



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 403, DE 2020 **(Do Sr. José Nelto)**

Altera o Código Brasileiro de Aeronáutica para estabelecer critérios para a cobrança de bagagem pelas empresas aéreas

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-332/2020.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

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 acrescida dos seguintes arts. 222-A, 222-B e 222-C:

“Art. 222-A. Nas linhas aéreas domésticas, a franquia mínima de bagagem por passageiro é de:

I – 23 kg (vinte e três quilogramas) para as aeronaves acima de 31 (trinta e um) assentos;

II – 18 kg (dezoito quilogramas) para as aeronaves de 21 (vinte e um) até 30 (trinta) assentos; e

III – 10 kg (dez quilogramas) para as aeronaves de até 20 (vinte) assentos.

§ 1º A franquia de bagagem não pode ser usada para transporte de animais vivos.

§ 2º A soma total do peso das bagagens de passageiros não pode ultrapassar os limites contidos no Manual de Voo da Aeronave.

§ 3º Em voos com conexão, deverá prevalecer a franquia de bagagem referente à aeronave de menor capacidade.”

“Art. 222-B. Nas linhas aéreas internacionais, o franqueamento de bagagem será feito pelo sistema de peça ou peso, segundo o

critério adotado em cada área e conforme a regulamentação específica.”

“Art. 222-C. Nas linhas aéreas domésticas em conexão com linhas internacionais, quando conjugados os bilhetes de passagem, prevalecerão o sistema e o correspondente limite de franquia de bagagem estabelecidos para as viagens internacionais.”

JUSTIFICAÇÃO

Em setembro de 2019, este Congresso Nacional decidiu manter o Veto nº 20/2019, do presidente Jair Bolsonaro, à parte do Projeto de Lei de Conversão nº 12/2019, derivado da Medida Provisória nº 863/2018, que estabelecia a gratuidade da bagagem de até 23 kg em voos domésticos.

Na razão presidencial do veto, argumentou-se 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”. Argumentou-se, também, que a proposta retiraria do mercado a possibilidade do fornecimento de passagens mais baratas para quem não necessitasse despachar bagagens, bem como faria com que todos suportassem os custos do serviço, mesmo que não utilizassem¹.

Dessa forma, foi transmitida ao País a mensagem de que, com o fim da

¹ <https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=7971858&ts=1576269554808&disposition=inline>

franquia da bagagem despachada, os preços das passagens aéreas tenderiam a cair e que empresas de baixo custo passariam a operar em voos domésticos, fomentando a concorrência.

Acreditando nessa argumentação, a Câmara dos Deputados decidiu pela manutenção do veto. A matéria, no entanto, não ficou pacificada, uma vez que 247 deputados votaram pela derrubada do veto, ao passo que eram necessários 257 votos nesse sentido.

Ocorre que os argumentos utilizados pelo governo em seu veto mostraram-se falaciosos, uma vez que nenhuma nova empresa de baixo custo passou a operar voos domésticos no Brasil. Além disso, há grandes dúvidas de quando essas empresas passariam a se instalar no País.

Como se não bastasse, os preços médios das passagens aéreas em voos domésticos não apenas não caíram, mas tiveram uma elevação média de 8% em 2019², quase o dobro da inflação daquele ano³. Além disso, o preço cobrado pelas companhias aéreas pelo despacho da bagagem é muito elevado, superando os R\$ 120,00 pela primeira mala.

E a escalada de abusos não para por aí. O Ministério Público Federal investiga uma possível nova modalidade de cobrança abusiva por parte de algumas companhias aéreas *low cost* que operam no Brasil. De acordo com algumas notícias, essas empresas estariam limitando a bagagem de mão de até 10 kg apenas àquelas que puderem ser dispostas abaixo das poltronas dos passageiros⁴.

Diante desse quadro, requeiro aos nobres pares que seja aprovado este Projeto de Lei, para que se faça justiça ao consumidor brasileiro.

Sala das Sessões, em 19 de fevereiro de 2020.

Deputado José Nelto
Podemos-GO

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.

² <https://g1.globo.com/economia/noticia/2020/02/14/preco-da-passagem-aerea-para-voos-domesticos-tem-alta-media-de-8percent-em-2019-diz-anac.ghtml>

³ <https://g1.globo.com/economia/noticia/2020/01/10/inflacao-oficial-fecha-2019-em-431percent.ghtml>

⁴ <http://www.mpf.mp.br/pgj/noticias-pgr/mpf-cobra-medidas-da-anac-para-impedir-que-empresas-aereas-cobrem-por-bagagem-de-mao>

Páginas acessadas em Acesso em 18/02/2020.

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.

.....

.....

FIM DO DOCUMENTO
