

VOTO

Trata-se de solicitação de fiscalização encaminhada pelo presidente da Comissão de Defesa do Consumidor da Câmara dos Deputados, na qual requer a esta Corte realização de auditoria na Agência Nacional de Aviação Civil – Anac com o objetivo de examinar a regularidade dos atos da entidade quanto à liberação de cobrança por bagagem despachada permitida às empresas aéreas, assim como as demais determinações contidas na Resolução-Anac 400, de 13 de dezembro de 2016.

2. O requerimento, assinado pelo deputado José Stédile, se fundamenta na Proposta de Fiscalização e Controle 150/2017, de autoria do deputado Celso Russomano, aprovada em reunião ordinária deliberativa da Comissão em 25/4/2018, a qual oferece os seguintes questionamentos:

“1. Com base em quais informações a ANAC aceitou a argumentação de que a permissão da cobrança em separado da bagagem despachada levaria a uma queda no preço para os passageiros que viajam sem bagagem? Quais os fatos e números que embasaram a aceitação desse argumento?

2. Qual era, à época da aprovação da nova regra, a expectativa de queda no preço das passagens dos viajantes sem bagagem, em porcentagem dos preços então vigentes?

3. Qual era, à época da aprovação da nova regra, a expectativa de aumento no preço das passagens dos viajantes com bagagem, também em porcentagem dos preços então vigentes?

4. Qual tem sido a proporção de passageiros que viajam com e sem bagagem, nas principais rotas domésticas, e na média das viagens?

5. Passados alguns meses desde a adoção, por quase todas as empresas aéreas brasileiras, da nova prática, quais as evidências de que as promessas se realizaram, ou não?

6. Como a ANAC contesta, se é que pode fazê-lo, as informações derivadas das pesquisas do IBGE e da Fundação Getúlio Vargas, que acusaram elevação dos preços das passagens aéreas desde a adoção da nova regra?

7. Caso a ANAC não disponha de informações que permitam aferir, comparativamente com os meses anteriores, a variação nos preços das passagens após a adoção da nova prática, quais as providências adotadas para:

a. Passar a receber das empresas aéreas, mensalmente, relatórios com os dados necessários para a referida avaliação?

b. Alterar os procedimentos internos, de forma a dar publicidade aos dados mencionados no item acima?

c. Responsabilizar as pessoas que tomaram a decisão de permitir a nova regra sem fundamento nos fatos e evidências?

8. Qual o comportamento do índice de pontualidade dos voos, por companhia, nos três meses anteriores e no três posteriores à aprovação da nova regra de cobrança?

9. Quais as cautelas necessárias, assim consideradas pela ANAC, para o transporte de bagagem, em obediência ao prescrito no art. 749 do Código Civil?

10. Qual a receita auferida por cada companhia, referente às multas, taxas e outras cobranças aplicadas aos passageiros que se veem na contingência de alterar a data ou horário da passagem adquirida? Qual o peso dessas receitas, comparativamente às receitas com as vendas de passagens?

11. Caso as informações solicitadas no item anterior não estejam disponíveis, quais as providências adotadas pela ANAC para obter dados tão fundamentais, e quando tais dados estarão disponíveis?”

3. Nos termos da Resolução-TCU 215/2008, que dispõe sobre o tratamento de solicitações do Congresso Nacional, o presente feito cuida da hipótese prevista no inciso I do art. 3º, isto é, solicitação de fiscalização de natureza contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial, nas unidades administrativas dos Poderes Legislativo, Executivo e Judiciário e demais entidades da Administração Pública, nos termos do art. 71, inciso IV, da Constituição Federal.
4. Nesse sentido, o expediente merece ser conhecido, por estarem preenchidos os requisitos de admissibilidade previstos nos arts. 38, inciso I, da Lei 8.443/1992, 232, inciso III, do Regimento Interno do TCU, e 4º, inciso II, alínea 'b', da Resolução-TCU 215/2008.
5. Para atender à presente solicitação, a SeinfraRodoviaAviação realizou reuniões técnicas com os seguintes órgãos e entidades: 1) Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS), unidade da Anac responsável pela elaboração da Resolução-Anac 400/2016; 2) Secretaria de Aviação Civil do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (SAC/MTPA); 3) Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor (DPDC), da Secretaria Nacional do Consumidor (Senacon), do Ministério da Justiça; 4) Ordem dos Advogados do Brasil; e 5) Associação Brasileira de Empresas Aéreas (Abear).
6. Além disso, a unidade instrutora analisou o processo administrativo acerca da edição da Resolução-Anac 400/2016, estudos e pareceres de outros órgãos e entidades, processos judiciais envolvendo o normativo, bem como notícias jornalísticas sobre o tema.
7. O histórico oferecido pela instrução técnica permite contextualizar as medidas adotadas pela Anac, por intermédio da Resolução-Anac 400/2016, dentro de um processo amplo e contínuo de flexibilização regulatória do setor aéreo. Embora tenham se observado críticas a cada medida implementada desde o início desse esforço, no final da década de 80, são inegáveis os benefícios trazidos aos consumidores ao longo desses anos, tais como queda expressiva do preço das passagens e inclusão social no modal aéreo.
8. Os questionamentos da Comissão solicitante foram respondidos no exame técnico empreendido pela secretaria especializada, transcrito no relatório precedente (peça 29), cujas conclusões acompanho integralmente, incorporando seus fundamentos às minhas razões de decidir, sem prejuízo dos comentários que se seguem.

