

# Tarifas Aéreas Domésticas

31ª Edição – 3º Trimestre de 2014



Brasília-DF, 18 de março de 2015





## DIRETORIA

### **Diretor-Presidente**

Marcelo Pacheco dos Guarany

### **Diretor de Operações de Aeronaves**

Vago

### **Diretor de Regulação Econômica**

Ricardo Sérgio Maia Bezerra

### **Diretor de Aeronavegabilidade**

Claudio Passos Simão

### **Diretor de Infraestrutura Aeroportuária**

Vago

## EQUIPE TÉCNICA RESPONSÁVEL

### **Superintendente de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado**

Ricardo Bisinotto Catanant

### **Gerente de Análise Estatística e Acompanhamento de Mercado**

Cristian Vieira dos Reis

### **Especialistas em Regulação de Aviação Civil**

Flávia Macedo Rocha de Godoi

Frederico Alves Silva Ribeiro

Laís Macedo Facó Alencar

### **Estagiário**

Marcelo Pereira dos Santos

### **Apoio**

Assessoria de Comunicação Social

### **Secretária**

Waleska dos Santos Cabral

### **Fale com a ANAC**

Setor Comercial Sul, Quadra 9, Lote C,

Ed. Parque Cidade Corporate, Torre A

CEP 70308-200, Brasília-DF

[www.anac.gov.br](http://www.anac.gov.br)

0800 725 4445



# Apresentação

---

# Apresentação



A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) apresenta à sociedade brasileira o Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas, com vistas a permitir o acompanhamento da variação dos preços do transporte aéreo doméstico regular de passageiros e subsidiar a realização de estudos sobre o setor.

O relatório está disponível na página da ANAC na internet em <http://www2.anac.gov.br/estatistica/tarifasaereas> e contempla dados das tarifas aéreas domésticas de passageiros comercializadas, efetivamente vendidas, junto ao público adulto em geral desde janeiro de 2002, assim como informações sobre o histórico das tarifas aéreas domésticas no Brasil, a metodologia de apuração e de acompanhamento dos indicadores adotados pela Agência e os fatores que afetam os preços das passagens aéreas.

Mais informações sobre a evolução dos preços do transporte aéreo doméstico regular de passageiros durante a primeira década de vigência do regime de liberdade tarifária podem ser encontradas nas apresentações do seminário que foi promovido pela ANAC no dia 21 de novembro de 2012.

Além da **ANAC**, participaram dos debates representantes de importantes instituições do setor, tais como:

- **SAC** – Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República;
- **Senacon** – Secretaria Nacional do Consumidor do Ministério da Justiça;
- **CADE** – Conselho Administrativo de Defesa Econômica do Ministério da Justiça;
- **SEAE** – Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda;
- **ITA/NECTAR** – Núcleo de Economia dos Transportes, Antitruste e Regulação do Instituto Tecnológico de Aeronáutica; e
- **ABEAR** – Associação Brasileira das Empresas Aéreas.

As conclusões, as apresentações e outras informações do seminário sobre os **10 Anos de Liberdade Tarifária no Transporte Aéreo Doméstico** estão disponíveis no mesmo endereço do Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas.

## Tarifas Aéreas Domésticas

# Apresentação



A elaboração e a divulgação de estudos sobre as condições de mercado estão previstas no regimento interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 110/2009 e suas alterações.

A ANAC foi criada pela Lei nº 11.182/2005 como entidade da Administração Pública Federal Indireta submetida ao regime autárquico especial, caracterizado por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes, que atuam em regime de colegiado.

A Agência atua como autoridade de aviação civil vinculada à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e tem as atribuições de regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeroportuária, nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo. Para tal, deve adotar as medidas necessárias ao atendimento do interesse público e ao desenvolvimento da aviação civil.

Reclamações, denúncias, sugestões, críticas ou elogios sobre o Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas podem ser registrados no sistema Fale com a ANAC, acessível por meio da página da Agência na internet ou do telefone 0800 725 4445.



# Sumário

Parte I	Destaques desta edição .....	10
Parte II	Histórico das tarifas aéreas domésticas no Brasil .....	27
Parte III	Acompanhamento das tarifas aéreas domésticas.....	33
Parte IV	Fatores que afetam as tarifas aéreas .....	40

---





## **Parte I**

---

# **Destaques desta edição**

## **Transporte aéreo passa por ajustes de tarifas e de oferta**

Após 10 anos de forte redução das tarifas aéreas domésticas e de crescimento da oferta, da demanda e do aproveitamento das aeronaves, o setor vem passando por ajustes na estrutura de tarifas e de oferta desde 2011.

A valorização do Dólar em relação ao Real, observada desde o segundo semestre de 2011, e a alta histórica do preço do barril de petróleo até o mês de setembro de 2014 impactaram fortemente o transporte aéreo, por serem diretamente relacionadas aos custos com combustível, arrendamento, manutenção e seguro de aeronaves. Tais custos representaram 57% dos custos e despesas de voo totais da indústria no período de janeiro a setembro de 2014.

A taxa de câmbio (Real/Dólar) média mensal<sup>1</sup> registrou cotação máxima de R\$ 1,75 no período de janeiro a setembro de 2011, de R\$ 2,05 no mesmo período de 2012, de R\$ 2,34 no mesmo período de 2013 e de R\$ 2,38 no mesmo período de 2014. Tal evolução representou alta de 1,8% da maior cotação do período de janeiro a setembro de 2014 em relação à maior cotação do mesmo período do ano anterior e de 36,2% em relação ao mesmo período de 2011.

