



SENADO FEDERAL

PARECERES

Nºs 1.660 E 1.661, DE 2009

Sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 127, de 2007 (nº 7.258/2006, na Casa de origem, do Deputado Celso Russomanno), 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.

PARECER Nº 1.660, DE 2009, (Da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania)

Relator: Senador VALDIR RAUPP

I – RELATÓRIO

A proposição em análise acrescenta artigo ao Código Brasileiro de Aeronáutica, para determinar que a franquia de bagagem integrante do contrato de transporte aéreo de passageiro inclua “todo e qualquer objeto”, nos termos de regulamento. Excepcionam-se apenas os produtos perigosos ou de interesse militar, como explosivos, munições, armas de fogo e material bélico, cujo transporte, nos termos da legislação em vigor, depende de autorização específica.

Em sua justificação, o autor do projeto, Deputado Celso Russomanno, informa que as empresas aéreas adotam especificações de tamanho para a franquia de bagagem de passageiros, com base em orientações da *International Air Transport Association*–IATA– não previstas na legislação. Com isso, o transporte de equipamentos de dimensões incomuns, como bicicletas e instrumentos musicais, tem de ser pago à parte.

O projeto tem por objetivo eliminar tais restrições, que prejudicam diretamente os praticantes de atividades esportivas, científicas e culturais, além dos profissionais que dependem de equipamentos para o próprio trabalho.

Na Câmara dos Deputados o projeto foi aprovado conclusivamente pelas Comissões de Viação e Transportes, e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

No Senado Federal, foi distribuído às Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania, e de Assuntos Econômicos.

II – ANÁLISE

Nos termos do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania opinar sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposição, assim como emitir parecer de mérito sobre matérias de direito aeronáutico (art. 101, I, e II, d).

A matéria – direito aeronáutico – é de competência da União, nos termos do art. 22, I, da Constituição Federal, inexistindo reserva de iniciativa em favor do Presidente da República.

No mérito, consideramos louvável a iniciativa. De fato, não se pode admitir que restrições inexistentes na legislação sejam impostas aos passageiros unilateralmente pelas empresas aéreas. O usuário de transporte aéreo tem o direito de levar consigo seus instrumentos de trabalho ou acessórios de lazer, desde que atendidas as especificações de peso e volume editadas pela autoridade aeronáutica, que é a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.


O artigo proposto elimina qualquer dúvida com relação ao tema, impedindo, assim, que sejam praticadas restrições abusivas contra os passageiros.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 127, de 2007.

Sala da Comissão, 10 de setembro de 2008.

, Presidente

, Relator

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA

PROPOSIÇÃO: PUC Nº 127 DE 2007

ASSINAM O PARECER NA REUNIÃO DE 10/09/2008, OS SENHORES(AS) SENADORES(AS):

PRESIDENTE: <i>[Assinatura]</i>	
RELATOR: <i>Senador Valdir Raupp</i>	
BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT, PR, PSB, PCdoB, PRB e PP) ²	
SERYS SLHESSARENKO	1. INACIO ARRUDA <i>[Assinatura]</i>
MARINA SILVA	2. FRANCISCO DORNELLES <i>[Assinatura]</i>
EDUARDO SUPLICY <i>[Assinatura]</i>	3. CÉSAR BORGES
ALOIZIO MERCADANTE <i>[Assinatura]</i>	4. EXPEDITO JÚNIOR
IDELI SALVATTI	5. MAGNO MALTA
ANTONIO CARLOS VALADARES <i>[Assinatura]</i>	6. JOSÉ NERY (PSOL) ³
PMDB	
JARBAS VASCONCELOS <i>[Assinatura]</i>	1. ROSEANA SARNEY
PEDRO SIMON	2. WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA
ROMERO JUCÁ	3. LEOMAR QUINTANILHA
ALMEIDA LIMA	4. VALDIR RAUPP (Relator) <i>[Assinatura]</i>
VALTER PEREIRA <i>[Assinatura]</i>	5. JOSÉ MARANHÃO
GILVAM BORGES	6. NEUTO DE CONTO
BLOCO DA MINORIA (DEM e PSDB)	
ADELMIR SANTANA <i>[Assinatura]</i>	1. ELISEU RESENDE
MARCO MACIEL ¹ <i>(Presidente)</i>	2. JAYME CAMPOS
DEMÓSTENES TORRES	3. JOSÉ AGRIPINO
MARCO ANTÔNIO COSTA ⁶	4. ALVARO DIAS ⁴
ANTONIO CARLOS JÚNIOR <i>[Assinatura]</i>	5. VIRGINIO DE CARVALHO <i>[Assinatura]</i>
ARTHUR VIRGÍLIO	6. FLEXA RIBEIRO
EDUARDO AZEREDO	7. JOÃO TENÓRIO
LÚCIA VÂNIA	8. MARCONI PERILLO
TASSO JEREISSATI	9. MÁRIO COUTO
PTB ⁵	
EPITÁCIO CAFETEIRA <i>[Assinatura]</i>	1. MOZARILDO CAVALCANTI
PDT	
OSMAR DIAS	1. CRISTOVAM BUARQUE