II

9. A Resolução-Anac 400/2016, que disciplina as condições contratuais gerais do transporte aéreo de passageiros, doméstico e internacional, consolida algumas normas dispersas sobre o tema e traz inovações significativas. O ponto mais polêmico do normativo é a desregulamentação da franquia de bagagem despachada, sendo também objeto da presente solicitação.
10. Antes da referida resolução, o passageiro tinha o direito de despachar uma peça de 23 kg em voos domésticos e duas peças de 32 kg em voos internacionais. Contudo, os arts. 13 e 14 da Resolução 400/2016 ampliaram a franquia de bagagem de mão de 5 kg para 10 kg e consideraram como contrato acessório o transporte de bagagem despachada, cujo preço será determinado pelo transportador e estará sujeito às obrigações estabelecidas nos arts. 32 a 34 da resolução e ao disposto no art. 734 do Código Civil (CC):

“Art. 734. O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade”
11. Embora o solicitante tenha questionado quais seriam os fatos e números que levaram a Anac a concluir que a cobrança em separado da bagagem despachada acarretaria vantagem econômica ao consumidor, a unidade instrutora esclarece que a citada desregulamentação não se baseou na premissa de que haveria imediata redução dos preços ofertados aos passageiros. Conforme dito

anteriormente, essa foi apenas mais uma medida de um processo amplo de flexibilização gradual da regulação econômica no transporte aéreo.

12. A premissa utilizada pela agência reguladora foi de que o mercado de transporte aéreo é competitivo – sem falhas de mercado significativas a serem corrigidas – de tal modo que a interferência desnecessária do Estado deve ser evitada. A específica medida de desregulamentação da franquia de bagagem tinha como propósito estimular a concorrência, propiciar maior diferenciação de serviços e preços, convergir com práticas regulatórias internacionais (já que o Brasil era um dos poucos que ainda regulava o assunto), ampliar a transparência nas relações de consumo, corrigir distorções existentes (preços iguais independentemente de ter bagagem despachada), bem como facilitar a entrada de novas empresas aéreas no mercado.

13. Ainda que a vantagem econômica imediata no preço das passagens não tenha sido utilizada como premissa para a desregulamentação, seriam esperados ganhos nesse sentido a médio prazo. Todavia, a SeinfraRodoviaAviação enfatiza que o preço das passagens aéreas é afetado por múltiplos fatores, por exemplo combustível e taxa de câmbio, tornando difícil atribuir ganhos ou perdas econômicas unicamente à mudança na regulação de bagagem despachada.

14. Ademais, embora a ideia de gratuidade para o despacho de bagagem seja realmente atraente para o consumidor, sabe-se, ao teor da teoria econômica, que tudo tem um custo. Ocorre que, no presente caso, o preço para o transporte de bagagem estava embutido no preço das passagens que era pago sem qualquer diferenciação por quem estava disposto a viajar com ou sem bagagem despachada. Assim, a resolução contribuiu para equalizar a situação para os diferentes passageiros e fornecer mais um instrumento de concorrência no mercado de transporte aéreo.

15. Estudos realizados pela Anac demonstram que o percentual de passageiros que voam sem bagagem aumentou significativamente após o início da vigência das novas regras. No ano de 2014, 35% dos passageiros de voo doméstico não despacharam bagagem. Já em nos meses de 2017, a variação foi de 46% a 57%. Os números refletem a liberdade de escolha oferecida aos consumidores.

