

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

VOTO EM SEPARADO (DEPUTADO FEDERAL CORONEL TADEU)

PROJETO DE LEI Nº 3.570, DE 2015

Apensados: PL nº 6.691/2016, PL nº 6.733/2016, PL nº 6.740/2016, PL nº 6.953/2017, PL nº 8.275/2017 e PL nº 8.586/2017

Dispõe sobre a cobrança por excesso de peso de bagagem.

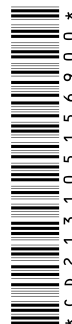
Autor: Deputado CARLOS BEZERRA

Relator: Deputado ALEXANDRE LEITE

I - RELATÓRIO

Em análise nessa Comissão de Viação e Transporte o Projeto de Lei (PL) nº3570, de 2015, que dispõe sobre alteração a Lei nº 11.182, de 27 de setembro 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), para dispor sobre a tarifa por excesso de peso da bagagem cobrada pelas concessionárias ou permissionárias.

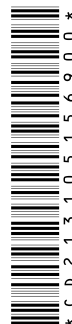
Propõe a matéria original a acrescentar dois parágrafos ao art. 49, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, em que fixa, para as concessionárias e permissionárias, a obrigação de determinar e divulgar ao público o valor que será cobrado do passageiro para cada quilograma de bagagem transportada que exceda a franquia. Pretende, com a iniciativa, trazer mais transparência quanto ao valor que o adquirente do bilhete de passagem terá que desembolsar a mais em casos de exceder o peso da sua bagagem.



Ao projeto foram apensadas iniciativas assemelhadas que mencionamos a seguir:

- PL nº 6.691, de 2016, de autoria do Deputado Felipe Bornier e da Deputada Mariana Carvalho, que *“Proíbe a cobrança de tarifas extras, pelas empresas aéreas, para bagagens de passageiros”*;
- PL nº 6.733, de 2016, de autoria do Deputado Cabo Sabino, que *“Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro Aeronáutico, vedando a cobrança do despacho de bagagem, salvo quando o peso total exceder o limite da franquía”*;
- PL nº 6.740, de 2016, de autoria do Deputado Fábio Mitidieri, que *“Altera dispositivo da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para regular a cobrança de valores por bagagem despachada”*;
- PL nº 6.953, de 2017, de autoria do Deputado Carlos Henrique Gaguim, que *“Altera a Lei nº 7.565, de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para assegurar aos passageiros franquía de bagagem no transporte aéreo”*.
- PL nº 8.275, de 2017, de autoria do Deputado Luiz Nishimori, que *“Garante a idosos, gestantes, lactantes e pessoas com deficiência franquía de bagagem no transporte aéreo”*.
- PL nº 8.586, de 2017, de autoria do Deputado Flaviano Melo, que *“assegura ao idosos franquía de bagagem no transporte aéreo”*.

A matéria segue regime de tramitação conclusiva nas comissões. O texto contou com manifestação favorável na tramitação na Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa, com substitutivo seguindo, após análise dessa CVT, à



Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Tadeu
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213105156900>



Nesta Comissão de Viação e Transporte, contou com a relatoria do nobre Deputado Alexandre Leite, o prazo regimental de cinco sessões fluiu sem apresentação de emendas.

II - VOTO EM SEPARADO

Conforme procedimento desta Casa é permitido ao membro da comissão que não concordar com o relatório apresentado dar voto em separado, o que fazemos nesta oportunidade. E sob nossa análise trata-se de matéria, que da forma proposta em seu projeto principal e apensados deve ser enfrentada na forma de uma respeitosa divergência, mesmo que numa primeira leitura a proposta possa se apresentar de maneira meritória. Passamos a relatar alguns dos aspectos relevantes da proposta em discussão:

O projeto em tela, de autoria do nobre Deputado Carlos Bezerra, de 2015 tinha o propósito específico de estabelecer regra para a cobrança de valores por peso de bagagem que ultrapasse a franquia gratuita de bagagem, à época vigente, nos voos comerciais. Em seus termos, ficaria obrigadas as companhias aéreas a fixar valor para cada quilograma de bagagem transportada acima da franquia e garantir plena informação aos passageiros quanto a estes custos. A proposta foi apresentada anteriormente à edição pela ANAC da Resolução 400/2016, que estabeleceu que as empresas aéreas podem cobrar pelo despacho de bagagens de forma dissociada do valor do bilhete, o que estabeleceu nova realidade para a prestação desse serviço.

De maneira diversa, parece claro que as propostas de substitutivos da CIDOSO, bem como nas propostas apensadas ao projeto, o objetivo destas se alicerça na busca por retomar o status de franquia de ao menos uma peça de bagagens por passageiro nos voos domésticos e internacionais, o que desvirtua o objetivo original da proposta e altera sobremaneira seus resultados. É importante destacar que tema foi amplamente discutido em audiências públicas e debates nesse Parlamento, tendo alcançado resultados no sentido de autorizá-la de forma a



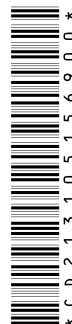
permitir pleno usufruto da liberdade tarifária pelas companhias aéreas, além de estimular a entrada de companhias aéreas de baixo custo, que necessitam de autorização para operar nesse modelo, viabilizando seu plano de negócios e permitindo uma maior competição entre as empresas aéreas no país.

