



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.846, DE 2025

(Da Comissão de Turismo)

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

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL 4393/2023.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº ____, DE 2025
(Da Comissão de Turismo)

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

Apresentação: 13/11/2025 14:10:48.610 - Mesa

PL n.5846/2025

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.”



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

JUSTIFICATIVA

Em junho de 2017, entrou em vigor a cobrança de taxas para o despacho de bagagens autorizada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), sob o argumento de que tal medida resultaria na redução do preço das passagens aéreas. Entretanto, conforme demonstram dados divulgados pela própria Agência, tal redução jamais ocorreu. Ao contrário, estudos oficiais revelam que, em 2019, registrou-se aumento de aproximadamente 20% no valor das tarifas praticadas pelas companhias aéreas, em clara dissonância com a promessa inicialmente apresentada.

Desde então, observaram-se, ainda, diversas outras cobranças acessórias, como tarifas para escolha de assento, embarque prioritário e serviços correlatos, tornando a experiência do consumidor progressivamente onerosa. Paralelamente, multiplicam-se relatos de violações aos direitos do passageiro, relacionados a danos às malas, extravios, perdas e trocas de etiquetas de identificação, situações que geram prejuízos materiais e transtornos significativos.

Conforme reiterado pela ANAC, o preço médio do bilhete aéreo comercializado no mercado doméstico em 2021 acumulou alta de 19,28%, representando o maior aumento desde 2008 no referido segmento. Os consumidores, portanto, há seis anos se deparam com valores cada vez mais elevados e com a fragmentação de serviços que, anteriormente, já estavam incluídos no preço final da passagem.

Ademais, levantamento realizado pelo portal Metrôpoles com base em dados oficiais da ANAC evidencia que as companhias aéreas brasileiras arrecadaram cerca de R\$ 6,95 bilhões com taxas de bagagem entre 2017 e 2025. Ainda assim, a tarifa média de passagens domésticas não se reduziu no período, passando de R\$ 552,51, em agosto de 2017, para R\$ 650,91, em



agosto de 2025, demonstrando aumento real, mesmo consideradas oscilações temporárias decorrentes da pandemia.

Cumprе destacar que o debate acerca da cobrança de bagagens voltou à pauta diante de tentativas recentes de implementar taxas adicionais inclusive para bagagem de mão, agravando o cenário de onerosidade ao consumidor. No Congresso Nacional, tramita proposição visando proibir tais cobranças extras, assegurando ao passageiro o direito de transportar, sem custo adicional, ao menos uma bagagem de mão.

Diante deste cenário, resta evidenciado que a política de cobrança separada por bagagens não resultou no alardeado barateamento das passagens, produzindo, ao contrário, incremento tarifário e deterioração da qualidade dos serviços prestados. Assim, torna-se necessário restabelecer o direito do passageiro ao despacho de bagagem de até 23 kg sem ônus adicional, medida que representa avanço na proteção do consumidor, harmoniza-se com práticas internacionais e contribui para a recomposição do equilíbrio contratual no transporte aéreo.

Em face do exposto, conclamamos o apoio dos nobres pares para a aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em outubro de 2025.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:198612-19:7565
--	---

FIM DO DOCUMENTO
