



MINISTÉRIO DA FAZENDA
Secretaria de Acompanhamento Econômico
Coordenação-Geral de Transportes e Logística

Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias n.º 005/2006 COGTL/SEAE/MF

Brasília, 1º de agosto de 2006.

Assunto: Manifestação da SEAE para a Audiência Pública da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) sobre tarifas promocionais no serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros (TRIIP)

1. Introdução

Este Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias tem como objetivo apresentar manifestação desta Secretaria sobre a Audiência Pública n.º 042/2006 em realização pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, tendo como base a Proposta de Resolução que dispõe sobre as tarifas promocionais oferecidas no serviço de transporte regular interestadual e internacional de passageiros, e dá outras providências.

A Proposta de Resolução da ANTT visa a regulamentar as condições sob as quais as empresas permissionárias podem estabelecer tarifas promocionais diferenciadas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos usuários. Define também regras sobre as informações devidas à Agência Reguladora, bem como aos usuários, em virtude da tarifa promocional.

No que tange às informações devidas à ANTT, as permissionárias devem comunicar, com antecedência mínima de cinco dias, sobre o início da vigência da promoção, a linha, a seção, os horários e a quantidade de assentos. O término previsto da promoção deve ser informado com antecedência mínima de setenta e duas horas

E ainda, segundo a Proposta, é necessário informar aos usuários a linha, a seção, os horários, e o número de assentos ofertados promocionalmente. O aviso aos usuários quanto ao término da promoção deve ser realizado com vinte e quatro horas de antecedência. Os bilhetes de passagem devem apresentar a inscrição “Tarifa Promocional”.

2. Considerações sobre a proposta de resolução

O estabelecimento de condições para a aplicação de descontos e promoções às tarifas de transporte regular interestadual e internacional de passageiros *per se* segue a diretriz da defesa da concorrência entre as permissionárias, e também com outros modais. Permite também que a taxa de ocupação dos ônibus se eleve, mesmo em horários de menor demanda, otimizando a capacidade de oferta do serviço e, por conseguinte, reduzindo os custos por passageiro com o aumento da utilização do serviço. Dessa forma, tanto os usuários quanto as empresas podem ser beneficiados.

Vale mencionar que a legislação em vigor não fazia menção a qualquer proibição para se aplicar tarifas promocionais. Entretanto, a definição de regras transparentes torna o processo mais efetivo, além de permitir e respaldar as atividades do regulador, na figura da ANTT.

O gerenciamento de receitas (“*yield management*”) com base na diferenciação tarifária é largamente utilizado no setor de transporte aéreo e permite que as empresas captem usuários com diferentes perfis de demanda, otimizando o uso da oferta. Para o consumidor, o efeito imediato é o surgimento de descontos e a disponibilização de tarifas de acordo com a elasticidade-preço de cada usuário.

A título de comparação, tem-se que as regras de funcionamento do sistema de tarifas aéreas regulares domésticas de passageiros e cargas são submetidas ao regime de liberdade tarifária, reguladas pela Portaria DAC nº 447/DGAC de 13/05/04¹. Assim, os valores dos bilhetes de linhas aéreas podem ser estabelecidos livremente pelas empresas do setor, devendo o registro dos valores das tarifas promocionais ser realizado no máximo até o 5º dia útil após o início de sua aplicação, exceto quando o limite abaixo de 35% da tarifa de referência for atingido. Nesse último caso, o registro da promoção deve ser realizado com até cinco dias de antecedência à data prevista de vigência. Os índices tarifários de referência citados pela Portaria são calculados com base nos custos operacionais médios da indústria de transporte aéreo regular, para fins de monitoramento.

No caso do setor aéreo, entende-se que a citada Portaria possui dois objetivos: permitir que o órgão regulador seja munido de informações sobre as tarifas efetivamente praticadas e notificar ao órgão previamente os descontos muito abaixo do preço de referência. Apesar de o intuito inicial de tal medida ser permitir que o órgão regulador iniba eventuais preços predatórios (o que seria competência do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência), ela acaba por desincentivar e restringir a prática de descontos.