O preço médio do barril de petróleo no período de janeiro a setembro de 2014 foi de US\$ 103,48, o que representou redução de 0,4% em relação ao mesmo período do ano anterior (US\$ 103,92) e de 0,8% em relação ao mesmo período de 2011 (US\$ 104,28)<sup>2</sup>.

Ressalta-se ainda que, em 2014, o transporte aéreo desenvolveu-se em um cenário de desaceleração da economia brasileira, sendo que, nos três primeiros trimestres, o PIB do país acumulou alta de 0,2%<sup>3</sup>. No mesmo período de 2013, o crescimento foi de 2,6% e, no mesmo período de 2012, 0,8%.

Neste cenário, o setor vem registrando prejuízos bilionários desde 2011<sup>4</sup> e os ajustes de tarifas e de oferta, que têm sido realizados pela própria indústria, representam uma adequação às atuais condições de mercado. A oferta doméstica de transporte aéreo

<sup>1</sup> Fonte: Banco Central do Brasil, série 3698;

<sup>2</sup> Fonte: Fundo Monetário Internacional, série POILAPSP, disponível em [www.imf.org/external/np/res/commod/index.aspx](http://www.imf.org/external/np/res/commod/index.aspx);

<sup>3</sup> Fonte: IBGE, Contas Nacionais Trimestrais;

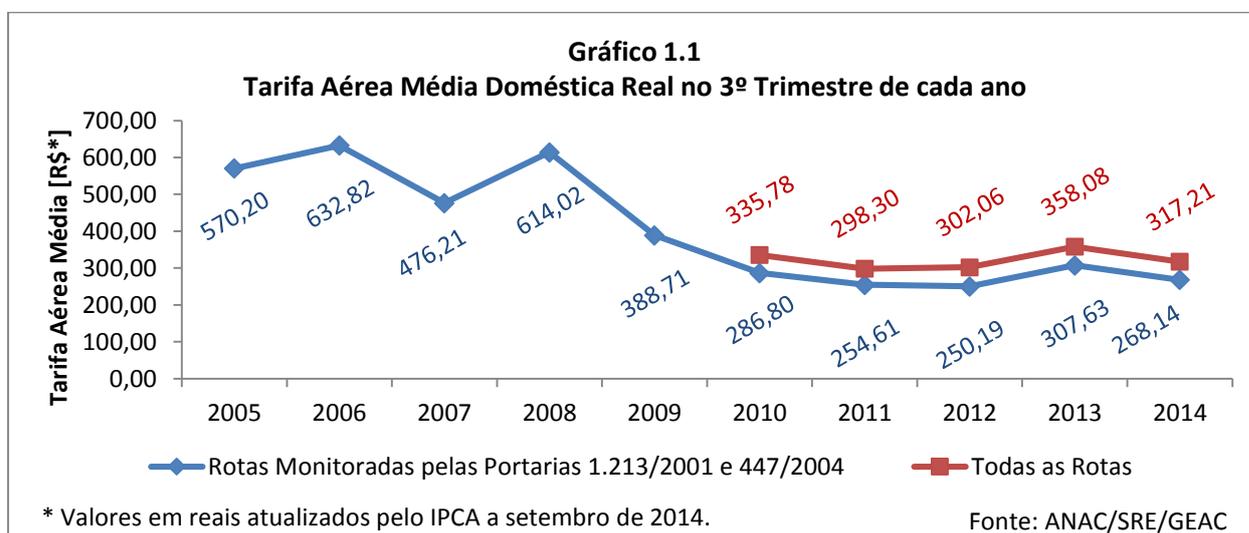
<sup>4</sup> Fonte: Anuário do Transporte Aéreo 2013, disponível em [www.anac.gov.br/estatistica/anuarios.asp](http://www.anac.gov.br/estatistica/anuarios.asp);

apresentou retração de 0,14% no período de janeiro a setembro de 2014 em comparação com o mesmo período do ano anterior. Na mesma comparação, a demanda doméstica por transporte aéreo apresentou elevação de 5,4%<sup>5</sup>. Cabe ressaltar que, no período da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 e naquele que antecedeu as eleições presidenciais, o crescimento da demanda doméstica foi menor do que nos demais meses. Nesse sentido, a demanda por transporte aéreo é um dos fatores que afetam o valor das tarifas, conforme melhor detalhado na Parte IV deste documento.

Já a Tarifa Aérea Média Doméstica do terceiro trimestre de 2014 registrou redução de 11,4% em relação ao mesmo período de 2013, em termos reais. Ressalva-se que as tarifas aéreas variam a todo instante por ocasião dos períodos de alta e de baixa demanda, da oscilação dos custos, da concorrência entre as empresas – que realizam ações promocionais com frequência – e de outros fatores.

## **A Tarifa Aérea Média Doméstica Real do 3º trimestre de 2014**

O Gráfico 1.1 apresenta a evolução da Tarifa Aérea Média Doméstica Real comercializada no terceiro trimestre de cada ano.



