



**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](http://www.cade.gov.br)

**NOTA TÉCNICA Nº 12/2019/DEE/CADE**

**Referência:** Estudo nº 08700.002226/2019-88

**Ementa:** A presente nota técnica faz uma análise de possíveis efeitos concorrenciais da adoção de um modelo de regulação price cap para os preços de passagens aéreas. Apresentam-se as preocupações concorrenciais de tal proposta, a título de advocacia, com o intuito de evitar problemas concorrenciais decorrentes da sua adoção.

**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 públicos<sup>1</sup>.

Paralelamente, a Secretaria Nacional do Consumidor (Senacon) concentra-se no planejamento, elaboração, coordenação e execução da Política Nacional das Relações de Consumo, com os objetivos de, dentre outros, garantir a proteção e exercício dos direitos dos consumidores e promover a harmonização nas relações de consumo. A Senacon também atua na análise de questões que tenham repercussão nacional e interesse geral, na promoção e coordenação de diálogos

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

setoriais com fornecedores, na cooperação técnica com órgãos e agências reguladoras, na advocacia normativa de impacto para os consumidores, na prevenção e repressão de práticas infrativas aos direitos dos consumidores<sup>2</sup>.

Dada a proximidade das atuações das duas instituições, Cade e Senacon frequentemente dialogam sobre diferentes temas da economia brasileira que possam repercutir tanto na área de defesa da concorrência, quanto da defesa do consumidor<sup>3</sup>.

As recentes alterações no panorama do mercado brasileiro de transporte aéreo de passageiros (propostas de mudanças na regulação do mercado, crise da empresa Avianca) têm mobilizado esforços das diversas instituições governamentais interessadas no setor, como Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Cade e Senacon.

A presente nota técnica tem objetivo de apresentar subsídios ao debate em torno da regulação do setor aéreo abordando possíveis consequências no campo concorrencial no caso de se voltar a regular de preços de passagens aéreas, especificamente com a adoção do modelo *price cap*.

Esta é uma questão que surge em um contexto em que retornam à cena discussões sobre o funcionamento e a regulação do transporte aéreo de passageiros no Brasil. De um lado, observam-se medidas no sentido de liberalizar o setor e atrair mais investimento e concorrentes para o mercado brasileiro, como as iniciativas no sentido de eliminar a franquia de bagagem e facilitar o aporte de capital estrangeiro nas companhias aéreas que operam ou venham a atuar no Brasil; de outro, há uma insatisfação dos consumidores com preços e qualidade dos serviços<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> Conforme descrito <https://www.defesadoconsumidor.gov.br/portal/a-senacon>.

<sup>3</sup> Em 14/05/2018, Cade e Senacon firmaram acordo de cooperação técnica visando intercâmbio de conhecimentos e promover ações conjuntas que aprimorem o desempenho de atividades que garantam a efetiva proteção e defesa do consumidor e o fortalecimento da concorrência - Processo nº 08012.000735/2018-43.

<sup>4</sup> *"As reclamações de passageiros prejudicados com atrasos ou cancelamentos de voos registradas até o terceiro trimestre de 2018 (dados mais recentes) já são 78,64% maior que as queixas manifestadas ao longo de 2017. Segundo o Boletim de Monitoramento da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), entre janeiro e setembro do ano passado, a plataforma consumidor.gov.br contabilizou 2.133 reclamações relacionadas aos temas "atrasos e cancelamentos", contra 1.194 em 2017."* - site Turismo em Foco, 22/01/2019).

*"A tarifa aérea média de voos domésticos subiu 7,9% no primeiro trimestre deste ano, quando comparado com o mesmo período de 2017. Segundo a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), o preço médio das tarifas ficou em R\$ 361,03, ante o valor de R\$ 334,49 do primeiro trimestre do ano passado."* - site do Estado de São Paulo, 29/06/2018.

*"Neste mês do turismo, o Reclame AQUI analisou as reclamações das principais companhias aéreas. No total, foram 34.909 queixas no site de janeiro a agosto de 2018. Em um comparativo com o mesmo período de 2017, quando foram registradas 25.539, houve um aumento de 37%. As principais reclamações foram sobre bagagem, somando 22% dos problemas, em seguida, problemas no cancelamento (19%), reembolso (18%), cobrança abusiva (11%) e atendimento (9%)."* - site Reclame Aqui, 28/09/2018.