16. Ressalto, por pertinente, que os documentos acostados aos autos demonstram que, para a edição da Resolução-Anac 400/2016, além de terem sido realizados consistentes estudos regulatórios, foram ouvidos diversos *players* do setor aéreo, órgãos e entidades relacionadas ao direito dos consumidores, bem como audiências públicas, cujas contribuições foram analisadas uma a uma.

17. Cabe ainda destacar que a própria norma já fez previsão de acompanhamento da medida implementada, mediante relatório sobre aplicação, eficácia e resultados, a ser submetido à diretoria da agência reguladora após cinco anos de vigência da Resolução-Anac 400/2016. Entendo que os efeitos da desregulamentação da franquia de bagagem se farão sentir com mais precisão após decorrido o prazo de cinco anos já estabelecido no normativo, de tal modo que, neste momento, não se faz necessária nenhuma medida adicional.

III

18. Outro objetivo da flexibilização trazida pela Resolução-Anac 400/2016 é proporcionar a entrada de empresas *low cost*, o que na prática já vem sendo observado. Três empresas estrangeiras *low cost* (Norwegian Air, Avian e Sky Airline) manifestaram interesse no mercado brasileiro e uma delas já está operando em voos internacionais desde o início de novembro deste ano.

19. Tais empresas operam a custos reduzidos, aumentando a margem de lucro com serviços adicionais oferecidos a bordo ou com marcação de assento e despacho de bagagem. Em razão disso, a desregulamentação de franquia de bagagem atraiu o interesse dessas companhias aéreas para o mercado brasileiro.

20. Estudos fornecidos para Anac indicam que os ganhos poderiam ser ainda maiores. Essas e outras empresas interessadas não podem realizar voos domésticos no Brasil em razão da reserva de

mercado conferida às companhias aéreas brasileiras de capital nacional, assim consideradas aquelas que têm o máximo 20% de capital estrangeiro com direito a voto.

21. Esse limite faz com que o Brasil seja um dos países mais fechados a investimentos estrangeiros no setor aéreo, embora seja o quarto maior mercado do mundo em voos domésticos, atrás de Estados Unidos, China e Japão.

22. É nesse ponto que se sobreleva a análise da unidade instrutora, no sentido de que a eliminação das barreiras a novos entrantes pode contribuir para a competição no setor aéreo, sendo esse o principal mecanismo para incrementar a oferta e a qualidade dos serviços, bem como reduzir os preços das passagens aéreas:

“Atualmente, a maior barreira à entrada de novas empresas no setor é a restrição à participação de capital estrangeiro, prevista no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA). Por isso, é especialmente importante que a Câmara dos Deputados ultime a apreciação do projeto de lei específico sobre o tema (PL 7.425/2017, que tramita conjuntamente com o PL 2.724/2015), com vistas a reduzir a barreira à entrada de novas empresas e a ampliar a concorrência no transporte aéreo.”

23. Ainda, considerando a solicitação em exame por esta Corte de Contas, veio a Anac, por intermédio de memorial acostado à peça 32, requerer que seja declarada, incidentalmente, a inaplicabilidade da restrição de participação de capital estrangeiro em empresas brasileiras prestadoras de serviço aéreo público.

24. A restrição à participação de capital estrangeiro nas empresas aéreas foi estabelecida pelo Decreto-Lei 32/1966 (Código Brasileiro do Ar) e, posteriormente foi replicada, sem alteração, na Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) ainda vigente:

“Decreto-Lei 32/1966

Art. 69. A exploração de serviços aéreos por pessoas, naturais ou jurídicas brasileiras dependerá sempre da prévia concessão ou autorização do Governo Brasileiro. Quando se tratar de serviços internacionais explorados por sociedades estrangeiras, aplicar-se-ão as convenções e os acordos de que o Brasil fôr parte, ou se não os houver, as normas da autorização que o Governo outorgar em cada caso.

§ 1º A concessão ou a autorização prevista neste artigo somente será dada a pessoa jurídica brasileira que tiver: (...)

b) pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital, com direito a voto, pertencente a brasileiros.”

“Lei 7.565/1986

Art. 181. A concessão somente será dada à pessoa jurídica brasileira que tiver: (...)