A primeira série, em azul, se refere à apuração do indicador considerando um conjunto de 52 rotas, que corresponde à intersecção daquelas que eram

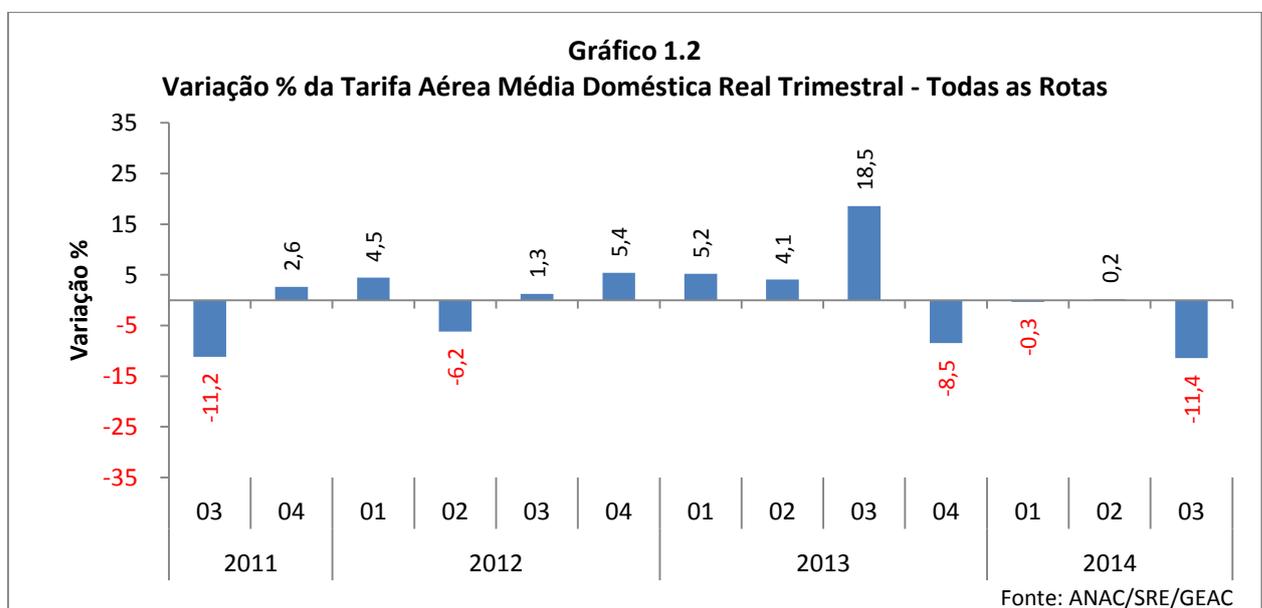
<sup>5</sup> Fonte: Relatório de Demanda e Oferta do Transporte Aéreo, disponível em [www.anac.gov.br/estatistica/demandaeoferta/](http://www.anac.gov.br/estatistica/demandaeoferta/).

monitoradas pelas Portarias nº 1.213/DGAC/2001 e nº 447/DGAC/2004<sup>6</sup>. Esta série evidencia que, para o conjunto de rotas analisado, a Tarifa Aérea Média Real comercializada no terceiro trimestre de 2014 foi apurada em R\$ 268,14, em valores atualizados pelo IPCA a setembro de 2014.

Quando confrontada a Tarifa Aérea Média Doméstica Real do terceiro trimestre de 2014 com aquela apurada no mesmo período de 2005, considerando a série referente às rotas monitoradas desde 2002, verifica-se uma redução de 53,0%.

A segunda série, em vermelho, refere-se à apuração do indicador em todas as rotas domésticas, conforme abrangência estabelecida pela Resolução ANAC nº 140/2010, e evidencia que a Tarifa Aérea Média Doméstica Real comercializada no terceiro trimestre de 2014 foi apurada em R\$ 317,21. Este valor representa uma redução de 5,5% em relação ao apurado no terceiro trimestre de 2010.

O Gráfico 1.2 apresenta a variação trimestral da Tarifa Aérea Média Doméstica Real em comparação com o mesmo trimestre do ano anterior, para todas as rotas domésticas.



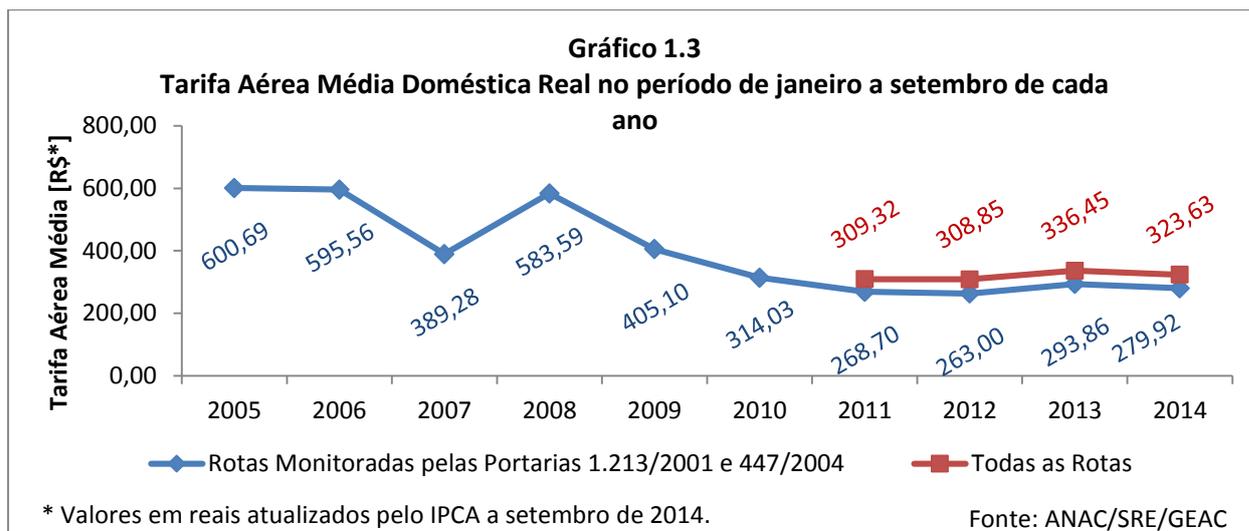
<sup>6</sup> O rol de linhas aéreas monitoradas encontra-se disponível na Tabela de Dados, apresentada junto a este relatório em: [www.anac.gov.br/estatistica/tarifasaereas/](http://www.anac.gov.br/estatistica/tarifasaereas/).