De fato, o setor de transporte aéreo tem como característica a imediata perecibilidade do produto ofertado – o assento – no instante imediatamente posterior ao

¹ O setor aéreo era regulado pelo DAC – Departamento de Aviação Civil, órgão ligado ao Ministério da Defesa, mas a partir de setembro de 2005, a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 criou a ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil, que desde então passou a atuar como órgão regulador do setor.

fechamento das portas da aeronave, pois o assento que não foi vendido passa a ser perdido. Essa é a razão pela qual, nos Estados Unidos e na Europa, as empresas aéreas, com o objetivo de recuperar os custos marginais relativos aos assentos vazios, praticam promoções denominadas “*last minute*” (último minuto) que visam exatamente à captação de passageiros de última hora, por meio de substanciais descontos para os assentos que são perdidos com a decolagem do avião.

A necessidade de se informar os descontos com 5 dias de antecedência impede que sejam praticados descontos como os descritos acima, pois esses só podem ser decididos pelo empresário no momento do voo. Tal impedimento contraria o interesse do próprio empresário, para o qual a maximização de lucros é conseguida na comparação entre receita marginal e custo marginal. Sendo assim, o que importa na decisão de vender uma passagem adicional é a receita obtida com esta passagem (receita marginal) e o custo de se colocar mais um passageiro na aeronave (custo marginal). É justamente esse raciocínio na margem que legitima a venda de passagens a custos mais baixos para os “passageiros de última hora”.

Desse modo, assim como visto no setor aéreo, faz-se ressalva à necessidade de comunicação prévia à Agência Nacional de Transportes Terrestres dos descontos a serem praticados, pois tal medida reduz a capacidade de gerenciamento dos empresários, diminuindo as possibilidades de concessão de desconto e, conseqüentemente, restringe a capacidade de maximização de lucros da empresa.²

De fato, é de suma importância para o regulador que as empresas informem os preços praticados para fins de monitoramento e obtenção de informações sobre o mercado regulado, mas **tal notificação deve ser feita posteriormente à venda**, de maneira que se permita que a empresa tenha maior capacidade de estabelecer o nível ótimo de desconto para cada viagem.

Se, por um lado, faz-se aqui alerta à notificação prévia à Agência, por outro, destaca-se o dispositivo que exige que a permissionária forneça ao usuário transparência sobre os descontos. Tal regra diminui a assimetria de informações do usuário e permite que esse entenda a política tarifária da empresa.

3. Conclusão

Esta Secretaria entende que a flexibilização tarifária via concessão de descontos/promoções permite ampliar o grau de competitividade ao setor, principalmente com o aumento de eficiência na prestação de serviços pelas permissionárias, sem que haja prejuízo do seu equilíbrio econômico-financeiro, e com bônus para o usuário. Portanto, a

² Ainda que a comparação entre o assento “perecível” no setor aéreo guarde diferença com relação ao do setor rodoviário, uma vez que o custo de um avião parar em cidades de sua rota para receber mais passageiros é muito superior ao de um ônibus fazer o mesmo, a efetividade da analogia permanece, pois o que se busca aqui é permitir que o empresário maximize seu lucro, em um procedimento que beneficia tanto as empresas quanto os consumidores.

intenção da ANTT em fomentar a política de flexibilização tarifária do setor, estabelecendo mecanismo que viabiliza a livre competição de mercado, via tarifas promocionais, constitui-se em um avanço do ponto de vista regulatório.

Faz-se ressalva apenas à necessidade de notificação prévia dos descontos à ANTT, uma vez que, como exposto, tal medida torna-se prejudicial ao próprio gerenciamento de descontos, reduzindo as possibilidades de ganhos de bem-estar tanto para as empresas quanto para os consumidores.

À consideração superior,

CAROLINA AVELINO CARVALHO
Assistente Técnica

MARCELO PACHECO DOS GUARANYS
Coordenador-Geral de Transportes e Logística

De acordo.

MARCELO LEANDRO FERREIRA
Secretário-Adjunto

De acordo.

MARCELO BARBOSA SAINTIVE
Secretário de Acompanhamento Econômico