Atualizada em: 26/08/2008

**PARECER Nº 1.661, DE 2009,
(Da Comissão de Assuntos Econômicos)**

Relator *Ad Hoc*: Senador **FRANCISCO DORNELLES**

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 voo. 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.

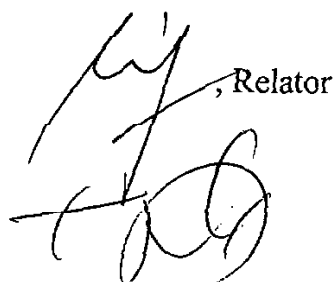
Pelos motivos expostos, portanto, acreditamos que o melhor caminho é buscar tarifas básicas no menor valor possível, e, a partir delas, possibilitar aos usuários pagarem por serviços adicionais de seu interesse.

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela REJEIÇÃO do PLC nº 127, de 2007.

Sala da Comissão, em 15 de setembro de 2009.

, Presidente

 , Relator

SENADOR FRANCISCO DORNELLES
RELATOR “AD HOC”

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 127 DE 2007
NÃO TERMINATIVO

ASSINARAM O PARECER NA REUNIÃO DE 15/09/09, OS SENHORES(AS) SENADORES(AS):

PRESIDENTE: SEN. DELCÍDIO AMARAL VICE-PRESIDENTE NO EXERCÍCIO

RELATOR(A): SEN. FRANCISCO DORNELLES RELATOR "AD HOC" DA PRESIDÊNCIA

Bloco de Apoio ao Governo (PT, PR, PSB, PCdoB e PRB)

EDUARDO SUPPLY (PT)	1-ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB)
DELCÍDIO AMARAL (PT)	2-RENATO CASAGRANDE (PSB)
ALOIZIO MERCADANTE (PT)	3-JOÃO PEDRO (PT)
TIÃO VIANA (PT)	4-IDELI SALVATTI (PT)
MARCELO CRIVELLA (PRB)	5-ROBERTO CAVALCANTI (PRB)
INÁCIO ARRUDA (PCdoB)	6-EXPEDITO JÚNIOR (PR)
CÉSAR BORGES (PR)	7-JOÃO RIBEIRO (PR)

Maioria (PMDB e PP)

FRANCISCO DORNELLES (PP)	1- ROMERO JUCÁ (PMDB)
GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB)	2- GILVAM BORGES (PMDB)
GERSON CAMATA (PMDB)	3 WELLINGTON SALGADO (PMDB)
VALDIR RAUPP (PMDB)	4-LEOMAR QUINTANILHA (PMDB)
NEUTO DE CONTO (PMDB)	5-LOBÃO FILHO (PMDB)
PEDRO SIMON (PMDB)	6-PAULO DUQUE (PMDB)
RENAN CALHEIROS (PMDB)	7-ALMEIDA LIMA (PMDB)

Bloco Parlamentar da Minoria (DEM e PSDB)

ELISEU RESENDE (DEM)	1-GILBERTO GOELLNER (DEM)
ANTONIO CARLOS JÚNIOR (DEM)	2-DEMÓSTENES TORRES (DEM)
EFRAIM MORAIS (DEM)	3-HERÁCLITO FORTES (DEM)
RAIMUNDO COLOMBO (DEM)	4-ROSALBA CIARLINI (DEM)
ADELMIR SANTANA (DEM)	5-KÁTIA ABREU (DEM)
OSVALDO SOBRINHO (PTB)	6-JOSÉ AGRIPINO (DEM)
CÍCERO LUCENA (PSDB)	7-ALVARO DIAS (PSDB)
JOÃO TENÓRIO (PSDB)	8-SÉRGIO GUERRA (PSDB)
ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB)	9-FLEXA RIBEIRO (PSDB)
TASSO JEREISSATI (PSDB)	10-EDUARDO AZEREDO (PSDB)

PTB

JOÃO VICENTE CLAUDINO	1-SÉRGIO ZAMBIASI
GIM ARGELLO	2- FERNANDO COLLOR DE MELO

PDT

OSMAR DIAS	1-JEFFERSON PRAIA
------------	-------------------

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

Publicado no DSF, de 08/10/2009.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

OS: 17039/2009