



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***PROJETO DE LEI N.º 3.570, DE 2015**
(Do Sr. Carlos Bezerra)

Dispõe sobre a cobrança por excesso de peso de bagagem.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 6691/16, 6733/16, 6740/16 e 6953/17

(*) Atualizado em 10/03/17 para inclusão de apensados (4).

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos ao art. 49 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que “Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências”, para estabelecer critério de cobrança por excesso de peso de bagagem.

Art. 2º O art. 49 da Lei nº 11.182, de 2005, passa a vigorar acrescido dos seguintes dispositivos:

“Art. 49.....

.....

§ 4º As concessionárias ou permissionárias determinarão, em moeda corrente nacional, o valor, por quilo, a ser cobrado do passageiro cujo peso da bagagem exceda a franquia.

§ 5º O valor a que se refere o § 4º deste artigo será informado ao público pelo transportador, previamente à comercialização dos serviços, e comunicado à ANAC, na forma da regulamentação”. (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei tem por finalidade fixar procedimento de cobrança por excesso de peso de bagagem no transporte aéreo.

Atualmente, a matéria é regulada em normas da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC (Portaria 676/CG-5, cujo anexo apresenta as Condições Gerais de Transporte, e Resolução nº 140/2010). De acordo com as regras em vigor, as companhias podem cobrar até meio por cento do valor da maior tarifa praticada, em classe econômica, em determinada ligação, por quilo em excesso. Em virtude da grande diferenciação tarifária existente, decorrência do regime de liberdade tarifária, é difícil para o passageiro estimar o valor que pagará por extrapolar a franquia de bagagem. De fato, além de a maioria das pessoas não pesar a bagagem antes do check-in, o valor das tarifas varia dia-a-dia, aumentando a imprevisibilidade quanto ao que se vai pagar no balcão. De resto, há pouca ou nenhuma publicidade a respeito do valor da tarifa que, no dia do embarque, está servindo de referência para o cálculo da fatura por excesso de peso.

Assim, o que se propõe é o seguinte: cada empresa fica encarregada de estabelecer e divulgar, nos seus canais de venda, o valor a ser cobrado por quilo de excesso de peso de bagagem em determinado voo, tal como já ocorre com as tarifas. Diante da informação que lhe for prestada, o consumidor poderá avaliar se vale a pena adquirir o bilhete na companhia a, b, c ou d, considerando a perspectiva de despachar bagagem em excesso.

A proposta aqui apresentada, enfim, torna transparente a relação de consumo, aproximando a prática de cobrança por excesso de peso da que se aplica na cobrança de passagens aéreas, hoje consagrada.

Sala das Sessões, em 10 de novembro de 2015.

Deputado **CARLOS BEZERRA**

<p>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL Seção de Legislação Citada - SELEC</p>

LEI Nº 11.182, DE 27 DE SETEMBRO DE 2005

Cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO VI DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....

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.

§ 2º (VETADO)

§ 3º A ANAC estabelecerá os mecanismos para assegurar a fiscalização e a publicidade das tarifas.

Art. 50. As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão à conta do Orçamento da ANAC.

.....
.....

PORTARIA N° 676/GC-5, DE 13 DE NOVEMBRO DE 2000

Aprova as Condições Gerais de Transporte

O COMANDANTE DA AERONÁUTICA, no uso das atribuições que lhe conferem os artigos 18 e 19 da Lei complementar n° 97, de 9 de junho de 1999, resolve:

Art. 1° Aprovar as Condições Gerais de Transporte.

Art. 2° Esta Portaria entrará em vigor a partir de 1° de janeiro de 2001.

Art. 3° Revoga-se a Portaria n° 957/GM-5, de 19 de dezembro de 1989, publicada no Diário Oficial da União n° 242, Seção 1, de 21 de dezembro de 1989.

