

# COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

## PROJETO DE LEI N.º 4.804, de 2009

Modifica a Lei n.º 11.182, de 27 de setembro de 2005, para restringir a aplicação do regime de liberdade tarifária na prestação de serviços aéreos regulares.

**Autora:** Deputada ELCIONE BARBALHO

**Relator:** Deputado REGUFFE

### I – RELATÓRIO

O presente projeto de lei, de autoria da ilustre Deputada Elcione Barbalho, modifica o art. 49 da Lei n.º 11.182, de 27 de setembro de 2005, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

O objetivo da alteração é mitigar o modelo ora vigente de liberdade tarifária absoluta no mercado de aviação comercial, para estabelecer que, nas linhas aéreas exploradas por apenas um concessionário ou permissionário, as regras tarifárias obedecerão critérios determinados pela ANAC, com vistas à coibição de preços abusivos. De acordo com o desenho proposto, nas linhas aéreas exploradas por mais de um agente econômico, persistirá a liberdade tarifária.

Argumenta a Justificação do Projeto que o “*mercado brasileiro de transporte aéreo ainda padece de certa debilidade concorrencial, por motivos diversos, circunstância que dá causa ao exercício do poder de monopólio em algumas linhas aéreas, com destaque para as que servem cidades de porte médio, em regiões interioranas*”. Nessas situações, prossegue a Justificação, “*é natural que o monopolista, ciente de sua posição privilegiada*

*e da ameaça potencial representada por futuros concorrentes, deseje obter a maior renda possível”.*

O Projeto tramitou pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio (CDEIC), instância em que foi aprovado por maioria, tendo recebido dois votos em separado.

Nesta Comissão de Defesa do Consumidos (CDC) fomos incumbidos de relatar o mencionado projeto, ao qual, no prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

## **II – VOTO DO RELATOR**

A proposição ora em relato guardam estrita pertinência com a principiologia essencial de nossa moldura constitucional e da legislação consumerista dela derivada, que preconiza, no art. 4º, III, do Código de Defesa do Consumidor, como objetivo precípua da Política Nacional de Relações de Consumo, *“a harmonização dos interesses dos participantes das relações de consumo e compatibilização da proteção do consumidor com a necessidade de desenvolvimento econômico e tecnológico, de modo a viabilizar os princípios nos quais se funda a ordem econômica (art. 170 da Constituição Federal)”*.

No contexto delineado pelo art. 170 da carta constitucional, cabe ao Estado assegurar que o desenvolvimento econômico seja alcançado em consonância com os postulados da livre concorrência e da proteção ao consumidor. Em verdade, a defesa da concorrência nada mais é do que uma das dimensões de salvaguarda da sociedade consumidora, uma vez que as regras antitruste visam a preservar mercados competitivos e elidir condutas anticoncorrenciais com a finalidade fundamental de defender o interesse econômico dos consumidores. Como facetas de uma mesma tutela constitucional, a dimensão concorrencial e a dimensão consumerista devem manter permanente diálogo e buscar propósitos semelhantes.

Transportando essa compreensão para a questão objeto da presente proposição, admitimos que a gradual flexibilização tarifária implementada no mercado de aviação comercial indubitavelmente contribuiu para o amadurecimento e expansão desse segmento econômico. A inserção cautelosa desse componente de liberdade concorrencial permitiu que se conferisse aos agentes econômicos autodeterminação na formatação de seus modelos próprios de negócios, com a adoção das estratégias mais eficientes na disputa pela preferência dos usuários e pela ampliação de participação no mercado.

Não podemos olvidar, entretanto, que a aviação comercial, justamente em vista de sua centralidade estratégica no desenvolvimento nacional, constitui um serviço público que, embora delegado, sujeita-se a intensa e atenta fiscalização estatal. Nessa esteira, a liberdade na formação de preços outorgada às companhias aéreas somente deve persistir enquanto atender aos interesses da sociedade, ou seja, apenas se vantajosa aos usuários desse serviço público. Percebendo o Estado que a flexibilidade tarifária concede margem a abusos, deve, como titular do serviço, modificar o regime de fixação de tarifas.

É esse exatamente o caso em exame nesse parecer. Todos sabemos que, em função de assimetrias remanescentes na aviação brasileira, subsistem linhas aéreas exploradas exclusivamente por um único agente econômico. Todos sabemos que, na ausência de competidores, as companhias aéreas tendem a sobretaxar os usuários, elevando injustificadamente as passagens nesses trechos de concorrência restrita.

Respeitamos a argumentação defendida pelos dois votos em separado apresentados na CDEIC de que “*o estabelecimento de tarifas máximas só faz sentido em situações de monopólio natural, onde a entrada de novas empresas é inviável, o que não se aplica ao caso*”. cremos, contudo, que, na prática, os investimentos exigidos para a exploração de determinadas linhas (instauração de estrutura de atendimento e manutenção nos destinos; modificação de turnos de trabalho no já restrito quadro de profissionais, dentre outros) e o reduzido número de empresas aéreas, restam por dificultar – e mesmo inviabilizar, em alguns casos – a entrada de outras companhias na exploração dessas linhas.