Diante dessa insatisfação dos consumidores são apresentadas propostas de alteração da regulação do setor aéreo, como é o caso do Projeto de Lei de Conversão (PLV) 6/2019, que propõe a volta da franquia de bagagens e uma obrigação de investimentos em rotas regionais para empresas estrangeiras que queiram entrar no mercado brasileiro. Estas medidas foram analisadas por este Departamento de Estudos Econômicos, que as considerou contrárias aos objetivos de atrair investimentos e aumentar a concorrência no setor<sup>5</sup>. Também é possível que se cogite a volta da regulação de preços de passagens aéreas. Considerando essa hipótese, esta nota técnica avalia os possíveis efeitos concorrenciais de um controle de preços com a utilização do modelo *price cap*.

A presente nota técnica está dividida em cinco seções. Além desta introdução, a segunda seção revisa o processo de desregulação do setor aéreo; a terceira seção apresenta em linhas gerais o modelo *price cap* de regulação; e a quarta avalia a adequação desse modelo para regular passagens aéreas no Brasil. Por fim, a quinta seção conclui com as principais preocupações concorrenciais vislumbradas.

## **2. A desregulamentação do transporte aéreo de passageiros**

Até meados dos anos 1970, o transporte regular de passageiros era fortemente regulamentado na maioria dos países. A entrada no mercado de transporte aéreo, o início de operação em determinadas rotas, o tamanho das aeronaves em operação, a redução ou interrupção de serviços, o investimento em companhias aéreas, e o estabelecimento e aplicação das diferentes categorias de tarifas foram sujeitos a um conjunto detalhado de regras (Gönenç e Nicoletti, 2001).

O movimento pela desregulamentação começou nos Estados Unidos. Antes de 1979, tanto a oferta quanto o preço de passagens aéreas eram submetidos a regulação no mercado norte-americano. Desde então, permite-se a toda a empresa que cumpra os requisitos de segurança operar nas rotas que lhes sejam atrativas ofertando serviços com liberdade de aplicação de tarifas. Desse período, até o ano 2000, o volume de passageiros transportados nos Estados Unidos triplicou (Gowrisankaran, 2002).

Na Europa, o processo de liberalização do transporte aéreo começou nos anos 1990, tendo como uma das motivações a necessidade de fazer frente à expansão das empresas norte-americanas. Duas décadas depois, a avaliação do mercado europeu de transporte aéreo evidencia que o consumidor se beneficiou da liberalização: o número de rotas e frequências aumentou substancialmente desde o início dos anos noventa; há mais opções para o consumidor ao nível da rota, bem como tarifas mais baixas, em particular a partir de 2000; além disso, a revolução das empresas *low cost* criou oportunidades para aeroportos menores, levando a uma

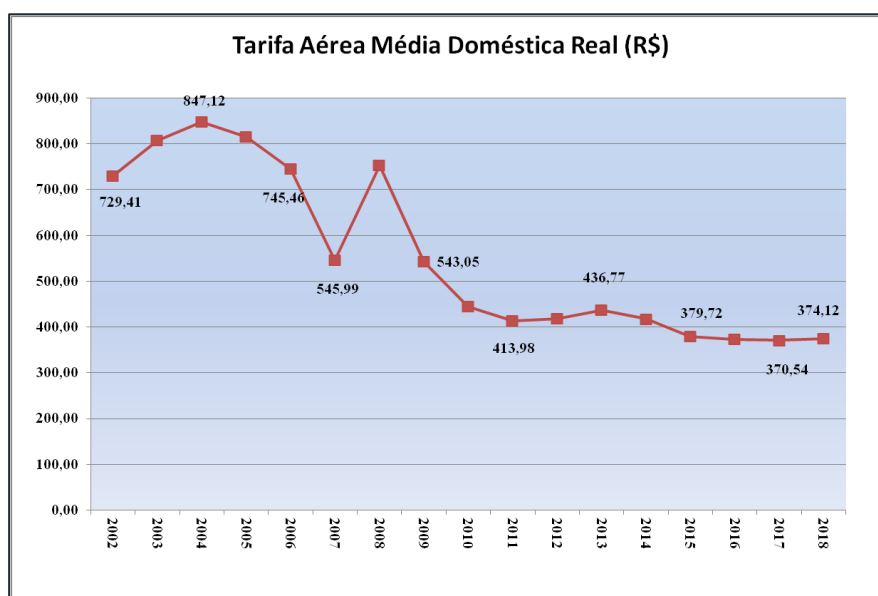
---

<sup>5</sup> Nota Técnica nº 11/2019/DEE/CADE.

acessibilidade por via aérea de muitas regiões da União Europeia (Burghouwt et al, 2015).

