



CÂMARA DOS DEPUTADOS

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO
Nº 3292, de 2017

Do Sr. Deputado FRANKLIN
ao
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E
AVIAÇÃO CIVIL



CÂMARA DOS DEPUTADOS

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº 3292, DE 2017

(Do Sr Franklin)

Solicita informações ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil a respeito por que até o momento não houve redução das passagens aéreas.

Senhor Presidente,

Com fundamento no art. 50, § 2º, da Constituição Federal, e nos arts. 24, inciso V e § 2º, e 115, inciso I, e 116 do Regimento Interno, solicito a V. Exa. que seja encaminhado ao Exmo. Ministro do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil este Requerimento de Informação com os seguintes questionamentos:

Referente a resolução da ANAC nº 400, de 13 de dezembro de 2016, que dispõe sobre as Condições de Transporte Aéreo, venho solicitar as seguintes informações:

1. Referente a cobrança de bagagem, foi anunciado que tal medida iria haver uma redução das passagens aéreas, assim sendo informar porque até agora não houve nenhuma redução?
2. Porque a passagem ficou mais caro do que antes?
3. Qual o critério utilizado pela ANAC para baixar essa resolução da cobrança das bagagens?
4. Porque essa agencia não tabelou a cobrança de bagagens?
5. Com a nova resolução o passageiro pode levar bagagens de mão com ele na cabine da aeronave até 10kg, assim sendo, solicito informar se



houve algum estudo junto as companhias para alterar o peso de 5kg para 10kg? Pois com a mudança no tamanho e peso ocasionou um bagageiro sempre lotado deixando muitas vezes vários passageiros sem poder armazenar suas bagagens de mão no local apropriado, tendo que levá – la no nos pés, trazendo um desconforto grande para o passageiro.

JUSTIFICAÇÃO

A motivação imediata deste requerimento de informação encontra se no anunciado da ANAC, que as passagens aéreas iriam ter uma redução nos preços com a cobrança das bagagens despachadas.

A cobrança pelo transporte de bagagens, objetiva, segundo a ANAC, a redução dos preços das passagens, sem que haja qualquer garantia que isso de fato aconteça, pois é de conhecimento que as companhias aéreas brasileiras não praticam preços acessíveis aos consumidores. Pelo contrário, as empresas de aviação comercial costumam desrespeitar o consumidor, desde a venda dos bilhetes, com mudanças injustificadas e repentinas nos valores das passagens até à entrega das bagagens.

O modelo agora proposto pela agência reguladora é inspirado nas companhias aéreas europeias que aplicam tarifas de baixo custo, mas cobram por todos os serviços extras, inclusive o despacho de bagagens. Porém, no Brasil, a medida adotada pela ANAC não traz qualquer garantia de que os valores das passagens irão reduzir para o consumidor final.

Como representante do Estado de Minas Gerais, que já sofre ordinariamente com o alto preço das passagens e a escassez de voos, minha preocupação reside na qualidade da prestação de serviços pelas companhias aéreas aos mineiros e aos residentes em outros estados na mesma situação.

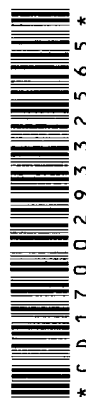


Em vista da importância do tema para os usuários dos serviços prestados pelas companhias aéreas solicito o envio deste requerimento de informação ao Exmo. Sr. Ministro de Estado, com a finalidade de obter subsídios indispensáveis ao exercício da atividade parlamentar.

22 NOV. 2017

Sala das Sessões, em 21 de novembro de 2017.


DEPUTADO FRANKLIN
PP/MG





CÂMARA DOS DEPUTADOS

27/11/2017
14:55

MESA DIRETORA DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

DESIGNAÇÃO DE RELATOR

Designo relator da seguinte proposição o senhor Deputado Fábio Ramalho, Primeiro Vice-Presidente.

RIC 3.292/2017 - do Sr. Franklin - que "Solicita informações ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil a respeito por que até o momento não houve redução das passagens aéreas. "



REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº 3292/2017

Autor: Deputado Franklin - PP/MG

Destinatário: Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil

Assunto: Solicita informações ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil a respeito por que até o momento não houve redução das passagens aéreas.

Despacho: O presente requerimento de informação está de acordo com a Constituição Federal, artigo 50, § 2º, e com o Regimento Interno da Câmara dos Deputados, artigos 115 e 116. Dispensado o relatório em conformidade com o § 1º do artigo 2º do Ato da Mesa nº 11/1991, o parecer é pelo **encaminhamento**.

Primeira-Vice-Presidência, em 28 de novembro de 2017.


Fábio Ramalho
Primeiro-Vice-Presidente





Câmara dos Deputados

RIC 3.292/2017

Autor: Franklin

**Data da
Apresentação:** 22/11/2017

Ementa: Solicita informações ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil a respeito por que até o momento não houve redução das passagens aéreas.

**Forma de
Apreciação:**

**Texto
Despacho:** Aprovação pelo Presidente, Dep. Rodrigo Maia, "ad referendum" da Mesa, do parecer do senhor Deputado Fábio Ramalho, Primeiro Vice-Presidente, pelo encaminhamento.

**Regime de
tramitação:**

Em 04/12/2017


RODRIGO MAIA
Presidente da Câmara dos Deputados



984D63E344

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES	
Protocolo-Geral	
RECEBIDO EM	06 12 17
HORA	10 34
m. lde	

Ofício 1ªSec/RI/E/nº 3539 /17

Brasília, 6 de dezembro de 2017.

A Sua Excelência o Senhor

MAURÍCIO QUINTELLA

Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil

Assunto: **Requerimento de Informação**

RECEBI NESTA DATA A PRESENTE DOCUMENTAÇÃO.	
EM	/ /
Nome por extenso e legível:	
Ponto:	

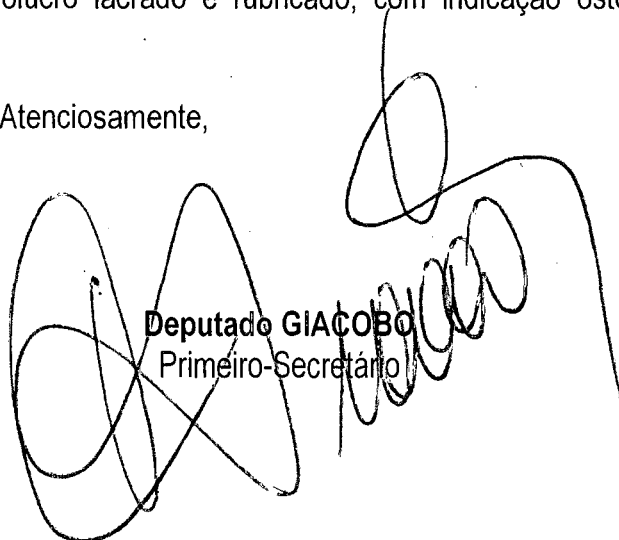
Senhor Ministro,

Nos termos do art. 50, § 2º, da Constituição Federal, encaminho a Vossa Excelência cópia(s) do(s) seguinte(s) Requerimento(s) de Informação:

PROPOSIÇÃO	AUTOR
Requerimento de Informação nº 3292/2017	Franklin

Por oportuno, solicito, na eventualidade de a informação requerida ser de natureza sigilosa, seja enviada também cópia da decisão de classificação proferida pela autoridade competente, ou termo equivalente, contendo todos os elementos elencados no art. 28 da Lei nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação), ou, caso se trate de outras hipóteses legais de sigilo, seja mencionado expressamente o dispositivo legal que fundamenta o sigilo. Em qualquer caso, solicito ainda que os documentos sigilosos estejam acondicionados em invólucro lacrado e rubricado, com indicação ostensiva do grau ou espécie de sigilo.

