São Paulo (SP), 18 de setembro de 2013.

**Exmo. Sr.**

**Dep. GERALDO THADEU**

**Comissão de Seguridade Social e Família**

**Câmara dos Deputados**

Excelentíssimo Senhor Deputado,

A Associação das Empresas Aéreas Brasileiras – ABEAR, entidade que congrega as empresas brasileiras concessionarias de serviço de transporte aéreo publico de passageiros, carga e mala postal, vem à presença de Vossa Excelência, pelas razões abaixo, manifestar opinião contraria à aprovação do Projeto de Lei nº 3.270/2012, de autoria do Deputado Carlos Souza, ora em tramitação nessa Comissão de Seguridade Social e Família.

O Projeto de Lei antes referido altera a Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990, “*para estabelecer tarifa social de passagens aéreas em voos domésticos regionais para passageiros carentes, priorizando o atendimento daqueles que necessitem tratamento de saúde, nos termos que especifica*”, bem como estabelece penalidade para as empresas aéreas que não praticarem a tarifa social.

O PL, já aprovado pela Comissão de Viação e Transportes, estabelece “tarifa social” no valor de 30 (trinta por cento) da tarifa para o mesmo trecho praticada pela empresa concessionária do serviço de transporte aéreo doméstico regional no dia da aquisição, para o passageiro beneficiário do Programa Bolsa Família que apresentar laudo médico que comprove a necessidade do deslocamento pretendido, estabelecendo que a empresa concessionária do correspondente serviço fica obrigada a reservar um mínimo de 30% (trinta por cento) dos assentos disponíveis na aeronave para a finalidade prevista.

O primeiro grave equívoco do PL reside na menção à “*empresa concessionária do serviço de transporte aéreo doméstico regional*”, uma vez que tal categoria de exploração de serviço público não é prevista no ordenamento jurídico nacional. Com efeito, as concessões previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica-CBA (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, art. 175 c/c art. 180) abrangem, exclusivamente, o transporte aéreo público de passageiro, carga ou mala postal, regular ou não-regular, doméstico ou internacional, ou seja, não há previsão do tipo ou da modalidade de serviço aéreo público previsto no PL, o que, por decorrência, equivale a dizer que inexistem, no Brasil, empresas concessionarias regionais.

O segundo equívoco, igualmente grave, diz respeito à fixação da denominada “tarifa social”, sem, todavia, a previsão da correspondente fonte de custeio estatal, o que pressupõe que será utilizado subsídio cruzado entre as tarifas praticadas, com o que restarão violados os princípios constitucionais que informam a ordem econômica (CF, arts. 170 e segs.), sobretudo à defesa do consumidor que esteja na mesma situação dos titulares do Programa Bolsa de Família, mas que não é contemplado com o mesmo benefício e para a mesma finalidade, em contrariedade ao princípio constitucional da igualdade de tratamento (CF, art. 5º, caput e inciso I).

O terceiro equívoco diz respeito ao próprio mecanismo de intervenção na exploração de serviço público de transporte aéreo já concedido, uma vez que, em sendo o mesmo serviço prestado sob o regime legal e contratual de liberdade tarifária, os termos assegurados no art. 49 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, a fixação tarifária pretendida afronta as garantias constitucionais estabelecidas no inciso XXXVI do art. 5º da Constituição Federal, alcançando contratos já celebrados e, portanto, situações jurídicas que não podem ser desconstituídas por qualquer lei infraconstitucional, sem qualquer distinção entre lei de direito público e lei de direito privado ou entre lei de ordem pública e lei dispositiva.

Por isto que há que se considerar que o PL, ao propor a fixação de “tarifa social”, promove revisão radical no modelo jurídico-econômico de prestação do serviço público de transporte aéreo, sem, todavia, adotar qualquer de cláusula de transição para o novo estatuto, configurando omissão legislativa grave.

Há, também, absoluta inconveniência quanto à aplicação do novo modelo de exploração esboçado no PL, uma vez, em face da dupla garantia assegurada às empresas aéreas de livremente explorarem quaisquer linhas aéreas (Lei nº 11.182/05, art. 48, § 1º) e fixarem tarifas em regime de mercado (Lei nº 11.182, art. 49), a ausência da indicação da respectiva fonte de custeio da ”tarifa social”, cumulada com a obrigação de reserva antecipada de assentos, resultará no aumento generalizado de todas as tarifas atualmente praticadas, bem como na suspensão da exploração de segmentos de linhas aéreas já deficitárias ou em vias de tornar deficitárias se o PL for convertido em lei, com maior prejuízo justamente para os passageiros de renda mais baixa (classes “C”, “D” e ‘E”), não contemplados com o mesmo benefício.

Sobre este aspecto é preciso entender que as empresas aéreas em todo o mundo operam sob o conceito de gerenciamento de receita (*yeld management*), praticando diversos tipos de tarifas, com condições e preços flexíveis, de acordo com a demanda em cada mercado (linha aérea), gerando efeitos positivos para os consumidores.

Tanto isto se apresenta claro, que a adoção do novo modelo de liberdade tarifária implicou, segundo dados da própria ANAC, na redução do valor médio das tarifas em 2002 quando comparado com 2011, de R$ 481,82 para R$ 265,17, com a incorporação ao mercado de mais de 100 milhões de novos passageiros/ano, beneficiando as classes sociais menos favorecidas.

Todas essas conquistas serão irreversivelmente prejudicadas se o modelo de exploração pretendido no PL for convertido em lei, atento que, como já salientado, a imposição de um desconto calculado sobre uma base tarifária livre produz aumento de preços em razão de um subsídio cruzado implícito, ou seja, os passageiros não contemplados passam a pagar mais para que os contemplados usufruam do benefício.

Todavia, no cenário posto acima, o aumento de preços importará, inexoravelmente, na redução da demanda, obrigando as empresas concessionárias a suspenderem os serviços prestados nas linhas que vierem a se tornar deficitárias ou menos atrativas.

Ainda como efeito negativo do novo modelo preconizado no PL há que se ter presente que a reserva de assentos, qualquer que venha a ser o percentual adotado, subtrai das empresas concessionárias a capacidade de discriminação de preços, uma vez que as mesmas não terão como saber, a priori, qual a demanda do grupo beneficiado e, assim, quantos assentos terá disponível para os passageiros que não foram contemplados com o benefício. Disto resultará maior elevação nos preços das tarifas, de modo a precificar a perda esperada ou, ainda, reduzir descontos ou descontinuar a oferta do serviço.

Também a previsão, no PL, da emissão de laudo médico atestando a necessidade de viagem aérea pelo beneficiado é omissa sobre qual autoridade recairá a responsabilidade pela expedição e fiscalização dos respectivos laudos, do que resultará evidente acréscimo nos custos das empresas aéreas e possíveis conflitos sobre a regularidade e admissibilidade de tais laudos para os efeitos pretendidos.

Em vista disto e muito embora elogiável a preocupação do nobre Deputado Carlos Souza com a saúde dos beneficiários do Programa de Bolsa Família, o PL é inexequível, valendo salientar que o SUS já dispõe de recursos provenientes dos elevados tributos e contribuições sociais pagas ao Tesouro Nacional e aos Tesouros dos Estados e Municípios para financiar a saúde.

Confiam, portanto, as empresas concessionárias de serviços aéreos que Vossa Excelência, após considerar as razões apresentadas, e ouvindo, também, a Agência Nacional de Aviação Civil-ANAC e a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, proporá a rejeição do PL nº 3.072, de 2011.

Atenciosamente,

ABEAR