

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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 CASTRO NETO

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em referência visa alterar 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.

De acordo com a proposta, cada empresa deverá estabelecer o valor a ser cobrado por quilograma da bagagem que exceder a franquia a que cada passageiro tem direito e divulgá-lo ao público previamente à comercialização da passagem. O autor argumenta que a medida visa conferir maior transparência na relação de consumo, possibilitando que o comprador saiba, *a priori*, quanto pagará a mais pelo excesso de bagagem.

Ao projeto, foram apensadas as seguintes proposições: **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 franquia”*; **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 franquia 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 franquia de bagagem no transporte aéreo*”; e **PL nº 8.586, de 2017**, de autoria do Deputado Flaviano Melo, que “*Assegura ao idoso franquia de bagagem no transporte aéreo*”.

As proposições tramitam em conjunto, em caráter conclusivo, e foram despachadas para manifestação sobre o mérito à Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa, que já se pronunciou favorável aos projetos de lei, na forma de substitutivo. Cabe agora a esta Comissão de Viação e Transportes (CVT) manifestar-se sobre o mérito das matérias e, no que tange à constitucionalidade, à juridicidade e à técnica legislativa, à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC).

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos nesta Comissão.

Destaque-se que, em 10 de outubro de 2019, o Deputado Alexandre Leite, então relator, apresentou parecer à matéria nesta Comissão. No entanto, o voto de S. Exa., pela aprovação, nos termos do substitutivo da Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa, não chegou a ser apreciado pelo Colegiado.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Em 2019, antes da pandemia, o antigo relator da matéria nesta CVT, Deputado Alexandre Leite, apresentou parecer favorável aos projetos em exame, nos termos do substitutivo então proposto pela Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa. Basicamente, referido texto concedia novamente aos passageiros direito à franquia de bagagem doméstica (1 volume de 23kg) e



à internacional (2 volumes de até 32kg cada). Em adição, permitia a cobrança do peso da bagagem que excedesse a franquia e obrigava os transportadores a informar, no ato de venda das passagens aéreas, o valor cobrado por quilo excedente.

Em que pese respeitar essa manifestação, preciso reconhecer que as consequências desastrosas da pandemia para a indústria do transporte aéreo exigem nova reflexão sobre o tema.

Destaco, desde já, que a celeuma causada pela cobrança das bagagens, iniciada em meados de 2017, perdeu bastante força. O usuário, tudo indica, já incorporou o hábito de planejar sua viagem considerando o custo do despacho de bagagem. Assim como no caso do regime de liberdade tarifária, que, depois de suscitar críticas, demonstrou ser benéfico para a maior parte dos usuários, também a regra que autorizou a cobrança da bagagem despachada, muito questionada de início, já mostra suas vantagens: permite diferenciação do produto, o que significa dizer menor preço para quem se dispõe a viajar apenas com bagagem de mão; aumenta a competição entre as companhias aéreas, o que tem repercussão nas tarifas praticadas; reduz custo derivado do excesso de bagagem transportada – ocupação de área de carga, aumento de peso por voo, manipulação de bagagem, indenizações por atraso e extravio; aumenta o volume de receita das empresas – cerca de 3% dos ganhos hoje se devem à cobrança por bagagem; e estimula o ingresso de empresas chamadas *low-cost*, cujo modelo financeiro depende em grande medida de obter receitas acessórias – algumas *low-cost* começaram a atuar no transporte internacional, antes da pandemia.

Assim como nos Estados Unidos (onde desde 2008 se cobra pela bagagem despachada) e nos principais mercados internacionais (Europa, Ásia e Oriente Médio), a tendência é que a nova regra seja cada vez mais bem assimilada por operadores e usuários brasileiros, o que aproxima as condições consumeristas e de atuação empresarial no mercado interno de aviação às condições oferecidas no exterior.

De resto, é preciso muita cautela diante de qualquer proposta que, na esteira de uma pandemia como a que nos assolou por mais de dois



anos, aumente os custos de setor econômico já tão afetado e que, tradicionalmente, experimenta margens de lucro muito baixas. Mundo afora, os transportadores viveram, e ainda vivem, às voltas com problemas financeiros graves, em face da súbita queda de demanda e do aumento extraordinário do preço do querosene de aviação. Muitos governos concederam ajuda às empresas aéreas, mas, mesmo assim, a expectativa é que algumas pereçam ou sejam incorporadas por outras mais robustas financeiramente. Não é hora, portanto, de se considerar iniciativas que podem comprometer a recuperação do setor após o período de depressão pelo qual passou a indústria do transporte aéreo, especialmente no nosso País.

Cabe ainda ressaltar aqui que o ex-Presidente da República vetou iniciativa do Congresso Nacional para restituir a franquia de bagagem, no escopo do projeto de lei de conversão à Medida Provisória nº 1.089, de 2021, agora Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022. As razões do veto vão exatamente na direção apontada neste parecer.

Apesar de diversos parlamentares estarem insatisfeitos com as condições de preço e serviço oferecidos depois da retomada dos voos, é preciso colocar a razão à frente da emoção. Eventual retomada do regime de franquia de bagagem tornaria ainda mais difícil promover a competição, a produtividade e a livre entrada no setor, com prejuízo para todos os usuários.

Diante de tudo o que foi exposto, voto pela **rejeição** dos Projetos de Lei nº 3.570/2015, nº 6.691/2016, nº 6.733/2016, nº 6.740/2016, nº 6.953/2017, nº 8.275/2017 e nº 8.586/2017 e do substitutivo da Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa.

Sala da Comissão, em de de 2023.

Deputado CASTRO NETO
Relator

2023-9701



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD237996226200>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Castro Neto