# Parte I – Destaques desta edição



No terceiro trimestre de 2014, a Tarifa Aérea Média Doméstica Real registrou redução de 11,4% em relação ao mesmo período de 2013.

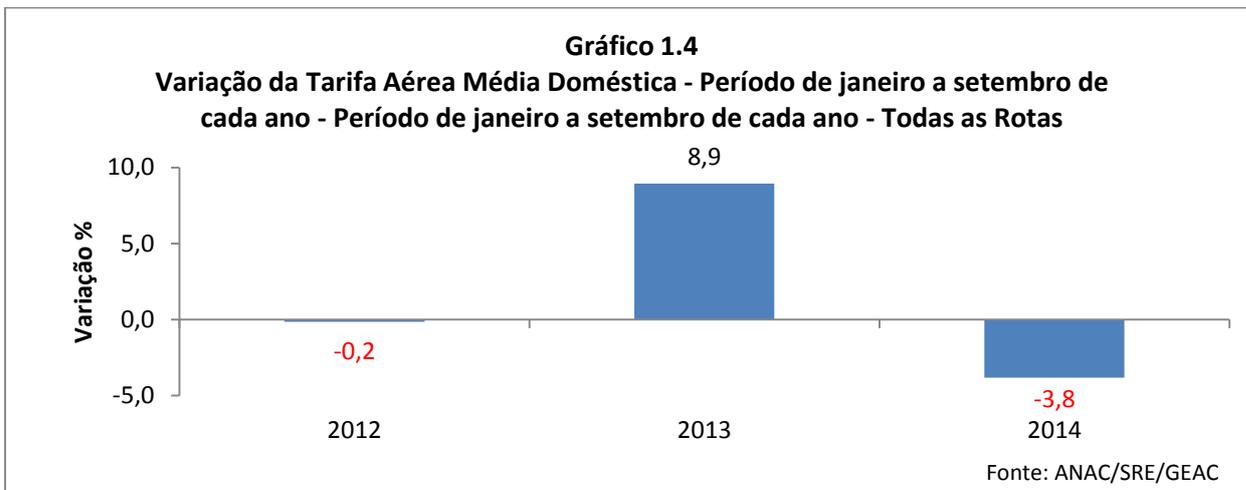
O Gráfico 1.3 apresenta a evolução da Tarifa Aérea Média Doméstica Real comercializada no período de janeiro a setembro de cada ano.



Para o conjunto das rotas monitoradas desde 2002, representado pela série azul, a Tarifa Aérea Média Real comercializada no período de janeiro a setembro de 2014 foi apurada em R\$ 279,92, em valores atualizados pelo IPCA a setembro de 2014. Este valor representa uma redução de 53,4% em relação ao apurado no mesmo período de 2005.

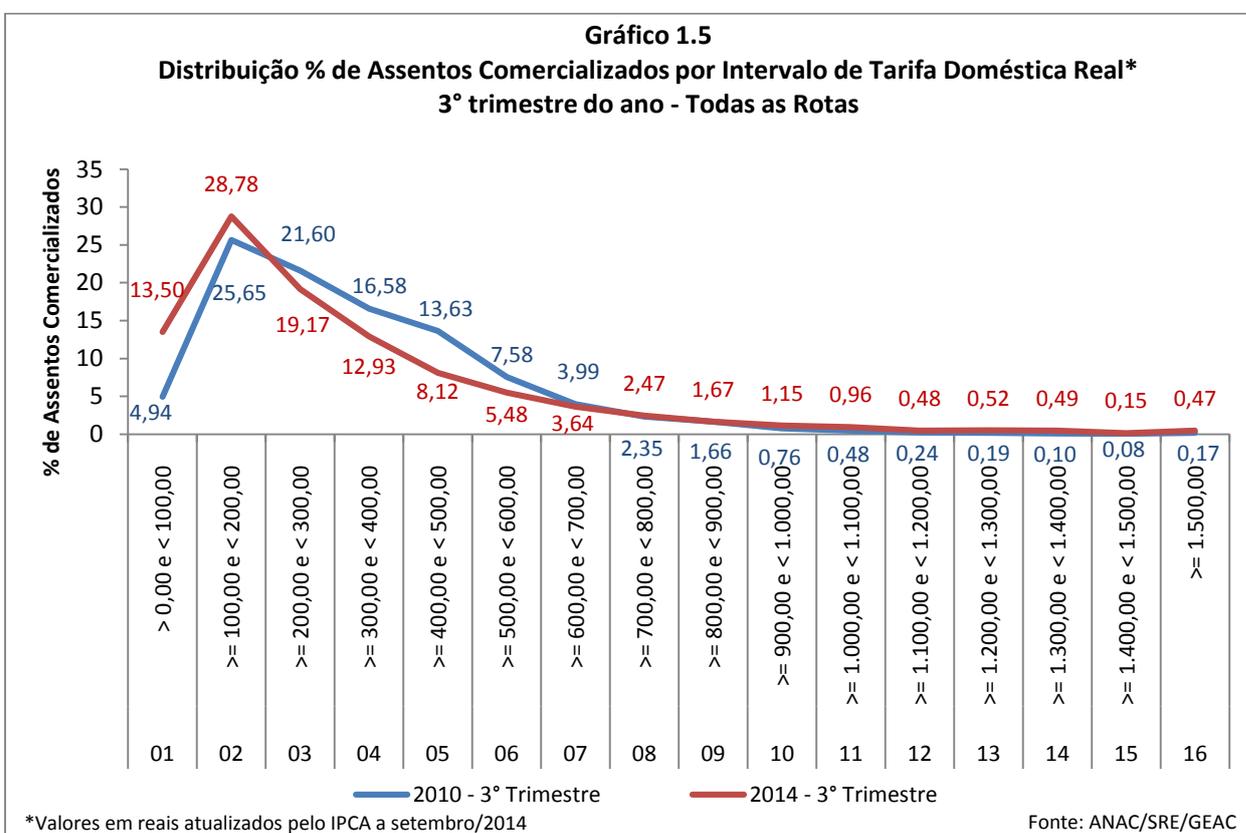
Para a apuração abrangendo todas as rotas domésticas, representada pela série vermelha, a Tarifa Aérea Média Doméstica Real comercializada no período de janeiro a setembro de 2014 foi de R\$ 323,63, representando uma elevação de 4,6% em relação ao mesmo período de 2011.

