



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Comissão de Viação e Transportes

PROJETO DE LEI Nº 3.102, DE 2015.

Dispõe sobre os preços da alimentação em aeroportos.

Autor: Deputado LUIS TIBÉ

Relator: Deputado RODRIGO COELHO

VOTO EM SEPARADO

(Do Sr. Deputado TITO)

O PL 3.102/2015, de 2019, de autoria do ilustre Deputado LUIS TIBÉ, altera o Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565, de 1986, e insere no art. 41 do normativo um dispositivo para estabelecer que a administração do aeroporto deve coibir aumentos de preços dos serviços de alimentação dentro das áreas aeroportuárias, que resultem em valores muito acima dos praticados no mercado.

De acordo com o Autor, a renda média do usuário de aeroportos é naturalmente maior do que a do restante da população e estes consumidores, em geral, estão dispostos a pagar mais, abrindo espaço para que se cobrem preços mais elevados nos aeroportos.

Por fim, ressalta o Autor tratar-se de oportunismo dos estabelecimentos que se aproveitam de condições especialmente favoráveis para impor preços abusivos ao consumidor que está no aeroporto. A determinação para que as administrações aeroportuárias coíbam preços seria,





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão de Viação e Transportes

portanto, a solução conferida pelo projeto de lei para compensar essa tendência.

O ilustre Relator, Deputado RODRIGO COELHO, apontou em seu voto, no PRL 3 CVT, que seguiu o parecer do Deputado Geninho Zuliani, que o antecedeu na análise da matéria, e votou pela rejeição do PL 3.102/2015. Para tanto, o eminente Relator argumentou que a propositura poderia gerar o desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão dos aeroportos, vez que poderia afetar a possibilidade de o concessionário obter receitas não tarifárias, complementares ao objeto da concessão, como é o caso da locação das áreas destinadas à comercialização de produtos alimentícios.

Conforme o voto, ao definir os preços dos gêneros alimentícios comercializados nos aeroportos, o comerciante leva em consideração todos os custos envolvidos na operação, inclusive as despesas com o aluguel do espaço ocupado pela empresa. Dessa forma, os preços cobrados pelos alimentos são definidos em função de uma série de fatores como custos operacionais, aluguel, impostos, fornecedores, lucro, entre outros.

Assim, conclui o voto do nobre Relator, ao obrigar a redução dos preços dos alimentos vendidos no aeroporto, a administração aeroportuária alteraria a equação de formação dos preços praticados, podendo inviabilizar os negócios, em função da perda de rentabilidade. Para que essa equação volte ao patamar inicial, seria necessário à concessionária aeroportuária diminuir os valores dos aluguéis, para compensar os efeitos da redução dos preços cobrados pelos alimentos e manter a atratividade dos espaços destinados ao comércio.

Com as devidas vênias e em que pesem os argumentos do voto, entendo que se deixou de observar um outro lado da matéria que aponta na direção contrária ao que concluiu o ilustre Relator. Senão vejamos.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão de Viação e Transportes

Inicialmente é de se destacar que há um equívoco quanto à possibilidade de o PL 3.102/2015 vir a gerar desequilíbrio econômico-financeiro nos contratos de concessão de aeroportos.

Primeiro, porque o negócio principal da concessão aeroportuária é administrar o terminal no que se refere ao embarque e desembarque de passageiros. Para tanto, a concessionária é remunerada com a taxa de embarque paga pelos passageiros e pelas taxas cobradas das empresas aéreas que operam no aeroporto. A receita obtida com a exploração de espaços é secundária e gerenciada inteiramente pela concessionária. Logo, eventual déficit nessa operação não pode ser legitimamente utilizada para requerer o reequilíbrio econômico-financeiro da concessão.

Segundo, ainda que se admita que a receita com aluguel de espaços seja importante, o PL 3.102/2015 não tem como afetar o equilíbrio da receita da concessionária porque a propositura apenas estabelece a possibilidade – e não obriga como está posto no voto – de a autoridade aeroportuária, eventualmente, corrigir alguma ilegalidade contra o consumidor, praticada especificamente no ramo de alimentação.

