



**Ministério da Justiça e Segurança Pública– MJSP
Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE**

SEPN 515 Conjunto D, Lote 4 Ed. Carlos Taurisano, 4º andar - Bairro Asa Norte, Brasília/DF, CEP 70770-504
Telefone: (61) 3221-8409 e Fax: (61) 3326-9733 – www.cade.gov.br

NOTA TÉCNICA Nº 11/2019/DEE/CADE

Referência: Estudo nº 08700.002226/2019-88

Ementa: A presente nota técnica faz uma análise do Projeto de Lei de Conversão (PLV) 6/2019, apresentado pelo senador Roberto Rocha (PSDB-MA) à Medida Provisória (MP) 863/2018, a qual permite o investimento estrangeiro na aviação nacional. O referido projeto aprovado na comissão mista no dia 25/04/2019 também institui franquia mínima de bagagens no transporte aéreo. Apresentam-se as preocupações concorrenciais de tal proposta, a título de advocacia da concorrência, com o intuito de evitar problemas concorrenciais decorrentes da sua aprovação.

Versão: Pública

1. Introdução

A advocacia da concorrência é um dos principais objetivos da Lei brasileira de Defesa da Concorrência (Lei nº 12.529/2011). Segundo OCDE (2019), como ocorre em outras economias com vasta tradição de empresas estatais e profunda regulação, é crucial que o Brasil gere e aprimore o entendimento e a aceitação ampla dos princípios concorrenciais. Nesse sentido, o Departamento de Estudos Econômico (DEE) do Conselho Administrativo de Defesa da Concorrência (CADE) tem desenvolvido atividades de advocacia que incluem publicações, estudos de mercado, elaboração de guias, avaliações de impacto, elaboração de seminários e estreita cooperação com agências reguladoras e outros órgãos públicos¹.

A presente nota técnica tem o intuito de fazer uma análise do Projeto de Lei de Conversão (PLV) 6/2019, apresentado pelo senador Roberto Rocha (PSDB-MA) à Medida Provisória (MP) 863/2018, que permite o investimento estrangeiro na aviação nacional. O referido projeto aprovado na comissão mista no dia 25/04/2019

¹ Ver publicações institucionais do DEE em: <http://www.cade.gov.br/acesso-a-informacao/publicacoes-institucionais/publicacoes-dee>.

também institui franquia mínima de bagagens no transporte aéreo. Apresentam-se, as preocupações concorrenciais de tal proposta, a título de advocacia da concorrência, com o intuito de evitar problemas concorrenciais decorrentes da sua aprovação

A presente nota técnica está dividida em quatro seções. Além desta introdução, a segunda seção analisa o mercado brasileiro de transporte aéreo internacional de passageiros nos últimos anos. A terceira seção traça uma análise concorrencial relacionadas a duas modificações no PLV aprovadas na comissão mista referentes ao investimento estrangeiro na aviação nacional e à instituição de franquia mínima de bagagens no transporte aéreo. Por fim, a quarta seção conclui com as principais preocupações concorrenciais vislumbradas.

2. O mercado de transporte aéreo de passageiros

O CADE tem analisado o mercado de transporte aéreo de passageiros em vários processos, tanto em sede de processos administrativos envolvendo condutas anticompetitivas quanto em atos de concentração e realizando estudos de mercado. Especificamente, o Departamento de Estudos Econômicos do CADE (DEE/CADE) tem se dedicado ao estudo deste mercado. Por exemplo, o quinto número da série “Cadernos do CADE” (CADE, 2017) elaborado pelo DEE concentrou-se na avaliação do mercado transporte aéreo de passageiros e cargas. O referido Caderno serve como ferramenta de disseminação das práticas do CADE nos assuntos relacionados ao setor, consolidando o histórico relacionado a assuntos econômicos e detalhando posicionamentos acerca de temas sensíveis para todos aqueles interessados em defesa da concorrência.

Vale destacar que, o modal aéreo certamente experimenta rápida evolução tecnológica e figura como um dos segmentos mais dinâmicos da economia global. No Brasil, a situação não é diferente. O mercado de transporte aéreo de passageiros brasileiro é um dos mercados mais relevantes de transporte brasileiro. Enquanto em 2007 esse mercado (nacional e internacional) transportava em torno de 54 milhões de passageiros pagos, em 2016 esse número subiu para 110 milhões praticamente dobrando de tamanho.