II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;”

25. A relevância e o notório interesse socioeconômico da matéria obrigam uma análise acurada do normativo vigente à luz da Carta Magna. Embora o texto original da Constituição Federal de 1988 tenha recepcionado o referido normativo, haja vista a reserva de mercado estabelecida no art. 171 para **empresas brasileiras de capital nacional**, a edição posterior da Emenda Constitucional 6/95 **eliminou a distinção entre empresa brasileira e empresa brasileira de capital nacional** e o tratamento preferencial concedida a esta última.

26. As modificações oferecidas pela EC 6/95 ainda são compatíveis, após treze anos de sua edição, com os atuais e crescentes esforços governamentais para desenvolvimento econômico e social, visando a construção de uma economia mais moderna, dinâmica e competitiva.

27. A discriminação econômica ao capital estrangeiro no setor de transporte aéreo existente na década de 80 perdeu completamente o sentido após os avanços regulatórios nesse setor. A eliminação de tais preferências tende a favorecer a competição e a desconcentração do mercado doméstico, a

aumentar a quantidade de rotas, a captar novas tecnologias, a tornar o serviço mais eficiente e, por consequência, acarretar menores preços aos consumidores.

28. Assim, a Carta Magna considera empresa brasileira aquela constituída sob as leis brasileiras e que tenha sede e administração no país, não importando qual seja a origem do seu capital. Por consequência, os dispositivos legais que não são compatíveis com essas regras são considerados não recepcionados pela Constituição Federal de 1988, mormente com a redação introduzida pela EC 6/95.

29. Nesse sentido, destaco o posicionamento do Poder Judiciário sobre a matéria, em decisão da Quinta Vara Federal do Tribunal Regional Federal (TRF), proferida no dia 23/7/2009, ao apreciar mandado de segurança impetrado pela Varig Logística S.A no âmbito do processo 2008.34.00.032194-7:

"Pois bem, a questão que se coloca é se o referido artigo 181 do CBA ainda está em vigor, se ainda é compatível com a Constituição, notadamente após a Emenda nº 6.

Tenho que não.

O dispositivo teria sido inicialmente recepcionado pela Constituição de 1988, já que essa, em seu artigo 171, conceituou a empresa brasileira de capital nacional, permitindo que fosse exigido que determinado setores fossem reservados a essas empresas.

Todavia, o referido dispositivo foi explicitamente revogado pelo artigo 3º da Emenda Constitucional nº 6, de 15 de agosto de 1995.

Com essa revogação, portanto, caíram todas as discriminações contra empresas brasileiras em virtude da origem do seu capital.

Em outras palavras, **a lei não mais pode discriminar entre empresa brasileira de capital nacional e empresa brasileira de capital estrangeiro**, ou seja, desde que uma empresa seja brasileira (constituída no Brasil e sujeita às leis brasileiras) a origem do seu capital seria irrelevante. Tal tipo de discriminação, assim, só seria possível, hoje, nos casos previstos na própria Constituição, como ocorre com as empresas jornalísticas e de radiodifusão sonora e de sons e imagens, objeto de tratamento especial no artigo 222 da Constituição.

Assim, tenho que o artigo 181 do CBA não mais está em vigor."

30. A Anac ressalta a situação de insegurança jurídica e de distorção de mercado que a situação passou a causar, visto que a agência, ao cumprir o que determina a lei ainda vigente, foi obrigada, por decisão judicial a aceitar registro de empresa com capital acima do previsto. Do ponto de vista da entidade reguladora, a decisão judicial está correta, porém tal entendimento não pode ser aplicado às demais empresas, porquanto se trata de decisão *inter partes*.

31. O assunto também foi enfrentado em outras áreas, como por exemplo no setor de segurança privada. Decisão do Superior Tribunal de Justiça (STJ) no MS 19.088-DF, julgado em 14/12/2016, se posicionou pela impossibilidade de discriminação entre empresa brasileira de capital nacional e empresa brasileira de capital estrangeiro desde a promulgação da Emenda Constitucional 6/95:

"A partir da Emenda n. 6, **a lei não mais pode discriminar entre empresa brasileira de capital nacional e empresa brasileira de capital estrangeiro**, ou seja, desde que uma empresa seja brasileira (constituída no Brasil e sujeita às leis brasileiras), a origem do seu capital é irrelevante. Tal tipo de discriminação só seria possível, hoje, nos casos previstos no próprio texto constitucional, como ocorre com as empresas jornalísticas e de radiodifusão sonora e de sons e imagens, objeto de tratamento especial no art. 222 da CF/88. É certo que o art. 172 da Constituição estabelece que 'a lei disciplinará, com base no interesse nacional, os investimentos de capital estrangeiro, incentivará os reinvestimentos e regulará a remessa de lucros'. Tal dispositivo,

entretanto, não admite interpretação que permita restrições em setores não explicitamente previstos na Constituição, pois isso nulificaria a revogação do art. 171 pela Emenda 6, de 1995.”