No Brasil, o processo de liberalização do setor aéreo avançou em etapas, a partir dos anos 1990, culminando com a Lei nº 11.182/2005, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), consolidou o regime de liberdade tarifária<sup>6</sup> e assegurou que as linhas aéreas possam ser exploradas por qualquer empresa aérea interessada, mediante prévio registro na Anac, sendo estes os pilares da concorrência nos serviços de transporte aéreo público no Brasil. Diferentemente do que ocorria no passado, o Estado não mais estabelece preços mínimos ou máximos dos serviços ou restringe a oferta (Anac, 2016).

O gráfico abaixo, mostra que desde a vigência da liberdade tarifária houve uma queda significativo do valor real médio da tarifa aérea doméstica, passando de R\$ 729,41, em 2002, para R\$ 374,12, em 2018, indicando um evidente benefício para os consumidores brasileiros.



Fonte: Anac

Elaboração: Departamento de Estudos Econômicos

Contudo, o mercado de transporte aéreo é caracterizado por certa instabilidade. Aumento da concorrência, crises econômicas, terrorismo, elevações dos preços do petróleo e elevação de taxas de juros são fatores que ao longo das últimas décadas têm abalado o setor, resultando em falências de companhias aéreas e aumento da concentração do mercado através de fusões e aquisições ou formação de alianças entre as empresas do setor, tanto no Brasil quanto no exterior.

Essa instabilidade faz com que surjam ideias no sentido de aumentar o nível de regulação do mercado aéreo por dois motivos contraditórios: de um lado argumenta-se que há uma crescente concentração do mercado com aumento do

<sup>6</sup> O regime de liberdade tarifária foi instituído inicialmente pela Portaria nº 248, de 10 de agosto de 2001, do Ministério da Fazenda.

poder de mercado das grandes companhias nas principais rotas; de outro, aponta-se que a elevada competição em um mercado instável leva companhias a operar abaixo do custo gerando falências e descontinuidade dos serviços (Tretheway e Waters, 1998).

### 3. O modelo de regulação *Price Cap*

Inicialmente, deve-se ressaltar a importância do mecanismo de preços definidos pelo mercado no sentido de permitir à sociedade alocar recursos escassos para atender, tanto quanto possível, os desejos ilimitados dos consumidores. Os preços refletem o resultado de um cálculo econômico que os indivíduos e firmas fazem sobre como melhor alocar seus recursos considerando um conjunto de alternativas possíveis. Dessa forma, se uma firma obtém lucro é um sinal de que ela alocou seus recursos de produção de uma maneira que os consumidores consideraram melhor em relação a outras opções ofertadas – então essa firma será encorajada a produzir mais. Por outro lado, em caso de prejuízo, a firma recebe a sinalização de que os consumidores não se sentem atendidos em suas necessidades e optam por produtos alternativos – a firma, então deverá procurar outras formas de alocar seus recursos de produção (Coyne e Coyne, 2015).

Assim, não se deve perder de vista que quando se propõe a utilização de algum tipo de controle de preços, perde-se a referência do mercado e passa-se a conviver com distorções que afetam o bem-estar dos indivíduos (conforme explicitado no Anexo desta nota).

Controles e mecanismos de regulação de preços são adotados excepcionalmente com o intuito de corrigir “falhas de mercado”, derivadas, principalmente, da assimetria de informação entre os agentes econômicos, das externalidades que envolvem uma determinada transação e do monopólio natural, fenômenos que podem gerar situações que determinem perdas de bem-estar para a sociedade (Saintive e Cahcur, 2006).

Surgida na Inglaterra, durante o período de intensas privatizações e liberalização de setores antes controlados pelo governo, no final dos anos 1980, o modelo de regulação *price cap* se tornou um dos mais utilizados pelos países que passaram a adotar a regulação econômica de certos mercados submetidos a processos de privatização ou liberalização.