Atenciosamente,

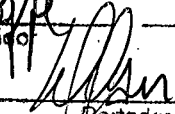


Deputado GIACOBINO
Primeiro-Secretário

- NOTA: os Requerimentos de Informação, quando de autorias diferentes, devem ser respondidos separadamente.

/LMR

AVISO Nº 11/2018-ASPAR/GM/MTPA

PRIMEIRA-SECRETARIA	
Documento recebido nesta Secretaria sem a indicação ou aparência de tratar-se de conteúdo de caráter sigiloso, nos termos do Decreto n. 7.845, de 14/11/2012, do Poder Executivo.	
Em 09/02/18	às 16 h 44
 Serviço	7396 Ponto
 Portador	

Brasília, de 8 de fevereiro de 2018.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado **GIACOBO**
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados

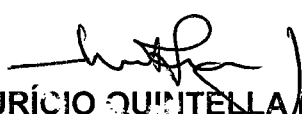
Assunto: **Requerimento de Informação nº 3.292/2017, de autoria do Deputado Franklin.**

Senhor Secretário,

Reporto-me ao Ofício 1ª Sec/RI/E/nº 1.579, de 6 de dezembro de 2017, no qual Vossa Excelência encaminha o Requerimento de Informação nº 3.292/2017, de autoria do Deputado Franklin (PP/MG), apresentado em 21 de novembro de 2017, que requer informações a respeito da não redução das passagens aéreas.

A respeito, encaminho, para o conhecimento do ilustre Secretário, o Memorando nº 12/2018/GAB-SAC/SAC, de 5 de janeiro de 2018, elaborado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, a Nota Técnica nº 1/2018/DPR/SAC-MTPA, de 5 de janeiro de 2018, do Departamento de Políticas Regulatórias, daquela Secretaria, bem como o Ofício nº 367 (SEI)/2017/GAB-ANAC, de 28 de dezembro de 2017, da Agência Nacional de Aviação Civil, e o Parecer nº 83 (SEI)/2017/GTEC/GEAC/SAS, de 25 de setembro de 2017, da Gerência Técnica de Análise Econômica, daquela Agência, contendo os esclarecimentos sobre o assunto em questão.

Atenciosamente,


MAURÍCIO QUINTELLA LESSA
Ministro de Estado dos Transportes,
Portos e Aviação Civil



Emitido em 25/01/2018 14:08

FICHA DE REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO

S002838

Requerimento nº: 3292

Situação: Pendente **Nº do Ofício PSRI** 1579 06/12/2017

Data/Ri: 21/11/2017

Data Protocolo: 06/12/2017

Prazo: 05/01/2018

Solicitante : Dep.Fed. FRANKLIN - PP/MG

Assunto:

Solicita informações ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil a respeito por que até o momento não houve redução das passagens aéreas.

1. Referente a cobrança de bagagem, foi anunciado que tal medida iria haver uma redução das passagens aéreas, assim sendo informar porque até agora não houve nenhuma redução?

2. Porque a passagem ficou mais caro do que antes?

3. Qual o critério utilizado pela ANAC para baixar essa resolução da cobrança das bagagens?

4. Porque essa agencia não tabelou a cobrança de bagagens?

5. Com a nova resolução o passageiro pôde levar bagagens de mão com ele na cabine da aeronave até 10kg, assim sendo, solicito informar se houve algum estudo junto as companhias para alterar o peso de 5kg para 10kg? Pois com a mudança no tamanho e peso ocasionou um bagageiro sempre lotado deixando muita vezes vários passageiros sem poder armazenar suas bagagens de mão no local apropriado, tendo que levá-la no nos pés, trazendo um desconforto grande para o passageiro.

Observação:

Favor responder ao RI exatamente conforme os questionamentos do Parlamentar.

Para cada pergunta uma resposta.

50000.048567/2017-91

Trâmites:

001) **23/11/2017** GM/ASPAR (Adriana Felizola) Despacho: À SNAC Resposta: Memorando nº 509/2017/ASPAR/GM de 24/11/2017 Situação: Encaminhado

002) **11/12/2017** GM/ASPAR (Adriana Felizola) Despacho: Cobrar Resposta: Memorando nº 531/2017/ASPAR/GM de 11/12/2017 Situação: Encaminhado

003) **20/12/2017** GM/ASPAR (Edna Campes) Despacho: Cobrar à SNAC

004) **08/01/2018** GM/AE (HERIK SOUZA LOPES) Despacho: Encaminhado ao Herik para análise da resposta

Ofício 1ªSec/RI/E/nº 1579 /17

Brasília, 6 de dezembro de 2017.

A Sua Excelência o Senhor
MAURÍCIO QUINTELLA
Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil

Assunto: **Requerimento de Informação**

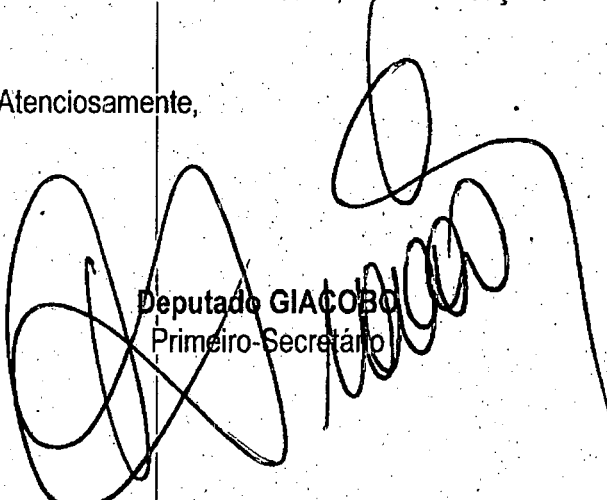
Senhor Ministro,

Nos termos do art. 50, § 2º, da Constituição Federal, encaminho a Vossa Excelência cópia(s) do(s) seguinte(s) Requerimento(s) de Informação:

PROPOSIÇÃO	AUTOR
Requerimento de Informação nº 3292/2017	Franklin

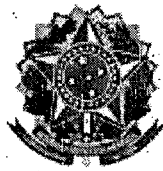
Por oportuno, solicito, na eventualidade de a informação requerida ser de natureza sigilosa, seja enviada também cópia da decisão de classificação proferida pela autoridade competente, ou termo equivalente, contendo todos os elementos elencados no art. 28 da Lei nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação), ou, caso se trate de outras hipóteses legais de sigilo, seja mencionado expressamente o dispositivo legal que fundamenta o sigilo. Em qualquer caso, solicito ainda que os documentos sigilosos estejam acondicionados em invólucro lacrado e rubricado, com indicação ostensiva do grau ou espécie de sigilo.

Atenciosamente,


Deputado GIACOBINO
Primeiro-Secretário

- NOTA: os Requerimentos de Informação, quando de autorias diferentes, devem ser respondidos separadamente.

/LMR



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL
GABINETE DA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SCS, QD.9, Ed. Parque Cidade Corporate, Torre C, 6º andar - Bairro Asa Sul,
Brasília/DF, CEP 70308-200
Telefone: 61 3311 7243 e Fax: - www.transportes.gov.br

Memorando nº 12/2018/GAB-SAC/SAC

Brasília, 05 de janeiro de 2018.

Ao(À) Sr(a). Chefe da Assessoria Parlamentar, Carlos Henrique Silva Santos

Assunto: Requerimento de Informação nº 3.292/2017, de autoria do Deputado Franklin.