32. Com o advento da Medida Provisória 714/2016, que aumentou o limite de participação de capital estrangeiro com direito a voto em empresas concessionárias ou autorizadas de serviços aéreos públicos de 20% para 49%. Contudo, ao ser convertida na Lei 13.319/2016, os dispositivos que faziam o referido aumento receberam o veto presidencial, voltando à restrição existente anteriormente.

33. Na linha dos precedentes judiciais supracitados, qualquer limitação de capital estrangeiro em empresas brasileiras, seja 20% ou 49%, será inconstitucional. Apenas a ausência total de restrição atenderia à orientação imposta pela EC 6/95. Atualmente, o assunto vem sendo discutido no Congresso Nacional, em diversas proposições, a exemplo dos PLS 258/2016 e PL 2.724/2015, este último tramitando em regime de urgência na Câmara dos Deputados.

34. Importante frisar que a abertura do capital não significa a livre exploração do mercado aéreo doméstico. As empresas que desejarem operar nesse mercado deverão constituir pessoa jurídica sob as leis brasileiras, com sede e administração no Brasil. Assim, as empresas aéreas prestadoras de serviços domésticos contribuirão para gerar renda, tributos e, sobretudo, empregos no país, visto que, por lei, os pilotos de aeronave, os mecânicos de voo e os comissários deverão ser necessariamente brasileiros natos ou naturalizados (Lei 13.475/2017).

35. Não sou simpático ao negativismo das previsões acerca dos efeitos de entrantes *low cost* no mercado aéreo brasileiro. A mim, basta aplicar a lógica econômica observada em diversos setores ao longo de vários anos. Aumentando-se a concorrência, é esperado que haja aumento de eficiência das empresas e, por consequência, menores preços e melhores serviços aos consumidores. De todo modo, caso a hipótese provável não se confirme, caberá ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica – Cade defender a concorrência e à agência reguladora propor novas medidas para solucionar eventuais falhas de mercado ou externalidades.

36. Vale mencionar a experiência vivenciada na Argentina com a abertura ao capital estrangeiro. O país está recebendo cerca de seis novas companhias aéreas com propostas de melhoria significativa da conectividade, mediante solicitação de 203 rotas domésticas e 300 internacionais.

37. Enfim, considero axiomático o direcionamento constitucional dado pela EC 6/95 e as vantagens econômicas acarretadas pela não limitação do capital estrangeiro às operadoras aéreas de voos domésticos. Restrições inadequadas no mercado concorrencial têm o poder de minar o avanço do setor aéreo brasileiro, prejudicando não apenas os consumidores, mas também o desenvolvimento nacional.

38. Verifico, contudo, que são limitadas as competências constitucionais para o TCU atuar nesta questão, visto que as decisões judiciais existentes não têm efeitos *erga omnes* e o assunto já vem sendo discutido no Congresso Nacional.

39. De todo modo, a atuação deste Tribunal pode – e deve – contribuir para a superação desta e outras dificuldades que acabam por prejudicar o desenvolvimento e a modernização do país, em evidente afronta ao interesse público, mediante contribuições, junto ao Congresso Nacional, para o aperfeiçoamento da legislação.

40. Nesse sentido, proponho encaminhar cópia da decisão que vier a ser proferida, juntamente com a manifestação da Anac (peça 32), à Comissão de Viação e Transportes e à Comissão de Constituição de Justiça e de Cidadania, com vistas a subsidiar as discussões no âmbito do PL 2.724/2015. O avanço legislativo no sentido de garantir tratamento igualitário para outorga de concessão para exploração de serviços de transporte aéreo, além de se adequar à norma constitucional, tende a proporcionar ao Brasil elevados benefícios econômicos e sociais.

41. Dito isso, oportuno registrar que, embora a eficácia *erga omnes* deva ser buscada a partir de ações do controle abstrato, não podemos olvidar da possibilidade de que o regulador, caso a caso, possa reconhecer a não recepção de determinada lei pela regra constitucional superveniente, aplicando o direito ao caso concreto, dentro das suas prerrogativas institucionais.