CARLOS DE ALMEIDA BAPTISTA
Comandante da Aeronáutica

ANEXO **CONDIÇÕES GERAIS DE TRANSPORTE APROVADAS PELA PORTARIA N.º** **676/GC5, DE 13 DE NOVEMBRO DE 2000**

CAPÍTULO I **DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO**

Art 1° O transporte aéreo de pessoas, de coisas e de cargas será realizado mediante contrato entre o transportador e o usuário.

Parágrafo único. Constituem provas do contrato de transporte aéreo o bilhete de passagem para o transporte de pessoas, a nota de bagagem para o transporte de coisas e o conhecimento aéreo para o transporte de cargas.

CAPÍTULO II **DO TRANSPORTE DE PESSOAS**

Seção I **Do Bilhete de Passagem**

Art. 2° O bilhete de passagem é pessoal e intransferível. (Revogado pela Resolução ANAC n° 138, de 09.03.2010)

.....
.....

RESOLUÇÃO N° 140, DE 9 DE MARÇO DE 2010

Regulamenta o registro de tarifas referentes aos serviços de transporte aéreo regular.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC,

no exercício da competência que lhe foi outorgada pelos arts. 8º, inciso XLVI, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e 9º, inciso VIII, do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009, com as alterações introduzidas pelas Resoluções nºs 114, de 29 de setembro de 2009, 119, de 3 de novembro de 2009, 132, de 12 de janeiro de 2010, e 134, de 19 de janeiro de 2010, tendo em vista o disposto no art. 49 da citada Lei, e considerando o deliberado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em 9 de março de 2010,

RESOLVE:

Art. 1º O registro das tarifas referentes aos serviços aéreos regulares domésticos e internacionais é regulamentado na forma desta Resolução.

CAPÍTULO I DAS TARIFAS AÉREAS DOMÉSTICAS

Art. 2º As empresas que exploram os serviços de transporte aéreo doméstico regular de passageiros deverão registrar na ANAC, até o último dia útil do mês subsequente, os dados das tarifas aéreas comercializadas, de acordo com as instruções a serem expedidas pela Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado da ANAC.

Art. 3º As tarifas referentes ao transporte aéreo doméstico de carga e de mala postal não necessitam de registro junto à ANAC.

Art. 4º As condições de aplicação, incluindo as regras e restrições de cada base tarifária vigente e disponível para comercialização, deverão ser disponibilizadas e mantidas atualizadas pelas empresas e seus prepostos em todos os seus pontos de venda e de atendimento e, se houver, em sua página oficial na internet, para fins de livre acesso e consulta pelo público em geral.

§ 1º O disposto no caput deste artigo não se aplica às tarifas fixadas em contratos corporativos e às tarifas diferenciadas disponibilizadas para colaboradores da empresa aérea.

§ 2º As condições de aplicação deverão observar a legislação e a regulamentação que regem o contrato de transporte aéreo, sob pena de nulidade das cláusulas conflitantes, sem prejuízo das penalidades administrativas cabíveis.

§ 3º Fica assegurado ao passageiro o direito de receber, das empresas aéreas e de seus prepostos, informações claras, objetivas e em língua portuguesa que permitam a adequada compreensão das condições de aplicação da base tarifária correspondente ao contrato de transporte aéreo.

Art. 5º As tarifas referentes ao transporte aéreo doméstico de carga e de mala postal, as tarifas aéreas básicas domésticas e demais bases tarifárias referentes ao transporte aéreo doméstico de passageiros, bem como as respectivas condições de aplicação, deverão ser mantidas nas empresas, por um período de dois anos, à disposição da ANAC, de outros órgãos públicos e demais interessados.

Parágrafo único. Para os efeitos desta Resolução, considera-se tarifa aérea básica doméstica aquela correspondente ao maior valor cobrado pela empresa para uma determinada ligação, em classe econômica, e que está associada às condições de aplicação que permitem maior flexibilidade na sua utilização nos serviços de transporte aéreo regular doméstico de passageiros.