O Gráfico 1.4 apresenta a variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real do período de janeiro a setembro de cada ano em comparação com o mesmo período do ano anterior, para todas as rotas domésticas.



Em 2014, a Tarifa Aérea Média Doméstica Real apresentou redução de 3,8% em relação àquela apurada no período de janeiro a setembro de 2013.

De acordo com os dados apresentados no Gráfico 1.5, a maioria dos assentos comercializados no terceiro trimestre de 2014 (61,5%) correspondeu a tarifas aéreas domésticas inferiores a R\$ 300,00.



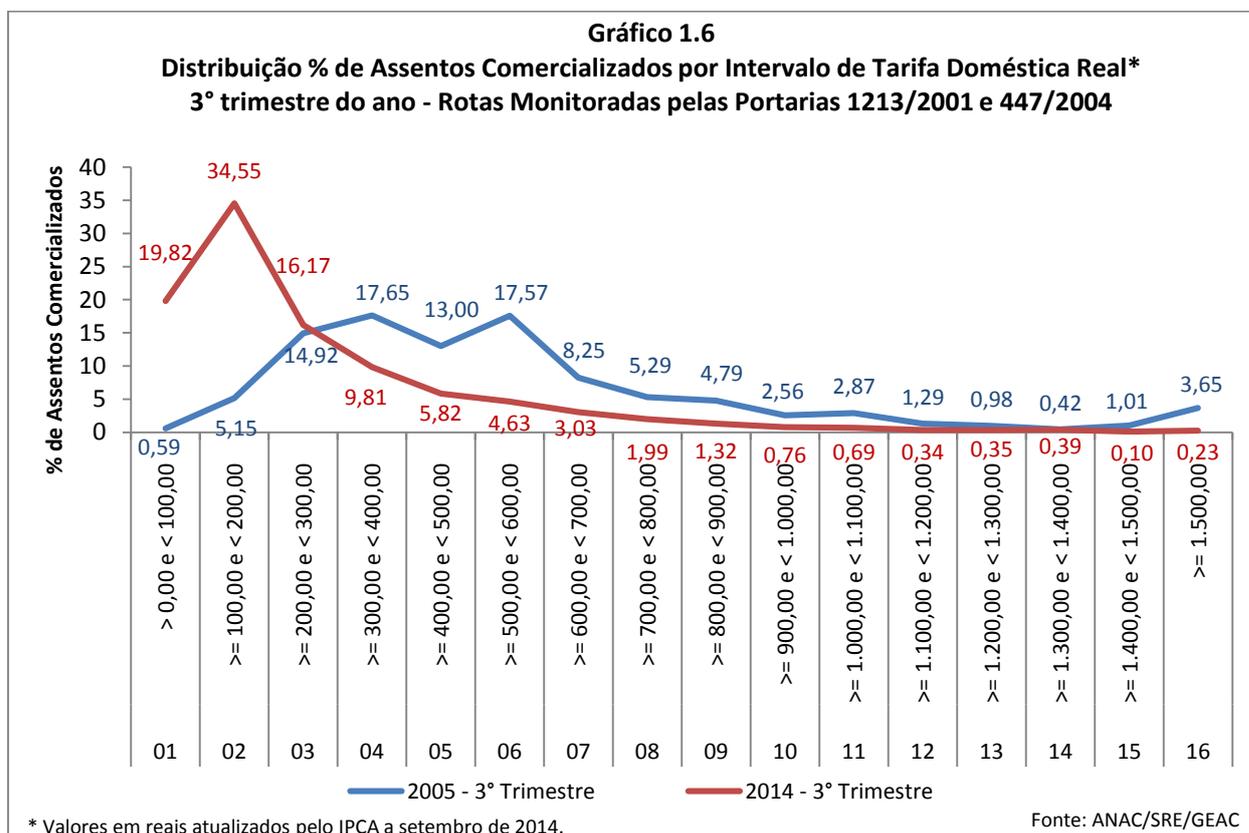
# Parte I – Destaques desta edição



Verifica-se ainda que, no terceiro trimestre de 2014, assentos comercializados com tarifas inferiores a R\$ 100,00 representaram 13,5% do total no período. Tarifas superiores a R\$ 1.500,00 representaram 0,47% do total.

No terceiro trimestre de 2010, 52,2% dos assentos vendidos corresponderam a tarifas aéreas domésticas inferiores a R\$ 300,00, sendo que 4,9% foram vendidos a tarifas inferiores a R\$ 100,00 e 0,17% a tarifas superiores a R\$ 1.500,00.

O Gráfico 1.6 apresenta a distribuição de assentos comercializados por intervalo de Tarifa Aérea Doméstica Real no terceiro trimestre de cada ano para a intersecção das rotas monitoradas pelas Portarias nº 1.213/DGAC/2001 e nº 447/DGAC/2004.