A Figura 1 mostra a evolução no número de passageiros pagos transportados nos modais doméstico e internacional na década 2006-2016. É possível observar cerca de 105% de ampliação no movimento doméstico de passageiros no período e 93,43% de ampliação no movimento internacional para esse mesmo período. Uma ampliação um pouco mais acelerada no mercado interno constata-se, apesar de ser seguida por uma também forte subida do interesse por serviços de transporte aéreo do Brasil para o exterior. Em 2016, quedas registradas de 7,79% e 3,05%, respectivamente. Houve, então, menor pressão na demanda por transporte internacional, sendo esta menos afetada pelo processo de crise observado no país a partir de 2015 (CADE, 2017).

Figura 1 - Passageiros pagos transportados (voos regulares e não regulares domésticos e internacionais / 2006-2016)



Fonte: *Dados Estatísticos do transporte aéreo do Brasil*. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>>, acessado em 5 de maio de 2017.

Fonte: Cade (2017).

O ambiente de livre concorrência incentiva a inovação e a eficiência (ANAC, 2016). Com a liberdade tarifária em 2001 (Port. 248 Min. Fazenda), esse mercado inicia seu caminho para a livre concorrência². É possível verificar o efeito concorrencial positivo advindo da ampliação da participação do capital estrangeiro no mercado de aviação civil, conforme proposto na MP nº 863. A eliminação de barreiras normativas é, no entendimento deste Departamento, algo desejável para a construção de ambientes que ambicionem promover a livre concorrência. No mercado doméstico aéreo, seria essa uma forma de criar espaços pró-competitivos. Entretanto, modificações foram propostas a essa MP podem interferir no ambiente para a entrada de novas empresas aéreas estrangeiras. Tais preocupações é foco da próxima seção.

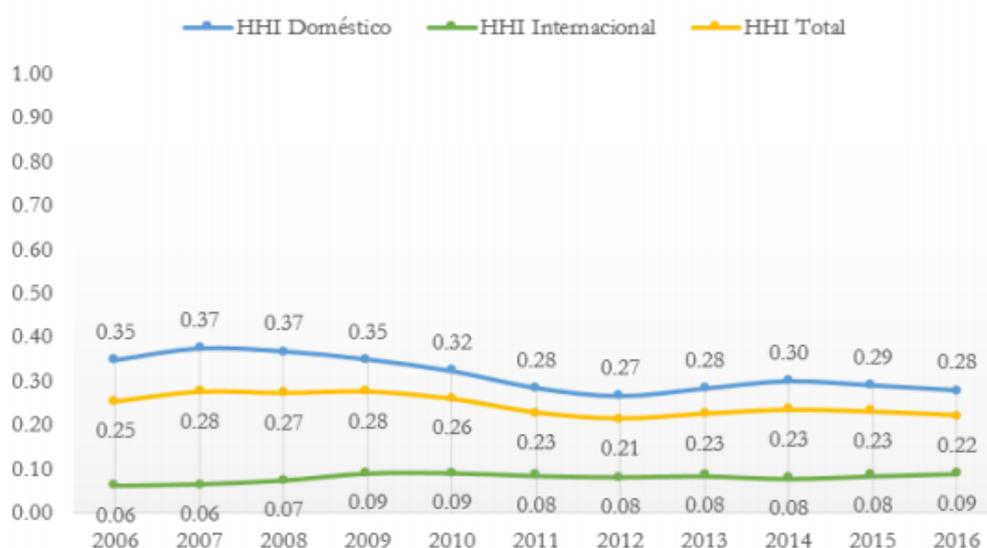
As empresas que atuam ou atuaram nesse mercado são diversas. Entre essas empresas pode-se encontrar diferenças de tamanho, estratégia e participação na malha. Em relação à concentração de mercado, o Caderno do Cade (2017) salienta que a dinâmica do mercado de transporte aéreo gera naturalmente características potenciais de concentração de mercado, mas isso não quer dizer que não possa haver concorrência no setor. Os altos investimentos de entrada, as incertezas causadas por choques exógenos na aviação (por e.g., efeitos econômicos causados por flutuações nos preços de combustíveis fósseis, possíveis perdas geradas por acidentes etc.) – associados a barreiras legais para a constituição de empresas – fazem com que esse

² “No entanto, o regime tarifário do transporte aéreo doméstico no Brasil passou por um longo período de evolução desde 1989. Até aquele ano, as tarifas aéreas eram fixadas pelo Estado, quando se iniciou um processo de flexibilização, mediante a implantação de um regime de bandas tarifárias” (<http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/envio-de-informacoes/tarifas-aereas-domesticas-1/historico-das-tarifas-aereas-domesticas-no-brasil>).

mercado funcione tendencialmente em um ambiente onde há poucas empresas (operando em níveis moderados e/ou altos de concentração).

