

## **PARECER N° , DE 2009**

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 127, de 2007 (PL nº 7.258, de 2006, na origem), do Deputado Celso Russomano, que *altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, para definir a abrangência da franquia de bagagem.*

**RELATOR: SENADOR GIM ARGELLO**

### **I – RELATÓRIO**

Chega à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 127, de 2007 (PL nº 7.258, de 2006, na origem), de autoria do Deputado Celso Russomano, que “altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, para definir a abrangência da franquia de bagagem”.

O projeto está estruturado em três artigos. O primeiro enuncia seu objeto. O segundo reúne a essência da matéria, que visa estipular que “a franquia de bagagem poderá ser utilizada no despacho de todo e qualquer objeto do passageiro”, exceto animais vivos e respeitados regulamento específico e as limitações impostas pelo art. 21 do CBA – vedação do embarque de materiais explosivos e outros que sejam considerados perigosos ou que atentem contra a segurança pública ou do próprio vôo. O terceiro e último artigo é a cláusula de vigência, que seria imediata.

O objetivo do projeto, conforme a justificativa que o acompanha, seria o de eliminar a variedade de critérios utilizados pelas companhias aéreas no embarque de bagagens classificadas como especiais. Sustenta o autor que as companhias brasileiras adotam critérios diferentes de acordo com o item específico embarcado, e cita o caso da bicicleta, que não incorreria em sobrepreço na TAM e na Varig, enquanto que a Gol cobraria pelo despacho do veículo. Com a medida, o autor busca “garantir que os cidadãos possam transportar, dentro da franquia de

peso estabelecida, além dos objetos de uso pessoal, equipamentos de trabalho, lazer ou desporto, sem ter que pagar mais por isso”.

Na Câmara dos Deputados, o projeto recebeu aprovação das Comissões de Viação e Transporte, e de Constituição, Justiça e de Cidadania. No Senado, foi distribuído à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), onde foi aprovado sem alterações, e a esta Comissão.

Não foram oferecidas emendas.

## II – ANÁLISE

Tendo a CCJ se manifestado sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do projeto em tela, nossa análise concentrar-se-á nos aspectos de mérito.

O transporte aéreo de passageiros, no cenário mundial, sofreu intensas transformações ao longo dos últimos trinta anos – mais especificamente, desde que os Estados Unidos da América decidiram pela desregulamentação desse tipo de serviço. A experiência americana acabaria por se alastrar para outros países em diferentes escalas e chegou ao Brasil em meados dos anos 1990.

Até então, para se evitar a concorrência “predatória”, as tarifas eram fixadas pelo governo, que também estipulava vasta série de detalhes a serem observados na prestação do serviço. Além disso, havia controle de acesso de empresas ao mercado para operar linhas existentes. O resultado mais visível da política então vigente eram tarifas extremamente elevadas para a grande maioria da população brasileira. A desregulamentação das tarifas acarretou enorme redução em seu preço, especialmente quando adquiridas com antecedência. Isso beneficiou parcelas menos abastadas da população, que por meio de planejamento criterioso e antecipado de suas viagens, puderam fazer uso – em muitos casos, pela primeira vez – do transporte aéreo.

Do ponto de vista empresarial, os operadores que foram incapazes de se adequar a essa nova realidade acabaram por sucumbir à enorme pressão pela redução de custos, indispensável para fazer frente à queda no preço das tarifas. Em linhas gerais, as empresas adotaram, em diferentes medidas, os princípios das companhias conhecidas como *low fares*, caracterizadas pela ausência de supérfluos, como leitura de bordo e refeições elaboradas, redução do espaço entre poltronas, automatização da venda de bilhetes e de procedimentos

de apoio, entre outras medidas de redução de custos. Embora possamos olhar para o passado com nostalgia em relação ao *charme* que a experiência de voar inegavelmente possuía, não podemos nos esquecer que as políticas de desregulamentação foram e são, inegavelmente, inclusivas em relação aos segmentos menos favorecidos da população.

O projeto em análise parte de uma nobre preocupação, qual seja, a de evitar a cobrança de sobrepreço para o embarque de cargas especiais. Entretanto, há que se considerar que sua aprovação vai em sentido contrário ao da desregulamentação que tantos benefícios tem trazido em termos de redução das tarifas praticadas em nosso país.

É necessário ter em mente que o manuseio das cargas especiais por parte da companhia aérea, representa um custo adicional que, inevitavelmente, irá se refletir no valor das tarifas. Isto porque as empresas estão preparadas para um rápido processamento de bagagens convencionais, feito de forma automatizada sempre que possível, mediante o uso de esteiras para seu transporte, por exemplo. O manuseio das bagagens especiais, como uma prancha de surfe, exige cuidado e atenção, o que demanda maior presença humana, resultando, portanto, em maiores custos.

Na Europa, onde se praticam tarifas ainda menores que as nossas, certas companhias já cobram por bagagem despachada, bem como por qualquer item consumido a bordo. Companhias tradicionais são mais “generosas” com seus clientes, mas também cobram mais caro por essa suposta “generosidade”. O caminho apontado pela experiência européia está correto: lá os clientes têm a chance de escolher o preço da tarifa de acordo com suas possibilidades e conveniências.

Pelos motivos expostos, portanto, acreditamos que o melhor caminho é buscar tarifas básicas no menor valor possível, e, a partir delas, possibilitar aos usuários pagarem por serviços adicionais de seu interesse.

### III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela REJEIÇÃO do PLC nº 127, de

2007.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator