

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.804, DE 2009

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

Autora: Deputada ELCIONE BARBALHO

Relator: Deputado GIROTO

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO HUGO LEAL

Por certo, o erro mais comum em política econômica é considerar os efeitos de curto prazo, ignorando os de longo prazo.

É evidente que a imposição de preços máximos em linhas aéreas exploradas por apenas um transportador agradará, de imediato, o consumidor médio. Afinal, passagens aéreas podem custar, e frequentemente custam, bastante dinheiro. Quem já não pagou, contrariado, uma tarifa que julgava cara demais?

Diante do senso comum, o controle de preços pode soar bastante razoável. Não deveria o poder público, munido de boas intenções e de um corpo técnico capacitado, preservar o consumidor da sanha monopolista, sempre em busca de preços abusivos e lucros extraordinários?

A resposta, claro, costuma ser entusiasticamente positiva, mas equivocada. E por quê?

Em primeiro lugar, porque o controle de preços está baseado numa falácia: a capacidade de o poder público reunir informações bastantes para determinar o preço razoável do que quer que seja. Somente o

empreendedor conhece os verdadeiros custos, inclusive os de oportunidade, de sua atuação; só ele é capaz de avaliar o quanto e com que qualidade pode produzir algo a um determinado preço; apenas ele tem idéia da lucratividade almejada, aquela que lhe estimulará a seguir no negócio e empreender ainda mais. Os monitoramentos contábeis ou que apelam a empresas de referência, feitos pelo governo, são um débil retrato da atuação empresarial passada. Nada podem dizer das expectativas e dos projetos empresariais futuros ou em andamento, aqueles que verdadeiramente importam para efeito de fixação de preço. O preço não é função de um certo valor intrínseco do serviço ou bem, a ser descoberto pelo burocrata; é uma aposta do empresário, ditada por avaliações subjetivas a respeito de seus próprios planos e do comportamento futuro da demanda e da concorrência.

Em segundo lugar, porque o efeito natural do controle de preços é a contenção da oferta. Não se trata, há muito, de pura teoria: há toneladas de estudos econômicos comprovando empiricamente a retração da oferta empresarial quando a lei ou a norma impõem limites aos preços dos produtos. Dado que não pode praticar os preços que correspondem a seus interesses, o empreendedor passa a deslocar meios para outras atividades desimpedidas ou, se puder, economiza no emprego dos meios de produção, reduzindo lenta ou bruscamente a oferta de seus bens ou serviços. Já são clássicos na literatura econômica os exemplos de desabastecimento por força de medidas dessa natureza.

Em terceiro lugar – e já levando em conta o controle de preços específico aqui proposto –, porque é simplesmente um atentado à lógica controlar preços justamente nas linhas que parecem menos atrativas ao conjunto dos transportadores – ou nelas não haveria somente uma empresa a prestar serviço. Logo onde a lucratividade é pouco atraente, quer-se cometer o desatino de torná-la ainda mais desenxabida. É sempre bom lembrar, aqui, que não existe barreira à entrada no transporte aéreo. Qualquer empresa, portanto, pode explorar a linha aérea que lhe pareça lucrativa, observados tão-somente os limites operacionais dos aeroportos. Assim, o alegado monopólio em linhas aéreas não passa de situação circunstancial, decorrente do desinteresse de outros concorrentes pela prestação do serviço específico. Tão logo percebam que a exploração de determinada linha aérea pode gerar o lucro desejado, tais empreendedores ingressarão nesse mercado, desafiando a posição dominante.

Em resumo, é descabido falar-se em monopólio se não há impedimento legal ou natural para o ingresso de concorrentes no mercado.

Em quarto lugar, porque o controle tarifário no âmbito dos serviços de transporte aéreo pode praticamente inviabilizar a utilização da estratégia de discriminação de preços, de uso corrente em outros tantos campos de atividade empresarial. O que vem a ser a discriminação? Nada mais é do que impor preços diferentes conforme as diferentes disposições a pagar dos consumidores. Aquele para quem a compra é urgente e necessária tem propensão a pagar um preço mais elevado pelo bem ou serviço oferecido; aquele para quem a compra não se reveste dessas características pode bem optar por outro bem ou serviço similar ou, ainda, simplesmente adiar a compra, caso lhe seja apresentado preço idêntico aquele com o qual se defrontou o primeiro comprador. É com base em diferentes disposições a pagar que o empresário oferece descontos para o passageiro que marca viagem com grande antecedência e não se importa de correr o risco de arcar com os custos de uma eventual remarcação; é por isso, também, que ele reserva parte dos assentos para os passageiros que precisam viajar inesperadamente e com grande urgência, dispostos, obviamente, a pagar mais para tanto. Em suma, se o empresário não for capaz de segmentar o mercado consumidor, acabará por cobrar um preço médio que poderá ser baixo para aqueles consumidores mais urgentes e que poderá ser alto para os consumidores de menor poder aquisitivo, ou menos afoitos pela compra. O corolário, evidentemente, é que passagens mais baratas tornar-se-ão mais raras...

Em quinto lugar – e agora se apela a uma circunstância institucional –, porque a agência reguladora – ANAC não está habilitada a praticar controle ou limitação de preços, a partir do julgamento de condutas anticompetitivas, tarefa atribuída pela legislação ao Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, que tem como órgão central o CADE. Não por outra razão, à época da apreciação do projeto que deu origem à Lei nº 11.182, de 2005, o Presidente da República vetou o dispositivo que garantia à ANAC a prerrogativa de exercer controle de preços no transporte aéreo (art. 48, § 2º, no original: “*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.*”).

Com essas considerações, espera-se ter deixado claro que a medida proposta terá efeitos funestos mais à frente, muito embora possa parecer convidativa num exame superficial.

Meu voto, assim, é pela rejeição do Projeto de Lei nº 4.804, de 2009.

Sala da Comissão, em de de 2011.

Deputado **HUGO LEAL**