Em atendimento ao "Memorando nº 509/2017/ASPAR/GM" (0678240), subscrito em 24 de novembro de 2017, no qual encaminha o Requerimento de Informação nº 3.292/2017, de autoria do Deputado Franklin (PP/MG), que requer informações a respeito da redução das passagens aéreas, esclareço que o pleito foi objeto de análise pelo Departamento de Políticas Regulatórias, que se manifesta por meio do "NOTA TÉCNICA Nº 1/2018/DPR/SAC-MTPA" (0739222).

Atenciosamente,

JOÃO BATISTA LANARI BO
Chefe de Gabinete
Secretaria Nacional de Aviação Civil



Documento assinado eletronicamente por **João Batista Lanari Bo, Chefe de Gabinete**, em 08/01/2018, às 10:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificado: **0739890** e o código CRC **08E2FB72**.



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL
DEPARTAMENTO DE POLÍTICAS REGULATÓRIAS
SCS, QD.9, Ed. Parque Cidade Corporate, Torre C, 6º andar, Brasília/DF, CEP
70308-200
Telefone: (61) 3311-7365 e Fax: - www.transportes.gov.br

NOTA TÉCNICA Nº 1/2018/DPR/SAC-MTPA

PROCESSO Nº 50000.048567/2017-91

INTERESSADO: DEPUTADO FRANKLIN, CHEFE DE GABINETE DA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL.

1. ASSUNTO

1.1. Requerimento de Informação nº 3.292/2017, de autoria do Deputado Franklin.

2. ANÁLISE

2.1. O Gabinete da Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - SAC/MTPA encaminha à análise deste Departamento, por meio do Despacho nº 1155/2017/GAB-SAC/SAC, de 27 de novembro de 2017 (0679641), o Requerimento de Informação nº 3.292, de 2017 (0676175), de autoria do Exmo. Sr. Deputado Federal FRANKLIN (PP/MG), que solicita informações a respeito do preço de passagens aéreas após a desregulamentação da franquia de bagagem proporcionada pela Resolução ANAC nº 400, de 13 de dezembro de 2016.

2.2. Em seu Requerimento de Informação, o Exmo. Sr. Deputado Federal FRANKLIN (PP/MG) realiza os seguintes questionamentos:

"1. Referente à cobrança de bagagem, foi anunciado que tal medida iria haver uma redução das passagens aéreas, assim sendo informar porque até agora não houve nenhuma redução?

2. Porque a passagem ficou mais caro do que antes?

3. Qual o critério utilizado pela ANAC para baixar essa resolução da cobrança das bagagens?

4. Porque essa agencia não tabelou a cobrança de bagagens?

5. Com a nova resolução o passageiro pode levar bagagens de mão com ele na cabine da aeronave até 10kg, assim sendo, solicito informar se houve algum estudo junto as companhias para alterar o peso de 5kg para 10kg? Pois com a mudança no tamanho e peso ocasionou um bagageiro sempre lotado deixando muitas vezes vários passageiros sem poder armazenar suas bagagens de mão no local apropriado, tendo que levá-la no nos pés, trazendo um desconforto grande para o passageiro" (Requerimento de Informação nº 3.292, de 2017)

2.3. Em sua justificação, argumenta que "a medida adotada pela ANAC [de liberalização da franquia de bagagem] não traz qualquer garantia de que os valores das passagens irão reduzir para o consumidor final". Destaca ainda que "as empresas de aviação comercial costumam desrespeitar o consumidor, desde a venda dos bilhetes, com mudanças injustificadas e repentinas nos valores das passagens até a entrega das bagagens".

2.4. Tais questionamentos foram encaminhados à Agência Nacional de

Aviação Civil - ANAC por meio do Ofício nº 39/2017/DPR/SAC, de 19 de dezembro de 2017 (0718200). A Agência, por sua vez, manifestou-se no Ofício nº 367(SEI)/2017/GAB-ANAC, de 28 de dezembro de 2017 (0733295), em que destaca que "os questionamentos contidos [no RI nº 3.292/2017] são os mesmos tratados no Requerimento de Informação nº 3.187/2017 de autoria do mesmo Deputado, e que resultaram no envio, pela Assessoria Parlamentar do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, dos Ofícios nº 1083/2017/ASPAR/GM e nº 1186/2017/ASPAR/GM, respondidos pelo Ofício ANAC nº 123/2017, no âmbito do Processo nº 00058.530943/2017-53, que segue em anexo em seu inteiro teor", contidos em anexo ao ofício (0733317).

2.5. As respostas aos questionamentos nº 1, nº 2 e nº 4 foram apresentadas pela ANAC anteriormente no Parecer nº 83(SEI)/2017/GTEC/GEAC/SAS (0733317), que reproduzimos a seguir:

"3. Primeiramente, faz-se necessário esclarecer que a ANAC mantém atividades de acompanhamento do mercado de transporte aéreo, coletando e divulgando dados sobre o setor, com os propósitos de ampliar o conhecimento da sociedade, subsidiar a realização de estudos e a tomada de decisões sobre o setor, no âmbito da iniciativa privada e da própria administração pública e fornecer informações ao programa estatístico da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), da Organização das Nações Unidas (ONU).

4. As informações atualmente coletadas compreendem dados sobre as tarifas aéreas vendidas, quantidade de voos realizados, passageiros e carga transportados e dados contábeis das empresas aéreas brasileiras e estrangeiras, disponibilizadas no endereço <https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo>. As mudanças trazidas pela Resolução nº 400/2016 (que dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo) são mais um fator a compor o contexto do mercado, que permanecerá sendo acompanhado pela Agência.

5. Com os dados já coletados poderão ser identificadas, por exemplo, a evolução das tarifas aéreas, do número de passageiros transportados e da quantidade de bagagem transportada.

6. O acompanhamento do setor é um dos objetivos estratégicos da ANAC, nos termos do seu Plano Estratégico para o período de 2015 a 2019, que pode ser acessado em [https://www.anac.gov.br/A Anac/institucional/planejamento-estrategico](https://www.anac.gov.br/A%20Anac/institucional/planejamento-estrategico).

7. Cumpre esclarecer que os objetivos da ANAC com a desregulamentação da franquia de bagagem despachada, nos termos da Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016, são a redução da intervenção estatal na economia, o estímulo à concorrência, a simplificação das normas, a compatibilização com o regime de liberdade tarifária e a convergência com as práticas internacionalmente mais difundidas. Os objetivos acima resumidos são mais bem detalhados no documento "Comentário à Minuta de Resolução", publicado pela ANAC na ocasião da Audiência Pública nº 3/2016 e disponível no endereço <https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audienciasencerradas/2016>.

8. Com a desregulamentação da franquia de bagagem passa a ser permitida a oferta do serviço de transporte de passageiro desvinculado do serviço de transporte da bagagem (o que era vedado pelas normas anteriores), criando, assim, a possibilidade de uma maior gama de produtos para escolha dos consumidores.

9. Ressalta-se que o atual marco regulatório do setor aéreo, no que diz respeito às tarifas praticadas, estabelece o regime de liberdade tarifária, instituído pela Portaria nº 248 do Ministério da Fazenda, de 10 de agosto de 2001, e consagrado pela Lei nº 11.182, de 27 de dezembro de 2005, em seu art. nº 49.

10. No contexto do setor de transporte aéreo, o valor das tarifas aéreas oscila a todo momento em razão de inúmeros fatores que influenciam a sua

precificação, tais como a evolução dos custos (afetados pelo preço do barril de petróleo e pela taxa de câmbio); a distância da linha aérea; o grau de concorrência do mercado; a densidade de demanda; a baixa e a alta temporada; restrições de infraestrutura aeroportuária e de navegação aérea; a taxa de ocupação das aeronaves; a realização de promoções, entre outros.

