



Presidência da República
Secretaria-Geral
Subchefia para Assuntos Jurídicos

MENSAGEM Nº 299, DE 14 DE JUNHO DE 2022

Senhor Presidente do Senado Federal,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos previstos no § 1º do art. 66 da Constituição, decidi vetar parcialmente, por contrariedade ao interesse público, o Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2022, que “Altera as Leis nºs 6.009, de 26 de dezembro de 1973, 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), 13.448, de 5 de junho de 2017, 11.182, de 27 de setembro de 2005, 9.826, de 23 de agosto de 1999, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, e 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), para dispor sobre o transporte aéreo; e revoga dispositivos das Leis nºs 5.862, de 12 de dezembro de 1972, e 8.666, de 21 de junho de 1993”.

Ouvidos, o Ministério da Economia, o Ministério da Infraestrutura, o Ministério da Justiça e Segurança Pública e o Ministério do Turismo manifestaram-se pelo veto ao seguinte dispositivo do Projeto de Lei de Conversão:

Art. 8º do Projeto de Lei de Conversão

“Art. 8º O **caput** do art. 39 da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XV:

‘Art. 39.....

.....

XV - cobrar qualquer tipo de taxa por até 1 (um) volume de bagagem com peso não superior a 23 kg (vinte e três quilogramas) em voos nacionais e com peso não superior a 30 kg (trinta quilogramas) em voos internacionais.

.....’ (NR)”

Razões do veto

“A proposição legislativa estabelece que seria vedado ao fornecedor de produtos ou serviços, entre outras práticas abusivas, cobrar qualquer tipo de taxa por até 1 (um) volume de bagagem com peso não superior a 23 kg (vinte e três quilogramas), em voos nacionais, e com peso não superior a 30 kg (trinta quilogramas), em voos internacionais.

Entretanto, a despeito da boa intenção do legislador, a proposição contraria o interesse público, tendo em vista que, na prática, aumentaria os custos dos serviços aéreos e o risco regulatório, o que reduziria a atratividade do mercado brasileiro a potenciais novos competidores e contribuiria para a elevação dos preços das passagens aéreas. Em síntese, a regra teria o efeito contrário ao desejado pelo legislador.

Em todos os mercados desenvolvidos, o transporte de bagagem consiste em uma contratação acessória ao contrato de transporte de passageiro, o que incumbe ao próprio consumidor escolher o serviço que quer adquirir. Cabe destacar que o transporte de bagagem demanda custos com equipes e com equipamentos de solo para manuseio no despacho, no embarque, no desembarque e na restituição, além do risco de danos e de extravios e de uma quantidade adicional de combustível para a carga acrescentada. Caso as empresas aéreas sejam obrigadas a oferecer uma franquia de bagagem, o custo seria fatalmente repassado ao conjunto dos passageiros.

Além disso, a regra obrigaria o passageiro que não despacha bagagem a arcar com o custo do transporte das bagagens de outros passageiros, sem falar que ainda geraria ineficiência no setor, com o encarecimento das passagens. No agregado, a regra acabaria por incentivar os passageiros a levarem mais bagagens, uma vez que o custo já estaria embutido no valor da passagem. Quanto mais bagagens as companhias aéreas fossem obrigadas a transportar, maior seria o peso da aeronave e, conseqüentemente, o consumo de combustível. Acresce-se que as empresas teriam menos espaço para transportar cargas expressas, o que poderia impactar negativamente as suas receitas.

Para proporcionar preços mais acessíveis aos consumidores, as medidas regulatórias adequadas deveriam ser no sentido de retirar as barreiras de entrada, a fim de atrair mais competidores e incentivar as empresas a buscarem por ganhos de eficiência e conseqüente redução dos preços. Ao exigir que as empresas incluam uma franquia de bagagem no preço das passagens, a medida acarretaria o oposto, pois ampliaria o risco regulatório e

criaria incertezas jurídicas. Além disso, a regra em apreço obstacularizaria a entrada das chamadas empresas **low cost** no mercado brasileiro.

Ademais, a criação da nova obrigação às empresas aéreas poderia acarretar questionamentos e prejuízos a tratados internacionais, dos quais o Brasil é signatário, além do que existem atualmente entendimentos bilaterais negociados com 115 países, dos quais a maior parte tem como pilares as liberdades de oferta e tarifária. Assim é de interesse público a vedação ao dispositivo por representar retrocesso à modernização e à flexibilização do marco regulatório do setor.

Se a nova regra fosse adiante, poderia impactar a acessão do Brasil à OCDE, tendo em vista que a exigência de franquia de bagagem poderia representar uma ação de não conformidade aos valores e aos padrões da Organização, pelo fato de nenhum dos países membros adotarem exigência similar, o que configuraria maior intervenção estatal no mercado da aviação e em total desacordo com as práticas internacionais.

Por fim, a vedação à cobrança de franquia de bagagem penalizaria a aviação regional, que opera com aeronaves de menor porte, as quais não comportam o transporte de bagagens de até 23 kg para todos os passageiros. Haveria, ainda, a possibilidade de impactos operacionais e de insegurança jurídica, uma vez que empresas comercializam bilhetes com até doze meses de antecedência do embarque, e a alteração poderia afetar tal operação e trazer risco de judicialização na hipótese de bilhetes já emitidos.”

Essas, Senhor Presidente, são as razões que me conduziram a vetar o dispositivo do Projeto de Lei de Conversão em causa, as quais submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Este texto não substitui o publicado no DOU de 15.6.2022