Essa metodologia de regulação possui dois componentes principais: (i) uma regra de reajuste dos preços determinados em contrato através de um indexador baseado em algum índice geral de preços, descontado um fator de produtividade (fator X), que corresponderia ao estímulo para redução dos custos operacionais da firma regulada; (ii) uma revisão tarifária (em períodos pré-fixados mais amplos), cuja intenção consiste em determinar e rever o custo de capital das empresas reguladas bem como os custos operacionais, readequando o nível das tarifas a mudanças mais estruturais que não foram corrigidas pela regra de reajuste (Saintive e Chacur, 2006).

Assim, dado o preço contratado e as metas de produtividade fixadas para os anos até a próxima revisão, toda redução real de custos poderá ser apropriada pela concessionária, a qual terá, então, incentivos para reduzir custos. No caso de indústria que produz múltiplos bens ou serviços, existem duas formas principais de aplicar o modelo: ou aplicar a fórmula para cada produto, ou aplicá-la a uma cesta de bens ou serviços, dando à firma liberdade de modificar preços relativos dentro da cesta, sendo este a forma predominante na literatura (Araújo, 2001)

Adaptando para o setor aéreo, o regulador define uma taxa global de aumento de preço (*price cap*). A companhia aérea é livre para determinar quais serviços terão aumentos de preços e a que taxa e quais não terão os preços aumentados. Tudo o que importa é que a média ponderada do aumento de preço (incluindo todos os serviços prestados pela companhia) não exceda o limite de preço estabelecido (Tretheway e Waters, 1998).

Embora seja uma metodologia bastante aplicada para regulação de mercados, algumas desvantagens são apontadas na literatura:

- i. tal regulamentação pode criar incentivos para os fornecedores reduzirem ou degradarem a qualidade do serviço. Dado que toda redução de custo além do previsto no fator X é apropriada pela empresa, pode ocorrer de que empresa regulada procure reduzir custos oferecendo uma qualidade inferior de serviços aos clientes (Decker, 2009);
- ii. algumas formas de regulação de *price cap* têm desvantagens em termos de eficiência de alocação, já que não permitem que mudanças de custo sejam refletidas rapidamente nas mudanças de preço (Decker, 2009);
- iii. nesse modelo de regulação, pode haver desincentivos a novos investimentos caso as empresas não tenham a certeza de que os custos de capital incorridos serão compensados na próxima revisão tarifária - em ambiente de incerteza, as empresas podem simplesmente deixar de investir ou retardar os investimentos até que recebam do regulador uma sinalização crível de que tais custos serão efetivamente considerados (Decker, 2009);
- iv. o menor custo de regulação (geralmente associado ao modelo *price cap*) não seria comprovado, uma vez que a definição das metas de produtividade exige um conhecimento profundo do mercado, e há uma tendência a conflitos entre regulador e regulado nos períodos de revisão do preço teto (Araújo, 2001)
- v. o modelo de regulação *price cap* permite à firma incumbente agir estrategicamente no sentido de impedir a entrada de novas empresas concorrentes no mercado. Nesse modelo, o preço definido em um período é baseado no preço do período anterior mais um fator de redução. Assim, a firma incumbente, prevendo a possibilidade de entrada de uma nova firma, poderá estabelecer um nível de preços

baixo o suficiente para que o preço do período seguinte (associado com o fator de redução previsto na regulação) seja tão baixo que inviabilize economicamente a operação da firma entrante. Essa estratégia seria ainda mais plausível no caso de firmas como produtos ou serviços considerados substitutos próximos ou perfeitos (Iozzi, 2000).

#### **4. Aplicação da regulação *price cap* ao mercado brasileiro de transporte aéreo de passageiros**

O mercado brasileiro de transporte aéreo de passageiros tem mostrado uma tendência de redução do valor real dos preços das passagens após a liberalização do setor, que teve uma pequena reversão no ano de 2018 (conforme gráfico anterior). Entretanto, nesse período verificou-se um aumento do nível de concentração do mercado e algumas empresas enfrentando graves crises financeiras, que, por vezes, inviabilizam a continuidade das suas operações. Tais crises podem decorrer de ineficiência operacional das próprias empresas ou de fatores exógenos como variação cambial, aumento do preço do petróleo ou períodos de crise econômica, como o vivenciado atualmente pelo Brasil.

Os esforços regulatórios mais recentes apontam no sentido de atrair mais investimentos para o setor aéreo do país - extinção da franquia de bagagem e possibilidade de empresas de capital estrangeiro operarem no mercado nacional - permitindo a entrada de novas empresas para então aumentar o nível de concorrência no mercado, de forma a retomar a tendência de queda de preços verificada desde 2002.

