

PROJETO DE LEI N.º _____, 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.

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 franquia 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, hão se hospedar 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 franquia. 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 franquias 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 de de 2017.

Deputado **Carlos Henrique Gaguim**