11. Nesse regime, não compete ao órgão regulador a definição das tarifas praticadas, tampouco o estabelecimento de parâmetros ou expectativas a respeito das tarifas futuras.

12. No entanto, isso não afasta a competência do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência para a repressão às infrações contra a ordem econômica, definida na Lei nº 12.529/2011.

13. Por outro lado, a ANAC está atenta à transparência das relações de consumo. O art. 5º da Resolução ANAC nº 400/2016 estabelece que, desde o início do processo de comercialização da passagem aérea, devem ser informados ao consumidor as regras e os valores do transporte de bagagem.

14. Embora os objetivos da norma consistam do apresentado no documento "Comentário à Minuta de Resolução", o processo regulatório considerou as análises dos possíveis efeitos econômicos decorrentes do ambiente regulatório em que a franquia de bagagem é desregulamentada, presentes no Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 93/COGTL/SEAE/MF, da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda, no Parecer Técnico nº 197/2016 – SEAP, da Secretaria de Apoio Pericial da Procuradoria Geral da República e nas Notas Técnicas nº 11/2016/GEAC/SAS e 5(SEI)/2016/GTEC/GEAC/SAS, desta Agência, anexos a este Parecer.

15. Os documentos apresentam a análise da introdução de ferramentas de diferenciação de serviços e preços a partir da teoria econômica clássica, sendo que uma das conclusões obtidas se refere aos efeitos sobre os preços, envolvendo intrinsecamente questões distributivas.

16. Com a desagregação do transporte de bagagem, permite-se o oferecimento de serviços diferenciados, em que os serviços mais básicos tendem a ter preços menores do que os serviços mais completos. Aqueles seriam inferiores aos preços em um ambiente em que a diferenciação não é permitida, enquanto que estes seriam superiores.

17. Esse resultado teórico, todavia, se limita a uma abstração para um ambiente estático, em que todos os outros elementos que influenciam os preços dos serviços pudessem ser mantidos inalterados.

18. Como, na realidade, os demais elementos que influenciam não somente o transporte aéreo, como todos os setores da economia, estão sempre se alterando, o resultado teórico acima apresentado não pode ser interpretado como uma previsão para o futuro. Ao contrário, se limita a uma conclusão teórica a respeito de um dos efeitos da alteração do ambiente regulatório, cuja verificação pode ser impossível, uma vez que os efeitos de outros elementos, incontornáveis pelo setor, podem se somar, anular e sobrepujar o efeito deste elemento.

19. A respeito do que tem sido praticado no mercado após a efetiva entrada em vigor da medida relativa à desregulamentação da bagagem despachada, em 29/4/2017, é possível verificar que a Latam, a GOL e a Azul passaram a incluir a franquia de bagagem como um item de diferenciação de seus produtos somente a partir do mês de junho/2017. A Avianca adotou tal medida a partir de 25 de setembro de 2017.

20. O documento anexo (Comparativo de Produtos Ofertados) demonstra quais critérios têm sido adotados por essas empresas na diferenciação de produtos. Nota-se que a franquia de bagagem passou a ser mais um item para tal, em complemento a outros critérios anteriormente utilizados, como taxas de remarcação ou cancelamento, por exemplo. É também possível observar que os produtos ("perfis tarifários") que não possuem franquia de bagagem possuem preços menores do que aqueles com franquia de bagagem incluída. Ainda, nos casos em que há oferta de produtos sem franquia de bagagem, mesmo com a compra desse produto, o consumidor pode adquiri-la posteriormente.

21. Diante do exposto, observa-se que os agentes econômicos ainda estão se adaptando ao novo ambiente regulatório e que qualquer avaliação neste momento é extremamente prematura e pode induzir a conclusões equivocadas, ainda que favoráveis à desregulamentação." (Parecer nº 83(SEI)/2017/GTEC/GEAC/SAS)

2.6. As respostas aos **questionamentos nº 3 e nº 5**, por sua vez, foram apresentadas pela ANAC no Memorando nº 56(SEI)/2017/GCON/SAS (Parecer nº 83(SEI)/2017/GTEC/GEAC/SAS (0733317), conforme a seguir:

"4. Deve-se atentar para a competência legalmente atribuída à ANAC para tratar de temas que versem sobre normas regulatórias para o setor aéreo. É exatamente em virtude da complexidade que as matérias do setor aéreo demandam que o legislador entendeu ser pertinente atribuir à uma Agência Reguladora especializada, os assuntos que requerem uma atuação caracterizada por autonomia política, financeira, normativa e de gestão. Nessa direção, insta salientar a competência atribuída a este órgão regulador, prevista no artigo 2º da sua Lei de criação, a Lei nº 11.182/2005, segundo o qual *"compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária"* (g.n). Assim, resta inexorável que a autonomia e independência concedidas às agências reguladoras são fundamentais para que a mesma possa exercer adequadamente suas funções, uma vez que o maior bem jurídico tutelado é o interesse da coletividade.

5. Nessa linha, nos termos da referida Lei Federal, a ANAC pauta-se em atender ao interesse público por meio de sua atuação coletiva e sistêmica no sentido de atuar na regulação e fiscalização das atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária. Outrossim, a Lei de criação da Agência destaca no seu artigo 8º um dispositivo de fundamental importância aduzindo que *"cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade"*.

6. Em que pese as importantes considerações preliminares acima mencionadas, especificamente quanto ao questionamento formulado no item III sobre **qual o critério utilizado pela ANAC para baixar a resolução da cobrança das bagagens**, é importante salientar que a Resolução nº 400/2016 não se limita a tratar apenas sobre o tema relacionado à franquia de bagagem, muito embora seu corpo técnico tenha se debruçado esforçadamente sobre tal matéria. Por isso, ressalte-se que a ANAC envidou esforços conjuntos mediante o envolvimento de toda a sociedade para publicação das novas Condições Gerais de Transporte Aéreo (Resolução 400/2016) a qual resultou de um extenso processo de estudos, debates e produção normativa que data oficialmente desde o ano de 2013.

7. O referido trabalho que culminou com a publicação da Resolução nº 400/2016 representa uma revisão e consolidação das regras que dispõem sobre os direitos e deveres dos passageiros do transporte aéreo brasileiro, inclusive quanto à necessidade de harmonização da legislação existente sobre o setor aéreo a fim de reunir em único documento legal todos os demais assuntos que eram tratados por meio de outras Resoluções da própria ANAC, além de Portarias e Normas de Serviços Aéreos Internacionais publicadas pelo antigo Departamento de Aviação Civil (DAC), órgão do Comando da Aeronáutica.

8. Ademais, com o objetivo de dar transparência ao processo de revisão e consolidação da referida norma e contar com as contribuições de órgãos de defesa do consumidor, empresas do setor aéreo e demais entes interessados, todo o processo que resultou na edição e publicação da Resolução foi precedido de Audiência Pública, visto que a contribuição do público externo

em processos de alta complexidade e relevância para a sociedade exige a coleta de subsídios importantes em processos decisórios dessa natureza, além de ter contribuído significativamente para que o documento alcançasse seu objetivo de harmonizar as relações de consumo no âmbito do transporte aéreo.