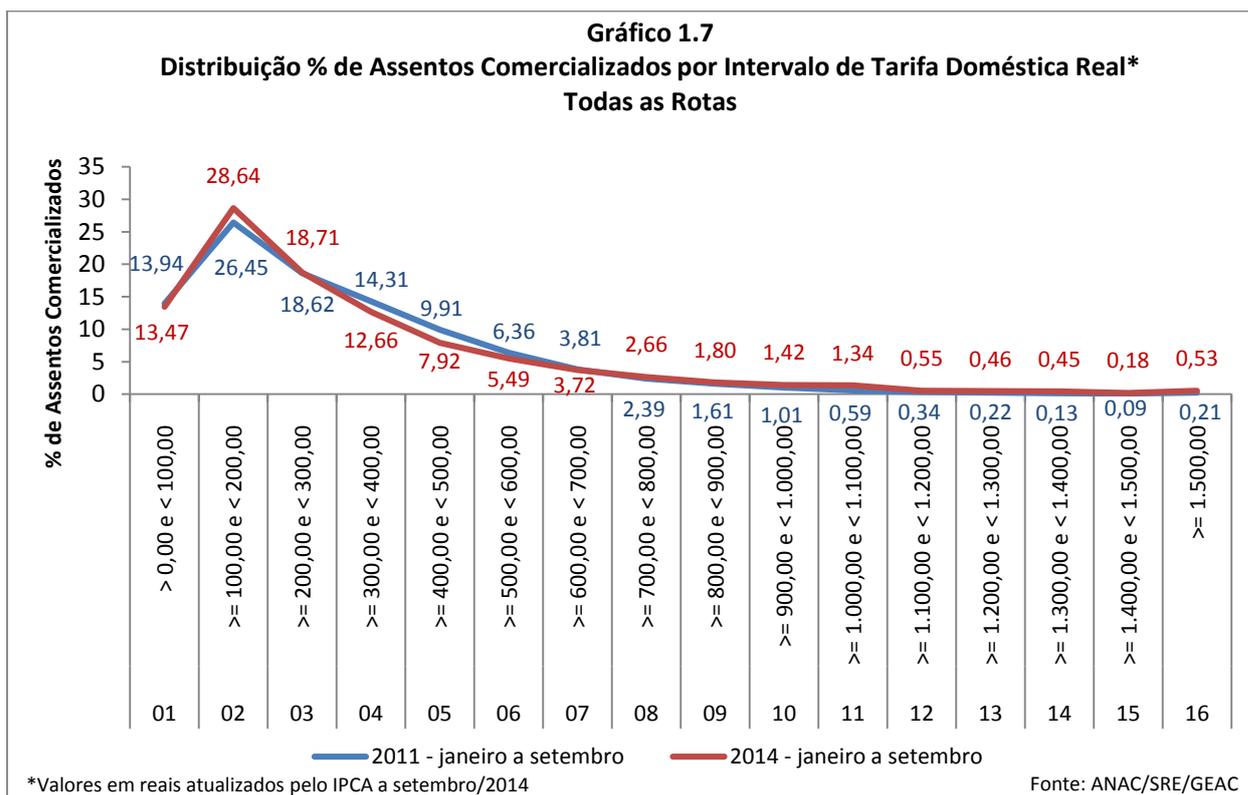


Verifica-se que para este conjunto de rotas, no terceiro trimestre de 2014, a distribuição foi significativamente diferente da apurada em 2005. A representatividade de assentos comercializados com tarifa inferior a R\$ 100,00 foi de 19,8% em 2014. A maior parte dos assentos (54,4%) foi comercializada a tarifas inferiores a R\$ 200,00. Assentos comercializados a tarifas superiores a R\$ 1.500,00 representaram 0,23% do total.

