

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2017
(Do Sr. MOSES RODRIGUES)

Susta a aplicação do art. 5º, inciso IV, e da Seção V do Capítulo I da Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016, da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica sustada a aplicação do art. 5º, inciso IV, e da Seção V (arts. 13, 14 e 15) da Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016, da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

“O controle legislativo dos atos normativos do Poder Executivo que possam configurar abuso de poder regulamentar não se restringe ao aspecto formal, isto é, a se a regulamentação foi feita (i) por quem de direito, investido de delegação legislativa, (ii) mediante os procedimentos administrativos corretos e (iii) sem inovar em relação ao conteúdo da lei que lhe deu causa”.

Tão importante quanto essa análise é a que tem por objeto a substância da norma.

O ato regulamentar deve ser legal, e também deve se respeitar o aspecto material. Assim será se seus comandos respeitarem alguns princípios básicos do Direito, como os da eficiência, da segurança jurídica e da razoabilidade. A respeito desse último, vale lembrar o ensinamento do grande Celso Antônio Bandeira de Mello: "...a Administração, ao atuar no exercício de discricção, terá de obedecer a critérios aceitáveis do ponto de vista racional, em sintonia com o senso normal de pessoas equilibradas e respeitosas das finalidades que presidiram a outorga da competência exercida. Vale dizer: pretende se colocar em claro que não serão apenas inconvenientes, mas também ilegítimas - e, portanto, jurisdicionalmente inválidas -, as condutas desarrazoadas, bizarras, incoerentes ou praticadas em desconsideração às situações e circunstâncias que seriam atendidas por quem tivesse atributos normais de prudência, sensatez e disposição de acatamento às finalidades da lei atributiva da discricção manejada".

Tal advertência é importante para que não se condene a proposta com base, simplesmente, no fato de ANAC ter recebido do legislador a competência de regular e fiscalizar o serviço de transporte aéreo, podendo, por isso, definir regras para o transporte de bagagens, como de fato o fez. Não é somente do aspecto formal que se deve tratar aqui. É sobretudo analisar se a previsão da cobrança pelo transporte de bagagem – e do conseqüente fim da franquia – é razoável, se garante segurança jurídica e se colabora para a eficiência e o conforto no serviço prestado aos passageiros.

Instituições de grande relevância já se pronunciaram pela impropriedade da medida. Vamos a elas.

(i) Segundo o PROCON, *"não se pode admitir que o serviço de bagagem seja oferecido de forma opcional, uma vez que o usuário via de regra necessita realizar o transporte de seus pertences, sendo de maior ou menor quantidade a depender da distância do deslocamento. Tal previsão representa um verdadeiro retrocesso na defesa do consumidor, uma vez que as companhias aéreas passarão a oferecer o serviço de forma onerosa para o consumidor".*

(ii) De acordo com membros do MPF, *"ao apostar na concorrência como fator de ajuste dos preços, a agência reguladora ignorou o fato de o Brasil dispor de um número restrito de empresas, o que torna o setor*

pouco competitivo, sem grande disputa por tarifas mais baixas". E mais: para o MPF, "a nova norma contraria o Código Civil, que garantiria a inclusão da bagagem despachada no valor da passagem, e o Código de Defesa do Consumidor, que veda a chamada venda casada e a cobrança de taxas manifestamente excessivas. A resolução também vai de encontro à Constituição ao provocar o retrocesso de direitos já adquiridos pelos consumidores", diz". Em adição, o MPF destaca que a cobrança é uma insensatez, "considerando-se os longos trechos percorridos não só em voos internacionais, mas também em domésticos, dada a dimensão do território brasileiro". A bagagem, segundo o Procurador da República Luiz Costa, "é inerente ao próprio deslocamento e dissociá-la representa uma exigência excessiva ao consumidor".

Para a OAB, surgem os seguintes questionamentos: "*nas regras atuais de até 5 kg, se todos os passageiros de uma aeronave levarem mala de mão, não tem lugar. Isso hoje. Então, aumentando para 10 kg, não vai caber. E aí, qual será o critério para bagagem, quem chegar primeiro coloca? E os outros? Não terão o mesmo direito?"*

Percebe-se que o tema é controverso. Nenhuma garantia há de que, à cobrança pelas bagagens despachadas, correspondam reduções nos valores tarifários hoje praticados. É provável que algum benefício, se houver, fique restrito àqueles que viajam a negócio, pois pouco se demoram nos locais de destino. Isto é, podem ganhar justamente os que têm mais capacidade de arcar com eventuais aumentos de custo no transporte aéreo, dado que, além de possuírem maior poder aquisitivo, amiúde viajam com passagens aéreas pagas pela empresa ou instituição que lhes emprega.

Parece evidente que sairão perdendo com a cobrança os viajantes mais pobres e as famílias, aqueles que buscam passagens aéreas promocionais, mas que terão, por força do tipo de viagem que costumam fazer (turismo, tratamento de saúde ou visita a parentes), de levar consigo bagagem cujo peso ultrapassa o do permitido para bagagens de mão. Isso, claro, não é uma política regulatória que preze o princípio da equidade.

Enfim, tendo em vista que não soa razoável, num país com as dimensões do Brasil, esperar que a maior parte dos viajantes seja capaz de viajar sem mala nenhuma, o que se espera, de imediato, é o aumento da receita das empresas aéreas, em detrimento do orçamento das famílias. No

mínimo, é preciso que o País ultrapasse a crise econômica que ainda o atinge para, aí sim, discutir no âmbito do Congresso Nacional regras que relativizem a franquia de bagagem no transporte aéreo.

Deputado **MOSES RODRIGUES**.

Sala das Sessões, em de de 2017.