



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.796, DE 2012

(Do Sr. Zé Vieira)

Modifica o regime tarifário aplicável a serviços aéreos regulares prestados mediante concessão.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-4804/2009.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica o art. 49 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que “Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências”, para modificar o regime tarifário aplicável aos serviços aéreos regulares prestados mediante concessão.

Art. 2º O art. 49 da Lei nº 11.182, de 2005, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 49. Na prestação de serviços aéreos prevalecerá o regime de liberdade tarifária, exceto no caso de serviços aéreos regulares explorados mediante concessão, cujo regime tarifário, definido pela ANAC, comportará critérios para fixação, revisão e reajuste das tarifas.

§ 1º No regime de liberdade tarifária, o prestador de serviço aéreo poderá determinar suas próprias tarifas, devendo comunicá-las à ANAC, em prazo por esta definido.

§ 2º VETADO

§ 3º A ANAC estabelecerá os mecanismos para assegurar a fiscalização e a publicidade das tarifas.”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O regime de liberdade tarifária, em vigor por força de lei nos serviços aéreos, inclusive de transporte público e regular, pressupõe a existência de ampla e efetiva concorrência entre os incumbentes, bem como de um mercado contestável, isto é, capaz de permitir que novas empresas desafiem as já estabelecidas. Nem uma coisa nem outra, contudo, são dados firmes da realidade brasileira.

Mesmo com a vigorosa expansão do setor de transporte aéreo nos últimos anos, não houve aumento efetivo da concorrência, no sentido de o consumidor ter mais opções de escolha entre prestadores. No levantamento mais recente, apenas duas empresas – GOL e TAM – detinham praticamente 80% do mercado. Esse percentual, em algumas linhas aéreas, é certamente ainda maior.

Pode-se querer argumentar que, afinal de contas, tais empresas têm tamanha participação de mercado porque assim quis o usuário do transporte aéreo. O fato, porém, é que o usuário nunca foi brindado com um leque significativo de opções, do qual pudesse fazer emergir, por julgamento de mérito, as duas companhias. Ou por outra: se a distribuição de mercado se encontra nessa situação, não é devido exclusivamente à eficiência de GOL e TAM. Concorrem fortemente para isso certas barreiras à entrada, como a severa limitação à participação do capital estrangeiro nas companhias aéreas e o sistema vigente de alocação de *slots* em aeroportos congestionados, que privilegia as incumbentes. Não bastasse isso, o próprio regime de liberdade tarifária, associado à pouca efetividade do sistema brasileiro de defesa da concorrência, favorece a adoção de práticas colusivas pelos grandes *players*, capazes de desencorajar qualquer eventual desafiante.

Com este projeto, não se deseja, obviamente, o retorno do estrito controle das tarifas exercido pelo extinto DAC. De fato, em vasto período da prestação de serviço de transporte aéreo no Brasil, a única forma de concorrência em muitas linhas aéreas foi a que mirava a qualidade do serviço, não o preço. Isso vai contra os interesses do consumidor, por certo.

Pretende-se, isto sim, que o órgão regulador atrele as tarifas a determinados critérios, elásticos que sejam, vá lá, mas que garantam de alguma maneira o princípio da modicidade tarifária e a inteligibilidade do regime tarifário para o consumidor de transporte aéreo.

Enfim, a atribuição que se confere à ANAC, aqui, não é diferente da que já exercem outras agências governamentais, que lidam com empresas encarregadas de prestar serviço público. Trata-se, tão-somente, de garantir que a agência seja capaz de exercer plenamente as funções para as quais foi criada, funções essas que começam pela defesa dos direitos do usuário do

transporte aéreo, hoje submetido, em muitas linhas e horários, a tarifas abusivas, que não correspondem às que um mercado verdadeiramente competitivo praticaria.

Sala das Sessões, em 4 de dezembro de 2012.

Deputado ZÉ VIEIRA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 11.182, DE 27 DE SETEMBRO DE 2005

Cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

**CAPÍTULO VI
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

.....

Art. 49. Na prestação de serviços aéreos regulares, prevalecerá o regime de liberdade tarifária.

§ 1º No regime de liberdade tarifária, as concessionárias ou permissionárias poderão determinar suas próprias tarifas, devendo comunicá-las à ANAC, em prazo por esta definido.

§ 2º (VETADO)

§ 3º A ANAC estabelecerá os mecanismos para assegurar a fiscalização e a publicidade das tarifas.

Art. 50. As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão à conta do Orçamento da ANAC.

.....

.....

FIM DO DOCUMENTO