A proposta de inserir uma regulação de preços no modelo *price cap* não responderia adequadamente às necessidades do mercado brasileiro. Primeiro, porque o modelo não permite que as empresas se adequem rapidamente a mudanças bruscas nos custos operacionais, uma vez que as revisões tarifárias se dão anualmente, com a incorporação de variações de índices de preços ou em períodos maiores, quando são renegociados os termos do fator X. Portanto, as empresas continuariam expostas aos fatores de instabilidade mencionados anteriormente. Há possibilidades de se incorporar as variações exógenas de custo ao modelo, entretanto elas resultariam, basicamente, em aumento de preços aos consumidores<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> "Um aspecto essencial de qualquer regime tarifário que limita o preço máximo ou a receita máxima permitida é a avaliação por parte do regulador da existência de custos exógenos à atividade da firma regulada. Conforme Beesley e Littlechild, há inúmeras alternativas para tratar a questão, tais como: (i) adotar simplesmente a regra usual IPV – X, que implica um maior risco para a atividade e, conseqüentemente, um maior custo de capital; (ii) imputar menores valores para o fator X, que funcionaria como um seguro contra o maior risco; (iii) reduzir o intervalo de revisão tarifária, que inibe o incentivo para a redução de custos; (iv) repassar os custos específicos ao consumidor.

Segundo, porque o objetivo dessa abordagem regulatória é limitar as transportadoras a um retorno econômico razoável, ao mesmo tempo em que permite preços economicamente eficientes. Porém, se as empresas do mercado não estiverem atingindo taxas adequadas de retorno, a regulação de limite de preço não teria efeito, pois elas simplesmente não teriam como reduzir preços (Tretheway e Waters, 1998).

Efetivamente, o desempenho das principais companhias aéreas do mercado brasileiro (Latam, Gol, Avianca e Azul) não tem sido positivo nos últimos anos. Entre 2011 e 2016, essas empresas apresentaram prejuízos sucessivos que somaram cerca de R\$ 13 bilhões (Gazzoni e Aguiar, 2016). Em 2017, elas apresentaram resultado positivo de R\$ 413,7 milhões (Anac, 2018a), porém, nos três primeiros trimestres de 2018 voltaram a apresentar resultado negativo da ordem de R\$ 2 bilhões (Anac, 2018b). Assim, não haveria espaço para reduções de preços e custos, exceto no caso improvável de que o regulador conseguisse identificar ineficiências operacionais não percebidas até então pelas empresas do setor.

Finalmente, a inserção de regulação de preços no mercado brasileiro poderia produzir efeitos negativos quanto à atração de investimentos e entrada de novas empresas. Como mencionado na seção anterior, o modelo *price cap* pode dar a empresas incumbentes a possibilidade de realizar estratégias no sentido de impedir a entrada de concorrentes diretos no mercado: "*uma preocupação prática importante com o uso dos limites de preço é que um teto vinculativo pode diminuir a lucratividade de uma indústria, dissuadir potenciais entrantes no mercado e, com isso, reduzir a concorrência*" (Reynolds e Rietzke, 2016).

Ao se implantar um modelo regulatório de preços no mercado de transporte aéreo de passageiros todos os efeitos esperados das medidas já adotadas e previstas no sentido de aumentar investimentos e aumentar a concorrência tornam-se inócuas ou, pelo menos, têm seus efeitos reduzidos. Neste caso, teríamos uma interrupção abrupta de uma política liberalizante do setor aéreo que, em linhas gerais, tem trazido benefícios para os consumidores para dar lugar a um modelo de regulação que não garante nem a redução dos preços das passagens, nem a lucratividade das empresas do setor.

---

*Na prática, a alternativa (iv) é mais comum. E, analisando a experiência britânica, constatamos que em diversos setores os custos exógenos foram repassados aos consumidores finais.*" (Saintive e Chacur, 2006).



## 5. Conclusão

A tendência de redução da regulação dos transportes aéreos iniciou nos anos 1970, nos Estados Unidos e espalhou-se pelas principais economias do mundo nas décadas seguintes. Esse movimento começou no Brasil nos anos 1990, resultando em uma redução contínua dos preços médios reais das passagens desde 2002, quando começaram a se fazer sentir os efeitos da liberdade tarifária - resultados compatíveis com os observados em outros mercados como o norte-americano e o europeu.