9. Atente-se para o fato de que a ANAC realizou duas Audiências Públicas para coletar subsídios da sociedade em relação ao transporte de bagagens, tendo disponibilizado a Análise de Impacto Regulatório e Notas Técnicas que explicam a fundamentação da norma, participou também de reuniões com o Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro, 3ª Câmara de Coordenação e Revisão do MPF, OAB, Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor IDEC, Associação Brasileira de Defesa do Consumidor Proteste, além de ter elaborado um comentário artigo por artigo da nova Resolução, proporcionando ampla transparência no processo regulatório e municiando de informações os consumidores interessados no processo.

10. Apesar do efeito que as novas regras sobre franquia de bagagem possa vir a ter no setor aéreo como um todo, é útil destacar que as mudanças ocorridas, sobretudo, conferem mais liberdade a competição pelos consumidores do mercado e retira amarras regulatórias que não se sustentavam nos dias de hoje. Apenas a título de ilustração, não há registro oficial sobre o que motivou o antigo Departamento de Aviação Civil do Comando da Aeronáutica a estipular em 23 kg a franquia de bagagem doméstica e em 64 kg a franquia de bagagem para voos de longo curso, assim como o valor referenciado de 5 Kg para bagagem de mão, mas tão somente o fato de que a Associação de Transporte Aéreo Internacional – IATA (em inglês) possuía resoluções próprias já revogadas e que sugeriam esses valores para seus associados. Não obstante, esses eram os padrões adotados pela principal transportadora aérea da época, o que leva a crer que a positividade dessas franquias tinha por escopo a proteção do mercado brasileiro contra as transportadoras internacionais e outras entrantes brasileiras (standardização do serviço para que a competição se desse por nível de atendimento dentro da aeronave), o que inviabilizava a competição por preço, muito mais vantajosa aos consumidores. Logo, não só os padrões anteriores não se justificavam, como ainda impediam a concorrência.

11. Portanto, é fundamental esclarecer que a publicação da Resolução nº. 400/2016 quando trata especificamente na Seção V sobre o tema franquia de bagagem não elimina ou extingue o direito do consumidor ao serviço de transporte de bagagem. As franquias continuarão a ser livremente praticadas pelas empresas, com o benefício de haver maior transparência para os consumidores nas informações sobre esse serviço, tal como já se tem observado em relação às empresas nacionais que operam voos dentro do território brasileiro.

12. A propósito do acima exposto, esse é o teor contido no inciso IV do artigo 5º da Resolução 400/2016, posto que, em se tratando da oferta desse serviço ao consumidor, no processo de comercialização da passagem aérea o transportador deverá prestar todas as informações ao usuário de modo que ele tenha acesso de maneira clara e transparente às regras e valores do transporte de bagagem. Assim, a nova norma não retira o direito de o passageiro despachar bagagem, mas permite ao mesmo que exerça o seu direito de escolha com maior liberdade e transparência, uma vez que o regulamento sobre as novas Condições Gerais de Transporte explicita no artigo 13 o transporte de bagagem despachada como sendo contrato acessório oferecido pelo transportador.

13. Com efeito, em relação aos critérios e objetivos da medida quanto à desregulamentação relativa ao despacho de bagagem, a norma buscou alcançar meios que permitissem ao consumidor exercer sua liberdade de escolha ao contratar o serviço de transporte aéreo não permanecendo preso à obrigatoriedade de contratação do serviço como se em todas as ocasiões fosse necessário realizar também o transporte de bagagem, ao qual todos os passageiros eram impelidos sob a vigência do normativo anterior.

14. Nessa perspectiva, em uma tendência de flexibilização e adequação ao que já é praticado em outras partes do mundo, cada passageiro terá o direito

de exercer com liberdade a escolha do serviço de transporte de bagagem em contrato acessório junto ao transportador ou um optar por um perfil de passagem aérea que já incluía este serviço em seu preço. Em todo o processo de discussão da norma buscou-se alinhar as novas condições de transporte aéreo ao exercício de liberdade de escolha do consumidor, em estrita homenagem nos termos do que dispõe o art. 5º XXXII e 170, V da Carta Magna, o que assegura a constitucionalidade da medida.

15. Registre-se, por fim, que a referida desregulamentação atende aos princípios da liberdade tarifária e da liberdade de oferta de rotas, que regem os contratos de transporte aéreo, nos termos da Lei nº 11.182/2005, e que a ANAC, ao contrário dos argumentos que se opõem aos termos contidos na Resolução 400 quanto ao despacho de bagagem, respaldou-se de elementos técnicos e históricos para editar a regulamentação em questão.

16. No tocante às informações relativas ao transporte de bagagem de mão, especificamente, sobre os esclarecimentos necessários no sentido de **informar se houve algum estudo junto às companhias para alterar o peso de 5 Kg para 10 Kg**, cumpre esclarecer que a norma foi editada com a previsão de um incremento na franquia mínima de bagagem de mão, cujo transporte não pode ser tarifado pelas companhias aéreas, além do que expressamente dispõe sobre a possibilidade de restrição de peso e conteúdo da bagagem de mão, assim como também da bagagem despachada. Nesse sentido, assim dispõe a norma:

Art. 14. O transportador deverá permitir uma franquia mínima de 10 (dez) quilos de bagagem de mão por passageiro de acordo com as dimensões e a quantidade de peças definidas no contrato de transporte;

§ 1º Considera-se bagagem de mão aquela transportada na cabine, sob a responsabilidade do passageiro. § 2º O transportador poderá restringir o peso e o conteúdo da bagagem de mão por motivo de segurança ou de capacidade da aeronave.

17. Em linhas gerais constituiu-se preocupação da ANAC respaldar-se em estudos que foram realizados para fundamentar a proposta de alterações nas Condições Gerais de Transporte aplicáveis aos voos domésticos e internacionais atinentes à franquia de bagagem, especialmente aquela relacionada à franquia de bagagem de mão.

18. Inicialmente, a Agência serviu-se de uma ferramenta bastante utilizada em processos de alta complexidade, que foi o denominado **benchmarking**. Tal ferramenta consiste no processo de buscas das melhores práticas numa determinada indústria e que conduzem ao desempenho superior. Trata-se de um estudo comparado que analisa a experiência de outros países a respeito de uma determinada questão, por exemplo, o processo de comparação do desempenho entre dois ou mais sistemas de franquia de bagagem sob a ótica da regulação internacional em relação ao transporte de bagagem.

19. Nesse sentido, foram analisadas políticas de transporte de bagagem para voos na classe econômica de doze empresas aéreas estrangeiras, sendo quatro empresas norte-americanas, três europeias, duas sul-americanas e três asiáticas. Constatou-se que não há uma regulação estatal que defina os parâmetros para o transporte de bagagem e que a praxe do mercado é permitir uma franquia de bagagem de mão superior àquela que era regulada pela Portaria nº 676/2000 e cobrar separado pelo despacho de bagagem. Todas as empresas norte americanas analisadas, por exemplo, não impõem limites de peso para a bagagem de mão, o que incentiva o passageiro a não despachar bagagem e, conseqüentemente, gera redução na proporção de bagagens extraviadas, segundo dados constatados em relatório da SITA, empresa multinacional de tecnologias de informação, especializada em serviços direcionados para a indústria da aviação.

20. De outra sorte, a ANAC também considerou em relação às mudanças quanto às novas regras de transporte de bagagem uma **análise de impacto econômico** da medida no âmbito nacional, por meio da exposição motivada pelas **Notas Técnicas nº 11/2016/GEAC/SAS e nº 5(SEI)/2016/GEAC/SAS**

anexas. Tais análises, inclusive, demonstraram os possíveis impactos regulatórios da Resolução nº 400/2016, no que concerne à franquia de bagagem, sob perspectivas qualitativas e quantitativas.

