiros, dado que a capacidade de transporte é limitada. E, o que é pior, limitará a capacidade de transporte de carga no porão, fato este que mais uma vez tenderá a aumentar as tarifas médias, pois a receita de carga é elemento importante na composição da receita do voo e, portanto, para manter a tarifa do transporte de passageiros em determinados níveis. Sua redução acarretará a necessidade de compensação na receita de passageiros o que requererá uma tarifa média maior para manter a mesma receita total.

Por outro lado, se considerarmos que em determinados voos o perfil do usuário é basicamente de viajantes a negócios, que usualmente despacham pouca ou nenhuma bagagem e são usuários freqüentes, como no caso dos serviços da ponte aérea Rio/São Paulo, a aplicação do previsto no Projeto de Lei em questão deverá acarretar em créditos de bagagem excessivamente elevados e sua utilização provavelmente será nos voos cujo perfil da demanda é de usuários em viagens a lazer, ou seja, os voos para destinos turísticos. Assim, espera-se que o aumento

das tarifas médias se dê com maior intensidade nessa rotas, afetando negativamente o turismo doméstico. Para se ter uma idéia do que poderia ocorrer, um passageiro que realize 10 viagens de ida-e-volta na ponte Rio/São Paulo e não tenha despachado nenhum volume de bagagem, passaria a dispor de um crédito de 460 quilos de bagagem a ser transportada, o que representa a franquia de bagagem de 20 passageiros (14% da ocupação de uma aeronave com 144 assentos, muito utilizada nas rotas domésticas).

Nos vôos internacionais a aplicação do Projeto de Lei em apreço é ainda mais complexa, pois além de abranger também as empresas estrangeiras com uma norma que não se aplica em nenhum outro país, a regulamentação do assunto (NOSAI CT-011, CT-012 e TP 005) prevê dois sistemas de franquia de bagagem: de peso (máximo de 23 Kg na classe econômica) e de peça (2 volumes de até 32 Kg cada um). Nesse mercado, observa-se uma clara tendência em reduzir a franquia de bagagem, em especial no sistema de peça, até por exigências sindicais das categorias de carregadores de malas. Essa tendência tem se acirrado nos últimos tempos como forma de reduzir os custos de transporte (redução do peso) em face da elevação do preço dos combustíveis. Há casos, inclusive, de eliminação da franquia e a conseqüente cobrança por cada volume transportado.

O dispositivo proposto, portanto, anda na contramão dessa tendência, que provavelmente chegará ao Brasil num prazo não muito longo.

Face ao exposto, conclui-se que o dispositivo proposto tenderá a elevar as tarifas médias, em especial nos vôos para os destinos turísticos, afetando negativamente o setor de turismo e os usuários de uma maneira geral. No segmento internacional, será de difícil implementação, vez que afetará as empresas estrangeiras e na contramão da tendência que hoje se observa com relação à questão da franquia de bagagem.

Diante do exposto, meu Voto é pela **REJEIÇÃO do PL nº 2.974/2008.**

Sala da Comissão, em de novembro de 2008.

Deputado Devanir Ribeiro
(PT/SP)