Os espaços dos aeroportos são destinados a várias atividades de comércio. A comercialização de alimentos não é a única e nem representa a atividade praticada pela maioria das empresas que operam nos aeroportos.

O aeroporto de Brasília, por exemplo, informa possuir ao menos 74 espaços de comercialização ocupados, sendo: 23 lojas que comercializam alimentos; 9 empresas aéreas, nacionais e internacionais; 15 lojas de roupas, flores, revistas e utensílios; 5 lojas com serviços de beleza, engraxataria, loteria e turismo; 4 áreas vip; 4 *businesses centers*; 9 bancos; e 5 locadoras de veículos.¹

Já o aeroporto de Guarulhos informa em seu sítio na internet possuir 171 espaços ocupados, sendo: 61 com empresas de alimentação; 50

¹ <https://www.bsb.aero/br/>



* C D 2 2 9 6 9 2 4 3 5 3 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão de Viação e Transportes

com lojas de roupas, utensílios etc.; 34 companhias aéreas; 10 salas vip; 7 bancos; 3 Casas de Câmbio 3; 2 laboratórios de análises clínicas; 1 Central de informações turísticas; 1 agência dos Correios; 1 posto de combustível; e 1 clínica.²

Em outras palavras, em torno de 30% dos espaços dos aeroportos são destinados ao comércio de alimentos. O mesmo padrão se repete nos principais aeroportos do Brasil.³

Assim, para que o PL 3.102/2015 tivesse alguma capacidade de influir na receita da concessionária, seria necessário que todas as empresas de alimentação estivessem praticando ao mesmo tempo preços exorbitantes, em todos os itens comercializados e que todos fossem obrigados a alterar seus preços.

Logo, com todo o respeito, é insustentável o argumento de que a aprovação do PL 3.102/2015 possa vir a representar um risco ao equilíbrio econômico-financeiro das concessões de aeroportos.

É inegável os aeroportos brasileiros estão se modernizando e que suas áreas de comércio vêm adotando o modelo de *shopping centers*, ou seja, adotam a estratégia de ter um mix de lojas de vários segmentos. Com a ressalva de que o negócio principal dos *shopping centers* é justamente o aluguel de espaços, enquanto no caso das concessionárias aeroportuárias a exploração dos espaços é uma atividade secundária que não pode se sobrepor à obrigação principal de administrar o terminal e o embarque e desembarque de passageiros.

É patente que o custo operacional das lojas que atuam nos *shopping centers* e nos aeroportos é mais alto do que o das lojas de rua, pois o aluguel do espaço é mais caro. Além disso, muitos *shopping centers* e aeroportos cobram um adicional se a loja tem boas vendas. Esses custos são normalmente definidos de acordo com a finalidade, o modelo de negócio e a

² <https://www.gru.com.br/pt>

³ Congonhas (<http://www.aeroportocongonhas.net/>), Confins (<https://www.aeroportoconfins.net/>), Recife (<https://www.aerportorecife.net/>), Salvador (<https://www.salvador-airport.com.br/pt-br>) etc.



* C D 2 2 9 6 9 2 4 3 5 3 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão de Viação e Transportes

disponibilidade do espaço. Obviamente estas despesas são repassadas para os consumidores que frequentam tanto os *shopping centers*, quanto os aeroportos. Faz parte da dinâmica do negócio.

Em razão dessas semelhanças, o preço dos mesmos produtos das empresas que operam nos dois ambientes (*shopping centers* e nos aeroportos) tendem a ser semelhante ou apresentam uma diferença a maior nos aeroportos entre 20% e 30%.

Todavia, essa lógica não se observa na comercialização de alimentos. Uma empresa que atue em um *shopping center* e em um aeroporto tende a cobrar pelo mesmo gênero alimentício na sua loja do aeroporto valores maiores que variam, pasmem, entre 300% e 400%. Isso é um absurdo, pois o custo operacional dentro do aeroporto não é três ou quatro vezes maior do que um *shopping center*.