21. Outrossim, ressalte-se também, que a Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado (SRE), à época da condução do processo de regulamentação, ao avaliar proposta de alteração das Condições Gerais de Transportes atinentes a bagagens, em voos domésticos e internacionais, preocupou-se em submeter à Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR) uma solicitação de estudo que contemplasse a análise dos dispositivos relacionados especificamente à bagagem de mão. O referido estudo tinha por escopo avaliar o estabelecimento de franquia mínima de bagagem de mão para qualquer tipo de equipamento operado nas rotas nacionais, franquia esta que poderia, considerando a diversidade da frota que opera no país, extrapolar os limites máximos de peso e volume dos bagageiros internos das aeronaves, notadamente naquelas de menor porte (LET, ATR e ERJ, por exemplo).

22. Nesse sentido, o estudo requerido versou sobre o posicionamento da SAR, para manifestar-se em dado prazo, a respeito da capacidade de carga de porão e de bagageiro interno das aeronaves com base nas Especificações Operativas das empresas aéreas nacionais, a fim de contrastá-las com os limites propostos na Resolução nº 400/2016, bem como propor alterações, caso necessárias.

23. Em tempo oportuno a SAR apresentou posicionamento a respeito do tema cuja análise da capacidade de carga de porão e de bagageiro interno das aeronaves baseou-se na consulta dos Manuais aprovados relativos a Peso e Balanceamento (*WBM Weight and Balance Manual*) das aeronaves utilizadas pelas empresas aéreas nacionais nas operações normatizadas pelo Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 121. A referida norma trata sobre os Requisitos Operacionais mediante o estabelecimento de regras para as operações domésticas, de bandeira e suplementares de cada pessoa que seja ou que deva ser detentor de um Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (Certificado ETA).

24. É importante destacar que os dados constantes nos Manuais de Peso e Balanceamento são fornecidos pelos fabricantes das aeronaves por força do requisito 25.1583(c) do RBAC nº 25 que versa sobre os Requisitos de Aeronavegabilidade: aviões categoria transporte, conforme abaixo descrito:

25.1583 Limitações Operacionais.(c) Distribuição de peso e de carregamento. Devem ser fornecidas no Manual de Voo do avião (Airplane Flight Manual - AFM) as limitações de peso e de centro de gravidade estabelecidas nos termos da seção 2 5.1519. Todas as informações a seguir, incluindo as limitações de distribuição de peso estabelecidas na seção 2 5.1519, devem ser apresentadas no AFM ou em um documento separado de carregamento e controle de peso e balanceamento que seja incorporado ao AFM por referência:

(1)A condição do avião e os itens incluídos no peso vazio, definidos de acordo com a seção 25.29.

*(2) Instruções de carregamento necessárias para assegurar o **carregamento do avião dentro dos limites de peso e centro de gravidade e para manter o carregamento dentro destes limites durante o voo.** (grifo nosso)*

25. Segundo o requisito acima, restou claro pelo estudo encomendado que o Manual de Peso e Balanceamento, parte integrante do Manual de Voo da aeronave, deve conter as informações que o operador necessita para estabelecer os limites de carga e procedimento de carregamento garantindo que os limites de peso e centro de gravidade (CO) da aeronave, bem como limites estruturais dos compartimentos de carga sejam respeitados.

26. O estudo destacou ainda, por meio de tabelas estimativas para aeronaves de diversos fabricantes, considerando a pluralidade de aeronaves em operação

e a grande variabilidade dos limites de carga de porão e bagageiro aplicáveis a cada aeronave em particular, dados disponíveis nos Manuais de Peso e Balanceamento para modelos representativos de aeronaves no cenário operacional atual. Isso revelou que não há uma limitação direta quanto à capacidade de carga do porão e do bagageiro das aeronaves em relação aos valores propostos pela Resolução. Todavia, frisou-se que o limite de acomodação de bagagem em função do volume, apesar de não ter sido objeto de análise, considerou-se como relevante, sendo de fato a maior limitação prática.

27. De todo o exposto, verificou-se que é possível que haja limitação de carregamento devido ao máximo peso de decolagem para determinada operação, porém, essa já é uma realidade prática que independente da questão tratada. Ademais, constatou-se também, que a capacidade de carga de porão e bagageiro interno das aeronaves analisadas é suficiente para suportar os limites propostos na Resolução em comento, o que segundo a área técnica, sob o aspecto da aeronavegabilidade, considerando apenas os limites estruturais, não seria necessária nenhuma alteração no texto apresentado. 28. Vale ressaltar que, a despeito do incremento de 5 Kg para 10 Kg, no mínimo, para o transporte da bagagem de mão, destinada ao porte de bens de cunho pessoal, esse direito não é absoluto, sobretudo para o caso de aeronaves menores (por exemplo, com 19 lugares). Nessas situações, o peso ou dimensões desta bagagem poderão ser reduzidos, a fim de serem acomodadas na aeronave, com conforto e segurança. Essa medida, que já constava nos normativos anteriores, também garante a segurança dos passageiros, no passo em que as bagagens poderão ser acomodadas da forma correta, não trazendo riscos operacionais e físicos aos passageiros.

29. Além disso, cumpre esclarecer que a possibilidade de restrição de peso e conteúdo da bagagem despachada e de mão tem por objetivo adequar o volume à capacidade das aeronaves de menor porte, bem como às restrições técnicas do serviço. Com efeito, esta previsão sempre existiu no transporte aéreo. Os artigos nºs 36 e 48 da Portaria nº 676/2000 já tratavam de eventuais restrições ao transporte em aeronaves menores e de artigos perigosos como bagagem despachada ou bagagem de mão, o que também é feito por outras normas específicas para o transporte desses artigos. Um exemplo disso é a Resolução nº 207, de 22 de novembro de 2011, que dispõe sobre os procedimentos de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos aeroportos que dispõe que o "objetivo da inspeção dos passageiros e suas bagagens de mão é prevenir que armas, explosivos, artefatos ou agentes químicos, biológicos, radioativos, nucleares ou substâncias e materiais proibidos, assim considerados os constantes do Anexo desta Resolução, sejam introduzidos, sem autorização, às áreas restritas de segurança". (Memorando nº 56(SEI)/2017/GCON/SAS)

2.7. Considera-se, portanto, que as informações encaminhadas pela ANAC respondem adequadamente aos questionamentos formulados pelo Exmo. Sr. Deputado Federal FRANKLIN (PP/MG) em seu Requerimento de Informação nº 3.292, de 2017.

3. DOCUMENTOS RELACIONADOS

3.1. Despacho nº 1155/2017/GAB-SAC/SAC, de 27 de novembro de 2017 (SEI Nº 0679641).

3.2. Requerimento de Informação nº 3.292, de 2017 (SEI Nº 0676175).

3.3. Ofício nº 39/2017/DPR/SAC, de 19 de dezembro de 2017 (SEI Nº 0718200).

3.4. CD/DVD do Ofício 367 (SEI Nº 0733317).

4. CONCLUSÃO

4.1. Considera-se que as informações encaminhadas pela ANAC respondem adequadamente aos questionamentos formulados pelo Exmo. Sr.

Deputado Federal FRANKLIN (PP/MG) em seu Requerimento de Informação nº 3.292, de 2017.

4.2. Recomenda-se encaminhamento desta Nota Técnica ao Gabinete da Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - SAC/MTPA para as devidas providências.

GUSTAVO PACHECO FORTES FLEURY

Coordenador de Serviços Aéreos Domésticos

THIAGO COSTA MONTEIRO CALDEIRA

Diretor de Políticas Regulatórias, Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Gustavo Pacheco Fortes Fleury, Coordenador**, em 05/01/2018, às 11:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Thiago Costa Monteiro Caldeira, Diretor do Departamento de Políticas Regulatórias, substituto**, em 05/01/2018, às 15:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0739222** e o código CRC **435ED0B8**.