Art. 6º Os valores relativos às tarifas aéreas domésticas registrados na ANAC e

disponibilizados ao público em geral deverão estar expressos em moeda corrente nacional.

CAPÍTULO II DAS TARIFAS AÉREAS INTERNACIONAIS

Art. 7º As empresas nacionais e estrangeiras que exploram os serviços de transporte aéreo regular internacional de passageiros deverão registrar na ANAC, até o último dia útil do mês subsequente, os dados das tarifas aéreas comercializadas no Brasil correspondentes às viagens que se iniciem no Brasil, de acordo com as instruções a serem expedidas pela Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado da ANAC.

Art. 8º As tarifas referentes ao transporte aéreo internacional de carga e de mala postal não necessitam de registro na ANAC.

Art. 9º As condições de aplicação, incluindo as regras e restrições de cada base tarifária vigente e disponível para comercialização, deverão ser disponibilizadas e mantidas atualizadas pelas empresas e seus prepostos em todos os seus pontos de venda e de atendimento e, se houver, em sua página oficial na internet, para fins de livre acesso e consulta pelo público em geral.

§ 1º O disposto no caput deste artigo não se aplica às tarifas fixadas em contratos corporativos e às tarifas diferenciadas disponibilizadas para colaboradores da empresa aérea.

§ 2º As condições de aplicação deverão observar a legislação e a regulamentação que regem o contrato de transporte aéreo, sob pena de nulidade das cláusulas conflitantes, sem prejuízo das penalidades administrativas cabíveis.

§ 3º Fica assegurado ao passageiro o direito de receber, das empresas aéreas e de seus prepostos, informações claras, objetivas e em língua portuguesa que permitam a adequada compreensão das condições de aplicação da base tarifária correspondente ao contrato de transporte aéreo.

Art. 10. As tarifas referentes ao transporte aéreo internacional de carga e de mala postal, as tarifas aéreas básicas internacionais e demais bases tarifárias referentes ao transporte aéreo internacional de passageiros, bem como as respectivas condições de aplicação deverão ser mantidas nas empresas, por um período de dois anos, à disposição da ANAC, de outros órgãos públicos e demais interessados.

Parágrafo único. Para os efeitos desta Resolução, considera-se tarifa aérea básica internacional aquela correspondente ao maior valor cobrado pela empresa para uma determinada ligação, em classe econômica, e que está associada às condições de aplicação que permitem maior flexibilidade na sua utilização nos serviços de transporte aéreo regular internacional de passageiros.

Art. 11. Os valores relativos às tarifas internacionais registrados na ANAC deverão estar expressos em moeda corrente nacional ou em dólar americano.

CAPÍTULO III DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 12. A ANAC poderá, a qualquer momento, realizar auditorias, requisitar a apresentação de quaisquer documentos, registros eletrônicos, bilhetes aéreos e outras informações necessárias à verificação da consistência e precisão dos dados registrados.

Art. 13. O descumprimento das obrigações estabelecidas nesta Resolução caracterizará infração capitulada no art. 302, inciso III, alínea “u”, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Art. 14. Esta Resolução substitui as disposições dos arts. 51 a 55, 58 e 60 e do parágrafo único do art. 57 da Portaria nº 676/GC-5, de 13 de novembro de 2000, publicada no Diário Oficial da União de 14 de dezembro de 2000, Seção 1, página 10.

Art. 15. Esta Resolução entra em vigor em 1º de julho de 2010, quando ficarão revogadas:

I - a Portaria DAC nº 447/DGAC, de 13 de maio de 2004, publicada no Diário Oficial da União de 18 de maio de 2004, Seção 1, página 14; e

II - a Portaria nº 1.282/DGAC, de 21 de dezembro de 2004, publicada no Diário Oficial da União de 23 de dezembro de 2004, Seção 1, página 28.

