



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 373, DE 2020 **(Do Sr. Rafael Motta)**

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, para estabelecer regras de franquia e despacho de bagagem.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-3069/2019.

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar com as seguintes alterações.

“Art. 222.....

.....

§2º Em caso de transporte de passageiro, a bagagem transportada, mediante pagamento, terá preço fixo por peça, preestabelecido pelo transportador, exceto no caso em que o pagamento é efetuado com menos de 24 (vinte e quatro) horas em relação ao horário do voo originalmente contratado.

Art. 227-A. O passageiro tem direito a uma franquia mínima de 10 (dez) quilos de bagagem de mão, transportados na cabine, sob a responsabilidade do passageiro.

§1º Considera-se bagagem de mão aquela transportada na cabine com dimensões máximas de 55 cm x 35 cm x 25 cm (altura, comprimento e largura).

§2º A empresa aérea poderá optar por despachar as bagagens de mão por motivo de segurança ou capacidade da aeronave, sem cobrança de taxa.”

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por objetivo garantir franquia mínima de 10 quilos de bagagem de mão, podendo ser acomodada no bagageiro ou embaixo da poltrona, bem como coibir a prática de precificação dinâmica para os valores cobrados pelo despacho de bagagem.

Em 2019 foi sancionada a Lei nº 13.842, com veto ao artigo que tratava da franquia mínima de bagagens.

O governo apresentou o seguinte argumento:

Ao estabelecer a franquia mínima obrigatória de bagagens, inclusive do consumidor que não necessite desse serviço, o dispositivo proposto contraria o interesse público, tendo em vista que o mercado de transporte aéreo é concentrado e carece de maior nível de concorrência. Ocorre que a obrigatoriedade de franquia de bagagem limita a concorrência, pois impacta

negativamente o modelo de negócios das empresas aéreas de baixo custo, cuja principal característica é a venda em separado de diversos itens que compõem o serviço de transporte aéreo. Além do mais, a proposta legislativa tem duplo efeito negativo ao consumidor, retirando do mercado a possibilidade do fornecimento de **passagens mais baratas** para quem não necessite despachar bagagens, bem como fazendo com que todos suportem os custos do serviço, mesmo quem não o utilize.

Em razão dessa decisão, o consumidor foi extremamente prejudicado, pois com a cobrança pela bagagem, o que se constatou foi a manutenção ou mesmo elevação dos preços das passagens. Além disso, as empresas passaram a cobrar pela marcação do assento também, obrigando as famílias a terem um custo extra, para não viajarem separadas. Tudo isso com o aval da ANAC.

Ora, as empresas aéreas estão acumulando ganhos extras e criando novas taxas na exploração de um transporte por meio de concessão de serviço público. A novidade, em 2020, é cobrar tarifa sobre a bagagem de mão.

Desde o encerramento da franquia das bagagens, os cidadãos passaram a viajar mais com bagagem de mão, causando confusão no embarque, uma vez que as aeronaves frequentemente não comportam o volume dessas bagagens, gerando demora na decolagem. Todavia, a esperada diminuição nos preços de passagens não se concretizou.

Assim, com o argumento da confusão no momento do embarque, as companhias aéreas querem passar a cobrar inclusive pela bagagem de mão, limitando o tamanho da mala, não o volume (10kg).

As empresas estão delimitando que essa bagagem de 10kg não seja classificada como mala de mão e que necessariamente caiba no espaço embaixo da poltrona, proibindo o uso gratuito do bagageiro.

O passageiro paga uma fortuna pela passagem, o mínimo é levar uma bagagem de mão com seus pertences e acomodá-los de forma segura no compartimento adequado para isso.

Nessa linha, parece que a intensão das empresas é lucrar ainda mais, pois não houve aumento de custo que justifique a cobrança. Elas querem forçar o consumidor a pagar pelo transporte da bagagem de mão, que até então era gratuito.

Quando a franquia foi discutida no Congresso, argumentou-se que a medida afetaria os investimentos no mercado aéreo e prejudicaria a concorrência no setor. O CADE

se manifestou por meio de Nota Técnica¹ na época dizendo que a cobrança conforme o peso da bagagem poderia levar a uma redução no preço das passagens e estimularia a entrada de empresas *low cost*:

O fim da franquia em 2017 colocou a regulação do transporte aéreo brasileiro em linha com a tendência internacional.