Referência: Processo nº 50000.048567/2017-91

SEI nº 0739222



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 7º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor Comercial Sul,
Brasília/DF, CEP 70308-200
apoiodapresidencia@anac.gov.br
Telefone: 3314-4202

Ofício nº 367(SEI)/2017/GAB-ANAC

Brasília, 28 de dezembro de 2017.

Ao Senhor

RONEI SAGGIORO GLANZMANN

Diretor de Políticas Regulatórias Substituto

Secretaria Nacional de Aviação Civil

SCS, Qd. 9, Ed. Parque Cidade Corporate, Torre C, 6º andar

Brasília, DF

CEP 70308-200

Assunto: **Requerimento de informação nº 3292/2017 da Câmara dos Deputados.**

Referências: Processo SAC Nº 50000.048567/2017-91;
Processo ANAC Nº 00058.541651/2017-46.

Anexos: Processo ANAC Nº 00058.530943/2017-53;
Parecer nº 112(SEI)/2017/GTEC/GEAC/SAS (número SEI-ANAC 1385410).

Senhor Diretor Substituto,

1. Em atenção aos Ofícios nº 38/2017/DPR/SAC e nº 39/2017/DPR/SAC, que apresentaram o Requerimento de Informação nº 3.292/2017, de autoria do Deputado Franklin, e solicitaram esclarecimentos sobre a Resolução ANAC nº 400/2016, informa-se que os questionamentos contidos naquele requerimento são os mesmos tratados no Requerimento de Informação nº 3.187/2017 de autoria do mesmo Deputado, e que resultaram no envio, pela Assessoria Parlamentar do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, dos Ofícios nº 1083/2017/ASPAR/GM e nº 1186/2017/ASPAR/GM, respondidos pelo Ofício ANAC nº 123/2017, no âmbito do Processo nº 00058.530943/2017-53, que segue em anexo em seu inteiro teor.

2. Por oportuno, procedeu-se à complementação do Parecer nº 83(SEI)/2017/GTEC/GEAC/SAS, constante do processo supracitado, agregando-se as informações contidas no Parecer nº 112(SEI)/2017/GTEC/GEAC/SAS (1385410), em anexo, que tratam da tarifa doméstica no 3º trimestre de 2017.

3. Na expectativa de terem sido prestados os esclarecimentos devidos, esta Agência se encontra à disposição para quaisquer informações adicionais que vierem a ser necessárias.

Atenciosamente,

28/12/2017

SEI/ANAC - 1390611 - Ofício

TIAGO CUNICO CÂMARA
Chefe de Gabinete Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Cunico Câmara, Chefe de Gabinete, Substituto(a)**, em 28/12/2017, às 12:25, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

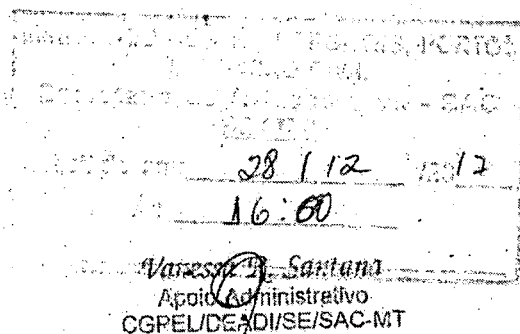


A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1390611** e o código CRC **2F38217E**.

A ANAC gostaria de saber sua opinião. Para avaliar os serviços prestados, acesse <https://www.anac.gov.br/avalienossooservico>.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 00058.541651/2017-46

SEI nº 1390611





PARECER Nº 83(SEI)/2017/GTEC/GEAC/SAS
PROCESSO Nº 00058.530943/2017-53
INTERESSADO: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL -
ASSESSORIA PARLAMENTAR

ASSUNTO: Subsídios para resposta ao Requerimento de Informações nº 3.187, de 11/9/2017, da Câmara dos Deputados, encaminhado pelo Ofício nº 1083/2017/ASPAR/GM, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Apresenta esclarecimentos e subsídios para resposta da ANAC ao Ofício referenciado, que requer informações sobre os preços de bagagens e de passagens aéreas praticados após a desregulamentação da franquia da bagagem.

Senhor Gerente de Acompanhamento de Mercado,

I. OBJETO

1. O presente Parecer apresenta esclarecimentos e subsídios para resposta da ANAC ao Ofício referenciado, do Sr. Deputado Federal Franklin Roberto de Lima Souza, que solicita à ANAC:

- 1. Referente a cobrança de bagagem, foi anunciado que tal medida iria haver uma redução das passagens aéreas, assim sendo informar porque até agora não houve nenhuma redução?*
- 2. Porque (sic) a passagem ficou mais caro do que antes?*
- 3. Qual o critério utilizado pela ANAC para baixar (sic) essa resolução da cobrança das bagagens?*
- 4. Porque (sic) essa agência não tabelou a cobrança de bagagens?*
- 5. Com a nova resolução o passageiro pode levar bagagens de mão com ele na cabine da aeronave até 10 kg, assim sendo, solicito informar se houve algum estudo junto as companhias para alterar o peso de 5kg para 10kg? Pois com a mudança no tamanho e peso ocasionou um bagageiro sempre lotado deixando muitas vezes vários passageiros sem poder armazenar suas bagagens de mão no local apropriado, tendo que levá-la no nos pés, trazendo um desconforto grande para o passageiro.*

2. À Gerência de Acompanhamento de Mercado (GEAC/SAS) foram designados os itens 1, 2 e 4, conforme Despacho GAB nº 1081025.

II. ANÁLISE

3. Primeiramente, faz-se necessário esclarecer que a ANAC mantém atividades de acompanhamento do mercado de transporte aéreo, coletando e divulgando dados sobre o setor, com os propósitos de ampliar o conhecimento da sociedade, subsidiar a realização de estudos e a tomada de decisões sobre o setor, no âmbito da iniciativa privada e da própria administração pública e fornecer informações ao programa estatístico da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), da

Organização das Nações Unidas (ONU).