Em relação ao Brasil, não é diferente: na última década, a participação das empresas aéreas no quantitativo total de passageiros pagos transportados sofreu alterações, mas ainda manteve níveis relativamente elevados de concentração de mercado no modal doméstico – embora tenhamos observado resultados decrescentes no índice de concentração de mercado de Herfindahl–Hirschman (HHI)³. A Figura 2 mostra que os valores de HHI⁴ caíram de 0,35 para 0,28 em uma década, mas ainda permanecem na faixa de ‘alta concentração’. Por sua vez, os índices de concentração de mercado no modal internacional são ficaram mais estáveis ao longo do período.

Figura 2 - HHI de passageiros transportados (voos regulares e não regulares domésticos, internacionais e totais / 2006-2016)



Fonte: *Dados Estatísticos do transporte aéreo do Brasil*. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>>, acessado em 5 de maio de 2017. Adaptações e cálculos do HHI realizados pelo Departamento de Estudos Econômicos (DEE) do Cade.

Fonte: Cade (2017).

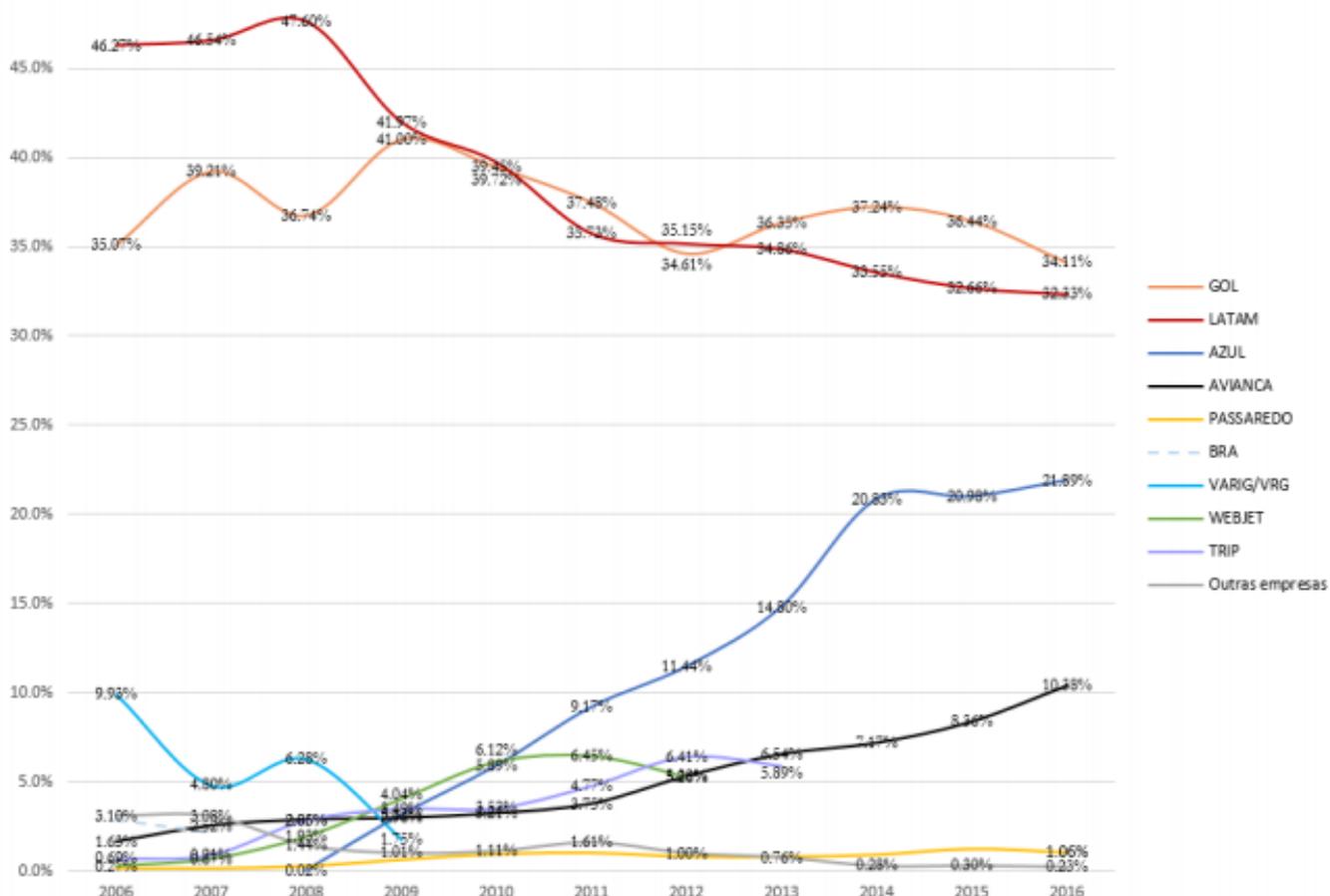
Por sua vez, a Figura 3 mostra a evolução da participação de mercado (*market share*) no período 2006-2016 no mercado de passageiros em voos nacionais e demonstra a perda de poder de mercado por parte da LATAM (redução de 30,02% entre 2006-2016), uma certa estabilidade da GOL (valores oscilando na casa dos