# Parte I – Destaques desta edição

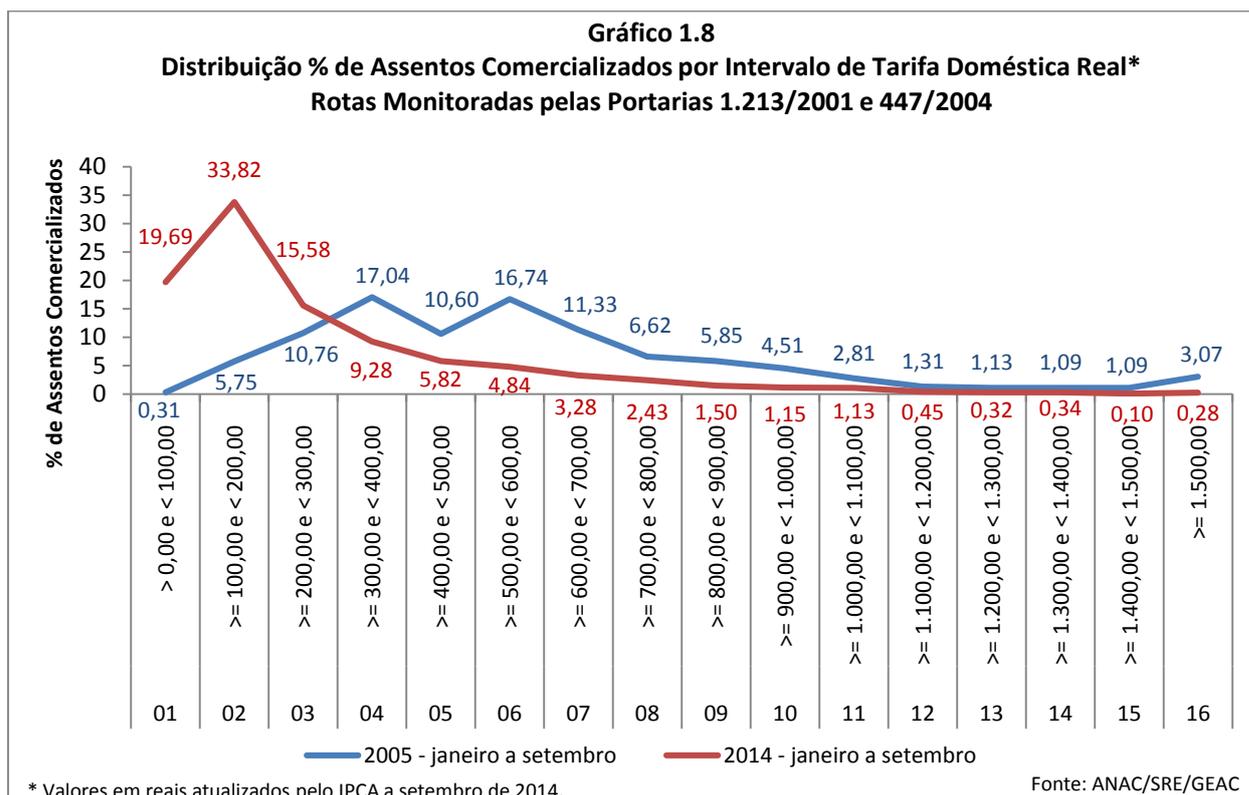


Tomando como parâmetro a distribuição de assentos comercializados no período de janeiro a setembro de cada ano, apresentada no Gráfico 1.7, temos que a maioria dos assentos comercializados em 2014 (60,8%) correspondeu a tarifas aéreas inferiores a R\$ 300,00.



Verifica-se, ainda, que assentos comercializados com tarifas inferiores a R\$ 100,00 representaram 13,5% do total no período. Tarifas superiores a R\$ 1.500,00 representaram 0,53% do total. Tal comportamento foi próximo ao verificado no período de janeiro a setembro de 2011.

O Gráfico 1.8 apresenta a distribuição de assentos comercializados no período de janeiro a setembro de cada ano por intervalo de Tarifa Doméstica Real para a intersecção das rotas monitoradas pelas Portarias nº 1.213/DGAC/2001 e nº 447/DGAC/2004.

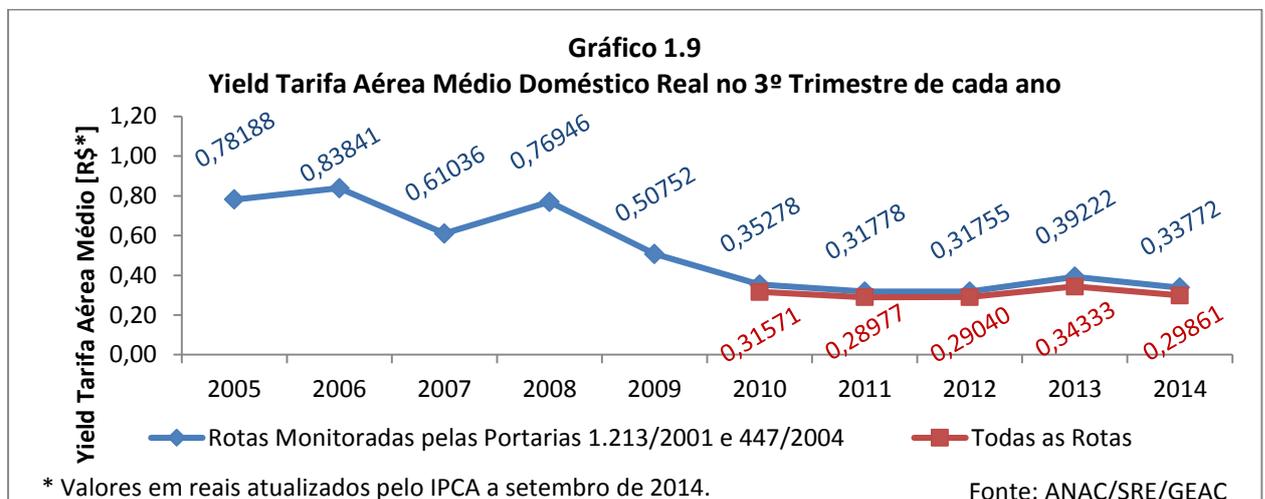


Verifica-se que para este conjunto de rotas, no período de janeiro a setembro de 2014, a distribuição foi significativamente diferente da apurada em 2005. A representatividade de assentos comercializados com tarifa inferior a R\$ 100,00 foi de 19,7% em 2014. A maior parte dos assentos (53,5%) foi comercializada a tarifas inferiores a R\$ 200,00. Assentos comercializados a tarifas superiores a R\$ 1.500,00 representaram 0,28% do total.

## O Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real do 3º trimestre de 2014

O Gráfico 1.9 apresenta a evolução de duas séries de apuração de Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real comercializado no terceiro trimestre de cada ano.

Cabe ressaltar que a partir da 30ª edição do Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas foi incorporada uma adequação na fórmula de cálculo do indicador Yield Tarifa Aérea Médio. Mais detalhes são apresentados na Parte III daquela edição do Relatório.