Contudo, instabilidades do mercado resultaram em diversos pedidos de falência de companhias aéreas ou em processos de concentração de mercado resultante de fusões de empresas e da formação de alianças operacionais. O mercado brasileiro também refletiu esses fenômenos. Assim, surgem algumas propostas de retorno de uma regulação mais forte no setor aéreo.

A proposta de uma possível regulação de preços de passagens aéreas pelo modelo *price cap* no mercado brasileiro não garante efeitos positivos para consumidores, empresas e para o ambiente concorrencial pelos seguintes motivos:

- i. a regulação não permite uma adequação rápida das empresas a fatores exógenos que afetam seus custos (variação cambial, aumento de preços do petróleo, recessão econômica, etc), a não ser que se façam adaptações no modelo, que geralmente resultam em repasse desses custos para os consumidores, portanto em elevação de preços;
- ii. nos últimos anos, as principais empresas do mercado brasileiro enfrentam resultados negativos, portanto o espaço para redução de custos e de preços, previstos no modelo *price cap* é muito reduzido; assim a regulação não teria efeito prático;
- iii. a adoção da regulação *price cap* pode ter efeitos negativos sobre a atração de investimentos e a entrada de novas empresas no mercado brasileiro.

Portanto, a volta da regulação de preços de passagens aéreas, adotando-se o modelo *price cap*, interromperia um processo de liberalização do mercado de transporte aéreo no Brasil que tem gerado benefícios aos consumidores, em termos de preços, sem, contudo, garantir a viabilidade econômica das empresas, nem a redução dos preços finais de passagens para o consumidor.

Brasília, 07 de maio de 2019.

DEE/CADE

Assinado eletronicamente [SEI 0611558]

## Referências Bibliográficas

- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). *Relatório de tarifas aéreas domésticas – nacional*. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/envio-de-informacoes/tarifas-aereas-domesticas-1/relatorio-de-tarifas-aereas-domesticas-nacional>
- \_\_\_\_\_. (2018a). *Transporte aéreo registra lucro de R\$ 413,7 milhões em 2017*. Publicado em: 29/jun/2018. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/noticias/2018/transporte-aereo-registra-lucro-de-r-413-7-milhoes-em-2017>
- \_\_\_\_\_. (2018b). *Aéreas brasileiras somam prejuízo de R\$ 2 bi no acumulado de 2018*. Publicado em: 24/dez/2018. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/noticias/2018/aereas-brasileiras-somam-prejuizo-de-r-2-bi-no-acumulado-de-2018>
- ARAÚJO, J. L. R. H. (2001). *Modelos de formação de preços na regulação de monopólios*. *Econômica*. V. 3, n.1, pp. 35-66. Disponível em: [http://www.proppi.uff.br/revistaeconomica/sites/default/files/V.3\\_N.1\\_Joao\\_Lizardo\\_Araujo.pdf](http://www.proppi.uff.br/revistaeconomica/sites/default/files/V.3_N.1_Joao_Lizardo_Araujo.pdf).
- BURGHOUWT, G. et al. (2015). *EU air transport liberalisation process, impacts and future considerations*. Discussion Paper 2015-04. OECD/ITF 2015. Disponível em: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/dp201504.pdf>.
- COYNE, C; COYNE, R (2015). *Flaws and ceilings. Price controls and the damage they cause*. Londres, The Institute of Economic Affairs, 2015.
- DECKER, Chris. (2009). *Characteristics of Alternative Price Control Frameworks: an overview*. Regulatory Policy Institute, Reino Unido. fev/2009. Disponível em: [https://www.ofgem.gov.uk/sites/default/files/docs/2009/02/rpi\\_characteristics-of-alternative-price-control-frameworks\\_270209\\_0.pdf](https://www.ofgem.gov.uk/sites/default/files/docs/2009/02/rpi_characteristics-of-alternative-price-control-frameworks_270209_0.pdf)
- GAZZONI, M; AGUIAR, V. (2016). *Prejuízo de aéreas soma R\$ 13 bi desde 2011*. O Estado de São Paulo. 05/jan/2016. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,prejuizo-de-aereas-soma-r-13-bi--desde-2011,10000006188>
- GÖNENÇ, R; NICOLETTI, G. (2001). *Regulation, market structure and performance in air passenger transportation*. OECD Economic Studies No. 32, 2001/I. Disponível em: <https://www.oecd.org/eco/outlook/2732008.pdf>.
- GOWRISANKARAN, G. (2002). *Competition and regulation in the airline industry*. FRBSF Economic Letter, Federal Reserve Bank of San Francisco, nov. 2002. Disponível em: <https://ideas.repec.org/a/fip/fedfel/y2002ijan18n2002-01.html>.

