



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 332, DE 2020 **(Do Sr. Luis Miranda)**

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-1968/2019.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica o 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 contratarem serviço de transporte aéreo.

Art. 2º O art. 234 da Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações e inclusões:

“Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, cuja franquia mínima deve ser de 23kg (vinte e três quilogramas) para voos Nacionais, e 32kg (trinta e dois quilogramas) para voos internacionais, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em 2 (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.

.....

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

.....” (NR)

§ 6º A bagagem gratuita referida no § 3º deste artigo, inclui uma de mão de 10kg (dez quilograma), além de uma bolsa com itens pessoais.

.....” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016, da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC –, alterou diversas regras referentes ao transporte aéreo comercial, inclusive liberando as concessionárias de serviços aéreos para cobrarem por bagagem despachada. As regras relativas à bagagem foram inicialmente suspensas, por decisão judicial e, depois, já ao final de abril de 2017, entraram em vigor, novamente por decisão judicial. Em 1º de junho de 2017, uma das empresas atuantes no mercado deu início à cobrança e outras a seguiram logo depois.

De acordo com a pesquisa “O Brasil que Voa”, realizada em 2014 pela então Secretaria de Aviação Civil, cerca de 35% dos passageiros não despacham bagagem. Isso significa que a maior parte dos usuários do transporte aéreo está sofrendo as consequências diretas da cobrança pela bagagem: ou têm de evitar despachar malas, concentrando seus pertences na bagagem de mão, cujo limite é de dez quilos, ou têm de se sujeitar ao pagamento instituído pelas empresas.

Apesar de se ter anunciado com certo alarde que a medida seria capaz de reduzir as tarifas, a constatação parece seguir em direção oposta: segundo matéria do Jornal Correio Braziliense, de 2017, “*entre junho e setembro, essa alta chegou a 35,9%, segundo dados da FGV. De acordo com levantamento do IBGE, entretanto, a elevação foi mais moderada, de 16,9%*”. De acordo com o G1, o “*preço médio das passagens aéreas aumentou 1% em 2018*”, informação prestada pela própria Anac. Já em 2019, reportagem da Exame dava o seguinte alerta: “*Efeito Avianca faz preço de passagem aérea subir até 140%*”!

As companhias aéreas alegam, em sua defesa, que os aumentos se concentraram nas passagens destinadas ao turismo de lazer, cujas tarifas costumam ser mais baratas, já que a compra é realizada com antecedência. Nas viagens a negócio, nas quais o despacho de bagagem não é tão comum, os preços teriam caído.

Ainda que verdadeira a alegação, ela só comprova quão pouco adequada é a cobrança, pois poupa, na repartição dos custos da viagem aérea, justamente o segmento de usuários menos sensível a variações de preço. Já os viajantes a turismo, as famílias, os que procuram tratamento médico, esses estão tendo de se haver com o aumento das despesas com transporte aéreo, em sentido contrário ao do que seria conveniente a uma política pública que zelasse pela redução das desigualdades no País.

Isso não pode continuar.

Temos certo de que a restituição do direito à franquia de 23kg (vinte e três quilograma), para voos nacionais e 32kg (trinta e dois quilograma), para voo internacionais, proposta nesta iniciativa, torna o serviço público de transporte aéreo aderente ao princípio da justiça social.

Assim, contamos com o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em 14 de fevereiro de 2020.

**Deputado LUIS MIRANDA
(DEM-DF)**

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.

RESOLUÇÃO Nº 400, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2016

Dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto nos arts. 8º, incisos I e X, da mencionada Lei,

222 a 260 e 302 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, nas Leis nºs 10.406, de 10 de janeiro de 2002, 8.078, de 11 de setembro de 1990, e nos Decretos nºs 5.910, de 27 de setembro de 2006, e 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, e considerando o que consta do processo nº 00058.054992/2014-33, deliberado e aprovado na 26ª Reunião Deliberativa da Diretoria, realizada em 13 de dezembro de 2016, resolve:

Art. 1º Estabelecer as condições gerais aplicáveis ao transporte aéreo regular de passageiros, doméstico e internacional.

Parágrafo único. As condições gerais de transporte aéreo também se aplicam aos voos não regulares em que houver assentos comercializados individualmente e oferecidos ao público.

CAPÍTULO I DAS OBRIGAÇÕES PRÉVIAS À EXECUÇÃO DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

Seção I Da Oferta do Serviço

Art. 2º Na oferta dos serviços de transporte aéreo, o transportador poderá determinar o preço a ser pago por seus serviços, bem como suas regras aplicáveis, nos termos da regulamentação expedida pela ANAC.

Parágrafo único. O transportador deverá disponibilizar nos locais de vendas de passagens aéreas, sejam eles físicos ou eletrônicos, informações claras sobre todos os seus serviços oferecidos e as respectivas regras aplicáveis, de forma a permitir imediata e fácil compreensão.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