SOLANGE PAIVA VIEIRA
Diretora-Presidente
PUBLICADA

PROJETO DE LEI N.º 6.691, DE 2016 **(Dos Srs. Felipe Bornier e Mariana Carvalho)**

Proíbe a cobrança de tarifas extras, pelas empresas aéreas, para bagagens de passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3570/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei proíbe a cobrança das bagagens de passageiros pelas empresas aéreas, com o objetivo de retirar mais um ônus das passagens aéreas que, por sua vez, permanecem aumentando desenfreadamente, gerando assim um prejuízo oneroso aos cidadãos.

Art. 2º Fica proibida a cobrança de tarifas extras, pelas empresas aéreas, às bagagens transportadas por passageiros.

Parágrafo Único. As tarifas extras podem cobradas apenas aos passageiros que transportarem limites de quilogramas (kg) superior aos especificados em legislação específica.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Trata-se de Projeto de Lei que visa proteger os passageiros de cobrança onerosa por empresas aéreas no despacho de bagagens em voos nacionais e internacionais.

Atualmente, a franquia de bagagens é de um volume de 23 quilos em voos domésticos e de dois volumes de 32 quilos em voos internacionais. No qual, deverá permanecer imutável, e mesmo assim haver uma redução dos custos de passagem aérea dos passageiros.

No dia 13 de dezembro de 2016, a Agência Nacional de Aviação (ANAC), publicou a Resolução nº 400/2016, que define os novos direitos e deveres dos passageiros no transporte aéreo. O normativo que trata das Condições Gerais de Transporte Aéreo (CGTA) passará a valer em passagens cobradas a partir de 14 março de 2017.

Entre as mudanças está a permissão para que as empresas áreas cobrem pelas bagagens despachadas. Segundo, a Agência as companhias aéreas poderão estipular franquias menores de bagagem e, em contrapartida, oferecer passagens mais baratas aos consumidores.

Contudo, a proposta gera ônus aos passageiros e não garante uma compensação desse custo na queda nos preços das passagens, após o fim da vigência da franquia gratuita de bagagem despachada.

Na prática, a mudança impacta diretamente o consumidor, especialmente, os que utilizam com frequência o meio de transporte aéreo e que consomem passagens promocionais, mais baratas – como já acontece atualmente, por exemplo, nas companhias low-cost (baixo custo) americanas e europeias. A tendência é que as passagens mais caras deem a bagagem despachada como cortesia.

A nova proposta visa dar uma falsa impressão ao passageiro de que ele terá algum benefício com a cobrança da bagagem, assim como faz algumas empresas

áreas nacionais, a exemplo, da Gol, que adotou uma postura low-cost ao deixar de oferecer alimentação, gratuita, durante seus voos com a justificativa de redução de custos.

A atenção com a população se faz presente pelos altos custos de impostos que já são cobrados dos cidadãos, acarretando em grave prejuízo ao direito do consumidor, ficando estes à mercê das empresas de aviação que usurpam o poder de tarifação excessiva e elevada.

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para analisar, aperfeiçoar e aprovar este projeto de lei com a maior brevidade.

Sala das Sessões, em 14 de dezembro de 2016.

Deputado **FELIPE BORNIER**

PROS/RJ

Deputada **MARIANA CARVALHO**

PSDB/RO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

RESOLUÇÃO ANAC Nº 400, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2016

Dispõe sobre as Condições Gerais de
Transporte Aéreo.

A Diretoria da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto nos arts. 8º, incisos I e X, da mencionada Lei, 222 a 260 e 302 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, nas Leis nºs 10.406, de 10 de janeiro de 2002, 8.078, de 11 de setembro de 1990, e nos Decretos nºs 5.910, de 27 de setembro de 2006, e 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, e

Considerando o que consta do processo nº 00058.054992/2014-33, deliberado e aprovado na 26ª Reunião Deliberativa da Diretoria, realizada em 13 de dezembro de 2016,

Resolve:

Art. 1º Estabelecer as condições gerais aplicáveis ao transporte aéreo regular de

passageiros, doméstico e internacional.