- IOZZI, A. (2001). *Strategic pricing and entry deterrence under price-cap regulation*. *Journal of Economics*, 74(3), 283-300. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/41794920>
- REYNOLDS, S; RIETZKE, D. (2018). *Price caps, oligopoly, and entry*. *Economic Theory*, Springer; Society for the Advancement of Economic Theory (SAET), v. 66(3). p. 707-745, out/2018. Disponível em: [https://ideas.repec.org/a/spr/joecth/v66y2018i3d10.1007\\_s00199-016-0963-6.html](https://ideas.repec.org/a/spr/joecth/v66y2018i3d10.1007_s00199-016-0963-6.html).
- SAINTIVE, M. B; CHACUR, R. S. (2006). *A regulação tarifária e o comportamento dos preços administrados*. Documento de trabalho n. 33. Secretaria de Acompanhamento Econômico/MF. Mai/2006. Disponível em: <https://portal.tcu.gov.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId=8A8182A24F0A728E014F0B03FAE02692>.
- TRETHERWAY, M. W.; WATERS II, W.G. (1998). *Reregulation of the airline industry: could price cap regulation play a role?* *Journal of Air Transport Management*, Volume 4, Issue 1, 1998. p. 47-53. Disponível em: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699797000161>.

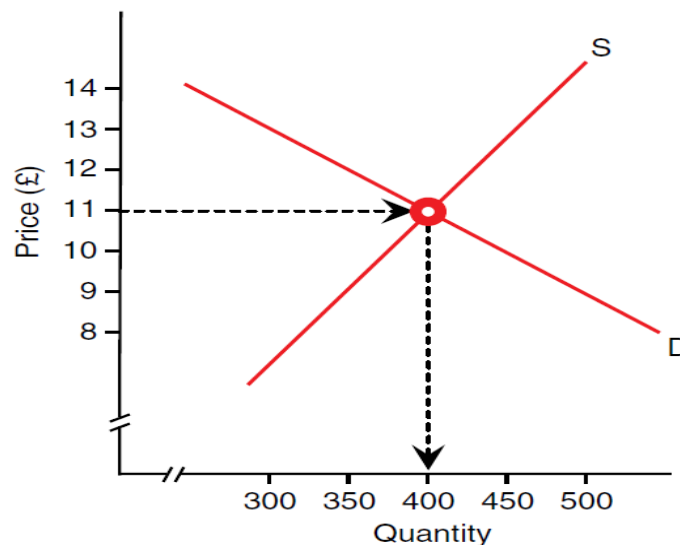
## Anexo

### Efeitos de controles de preços sobre o Mercado

(Baseado em Coyne e Coyne, 2015, cap. 2)

O mecanismo de mercado é classicamente representado pela interação das curvas de demanda e oferta (figura 1).

**Figure 1 The supply and demand framework**

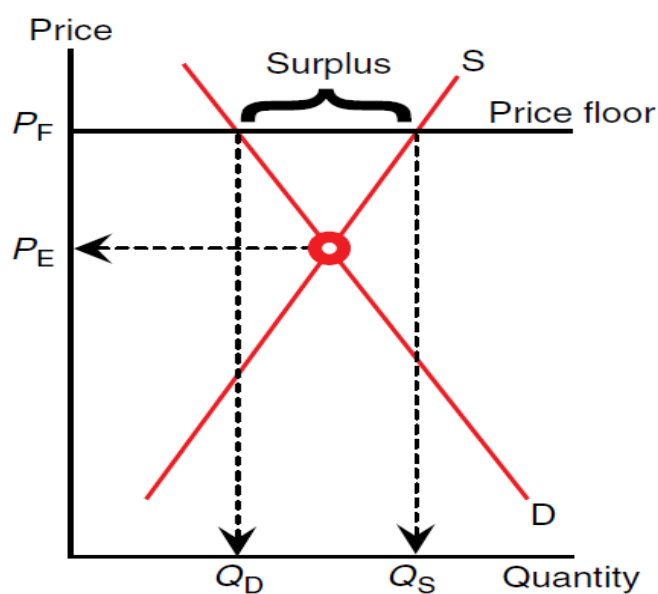


A curva de demanda de inclinação negativa “D” representa que os consumidores desejam adquirir maiores quantidades de bens, quanto menores os preços forem. A curva de oferta (S), positivamente inclinada, mostra que as firmas irão ofertar maiores quantidades de produtos quanto maiores forem os preços que eles receberem por unidade. O ponto central de intersecção das duas curvas representa quantidade e preço que equilibram as quantidades demandadas pelos consumidores e as quantidades ofertadas pelas firmas. O diagrama é útil para ilustrar o funcionamento dos mercados e do mecanismo de preços.