³ O HHI consiste em um índice tradicional para cálculo do grau de concentração dos mercados e é calculado com base no somatório do quadrado das participações de mercado de todas as empresas de um dado mercado.

⁴ De acordo com o Cade, HHI acima de 2.500 [ou 0,25 na escala de 0 a 1] descreveria um mercado altamente concentrado; HHI entre 1.500 e 2500 [ou entre 0,15 e 0,25], um mercado moderadamente concentrado; e HHI abaixo de 1.500 pontos [ou abaixo de 0,15], um mercado não concentrado. Para maiores detalhes, ver o “Guia para análise de atos de concentração horizontal – Guia-H” (Cade, 2016, pp. 24–25).

37,08% em média) e crescimento acelerado de AZUL (atingindo 21,89% de participação do mercado em 2016) e AVIANCA (com 10,38% de share em 2016), representando essas quatro empresas, em 2016, 98,71% do mercado interno de transporte de passageiros.

Figura 3 - Market Share de passageiros transportados (voos regulares e não regulares domésticos / 2006-2016)



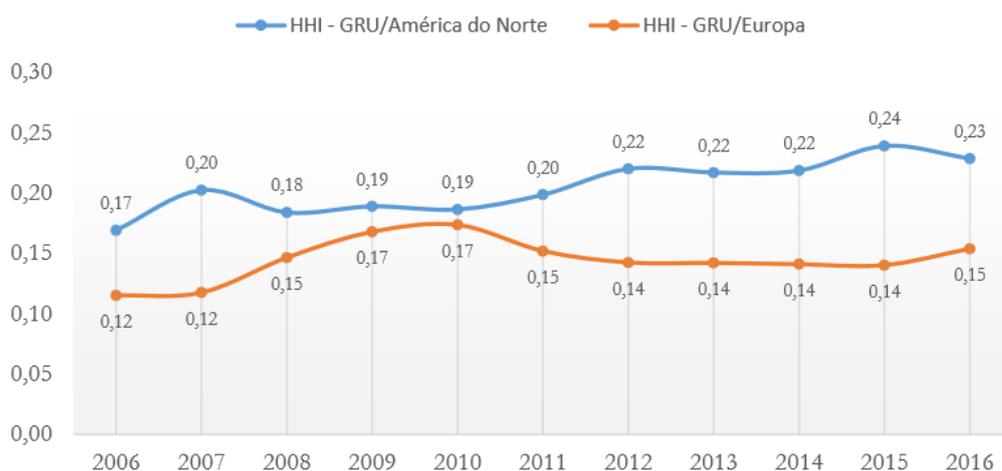
Fonte: Cade (2017).

A Figura 4 indica que, diferentemente da imagem apresentada na Figura 2 – onde o HHI internacional aparece como tendencialmente concorrencial –, a concentração de mercado no transporte de passageiros tanto para o mercado GRU-Europa quanto para o mercado GRU-América do Norte opera, segundo o Guia-H (Cade, 2016, p. 25), em níveis moderadamente concentrados: 0,15 e 0,23, respectivamente.