Parágrafo único. As condições gerais de transporte aéreo também se aplicam aos voos não regulares em que houver assentos comercializados individualmente e oferecidos ao público.

CAPÍTULO I DAS OBRIGAÇÕES PRÉVIAS À EXECUÇÃO DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

Seção I Da Oferta do Serviço

Art. 2º Na oferta dos serviços de transporte aéreo, o transportador poderá determinar o preço a ser pago por seus serviços, bem como suas regras aplicáveis, nos termos da regulamentação expedida pela ANAC.

Parágrafo único. O transportador deverá disponibilizar nos locais de vendas de passagens aéreas, sejam eles físicos ou eletrônicos, informações claras sobre todos os seus serviços oferecidos e as respectivas regras aplicáveis, de forma a permitir imediata e fácil compreensão.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.733, DE 2016 (Do Sr. Cabo Sabino)

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.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3570/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera o art. 234 da 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.

Art. 2º O art. 234 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro Aeronáutico, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafo 6º e 7º

'Art. 234.

§ 6º Em voos nacionais, cada passageiro (adulto ou criança) tem direito a 23 kg de bagagem (franquia de bagagem). Pode-se despachar mais de um volume, desde que o peso total não exceda esse limite. Caso o peso ultrapasse a franquia, o transporte de sua bagagem ficará sujeito à aprovação da empresa e a cobrança por excesso de peso.

§ 7º Em voos internacionais, dependendo do país de destino, a franquia de bagagem pode ser de dois tipos: peça ou peso. Na franquia por peça, cada passageiro terá direito a transportar duas bagagens, de até 32 kg cada. Na franquia por peso, cada passageiro terá direito a transportar bagagens que não excedam, no total: - 40 kg na primeira classe; - 30 kg em classe intermediária; - 20 kg em classe econômica; - 10 kg para crianças de colo, que não estejam ocupando assento

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), criou novas normas relativas a direitos e deveres dos consumidores de serviços aéreos. Entre as mudanças aprovadas pela diretoria da agência está a permissão para que as empresas passem a cobrar pelas bagagens despachadas.

Segundo a ANAC, apesar da possibilidade de as empresas passarem a cobrar pelo despacho de malas, cada companhia terá autonomia para criar suas regras próprias de bagagens, ou seja, cobrando valores que poderão ser exorbitantes.

Resta bastante claro a nossa preocupação com as mudanças feitas pela Agência Nacional de Aviação (ANAC), em relação aos direitos dos usuários de transporte aéreo.

Fica claro que, da forma como está colocado o risco é de que o cidadão torne-se refém das companhias aéreas em um vale tudo pautado somente pelos interesses do mercado. É a história que se repete: agências reguladoras que deveriam zelar pelo interesse do cidadão estão claramente atuando na defesa do

que desejam as empresas numa absurda inversão de valores.

As novas regras significarão um retrocesso aos direitos dos consumidores deste tipo de serviço, pois permitirão, por exemplo, cobrança de valores absurdos em prestação de serviço já englobada, portanto, um direito adquirido do consumidor.

A resolução deixará o consumidor a mercê das políticas que as companhias aéreas queiram praticar. O transporte de bagagens fica caracterizado como serviço acessório. Com isso, não existiria nenhum regulamento, portaria e até mesmo Lei para normatizar tais valores cobrados, o que deixaria o consumidor sem nenhuma proteção quanto ao preço a ser cobrado por estes serviços.

Ademais, a cobrança pelo despacho de bagagens para voos nacionais e internacionais, situação inexistente atualmente e que passará a ocorrer de forma gradativa até 2018 acarretará em um retrocesso aos direitos de milhões de consumidores.

Não obstante, não há clareza quanto aos mecanismos que garantam algum tipo de compensação para o consumidor de que o valor das passagens irá diminuir.