...se mantida a atual regulação com a permissão da cobrança por bagagem despachada, e a entrada efetiva de novas empresas no mercado, especialmente as *low cost*, pode-se projetar que haverá um acirramento da competição no mercado brasileiro, que poderá se refletir em uma redução maior do preço das passagens.

Pela ótica do consumidor, a medida evita que uma grande parcela de passageiros que viajam com pequeno volume de bagagem pague o mesmo valor que outros passageiros que efetivamente demandam o transporte de maior volume de bagagem. Esse “agrupamento de serviços” (*bundling*), transporte de passageiro mais transporte de bagagem, força que todo passageiro necessariamente pague para levar bagagem, mesmo aqueles que não levarão malas - para todo e qualquer passageiro, vende-se tanto o transporte da pessoa quanto da sua bagagem, embora apenas alguns se interessem por despachar malas (Silva e Gonçalves, 2017).

Pois são justamente essas empresas *low cost*, que começaram a cobrar pela bagagem de mão. E a justificativa de antes, que uma parcela de passageiros com pequeno volume de bagagem pague o mesmo que passageiros com maior volume de bagagem, não faz sentido para essa nova cobrança, pois o volume permitido continua o mesmo, dez quilos (10kg), alterando apenas o local para acomodar a bagagem. Essa mudança ainda pode gerar perigo aos passageiros, pois as bagagens podem se deslocar durante o voo e provocar acidentes.

Para agravar a situação, juntamente com essa questão, surge o preço dinâmico da bagagem despachada. Assim como ocorre com as passagens aéreas, o preço da bagagem despachada, adotado pelas empresas, é aumentado de acordo com a data do voo (temporada alta ou baixa), tarifa, antecedência da compra e/ou rota.

Ou seja, na prática, ao comprar uma passagem sem bagagem ou se deparar com a situação em que a mala de mão é impedida de ser transportada na cabine por não caber embaixo da poltrona, o consumidor fica sujeito ao preço que a companhia aérea quiser praticar no dia da viagem, o que não é nada razoável.

A partir das medidas até aqui tomadas, não se vislumbram a tão esperada concorrência e a diminuição de valores, tampouco a geração de empregos no setor.

¹ <http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/nota-tecnica-no-11-2019.pdf>

Assim, a fim de proteger os interesses dos passageiros e garantir tranquilidade para levar de forma justa e segura seus pertences, peço aos pares o apoio necessário para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 18 de fevereiro de 2020

Deputado **RAFAEL MOTTA**
PSB/RN

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 I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 222. Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a transportar passageiro, bagagem, carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante pagamento.

Parágrafo único. O empresário, como transportador pode ser pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave.

Art. 223. Considera-se que existe um só contrato de transporte, quando ajustado num único ato jurídico, por meio de um ou mais bilhetes de passagem, ainda que executado, sucessivamente, por mais de um transportador.

Art. 224. Em caso de transporte combinado, aplica-se às aeronaves o disposto neste Código.

Art. 225. Considera-se transportador de fato o que realiza todo o transporte ou parte dele, presumidamente autorizado pelo transportador contratual e sem se confundir com ele ou com o transportador sucessivo.

Art. 226. A falta, irregularidade ou perda do bilhete de passagem, nota de bagagem ou conhecimento de carga não prejudica a existência e eficácia do respectivo contrato.

CAPÍTULO II DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I Do Bilhete de Passagem

Art. 227. No transporte de pessoas, o transportador é obrigado a entregar o respectivo bilhete individual ou coletivo de passagem, que deverá indicar o lugar e a data da emissão, os pontos de partida e destino, assim como o nome dos transportadores.

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.

.....
.....

LEI Nº 13.842, DE 17 DE JUNHO DE 2019

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica).

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 181. A concessão ou a autorização somente será concedida a pessoa jurídica constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no País.

I - (revogado);

II - (revogado);

III - (revogado).

§ 1º (Revogado).

§ 2º (Revogado).

§ 3º (Revogado).

§ 4º (Revogado).

..... " (NR)

Art. 2º (VETADO).

Art. 3º Ficam revogados os seguintes dispositivos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica):

I - incisos I, II e III do caput e §§ 1º, 2º, 3º e 4º do art. 181; e

II - arts. 182, 184, 185 e 186.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 17 de junho de 2019; 198º da Independência e 131º da República.

JAIR MESSIAS BOLSONARO

Sérgio Moro

Paulo Guedes

Tarcísio Gomes de Freitas

André Luiz de Almeida Mendonça

FIM DO DOCUMENTO