O histórico do HHI para GRU-América do Norte apresenta-se como mais elevado, se comparado no mesmo período (2006-2016) com GRU-Europa. Não se observa ampliação da concorrência nesses dois mercados de transporte aéreo de passageiros e, em sentido oposto, houve certa estabilidade nos patamares de

concentração de mercado (tendo sido observado ligeiro aumento, quando comparamos os valores de 2016 com aqueles de 2006).

Figura 4 - HHI de passageiros transportados entre GRU-Europa e entre GRU-América do Norte (voos regulares e não regulares internacionais / 2006-2016)



Fonte: *Dados Estatísticos do transporte aéreo do Brasil*. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>>, acessado em 5 de maio de 2017. Adaptações e cálculos do HHI realizados pelo Departamento de Estudos Econômicos (DEE) do Cade.

Fonte: Cade (2017).

Por fim, é possível identificar no mercado transporte aéreo de passageiros algumas questões cruciais. O transporte aéreo apresenta características suficientes para suscitar preocupações concorrenciais no contexto brasileiro (CADE, 2017). Após enfrentar um processo de crescimento – e mesmo passando pela recente crise -, o setor apresenta um conjunto de condições para a limitação da competição: barreiras legais à entrada, barreiras de infraestrutura em aeroportos e altos níveis de investimento para a operação, o que, em conjunto, torna o mercado bastante concentrado (tendencialmente oligopolizado) e operado em níveis intermediários e elevados de HHI, segundo o Guia-H do CADE. Nesse sentido, é importante acompanhamento contínuo deste mercado por parte deste departamento, no intuito de aprimorar as investigações e reduzir assimetrias de informação quando da análise de casos concretos pelo CADE. A seguir são discutidas preocupações concorrenciais advindas de alterações na Medida Provisória nº 863/2018, que permite 100% de capital estrangeiro no setor aéreo.

3. Análise do Projeto de Lei de Conversão (PLV) 6/2019

Nesta seção são discutidas as alterações incluídas pelo Projeto de Lei de Conversão (PLV) 6/2019 no texto da Medida Provisória nº 863/2018, que permite 100% de capital estrangeiro no setor aéreo. Tais modificações são: (i) a inclusão da franquia de bagagem despachada e (ii) a obrigação de realização de voos regionais no Brasil pelas empresas estrangeiras.

3.1. *Inclusão de contrapartida para permitir o investimento estrangeiro na aviação nacional*

Primeiramente, é importante salientar que é de reconhecida aceitação antitruste que a eliminação de barreiras à entrada fomenta a concorrência nos mais diversos setores. Sendo assim, no mercado de transporte aéreo não seria diferente. Sob o prisma exclusivo da concorrência, qualquer movimento no sentido de se reduzir ou mesmo eliminar barreiras, constitui elemento pró-concorrencial. A Medida Provisória nº 863/2018, que se propõe a retirar reservas de mercado, é vista por este Departamento com bons olhos ao considerar-se o viés competitivo.

Entretanto, o Projeto de Lei de Conversão (PLV) 6/2019 (aprovado na comissão mista) alterou o art. 181 da Lei nº 7.565/1986 da seguinte forma:

“Art. 181. A concessão ou autorização somente será dada à pessoa jurídica brasileira que tiver:

.....

§ 5º As exigências contidas nos incisos II e III do caput poderão ser dispensadas caso a pessoa jurídica opere ao menos 5% de seus voos em rotas regionais, definidas na forma do art. 115 da Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, por um prazo mínimo de dois anos a partir da concessão, autorização ou da transferência ou aquisição de ações com direito a voto por estrangeiro em limite superior ao estabelecido no inciso II do caput.

§ 6º Em caso de descumprimento das condições de que trata o § 5º para a dispensa das exigências previstas nos incisos II e III do caput, a Autoridade Aeronáutica deverá aplicar multa de R\$ 10.000 (dez mil reais) por voo regional não realizado e, em caso de reincidência, cassar a concessão ou autorização.”

Portanto, o referido PLV estabelece que as aéreas com mais de 20% de participação de capital estrangeiro poderão funcionar no Brasil apenas após terem operado pelo menos 5% de seus voos em rotas regionais, por pelo menos dois anos a partir da concessão, autorização ou da transferência ou aquisição de ações.

E a pergunta que se deve fazer é se tal restrição é razoável e quais fins se pretende com este tipo de trava à entrada de novas empresas no mercado brasileiro.