Por fim, a presente proposição tem o escopo não submeter à população brasileira a mais essa injustiça.

Ante o exposto, pedimos aos nobres pares o necessário apoio para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 15 de dezembro de 2016.

Deputado CABO SABINO

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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO III DA INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA

.....

CAPÍTULO II DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

.....

SEÇÃO II DA NOTA DE BAGAGEM

Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em duas vias, com a indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

§ 1º A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.

§ 2º Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

§ 3º Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

§ 4º O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 5º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.

CAPÍTULO III DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGA

Art. 235. No contrato de transporte aéreo de carga, será emitido o respectivo conhecimento, com as seguintes indicações:

I - o lugar e data de emissão;

II - os pontos de partida e destino;

III - o nome e endereço do expedidor;

IV - o nome e endereço do transportador;

V - o nome e endereço do destinatário;

VI - a natureza da carga;

VII - o número, acondicionamento, marcas e numeração dos volumes;

VIII - o peso, quantidade e o volume ou dimensão;

IX - o preço da mercadoria, quando a carga for expedida contra pagamento no ato da entrega, e, eventualmente, a importância das despesas;

X - o valor declarado, se houver;

XI - o número das vias do conhecimento;

XII - os documentos entregues ao transportador para acompanhar o conhecimento;

XIII - o prazo de transporte, dentro do qual deverá o transportador entregar a carga no lugar do destino, e o destinatário ou expedidor retirá-la.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 6.740, DE 2016

(Do Sr. Fábio Mitidieri)

Altera dispositivo da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para regular a cobrança de valores por bagagem despachada.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3570/2015.

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º Esta Lei altera Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para especificar limites mínimos de bagagem que deve ser garantido pelas empresas de transporte aéreo, além de proibir a cobrança de quaisquer valores quando respeitadas tais limitações.

Art. 2º O art. 222, da Lei nº 8.212, de 24 julho de 1991, passa a vigorar acrescido dos parágrafos 2º e 3º, na forma que segue:

“Art. 222.

.....

§ 1º O empresário, como transportador, pode ser pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave.

§ 2º O passageiro, por meio do contrato de transporte aéreo, tem direito a despachar, no mínimo, sem qualquer custo adicional ao valor do contrato e nas condições estabelecidas pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC:

- a) 1 (um) volume de bagagem, para voos domésticos;
- b) 2 (dois) volumes de bagagem, para voos internacionais;
- c) 1 (um) volume de bagagem de mão.

§ 3º Fica a empresa de transporte aéreo autorizada a cobrar valores adicionais apenas se o passageiro despachar bagagem que ultrapasse qualquer dos limites de peso ou de quantidade de volumes estabelecidos no contrato de transporte aéreo, desde que minimamente observados os limites previstos nesta legislação ou em regulamentação da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

.....”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC - aprovou, neste dia 13 de dezembro de 2016, regulamentação que permite às companhias aéreas realizar cobrança de novos valores para os usuários dos transportes aéreos, sempre que for realizado o despacho de qualquer bagagem.

Pela nova norma, portanto, a compra da passagem não dá direito ao despacho de qualquer bagagem, permitindo apenas ao passageiro que porte uma bagagem de mão com peso máximo de 10 quilos.

Tal medida, contudo, se mostra, ao menos à primeira vista, prejudicial aos usuários do transporte aéreo, uma vez que se passará a cobrar um valor além daquele previsto para as passagens por cada novo volume a ser despachado. Com isso, aumenta-se o custo das viagens por meio de transporte aéreo, passando-se a cobrar por um serviço já atualmente embutido nos valores pagos pelos passageiros.

Assim, busca-se garantir, com o presente Projeto de Lei, uma quantidade mínima de bagagens que possam ser transportadas pelos passageiros, nos termos e condições que vierem a ser fixadas pela Agência Nacional de Aviação Civil

(ANAC), com vistas a garantir um número mínimo de volumes possível por passageiros.