Quando se impõe algum tipo de controle de preços, esse mecanismo é distorcido gerando e os agentes perdem essa referência do mercado. A figura 2, mostra o que ocorre quando se define um preço mínimo para um determinado produto.

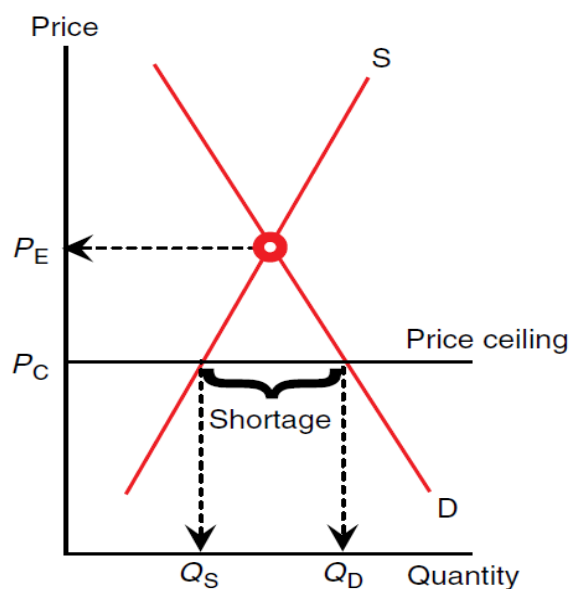
O preço mínimo ( $P_F$ ) é definido acima do equilíbrio de mercado ( $P_E$ ), gerando um excedente onde as firmas ofertam mais quantidade do que os consumidores demandam ( $Q_S > Q_D$ ). Esse excedente persistirá porque o preço é fixado por lei, então o mecanismo de ajuste de preços não será efetivo.

**Figure 2 A price floor**



Na figura 3, o processo é inverso. Há a fixação de um preço teto, acima do qual não é permitida a negociação no mercado. O preço teto ( $P_C$ ) é fixado abaixo do preço de equilíbrio ( $P_E$ ). Assim as firmas irão ofertar quantidades menores do que o demandado pelos consumidores ( $Q_S < Q_D$ ), gerando escassez no mercado, a qual persistirá em virtude de que o mecanismo de ajuste de preços é anulado pela imposição legal do preço.

**Figure 3 A price ceiling**



Note-se que o controle de preços não afeta igualmente a todos os indivíduos. Aqueles que são capazes de adquirir os produtos com preços artificialmente baixos e aqueles que conseguem vender seus produtos com preços artificialmente elevados

estão em situação melhor do que a situação de equilíbrio de mercado. Por outro, todos os que não conseguirem adquirir produtos devido à escassez e todos os que não conseguirem vender produtos devido ao excesso de oferta, estarão em situação pior do que seria o equilíbrio de mercado.

Além desses efeitos adversos diretos, outros efeitos negativos indiretos podem ser atribuídos ao controle de preços:

- i. excesso de demanda pode gerar filas para aquisição de bens e serviços, ou ainda, negociações no mercado negro e cobranças de ágios;
- ii. controles de preços podem desencorajar investimentos de longo prazo e afetar a qualidade dos serviços, devido a preços artificialmente baixos e redução de lucros;
- iii. os agentes de mercado transferem seus esforços da tentativa de atrair consumidores para buscar influenciar o processo político responsável pelo controle de preços;
- iv. os agentes submetidos ao controle de preços tornam-se dependentes das decisões do regulador, preferindo a manutenção da regulação à exposição ao ambiente competitivo do mercado.

Controles de preço são atrativos porque representam uma solução rápida e simples para problemas do mercado e propiciam aos reguladores prover benefícios de curto prazo para certos grupos. Contudo, as distorções provocadas geram consequências de médio e longo prazo que promovem um desequilíbrio geral da economia, gerando perdas elevadas para a sociedade como um todo.