Nesses termos, o PL nº 6.691, de 2016 trata de se propor a fixar vedação de cobrança de valor para o despacho de bagagem, exceto quando o peso exceder a franquia permitida. Ou mesmo os PL nº 6.733 e o PL nº 6.740, ambos de 2016, alteram a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro Aeronáutico) para vedar a cobrança do despacho de bagagem, estabelecendo limites de franquia variáveis conforme o tipo de voo (doméstico ou internacional) e a classe do assento (executiva, intermediária e econômica). Além disso fixam, dentre outras providências, franquia para o transporte de bagagem de mão.

O PL nº 6.953, o PL nº 8.275 e o PL nº 8.586, todos de 2017, foram apresentados após e em vista dessas mudanças, com o intuito de retomar os padrões anteriormente adotados de franquia mínima gratuita nos serviços aéreos. O textos apresentam propostas para assegurar franquia de 23 quilogramas para bagagem despachada, sem prejuízo do transporte gratuito de objetos de uso pessoal como bagagem de mão ou em benefício de usuários determinados a exemplo de gestantes, lactantes, pessoas com deficiência e idosos.

Há que se considerar e resgatar alguns dos aspectos dessa discussão sobre a bagagem já enfrentadas pelo Congresso Nacional e essencialmente o princípio é o de que não há efetivamente gratuidade no transporte de bagagem acompanhada. Esses custos são subsidiariamente suportados tanto pelos passageiros que as transportam, como pelos que não o fazem na medida em que esse valor faz parte da estimativa de custos do transporte e é incluída nas passagens de todos os usuários. Na oportunidade em que a discussão foi travada de forma engajada nessa Casa, prevaleceu o bom senso e se manteve o veto presidencial ao final do processo, permitindo que o tema pudesse seguir na forma regulamentada pela ANAC, o que é o mais adequado.

O momento exige compreensão para sua gravidade! A atual situação



de crise gerada pela pandemia de COVID-19 impôs sérias consequências para a sustentabilidade econômica das empresas e acrescentar mais um elemento de restrições ao mercado teria como resultado a adicionar mais complexidade e um obstáculos que colocaria em risco a retomada do setor de aviação em um cenário de um ciclo de crescimento que garanta a viabilidade de um setor estratégico para a economia de um país continental como o Brasil e sua conectividade com outros mercados internacionais.

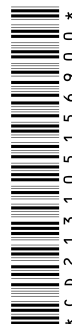
Destacamos ainda que tanto a proposta original como seus apensados vão de encontro à disposições previstas na Lei Nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, que instituiu a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica estabelecendo garantias de livre mercado e liberdade de atuação econômica, bem como ferem à liberdade tarifária das empresas aéreas, prevista na Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que em seu Art. 49. fixa o princípio de que as tarifas serão geridas com liberdade pelas empresas e na prática essa liberdade não pode ser exercida, se as empresas também não contarem com liberdade de determinar o custo para serviços agregados ao contrato de transporte, como é o caso das bagagens:

“Art 49. Na prestação de serviços aéreos regulares, prevalecerá o regime de liberdade tarifária.

§ 1º No regime de liberdade tarifária, as concessionárias ou permissionárias poderão determinar suas próprias tarifas, devendo comunicá-las à ANAC, em prazo por esta definido.”

Finalmente, é necessário que haja segurança jurídica para que as empresas aéreas, que já atuam em ambiente de negócios naturalmente de elevado risco e custos, possa ter a garantia de que haverá liberdade de atuação, especialmente na formulação dos produtos ofertados aos passageiros, do qual as bagagens são elemento essencial.

Isto posto, entendemos como meritórias as propostas apresentadas, mas ao mesmo tempo destacamos que sua implementação introduz elemento já amplamente discutido e refutado por esta Casa e que representaria retrocessos ao



estímulo da concorrência e abertura do mercado brasileiro de aviação. Firmes nessas razões, nosso voto é pela **rejeição** na integralidade das propostas contidas no Projeto de Lei nº 3.570, de 2015, e de seus apensados (PL nº 6.691/2016, PL nº 6.733/2016, PL nº 6.740/2016, PL nº 6.953/2017, PL nº 8.275/2017 e PL nº 8.586/2017).

Sendo essas as razões que nos levam a apresentar o presente voto em separado, pedimos aos nobres Pares o apoio necessário para a aprovação do presente relatório e rejeição da matéria ora sob análise.

Sala da Comissão, em de abril de 2021.

Deputado **CORONEL TADEU**
Relator