Ainda, busca-se garantir também a normatização da prática de cobrança de valores nos casos em que haja o excesso de bagagem, assim compreendidas tanto a quantidade quanto o peso superiores aos estabelecidos.

Por compreender relevante, portanto, a manutenção do direito dos passageiros em ter ao menos um limite mínimo de volumes possíveis para despacho de bagagens, serviço que deve ser compreendido embutido no próprio preço da passagem, apresento o presente Projeto de Lei aos Nobres Pares, esperando, desde logo, a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 15 de dezembro de 2016.

Deputado FÁBIO MITIDIERI
PSD/SE

<p>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL Seção de Legislação Citada - SELEC</p>
--

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

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.

.....

LEI Nº 8.212, DE 24 DE JULHO DE 1991

Dispõe sobre a organização da Seguridade Social, institui Plano de Custeio, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

LEI ORGÂNICA DA SEGURIDADE SOCIAL

**TÍTULO I
 CONCEITUAÇÃO E PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS**

Art. 1º A Seguridade Social compreende um conjunto integrado de ações de iniciativa dos poderes públicos e da sociedade, destinado a assegurar o direito relativo à saúde, à previdência e à assistência social.

Parágrafo único. A Seguridade Social obedecerá aos seguintes princípios e diretrizes:

- a) universalidade da cobertura e do atendimento;
- b) uniformidade e equivalência dos benefícios e serviços às populações urbanas e rurais;
- c) seletividade e distributividade na prestação dos benefícios e serviços;
- d) irredutibilidade do valor dos benefícios;
- e) equidade na forma de participação no custeio;
- f) diversidade da base de financiamento;
- g) caráter democrático e descentralizado da gestão administrativa com a participação da comunidade, em especial de trabalhadores, empresários e aposentados.

**TÍTULO II
 DA SAÚDE**

Art. 2º A Saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação.

Parágrafo único. As atividades de saúde são de relevância pública e sua organização obedecerá aos seguintes princípios e diretrizes:

- a) acesso universal e igualitário;
- b) provimento das ações e serviços através de rede regionalizada e hierarquizada, integrados em sistema único;
- c) descentralização, com direção única em cada esfera de governo;
- d) atendimento integral, com prioridade para as atividades preventivas;

e) participação da comunidade na gestão, fiscalização e acompanhamento das ações e serviços de saúde;

f) participação da iniciativa privada na assistência à saúde, obedecidos os preceitos constitucionais.

.....

PROJETO DE LEI N.º 6.953, DE 2017 **(Do Sr. Carlos Henrique Gaguim)**

Altera a Lei nº 7.565, de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para assegurar aos passageiros franquia de bagagem no transporte aéreo.

DESPACHO:
 APENSE-SE À(AO) PL-6733/2016.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica o § 3º do art. 234 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que “Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica”, para assegurar franquia de bagagem aos passageiros que contratem transporte aéreo.

Art. 2º O § 3º do art. 234 da Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 234.....

§ 3º Além da bagagem registrada, em relação à qual se aplica franquia de vinte e três quilos, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

.....(NR)”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Recente resolução da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC – definiu que o despacho e o transporte de bagagem devem ser objeto de contrato

acessório, isto é, devem estar dissociados do transporte do passageiro, cabendo cobrança por sua execução. Em resumo, a ANAC decretou o fim da franquias de bagagem no transporte aéreo, instituto que vigora há décadas no Brasil.

À primeira vista, a medida pode parecer salutar, ao associar os custos do transporte de bagagem àqueles que efetivamente se valem do serviço, aproximando as práticas regulatórias brasileiras das já adotadas no exterior – em especial, Europa e Estados Unidos.