Mesmo dentro dos aeroportos há diferença de preços, dependendo do local onde o passageiro está. A mesma empresa, por vezes, cobra preços diferentes em suas lojas no saguão do aeroporto e na sala de embarque.

Isso ocorre porque as circunstâncias e as normas da ANAC desestimulam que o passageiro deixe a sala de embarque depois que entrou. Muito embora não haja proibição de que o passageiro saia da sala de embarque e depois retorne, exige-se que ele fique novamente na fila, apresente outra vez o bilhete de embarque e passe de novo pela inspeção de segurança.

Ora, essa situação cria um consumidor quase cativo, que não tem opção, por falta de concorrência e desestímulo legal à circulação, e que se vê obrigado a pagar o valor que é cobrado se quiser consumir o alimento. Essa situação monopolística permite a prática de preços abusivos e várias ilegalidades contra os consumidores.

Em virtude de situações como a acima descrita, em 2013, a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), visando a Copa





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão de Viação e Transportes

de 2014, estudou a criação de lanchonetes populares em 12 dos principais aeroportos do Brasil. A ideia era baixar os preços dos lanches e alimentos vendidos nos terminais. De acordo com a mídia, Infraero chegou a escolher 15 itens e fixou um preço máximo que poderia ser cobrado. O objetivo da proposta era que a concorrência da lanchonete popular levasse os outros restaurantes e cafés a cobrar preços menores.⁴

A Constituição, no art. 5º, XXXII, e no art. 170, V, estabelece que a defesa do consumidor é uma garantia fundamental e que a ordem econômica é fundada, dentre outros, na defesa do consumidor.

Por sua vez, o Código de Defesa do Consumidor, Lei nº 8.078, de 1990, art. 39, X, veda ao fornecedor de bens e serviços “*eleva sem justa causa o preço de produtos ou serviços*”. Também a Lei nº 12.529, de 2011, que dispõe sobre a prevenção e repressão às infrações contra a ordem econômica, prevê no art. 36, III, ser ilegal aumentar arbitrariamente os lucros.

Assim, a prática de preços muito acima dos de mercado, inclusive os praticados em *shopping centers* e aeroportos, tem de estar fundamentada nos custos efetivamente incorridos, sob pena de violação legal.

Compreende-se como prática abusiva toda atividade do fornecedor que vai além das condutas permitidas no âmbito das relações com os consumidores. Essa conduta ilegal viola o equilíbrio e a boa-fé objetiva que devem prevalecer nas relações de consumo. Logo, é uma prática abusiva elevar sem justa causa o preço dos alimentos apenas porque são vendidos no aeroporto, valendo-se de uma situação de monopólio.

O que o PL 3.102/2015 propõe é apenas criar um mecanismo de proteção ao consumidor, em cumprimento às normas constitucionais e legais. A propositura permite que a administração do aeroporto possa atuar em caso de abuso devidamente comprovado.

⁴ Disponível em: <https://brasil.estadao.com.br/noticias/geral,infraero-cria-lanchonete-popular-para-tentar-reduzir-precos-em-aeroportos,829687> e https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2012/02/01/internas_economia,275596/infraero-divulga-licitacao-de-lanchonete-com-precos-populares-nos-aeroportos.shtml





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Comissão de Viação e Transportes

Assim, e novamente com as devidas vênias ao ilustre Relator, submetemos o nosso **Voto em Separado pela APROVAÇÃO** do Projeto de Lei n.º 3.102, de 2015, tendo em vista ter ficado patente que a propositura não impacta negativamente a dinâmica operacional dos aeroportos e preserva o bem-estar dos usuários do transporte aéreo, uma vez que cria um instrumento para que seus direitos como consumidores possam ser respeitados.

Sala da Comissão em, de maio de 2022.

Deputado TITO
AVANTE/BA



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tito
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229692435300>



* CD 229692435300 *
ExEdit