

**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO.**

**PROJETO DE LEI Nº 4.804, DE 2009**

Modifica a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, para restringir a aplicação do regime de liberdade tarifária na prestação de serviços aéreos regulares.

Autor: Deputada **ELCIONE BARBALHO**

Relator: Deputado **JURANDIL JUAREZ**

**VOTO EM SEPARADO**  
(Do Sr. Guilherme Campos)

**I – RELATÓRIO**

O projeto de lei sob análise altera o artigo 49 da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

As modificações ao artigo concentram-se no *caput* e no §1º, estabelecendo que nas linhas em que haja apenas uma empresa operando regularmente, esta se submeta às regras tarifárias que a ANAC lhe impuser, em contraponto à redação atual que permite as empresas determinarem suas próprias tarifas.

Nessa Comissão, a proposição foi relatada pelo nobre Deputado Jurandil Juarez que exarou voto favorável. O projeto será ainda examinado pelas Comissões de Defesa do Consumidor e de Viação e Transportes, para deliberarem quanto ao mérito, e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, para análise quanto à sua constitucionalidade, nos termos do art. 54 do Regimento Interno da Casa.

## II - VOTO

Assegura-se a qualquer empresa concessionária de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, como exposto no §1º do art. 48 da Lei 11.182, de 2005, a saber:

“§1º Fica assegurado às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviços adequados expedidas pela ANAC.”

No entanto, alega-se que, com a potencial concorrência, a empresa que operasse sozinha buscaria obter a maior renda possível no curto prazo e cobraria preços abusivos, aproveitando-se da baixa elasticidade/preço da demanda. Essa, então, seria uma ocasião propícia para se utilizar das estratégias de regulação de preço, evitando que o consumidor pague preços incompatíveis com o Princípio da modicidade tarifária.

Todavia, a mera suposição de tal prática não é suficiente para o estabelecimento de preço máximo por parte da ANAC. Destaca-se que, quando da redação da Lei 11.182, de 2005, foi vetado o §2º que trazia a seguinte redação:

“§2º Constatando aumento abusivo das tarifas ou práticas prejudiciais à competição, a ANAC poderá estabelecer tarifas máximas ou mínimas para as linhas onde verificar irregularidade, sem prejuízo das sanções cabíveis.”

Entre as razões do veto, estão a questão da competência para julgar práticas contra a ordem econômica e a existência de um sistema específico para tal, a saber:

“A defesa da concorrência no País está estruturada em torno de um sistema, o chamado Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência – SBDC, cujo modelo institucional abarca, no âmbito do Ministério da Justiça, o Conselho

Administrativo de Defesa Econômica – CADE e a Secretaria de Direito Econômico – SDE e, nas estrutura do Ministério da Fazenda, a Secretaria de Acompanhamento Econômico”.

Ora, tratando-se de um sistema, há de ser visto e compreendido como um todo harmônico, composto de elementos coordenados entre si e regidos por normas comuns, tendo em vista um determinado fim.

A legislação que rege o SBDC não prevê exclusões ou exceções no que se refere a seu escopo de atuação. A competência para julgar condutas anticompetitivas em todos os setores da economia é do Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE -, inclusive em setores regulados por agências (...).

Assim, a alteração ora proposta poderá acarretar conflitos de competência, por exemplo, no caso em que a ANAC estipular preços mínimos para uma empresa acusada de estar praticando preços predatórios e a mesma ser absolvida pelo CADE por essa prática.

O dispositivo é ainda contraditório com o disposto no art. 6º, da Lei 11.182, de 2005, o qual estabelece que se a ANAC “tomar conhecimento de fato que configure ou possa configurar infração contra a ordem econômica, ou que comprometa a defesa e a promoção da concorrência, deverá comunicá-lo aos órgãos e entidades referidos no *caput* deste artigo, para que adotem as providências cabíveis”, ou seja, não se prevê que as providências sejam tomadas pela própria ANAC.

Ressalte-se 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. A presença da potencial concorrência é fato suficiente para descaracterizar o monopólio e, por consequência, a justificativa para a determinação de tarifas máximas. É natural que a primeira empresa que explore o mercado obtenha ganhos maiores até que haja novas concorrentes. A partir do momento em que há uma nova empresa operando no mercado, a tendência é que o preço das tarifas baixe. Contudo, não há nenhuma evidência de que o preço de equilíbrio posterior seria inferior a tarifa estabelecida pelo órgão regulador, caso se adotasse a proposta de limitação.

Deve-se destacar também o efeito da fixação de preços sobre o gerenciamento de receita. É comum que as empresas determinem diversas tarifas a fim de fazerem discriminação de preços para atender aos variados tipos de demanda. Para passageiros que querem mais flexibilidade para alterações no contrato ou que compram com pouca antecedência, por exemplo, são oferecidas tarifas com preços mais altos. Passageiros que compram antecipadamente e que provavelmente não irão alterar seu contrato, são estipuladas tarifas menores. No entanto, caso haja a imposição de um preço máximo, a empresa perderia a possibilidade de cobrar tarifas diferenciadas. Isto porque a perda de receita com as tarifas maiores teria que ser compensada pela elevação dos preços das tarifas menores. Com isso, certamente, parte dos passageiros que estaria disposta a comprar passagens com tarifas reduzidas deixaria de fazê-lo em virtude do aumento de preços. Assim, ao contrário do que se espera, a medida poderia ter efeito negativo e acarretar uma redução da quantidade de passageiros transportada, diminuindo o mercado naquela rota.

Por fim, deve-se ressaltar a inviabilidade de se estabelecer regimes tarifários diferenciados entre as diversas rotas brasileiras. Como o mercado é bastante dinâmico, a definição de que uma determinada ligação é operada por apenas uma empresa pode ser constantemente alterada. A cada alteração, a ANAC teria que modificar o regime tarifário aplicável, o que geraria um gerenciamento extremamente custoso e de difícil execução.

Em vista do exposto, voto pela rejeição do Projeto de Lei n.º 4.804, de 2009.

Sala das Comissões, em 17 de junho de 2010.

Deputado **GUILHERME CAMPOS (DEM/SP)**