

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS – CDEICS

PROJETO DE LEI Nº 9.417, de 2017

(Apensados: PL 9.457/2017 e PL 9.694/2018)

Dispõe sobre a padronização das bagagens de mão no transporte aéreo.

Autor: Deputada Mariana Carvalho

Relator: Deputado Joaquim Passarinho

I – RELATÓRIO:

O Projeto de Lei (PL) nº 9.417, de 2017, da Deputada Mariana Carvalho (PSDB/RO), pretende obrigar as companhias aéreas com voos domésticos no território brasileiro a padronizar o tamanho das bagagens de mão no espaço da cabine, sem custos adicionais aos passageiros.

A autora justifica o seu pedido mencionando que as companhias estabelecem tamanhos diferenciados para o transporte das bagagens de mão que vão junto com os passageiros na cabine, o que dificultaria o estabelecimento de padrão na confecção de tais bagagens, além de aumentar a incidência de casos onde o passageiro é, inesperadamente, obrigado a despachá-las.

A argumentação do projeto de Lei ainda cita a regulamentação atual, por parte da Agência de Aviação Civil – ANAC, que define que o transportador deverá permitir franquia mínima de 10 (dez) quilos de bagagem de mão por passageiro. A este projeto encontram-se apensados os Projetos de Lei 9.457/2017, também de autoria da nobre Deputada Mariana Carvalho, e o de nº 9.694/2018, de autoria do nobre Deputado Vitor Valim.

O projeto foi distribuído inicialmente às Comissões de Viação e Transportes e Constituição e Justiça e de Cidadania, sujeito à apreciação conclusiva, em regime de tramitação ordinária. Em razão de ter sido apensado do PL 9.457/17, a matéria também foi distribuída à Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, que a apreciará preliminarmente.

Encerrado o prazo regimental, não houve apresentação de emendas.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR:

A presente proposição, bem como seus apensados, surgiram da necessidade de se padronizar o tamanho e peso das bagagens de mão no transporte aéreo para que consumidores possam viajar sem estarem sujeitos a injustas surpresas no momento do embarque.

A justificativa apresentada é a existência de filas para pesagem e mensuração dos equipamentos, geradas pela divergência de tamanhos especificados pelas empresas, o que traz transtorno aos usuários, razão pela qual seria importante que se estabelecesse um padrão único.

Atualmente a questão é regulada pela ANAC através da Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016, que, em seu artigo 14, estabelece que o transportador deve permitir 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. Dessa forma, o peso da bagagem está regulamentado pela resolução e suas dimensões são definidas no contrato de transporte.

A padronização das dimensões e do peso das bagagens de mão se mostra vital para que consigamos trazer mais previsibilidade aos passageiros dos voos nacionais. Garantir que o usuário de transporte aéreo possa adquirir uma bagagem que será compatível com a regulamentação de qualquer empresa aérea é uma condição mínima que deve lhes ser proporcionada para que não se deparem com gastos imprevisíveis, como os de despachos inesperados, ou até mesmo de compra de uma nova mala.

De acordo com a Associação Internacional de Transportes Aéreos – IATA, de uma forma geral, as bagagens devem ter como dimensões máximas 56 cm (cinquenta e seis centímetros) x 45 cm (quarenta e cinco centímetros) cm x 25 cm (vinte e cinco centímetros). Por outro lado, verificando a política de bagagem das três principais companhias aéreas em atividade no Brasil, temos medidas semelhantes, quais sejam, 55 cm (cinquenta e cinco centímetros) x 35 cm (trinta e cinco centímetros) cm x 25 cm (vinte e cinco centímetros).

Uma vez que as medidas apresentadas no corrente projeto guardam ligeira diferença para aquelas atualmente adotadas pelas empresas aéreas que atuam

no país, optou-se por um substitutivo onde a menor das dimensões fosse acrescida em 5 cm (cinco centímetros). Assim, as bagagens utilizadas atualmente pelos clientes ainda estariam compatíveis, e não teríamos o inconveniente de criar a necessidade de troca para grande parte dos usuários dos serviços de transporte aéreo.

Importante ressaltar que a padronização das medidas das bagagens afeta também a indústria de malas do país. Uma segurança na estabilidade das dimensões das bagagens de mão do país colabora para o desenvolvimento de tal indústria. Isto porque ela pode produzir em maior escala, o que pode acarretar num aumento da margem de lucro do empresário combinado com uma queda do preço ao consumidor.

Com relação à criação do selo único de identificação para as bagagens de mão no transporte aéreo, proposto pelo PL Nº 9.457/2017, sua efetividade é muito pequena, uma vez que hoje já há outras formas de as companhias aéreas identificarem se as malas estão dentro do padrão sem que sejam gerados custos adicionais às empresas fabricantes.

Assim, ante o exposto, **VOTAMOS PELA APROVAÇÃO DO PROJETO DE LEI nº 9.417 DE 2017 e do apensado PL nº 9.694/2018 NA FORMA DO SUBSTITUTIVO, bem como pela REJEIÇÃO do apensado PL Nº 9.457/2017.**

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado JOAQUIM PASSARINHO

PSD/PA

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 9.417, DE 2017

(Apensados: PL 9.457/2017 e PL 9.694/2018)

Dispõe sobre a padronização das bagagens de mão no transporte aéreo.

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º. Esta Lei obriga as companhias aéreas com voos domésticos no território brasileiro, a padronizar o tamanho das bagagens de mão no espaço da cabine sem custos adicionais aos passageiros.

Art. 2º. As companhias aéreas com trânsito no espaço aéreo brasileiro, ficam obrigadas a permitir bagagens de mão com tamanho, de 55 cm (cinquenta e cinco) x 35 cm (trinta e cinco) x 25 cm (vinte), respectivamente, altura, largura e comprimento, totalizando precisões inferiores a 110 cm (cento e dez) e peso máximo de 10 kg (dez) por passageiro dentro do compartimento da cabine.

Parágrafo Único. O contrato de transporte da bagagem de mão deve ser estabelecido no ato da compra da passagem, sem custo adicional.

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

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado JOAQUIM PASSARINHO

PSD/PA