Todavia, cumpre notar que o mercado de transporte aéreo no Brasil, em que pese o avanço extraordinário por que passou nos últimos quinze anos, não pode ainda ser considerado maduro, como em países desenvolvidos. Há a oportunidade de se incorporar milhões de usuários a esse tipo de serviço, que tem potencial extraordinário num território com as dimensões do nosso. Boa parte dos novos usuários será conquistada entre as famílias cujos rendimentos, hoje, não favorecem o uso do avião. Seus deslocamentos terão como finalidade o turismo e o reencontro com parentes. Serão viajantes que, tal qual metade dos usuários atuais, não se hospedam no local de destino por alguns dias, levando consigo pertences necessários para esse período longe de casa. Em suma, são pessoas para as quais o uso de malas será indispensável.

Tendo esse horizonte à frente, para não se enfatizar o grande número de viajantes que já dependem do transporte e despacho de bagagens, soa temerário equiparar nossa situação com a de países que são referência na aviação, pondo fim à franquias. Inevitavelmente, ao se atribuir um preço para o transporte de bagagens, serão afetadas justamente as pessoas que dão mais atenção ao critério “preço” ao planejar uma viagem, notadamente as famílias. Já os que viajam a negócio – e que costumam pagar as maiores tarifas, por adquirir bilhetes com pouca antecedência –, esses não precisariam se preocupar com a cobrança, pois além de levarem consigo, amiúde, apenas bagagem de mão, não enfrentam restrições financeiras parecidas com as do grupo dos “turistas”.

Embora não seja fácil definir quem arca, no valor das passagens, com a maior parte do custo do transporte gratuito de bagagens, dada a política de liberdade e de diferenciação de preços, é lícito supor que são os viajantes a negócio

os que, atualmente, acabam por dar a maior contribuição para cobrir os custos da atividade. São eles os usuários menos sensíveis a variações de preço, aqueles cuja demanda é chamada de inelástica. Ora, o fim da franquia colocará o ônus de suportar esses custos sobre os que têm menor capacidade de fazê-lo: as famílias e viajantes a turismo. Uma medida regressiva, portanto, que poupa na repartição de custos da viagem os que mais podem pagar por ela.

Repetimos: não parece o momento ideal para se avançar rumo a políticas regulatórias adotadas em ambiente econômico e social diferente do brasileiro. Ao contrário da política de liberdade de preços no transporte aéreo, que de fato teve o condão de incorporar milhares de pessoas a esse mercado, a política de cobrança pela bagagem despachada não estimulará a ampliação do número de usuários, fenômeno essencial para que a aviação comercial do País ganhe poder de escala.

Sendo o que se tinha a dizer, solicita-se o apoio da Casa a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em 20 de fevereiro de 2017.

Deputado **Carlos Henrique Gaguim**

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.

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 II

DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção II
Da Nota de Bagagem

Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em duas vias, com a indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

§ 1º A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.

§ 2º Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

§ 3º Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

§ 4º O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 5º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.

CAPÍTULO III
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGA

Art. 235. No contrato de transporte aéreo de carga, será emitido o respectivo conhecimento, com as seguintes indicações:

- I - o lugar e data de emissão;
 - II - os pontos de partida e destino;
 - III - o nome e endereço do expedidor;
 - IV - o nome e endereço do transportador;
 - V - o nome e endereço do destinatário;
 - VI - a natureza da carga;
 - VII - o número, acondicionamento, marcas e numeração dos volumes;
 - VIII - o peso, quantidade e o volume ou dimensão;
 - IX - o preço da mercadoria, quando a carga for expedida contra pagamento no ato da entrega, e, eventualmente, a importância das despesas;
 - X - o valor declarado, se houver;
 - XI - o número das vias do conhecimento;
 - XII - os documentos entregues ao transportador para acompanhar o conhecimento;
 - XIII - o prazo de transporte, dentro do qual deverá o transportador entregar a carga no lugar do destino, e o destinatário ou expedidor retirá-la.
-
-

FIM DO DOCUMENTO