Os mercados são dinâmicos, sendo que as variáveis mercadológicas podem tornar atrativos investimentos em menor espaço de tempo. Além disto, quando se junta este tipo de demanda ou congelamento temporal da concorrência com a exigência de atuação em um mercado “regional”, acaba-se por aumentar o custo do entrante, que ao invés de entrar apenas em um mercado específico é obrigado, por mandamento legal, a entrar em dois mercados.

Frise-se que eventualmente, o entrante pode não estar interessado em entrar em mercados regionais específicos.

Uma primeira razão é que nem todas as companhias aéreas operam ou têm interesse em operar rotas regionais, pois para isso teriam que diversificar sua frota de aviões (incorporando aeronaves de menor porte e estrutura de custos diferente das aeronaves utilizadas em rotas nacionais e internacionais), além de se verem obrigadas a construir uma malha de voos capaz de explorar de forma eficiente todos os tipos de rotas.

Essa questão afetaria diretamente a atração de empresas *low cost* para o mercado brasileiro, uma vez que tais empresas têm foco na redução de custos operacionais e na exploração de suas aeronaves com máxima eficiência.

Outro ponto, é que as rotas regionais apresentam características distintas conforme as regiões do país. Conforme Pereira (2016), “as ligações aéreas estão presentes em todo o território nacional, o que diferencia é a densidade do número de passageiros e a densidade das rotas, comprovando que a expressividade da operacionalização das companhias está na região concentrada do país. Nota-se ainda que as ligações são cada vez mais rarefeitas na medida em que se afastam dessa região, demonstrando o caráter concentrador das ligações aéreas e a quase ausência de ligações entre as cidades que não estão localizadas na região Centro-Sul do país”.

Logo, as regiões que têm demanda pela aviação regional são aquelas com maior densidade populacional e com maior desenvolvimento econômico. Assim grande parte das rotas aéreas regionais que envolvem essas regiões mais atrativas economicamente para as empresas aéreas são atendidas pelas grandes companhias nacionais (LATAM, GOL, AZUL e AVIANCA) ou por suas subsidiárias. Outras rotas que atendem regiões menos desenvolvidas são operadas por empresas de menor porte – estas rotas não seriam atrativas também para novos entrantes que desejam operar as rotas nacionais e internacionais do país.

Deve-se destacar, também, que há questões limitadoras da expansão da aviação regional que não serão resolvidas por essa nova obrigação imposta às empresas interessadas em operar no Brasil. Estudo sobre a demanda por transporte aéreo em mercados regionais do Nordeste revelou que “a falta de infraestrutura aeroportuária adequada, atualmente, é o fator impeditivo para o desenvolvimento da aviação regional que precisa de mais atenção das autoridades brasileiras, mais até do que a necessidade de subsidiar a operação das empresas aéreas (Sampaio et al, 2016).

Assim, o efeito de expandir a aviação regional fomentando o desenvolvimento regional do país provavelmente não será alcançado, pois empresas que porventura aceitem essa exigência irão operar nas regiões rentáveis e com infraestrutura disponível, ou seja irão buscar os mesmos mercados já atendidos pelas empresas nacionais.

Portanto, ao se exigir que empresas interessadas em entrar no mercado brasileiro de transportes de passageiros operem, também, um percentual de rotas regionais pode-se estar dificultando a entrada de novas concorrentes em um mercado que carece de maior concorrência como é o caso do transporte aéreo em rotas nacionais e internacionais sem que se atinja o objetivo pretendido pela exigência, que seria fomentar a aviação regional e o crescimento econômico de regiões menos desenvolvidas.

3.2. Instituição de franquia mínima de bagagens no transporte aéreo

Em relação a franquia mínima de bagagens no transporte aéreo, o Projeto de Lei de Conversão (PLV) 6/2019 incluiu os arts. 222-A, 222-B e 222-C na Lei nº 7.565/1986:

“Art. 222-A. Nas linhas domésticas, a franquia mínima de bagagem por passageiro é de:

I – vinte e três quilos nas aeronaves acima de trinta e um assentos;

II – dezoito quilos para as aeronaves de vinte e um até trinta assentos; e

III – dez quilos para as aeronaves de até vinte assentos.

§ 1º A franquia de bagagem não pode ser usada para transporte de animais vivos.

§ 2º A soma total do peso das bagagens de passageiros não pode ultrapassar os limites contidos no Manual de Voo da Aeronave.