IV

42. No concernente à alegada elevação de preços das passagens aéreas observada em levantamentos do IBGE e FGV, a unidade instrutora registra que aspectos metodológicos não permitem a comparação com os números registrados pela Anac na Nota Técnica 13/2017/GTEC/GEAC/SAS.

43. De fato, existem diferenças significativas entre as pesquisas realizadas pelo IBGE e FGV e o estudo consolidado pela Anac na referida nota técnica. Os trabalhos têm enfoques distintos, este objetivando apurar o impacto da desregulamentação da franquia de bagagem e aqueles objetivando apurar índices mensais de inflação.

44. Quanto às informações e dados à disposição da Anac, que poderiam ser utilizados para avaliar resultados, dar publicidade e apurar responsabilidades (questionamento 7), a secretaria especializada destaca que a atuação da agência na fiscalização e publicidade das tarifas praticadas pelas empresas aéreas foi objeto de recente auditoria do TCU, decorrente de solicitação da mesma Comissão de Defesa do Consumidor da Câmara dos Deputados, na qual o Tribunal concluiu que os procedimentos adotados pelo ente regulador são aderentes à competência que lhe foi atribuída pela Lei 11.182/2005 (Acórdão 1.241/2018-TCU-Plenário).

45. Além disso, a agência supervisiona o atendimento dado aos passageiros na plataforma consumidor.gov.br, possibilitando a interatividade entre consumidores e fornecedores para redução de conflitos de consumo. O serviço é gerido pela Secretaria Nacional do Consumidor (Ministério da Justiça) e conta com o apoio de diversos órgãos e entidades em defesa do consumidor.

46. No que tange à pontualidade dos voos, era de se prever, em decorrência da modificação regulatória, algum impacto nos índices de pontualidade e regularidade dos voos, necessitando de tempo para que os agentes econômicos e os consumidores se adaptem à nova realidade. Passados os primeiros meses de adaptação, observa-se, dos gráficos apresentados pela Anac, que não houve mudanças significativas nas médias de atrasos ou cancelamentos. Além disso, as ocorrências registradas podem ter diversas causas, tais como condições meteorológicas, segurança operacional, tráfego aéreo, infraestrutura aeroportuária etc.

47. Relativamente ao questionamento da receita auferida pelas empresas a título de multas, taxas e outras cobranças comparativamente às receitas com a venda de passagens aéreas propriamente dita, a instrução técnica afirma que, do total de R\$ 19,3 bilhões, relativos a receitas do 2º semestre de 2018, 86,4% foram provenientes de venda de passagens, 3,6% foram provenientes de multas contratuais por alteração de passagem, e 1,6% foram provenientes de receita com bagagem. Os dados individuais de cada companhia aérea, para o período que se desejar, podem ser obtidos no site da Anac.

V

48. O mercado aéreo, conforme dito anteriormente, é concorrencial e utiliza-se de diferentes instrumentos para obter lucro, que é, como não pode deixar de ser, o objetivo do negócio do ponto de vista empresarial. Inegável que a liberdade tarifária trouxe aos consumidores preços mais atraentes às passagens aéreas e conseguiu promover importante inclusão social. A flexibilização regulatória nesse setor, incrementada pela Resolução 400/2016, contempla o princípio constitucional da livre concorrência e tende, a médio prazo, a dar resultados positivos à sociedade.

49. Por fim, considero que os elementos e informações fornecidas pela SeinfraRodoviaAviação atendem integralmente ao requerimento da Comissão de Defesa do Consumidor da Câmara dos Deputados, nos termos do art. 17, inciso II, da Resolução TCU 215/2008, devendo a presente solicitação ser considerada atendida.

50. Adiciono encaminhar cópia da decisão que vier a ser proferida, juntamente com a manifestação da Anac (peça 32), à Comissão de Viação e Transportes e à Comissão de Constituição de Justiça e de Cidadania da Câmara dos Deputados, com vistas a subsidiar as discussões no âmbito do PL 2.724/2015.

Ante o exposto, voto porque esta Corte adote o acórdão que ora submeto à consideração deste Colegiado.

TCU, Sala das Sessões Ministro Luciano Brandão Alves de Souza, em tagDataSessao.

Ministro BRUNO DANTAS

Relator