



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.953, DE 2017 **(Do Sr. Carlos Henrique Gaguim)**

Altera a Lei nº 7.565, de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para assegurar aos passageiros franquia de bagagem no transporte aéreo.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-6733/2016.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica o § 3º do art. 234 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que “Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica”, para assegurar franquia de bagagem aos passageiros que contratem transporte aéreo.

Art. 2º O § 3º do art. 234 da Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 234.....

.....
 § 3º Além da bagagem registrada, em relação à qual se aplica franquia de vinte e três quilos, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

.....(NR)”

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

JUSTIFICAÇÃO

Recente resolução da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC – definiu que o despacho e o transporte de bagagem devem ser objeto de contrato acessório, isto é, devem estar dissociados do transporte do passageiro, cabendo cobrança por sua execução. Em resumo, a ANAC decretou o fim da franquia de bagagem no transporte aéreo, instituto que vigora há décadas no Brasil.

À primeira vista, a medida pode parecer salutar, ao associar os custos do transporte de bagagem àqueles que efetivamente se valem do serviço, aproximando as práticas regulatórias brasileiras das já adotadas no exterior – em especial, Europa e Estados Unidos.

Todavia, cumpre notar que o mercado de transporte aéreo no Brasil, em que pese o avanço extraordinário por que passou nos últimos quinze anos, não pode ainda ser considerado maduro, como em países desenvolvidos. Há a oportunidade de se incorporar milhões de usuários a esse tipo de serviço, que tem potencial extraordinário num território com as dimensões do nosso. Boa parte dos

novos usuários será conquistada entre as famílias cujos rendimentos, hoje, não favorecem o uso do avião. Seus deslocamentos terão como finalidade o turismo e o reencontro com parentes. Serão viajantes que, tal qual metade dos usuários atuais, não se hospedar no local de destino por alguns dias, levando consigo pertences necessários para esse período longe de casa. Em suma, são pessoas para as quais o uso de malas será indispensável.

Tendo esse horizonte à frente, para não se enfatizar o grande número de viajantes que já dependem do transporte e despacho de bagagens, soa temerário equiparar nossa situação com a de países que são referência na aviação, pondo fim à franquias. Inevitavelmente, ao se atribuir um preço para o transporte de bagagens, serão afetadas justamente as pessoas que dão mais atenção ao critério “preço” ao planejar uma viagem, notadamente as famílias. Já os que viajam a negócio – e que costumam pagar as maiores tarifas, por adquirir bilhetes com pouca antecedência –, esses não precisariam se preocupar com a cobrança, pois além de levarem consigo, amiúde, apenas bagagem de mão, não enfrentam restrições financeiras parecidas com as do grupo dos “turistas”.

Embora não seja fácil definir quem arca, no valor das passagens, com a maior parte do custo do transporte gratuito de bagagens, dada a política de liberdade e de diferenciação de preços, é lícito supor que são os viajantes a negócio os que, atualmente, acabam por dar a maior contribuição para cobrir os custos da atividade. São eles os usuários menos sensíveis a variações de preço, aqueles cuja demanda é chamada de inelástica. Ora, o fim da franquias colocará o ônus de suportar esses custos sobre os que têm menor capacidade de fazê-lo: as famílias e viajantes a turismo. Uma medida regressiva, portanto, que poupa na repartição de custos da viagem os que mais podem pagar por ela.

Repetimos: não parece o momento ideal para se avançar rumo a políticas regulatórias adotadas em ambiente econômico e social diferente do brasileiro. Ao contrário da política de liberdade de preços no transporte aéreo, que de fato teve o condão de incorporar milhares de pessoas a esse mercado, a política de cobrança pela bagagem despachada não estimulará a ampliação do número de usuários, fenômeno essencial para que a aviação comercial do País ganhe poder de escala.

Sendo o que se tinha a dizer, solicita-se o apoio da Casa a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em 20 de fevereiro de 2017.

Deputado **Carlos Henrique Gaguim**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de
Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII **DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO**

.....

CAPÍTULO II **DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO**

.....

Seção II **Da Nota de Bagagem**

Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em duas vias, com a indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

§ 1º A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.

§ 2º Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

§ 3º Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

§ 4º O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 5º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.

CAPÍTULO III

DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGA

Art. 235. No contrato de transporte aéreo de carga, será emitido o respectivo conhecimento, com as seguintes indicações:

- I - o lugar e data de emissão;
- II - os pontos de partida e destino;
- III - o nome e endereço do expedidor;
- IV - o nome e endereço do transportador;
- V - o nome e endereço do destinatário;
- VI - a natureza da carga;
- VII - o número, acondicionamento, marcas e numeração dos volumes;
- VIII - o peso, quantidade e o volume ou dimensão;
- IX - o preço da mercadoria, quando a carga for expedida contra pagamento no ato da entrega, e, eventualmente, a importância das despesas;
- X - o valor declarado, se houver;
- XI - o número das vias do conhecimento;
- XII - os documentos entregues ao transportador para acompanhar o conhecimento;
- XIII - o prazo de transporte, dentro do qual deverá o transportador entregar a carga no lugar do destino, e o destinatário ou expedidor retirá-la.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