§ 3º Em voos com conexão, deverá prevalecer a franquia de bagagem referente à aeronave de menor capacidade.

Art. 222-B. Nas linhas internacionais, o franqueamento de bagagem será feito pelo sistema de peça ou peso, segundo o critério adotado em cada área e na conformidade com a regulamentação específica.

Art. 222-C. Nas linhas domésticas em conexão com linhas internacionais, quando conjugados os bilhetes de passagem, prevalecerá o sistema e o correspondente limite de franquia de bagagem estabelecido para as viagens internacionais.”

O fim da franquia de bagagem, a partir de 2017, colocou a regulação do transporte aéreo brasileiro em linha com a tendência internacional que já vinha adotando tal prática há alguns anos.

Do ponto de vista das empresas, a racionalidade econômica da medida reside em uma significativa redução de custos

[U]ma consequência inevitável da medida será a redução, nos voos, do peso da bagagem despachada, em virtude da cobrança – vale assinar que algumas empresas norte-americanas registraram redução de quase 50% no número de bagagens despachadas após a adoção de cobrança. Para a empresa aérea, isso pode representar ganho em economia de combustível, hoje responsável por cerca de 26% do custo operacional, ou em receita advinda do transporte adicional de carga, no lugar de bagagens. Pode, ainda, como tem sido verificado em outros mercados, diminuir manipulação, perdas, roubos e extravios de bagagem, os quais acabam redundando em despesas acessórias para os transportadores. (Silva e Gonçalves, 2017, p. 8)

Brueckner et all (2014) corroboram essa percepção ao questionarem porque tal medida não foi adotada há mais tempo pelas companhias aéreas, concluindo que o fator principal foi a extraordinária pressão negativa sobre os lucros, uma consequência da elevação dos preços dos combustíveis e da forte recessão econômica verificados a partir de 2008.

Pela ótica do consumidor, a medida evita que uma grande parcela de passageiros que viajam com pequeno volume de bagagem pague o mesmo valor que outros passageiros que efetivamente demandam o transporte de maior volume de bagagem. Esse “agrupamento de serviços” (*bundling*), transporte de passageiro mais transporte de bagagem, força que todo passageiro necessariamente pague para levar bagagem, mesmo aqueles que não levarão malas - para todo e qualquer passageiro, vende-se tanto o transporte da pessoa quanto da sua bagagem, embora apenas alguns se interessem por despachar malas (Silva e Gonçalves, 2017).

Dados da Anac, de 2014, indicam que 35% dos passageiros não despacharam bagagem. Estudos mais recentes sobre a questão do fim da franquia de bagagens indicam uma mudança no comportamento dos consumidores, especialmente aqueles de viagem de turismo que passaram a tentar reduzir o peso e o volume de sua bagagem, dado que o valor deste serviço não está mais embutido no valor do bilhete.

Em teoria, a separação da cobrança desses serviços deve levar a uma redução do valor médio das passagens aéreas, à medida que uma parte da redução dos custos seja repassada para os consumidores. Essa suposição é confirmada, parcialmente por Brueckner et all (2014) que analisaram os efeitos dessa medida no mercado norte americano: eles concluíram que há uma tendência de queda nos preços das passagens, porém o valor total pago pelos passageiros que despacham bagagens (soma da passagem aérea mais despacho de bagagem) pode subir ou cair, dependendo das condições o mercado.

Neste ponto, deve-se olhar para a estrutura dos mercados e suas condições de concorrência. Obviamente, em mercados com menor competição, o repasse da redução

de custos (seja via redução maior da passagem, seja através de menor preço pelo despacho de bagagem) obtido pelas companhias aéreas para os consumidores será menor do que se elas estivessem operando em um ambiente de acirrada disputa por clientes.

Como referido anteriormente, o mercado de transporte aéreo é concentrado e carece de maior nível de concorrência. Recentemente, têm-se noticiado o interesse de várias companhias aéreas estrangeiras de ingressar no mercado brasileiro (Cunha, 2018). Tais companhias adotam o modelo *low cost*, onde uma das principais características é a venda em separado de diversos itens que compõem o serviço de transporte aéreo. Assim, cobra-se por marcação de assentos, por realizar *check in* no balcão, alimentação, opções de entretenimento e despacho de bagagem.

Portanto, uma mudança na regulação no sentido de retornar a franquia de bagagens provavelmente irá afetar negativamente a decisão dessas empresas de investirem no mercado brasileiro, uma vez que esse tipo de regra impacta diretamente o seu modelo de negócios.