4. As informações atualmente coletadas compreendem dados sobre as tarifas aéreas vendidas, quantidade de voos realizados, passageiros e carga transportados e dados contábeis das empresas aéreas brasileiras e estrangeiras, disponibilizadas no endereço <https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo>. As mudanças trazidas pela Resolução nº 400/2016 (que dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo) são mais um fator a compor o contexto do mercado, que permanecerá sendo acompanhado pela Agência.
5. Com os dados já coletados poderão ser identificadas, por exemplo, a evolução das tarifas aéreas, do número de passageiros transportados e da quantidade de bagagem transportada.
6. O acompanhamento do setor é um dos objetivos estratégicos da ANAC, nos termos do seu Plano Estratégico para o período de 2015 a 2019, que pode ser acessado em https://www.anac.gov.br/A_Nac/institucional/planejamento-estrategico.
7. Cumpre esclarecer que os objetivos da ANAC com a desregulamentação da franquia de bagagem despachada, nos termos da Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016, são a redução da intervenção estatal na economia, o estímulo à concorrência, a simplificação das normas, a compatibilização com o regime de liberdade tarifária e a convergência com as práticas internacionalmente mais difundidas. Os objetivos acima resumidos são mais bem detalhados no documento “Comentário à Minuta de Resolução”, publicado pela ANAC na ocasião da Audiência Pública nº 3/2016 e disponível no endereço <https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/2016>.
8. Com a desregulamentação da franquia de bagagem passa a ser permitida a oferta do serviço de transporte de passageiro desvinculado do serviço de transporte da bagagem (o que era vedado pelas normas anteriores), criando, assim, a possibilidade de uma maior gama de produtos para escolha dos consumidores.
9. Ressalta-se que o atual marco regulatório do setor aéreo, no que diz respeito às tarifas praticadas, estabelece o regime de liberdade tarifária, instituído pela Portaria nº 248 do Ministério da Fazenda, de 10 de agosto de 2001, e consagrado pela Lei nº 11.182, de 27 de dezembro de 2005, em seu art. nº 49.
10. No contexto do setor de transporte aéreo, o valor das tarifas aéreas oscila a todo momento em razão de inúmeros fatores que influenciam a sua precificação, tais como a evolução dos custos (afetados pelo preço do barril de petróleo e pela taxa de câmbio); a distância da linha aérea; o grau de concorrência do mercado; a densidade de demanda; a baixa e a alta temporada; restrições de infraestrutura aeroportuária e de navegação aérea; a taxa de ocupação das aeronaves; a realização de promoções, entre outros.
11. Nesse regime, não compete ao órgão regulador a definição das tarifas praticadas, tampouco o estabelecimento de parâmetros ou expectativas a respeito das tarifas futuras.
12. No entanto, isso não afasta a competência do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência para a repressão às infrações contra a ordem econômica, definida na Lei nº 12.529/2011.
13. Por outro lado, a ANAC está atenta à transparência das relações de consumo. O art. 5º da Resolução ANAC nº 400/2016 estabelece que, desde o início do processo de comercialização da passagem aérea, devem ser informados ao consumidor as regras e os valores do transporte de bagagem.
14. Embora os objetivos da norma consistam do apresentado no documento “Comentário à Minuta de Resolução”, o processo regulatório considerou as análises dos possíveis efeitos econômicos decorrentes do ambiente regulatório em que a franquia de bagagem é desregulamentada, presentes no Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 93/COGTL/SEAE/MF, da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda, no Parecer Técnico nº 197/2016 – SEAP, da Secretaria de Apoio Pericial da Procuradoria Geral da República e nas Notas Técnicas nº 11/2016/GEAC/SAS e 5(SEI)/2016/GTEC/GEAC/SAS, desta Agência, anexos a este Parecer.

15. Os documentos apresentam a análise da introdução de ferramentas de diferenciação de serviços e preços a partir da teoria econômica clássica, sendo que uma das conclusões obtidas se refere aos efeitos sobre os preços, envolvendo intrinsecamente questões distributivas.

16. Com a desagregação do transporte de bagagem, permite-se o oferecimento de serviços diferenciados, em que os serviços mais básicos tendem a ter preços menores do que os serviços mais completos. Aqueles seriam inferiores aos preços em um ambiente em que a diferenciação não é permitida, enquanto que estes seriam superiores.

17. Esse resultado teórico, todavia, se limita a uma abstração para um ambiente estático, em que todos os outros elementos que influenciam os preços dos serviços pudessem ser mantidos inalterados.

18. Como, na realidade, os demais elementos que influenciam não somente o transporte aéreo, como todos os setores da economia, estão sempre se alterando, o resultado teórico acima apresentado não pode ser interpretado como uma previsão para o futuro. Ao contrário, se limita a uma conclusão teórica a respeito de um dos efeitos da alteração do ambiente regulatório, cuja verificação pode ser impossível, uma vez que os efeitos de outros elementos, incontroláveis pelo setor, podem se somar, anular e sobrepujar o efeito deste elemento.

19. A respeito do que tem sido praticado no mercado após a efetiva entrada em vigor da medida relativa à desregulamentação da bagagem despachada, em 29/4/2017, é possível verificar que a Latam, a GOL e a Azul passaram a incluir a franquia de bagagem como um item de diferenciação de seus produtos somente a partir do mês de junho/2017. A Avianca adotou tal medida a partir de 25 de setembro de 2017.

20. O documento anexo (Comparativo de Produtos Ofertados) demonstra quais critérios têm sido adotados por essas empresas na diferenciação de produtos. Nota-se que a franquia de bagagem passou a ser mais um item para tal, em complemento a outros critérios anteriormente utilizados, como taxas de remarcação ou cancelamento, por exemplo. É também possível observar que os produtos ("perfis tarifários") que não possuem franquia de bagagem possuem preços menores do que aqueles com franquia de bagagem incluída. Ainda, nos casos em que há oferta de produtos sem franquia de bagagem, mesmo com a compra desse produto, o consumidor pode adquiri-la posteriormente.

21. Diante do exposto, observa-se que os agentes econômicos ainda estão se adaptando ao novo ambiente regulatório e que qualquer avaliação neste momento é extremamente prematura e pode induzir a conclusões equivocadas, ainda que favoráveis à desregulamentação.

III. CONCLUSÃO

22. Espera-se que as informações apresentadas contribuam para subsidiar a resposta da ANAC à Assessoria Parlamentar do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

23. É o Parecer que submeto à apreciação do Gerente de Acompanhamento de Mercado.

Luiz André de Abreu Cruvinel Gordo

Gerente Técnico de Análise Econômica

De acordo. Submeta-se à Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos – SAS para apreciação.

Cristian Vieira dos Reis

Gerente de Acompanhamento de Mercado



Documento assinado eletronicamente por **LUIZ ANDRE DE ABREU CRUVINEL GORDO, Gerente Técnico**, em 25/09/2017, às 18:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



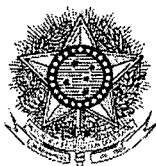
Documento assinado eletronicamente por **Cristian Vieira dos Reis, Gerente**, em 26/09/2017, às 14:25, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1095328** e o código CRC **CD94715F**.

Referência: Processo nº 00058.530943/2017-53

SEI nº 1095328



CÂMARA DOS DEPUTADOS
PRIMEIRA-SECRETARIA

Ofício 1ªSec/RI/1/nº 822 /18

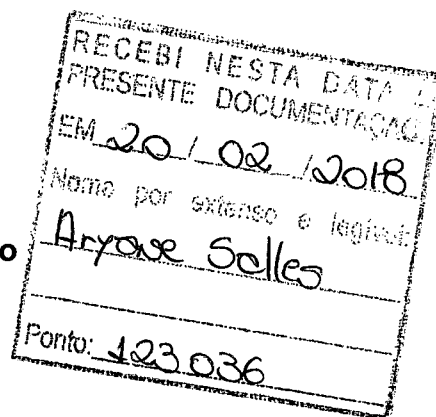
Brasília, 20 de fevereiro de 2018.

Exmo. Senhor Deputado

FRANKLIN

Gabinete 627 – Anexo 4

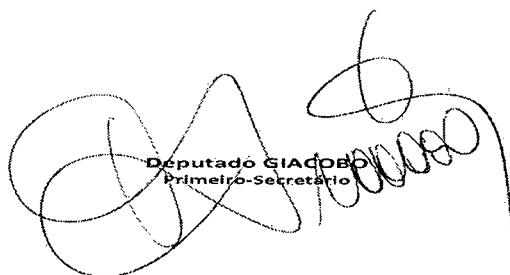
Assunto: **resposta a Requerimento de Informação**



Senhor Deputado,

Encaminho a Vossa Excelência cópia do Aviso nº 11/2018-ASPAR/GM/MTPA, 08 de fevereiro de 2018, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação e Aviação Civil, de resposta ao **Requerimento de Informação nº 3.292/2017**, de sua autoria.

Atenciosamente,


Deputado JACOBO
Primeiro-Secretário

