

O bem-estar do passageiro, a não gratuidade das bagagens e o arquivamento do PL 5.041/25

Cristiane Alkemin Junqueira Schmidt

Quem se lembra quando viajar de avião era chique, as mulheres iam de salto alto, e as refeições tinham talheres de aço, guardanapo de pano e vinhos caros? Como o valor do bilhete era proibitivo, possivelmente poucos se recordarão. Apenas a elite, quiçá, pois era a única a ter esse privilégio. O preço era único. Vendia-se um combo com 5 itens incluídos: transporte, serviços a bordo, escolha do assento, despacho de duas malas (à época, de 36kg cada, hoje, de 23kg) e a mala de mão dentro do avião. Não havia mala com rodinhas, mas sim carregador de bagagem nos aeroportos. O que mudou desta época para os dias de hoje, para além da extinção desta profissão? O que dizer acerca de discriminar preço neste segmento e do Projeto de Lei (PL) que tramita no Senado?

Para responder a essas perguntas vale lembrar que a nova fase da aviação civil começou nos anos 2000, quando surgiram, no mundo, as companhias *low cost*. Para ampliarem o número de passageiros, estas empresas passaram a cobrar em separado o serviço de *despachado de malas* e o de *transporte*. Foi o caso da britânica Flybe, em 2006, e de diversas outras (AirAsia, Ryanair, Wizz Air, Vueling, easyJet, Scoot etc.), tornando essa separação uma regra internacionalmente aceita. A consequência foi o acesso de mais pessoas ao serviço aéreo, devido à redução do preço do transporte. No Brasil, dos 5 serviços mencionados, a Resolução nº400/ANAC de 13/dez/2016 permitiu a cobrança em separado da escolha antecipada do assento e das bagagens despachadas. No preço do transporte, assim, seguia incluindo os serviços a bordo, o assento

indicado pela companhia e a bagagem de 10kg levada pelo passageiro na cabine.

Interessante notar que a indústria de malas, observando as transformações no setor, adequou-se à nova realidade, passando a fabricar malas com rodinhas, o que permitiu ao passageiro dispensar o carregador de bagagem. Joseph Shumpeter chamaria essa mudança de *destruição criadora*.

O despacho de bagagem, em particular, implica em custos relevantes: ter infraestrutura aeroportuária específica, mão de obra para manuseio, risco de extravio, seguros e combustível adicional decorrente do aumento de peso da aeronave. Cobrar separadamente permite às empresas maior transparência tarifária, melhor segmentação de clientes e o incentivo a comportamentos mais eficientes (como a redução do volume transportado). Esse é, aliás, um princípio geral, aplicável a qualquer outro tipo de serviço ofertado por uma empresa.

O argumento econômico central é o da *discriminação de preços por tipo de consumidor* (*discriminação de preços de segundo grau*). Neste caso, a empresa separa os consumidores por sua sensibilidade ao preço (elasticidade-preço) dos serviços ofertados, resultando numa precificação mais eficiente, pois cada passageiro passa a pagar pelo que efetivamente deseja consumir e o custo do serviço é rateado somente pelos que o usam. Em setores de alta concorrência e custos elevados, como o transporte aéreo, essa separação permite alinhar preços, custos e preferências individuais. Essa diferenciação, portanto, gera maior eficiência alocativa, aproximando o preço do custo de cada serviço, o que amplia o acesso ao transporte aéreo ao reduzir o preço de entrada.

Quando os serviços são vendidos em combo, em contrapartida, há subsídio cruzado. Por exemplo, passageiros que viajam apenas com bagagem de mão pagam por aqueles que

despacham malas, pois os custos são compartilhados por todos. Ao desagregar os serviços, as companhias eliminam esse subsídio e permitem que consumidores mais econômicos – como viajantes de negócios, jovens ou pessoas com menor renda (i.e., passageiros mais elásticos ao preço) – paguem menos.

Além disso, a segmentação dos serviços deixa todos os agentes econômicos em situação igual ou melhor a de outrora: as companhias aéreas, com lucro igual ou maior; os passageiros-elite, com as mesmas possibilidades anteriores; e os novos clientes, com o regozijo de utilizar o transporte aéreo comercial. Os economistas chamam essa situação de *Pareto improvement*, que ocorre quando todos os partícipes ficam com bem-estar ao menos igual à situação anterior. A racionalidade econômica, assim, mostra que a política é adequada.

A precificação separada também estimula a diversidade na oferta de serviços. As companhias aéreas podem oferecer diferentes classes tarifárias, desde opções básicas, que atendem consumidores extremamente elásticos ao preço, até pacotes mais completos, para àqueles que preferem conveniência e conforto, mais inelásticos ao preço. No fim, os consumidores agradecem.

Essa política de preços, consequentemente, aumenta a demanda geral, o que também favorece a economia. Para além da visão microeconômica, assim, do ponto de vista macro, ao permitir que mais pessoas tenham acesso ao transporte aéreo, outros setores econômicos saem fortalecidos, tais como: turismo, serviços, eventos e comércio.

Dito isso, em outubro de 2025, a Gol, uma das três principais companhias aéreas brasileiras, anunciou que passaria a cobrar pela bagagem de mão, seguindo a regulação internacional, que apresenta ao consumidor um menu de serviços e tarifas

associadas. A classe mais barata, por exemplo, daria acesso ao transporte e a uma pequena bagagem.

Talvez, em razão de uma comunicação truncada por parte da Gol, houve imediata reação. O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta, em 21/10/25 “pediu urgência” para o PL 5.041/25 (PL das bagagens), apresentado em 08/10/25 pelo dep. Da Vitória, que estabelece a gratuidade obrigatória de bagagem de mão ao passageiro aéreo. Pedir urgência significa permitir que o PL seja votado diretamente no Plenário, sem análise das comissões temáticas. Assim ocorreu e o PL foi aprovado. Pior: diversas emendas foram aceitas, inclusive a de voltar a gratuidade da bagagem despachada de 23kg. Hoje o PL se encontra no Senado, aguardando o despacho na Secretaria Legislativa, que designará um relator. O texto passará pela Comissão de Infraestrutura ou de Assuntos Econômicos antes de ser votado no Plenário do Senado. É o momento, portanto, de esclarecer aos parlamentares de que o PL vai ao encontro dos interesses dos brasileiros.

Cobrar a passagem aérea segmentada em serviços não é apenas uma prática comercial internacionalmente estabelecida, mas também uma escolha baseada em eficiência econômica. Trata-se de um arranjo que corrige distorções, amplia possibilidades de escolha e fortalece a concorrência, tornando o transporte aéreo mais acessível e sustentável no longo prazo. Países que adotaram esse modelo experimentaram expansão de rotas regionais e maior conectividade entre cidades menores, o que contribuiu para a integração e dinâmica econômica.

Num país de dimensões continentais, como o Brasil, desta forma, mais pessoas passariam a viajar, com efeitos amplamente positivos. Diante do exposto, recomenda-se, respeitosamente, ao Senado o arquivamento do PL 5.041/25.