Por outro lado, se mantida a atual regulação com a permissão da cobrança por bagagem despachada, e a entrada efetiva de novas empresas no mercado, especialmente as *low cost*, pode-se projetar que haverá um acirramento da competição no mercado brasileiro, que poderá se refletir em uma redução maior do preço das passagens. Ressalte-se que os dados da Anac indicam uma tendência de redução do valor médio das passagens desde 2007 (Silva e Gonçalves, 2017), inclusive para os passageiros que necessitam despachar bagagem, se o preço deste serviço vier a ser um fator decisivo de atração de passageiros para as empresas.

4. Comentários finais

A presente nota analisou e discutiu possíveis preocupações concorrenciais que podem advir da aprovação das medidas relacionadas à instituição de franquia de bagagem e à exigência quanto ao percentual mínimo de voos regionais para ampliação do capital estrangeiro na composição acionária das empresas aéreas nacionais. A partir da análise empreendida, chegou-se à seguinte conclusão:

- A exigência de que empresas aéreas que venham a atuar no Brasil explorem 5% de rotas aéreas pode afastar investimentos no setor aéreo do país, uma vez que obriga empresas a operarem mercados que não lhes sejam atrativos. A medida não garante o desenvolvimento da aviação regional, dado que outros fatores se mostram mais relevantes para esse crescimento, notadamente, infraestrutura e demanda por transporte aéreo;
- A volta da franquia de bagagem também afetará negativamente os investimentos no mercado de transporte aéreo uma vez que impacta diretamente o modelo de negócios das empresas aéreas *low cost*, que têm manifestado interesse de entrar no mercado brasileiro. A entrada desse tipo de empresa no mercado brasileiro acirraria a concorrência com possíveis

impactos favoráveis ao consumidor sobre o preço do transporte aéreo, incluindo passagens e despacho de bagagens.

Com esta nota, espera-se que o DEE/CADE possa auxiliar a sociedade a encontrar a melhor formatação das regras do mercado aéreo para atração de investimentos e aumento da oferta de voos nacionais e internacionais, tendo como resultado o aumento da concorrência no setor e seus efeitos benéficos para os consumidores.

Brasília, 26 de abril de 2019.

DEE/CADE

Assinado eletronicamente [SEI 0608585]

Referências:

- ANAC (2016). Anuário de transporte aéreo. Agência Nacional de Aviação Civil.
- BRUECKNER, J.K., LEE, D.N., PICARD, P.M., SINGER, E. *Product Unbundling in the Travel Industry: The Economics of Airline Bag Fees*. Disponível em: http://www.socsci.uci.edu/~jkbrueck/course%20readings/bag_fee.pdf
- CADE (2016). Guia para análise de atos de concentração horizontal – Guia-H. Conselho Administrativo de Defesa Econômica.
- CADE (2017). Mercado de transporte aéreo de passageiros e cargas. Cadernos do Cade. Conselho Administrativo de Defesa Econômica.
- CUNHA, J (2018). Companhias aéreas estrangeiras de baixo custo começam a entrar no Brasil. Folha de São Paulo. 02 ago. 2018. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/08/companhias-aereas-estrangeiras-de-baixo-custo-comecam-a-entrar-no-brasil.shtml>
- OCDE (2019) Revisão por Pares da OCDE sobre Legislação e Política de Concorrência: Brasil. Disponível em <http://www.oecd.org/daf/competition/oecd-peer-reviews-of-competition-law-and-policy-brazil-2019.htm>.
- PEREIRA, Ana P. C. (2016). Quem são? Para onde vão?: o segmento aéreo regional no Brasil. Disponível em: <http://journals.openedition.org/confins/11419> ; DOI : 10.4000/confins.11419
- SAMPAIO, A. P. A et al (2016). Estimativa de demanda de transporte aéreo em mercados regionais do Nordeste. Universidade Federal de Pernambuco. Disponível em: https://www3.ufpe.br/poscivil/images/ESTIMATIVA_DE_DEMANDA_DE_TRANSPORTE_A%C3%89REO_EM_MERCADOS_REGIONAIS_DO_NORDESTE.pdf
- SILVA, E. F.; GONÇALVES, S. S. (2017). A cobrança da bagagem despachada nas viagens aéreas: a quem interessa? Estudo técnico. Câmara dos Deputados. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/34379>.