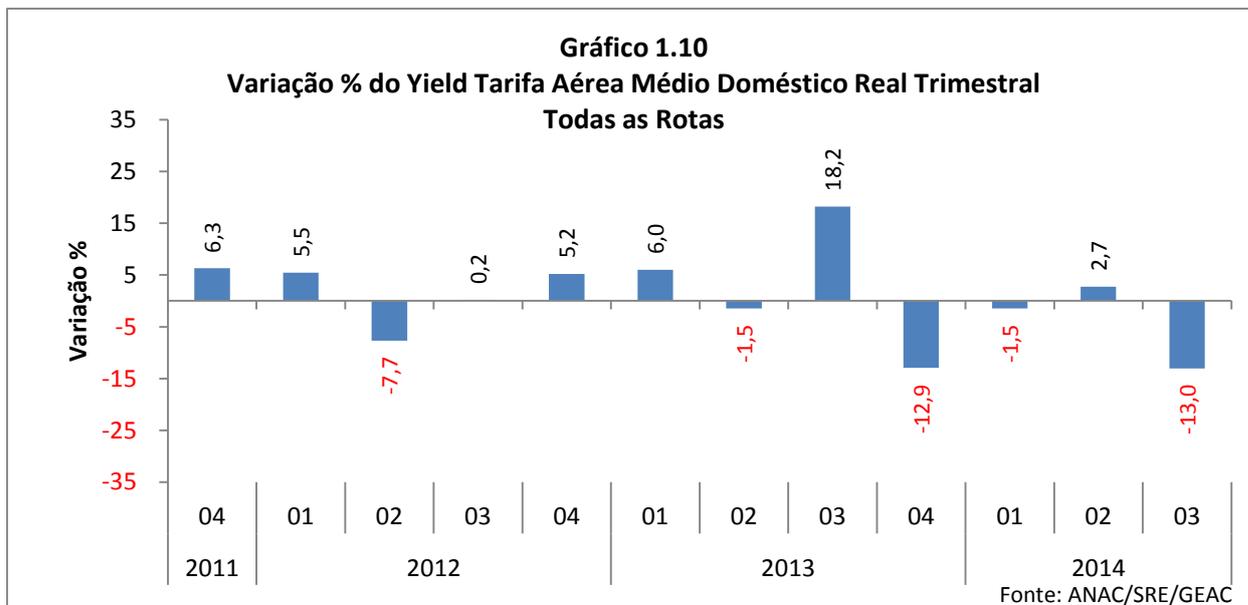


A primeira série, em azul, se refere à apuração do indicador no conjunto de 52 rotas que foram monitoradas pelas Portarias nº 1.213/DGAC/2001 e nº 447/DGAC/2004, e evidencia que, para este conjunto de rotas, o Yield Tarifa Aérea Médio comercializado no terceiro trimestre de 2014 foi apurado em R\$ 0,33772, em valores atualizados pelo IPCA a setembro de 2014.

Quando confrontado o Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real do terceiro trimestre de 2014 com aquele apurado no mesmo período de 2005, considerando a série de rotas monitoradas desde 2002, verifica-se uma redução de 56,8%.

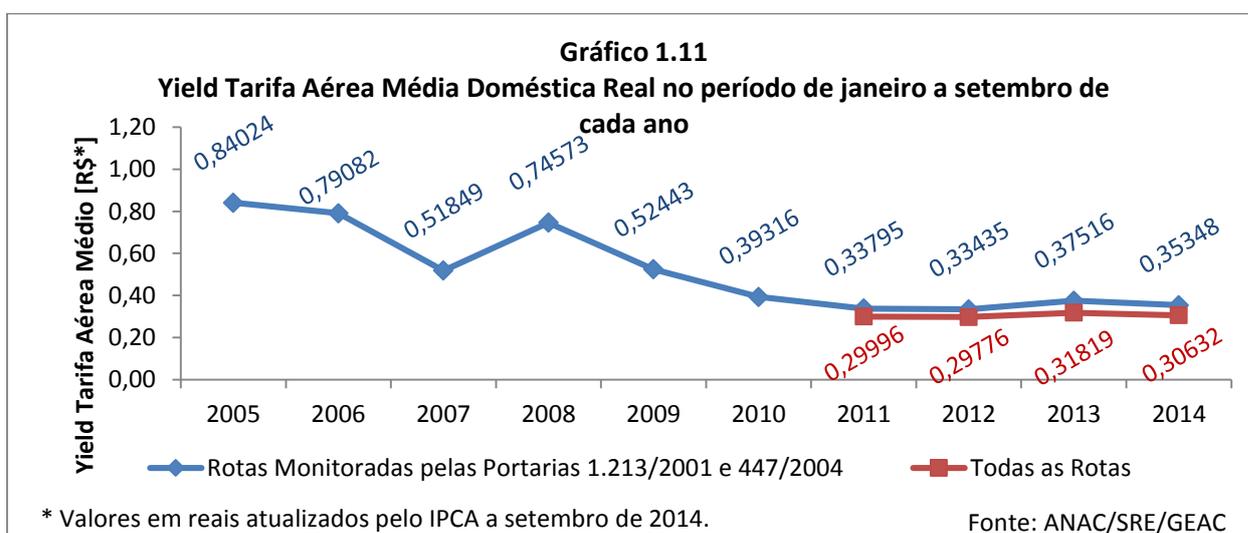
A segunda série, em vermelho, se refere à apuração do indicador em todas as rotas domésticas, conforme abrangência estabelecida pela Resolução ANAC nº 140/2010, e evidencia que o Yield Tarifa Aérea Médio comercializado no terceiro trimestre de 2014 foi apurado em R\$ 0,29861. Este valor representa uma redução de 5,4% em relação ao apurado no terceiro trimestre de 2010.

O Gráfico 1.10 apresenta a variação trimestral do Yield Tarifa Aérea Doméstico Real em comparação com o mesmo trimestre do ano anterior, para todas as rotas domésticas.



No terceiro trimestre de 2014 o indicador registrou redução de 13,0% em relação ao mesmo período de 2013.

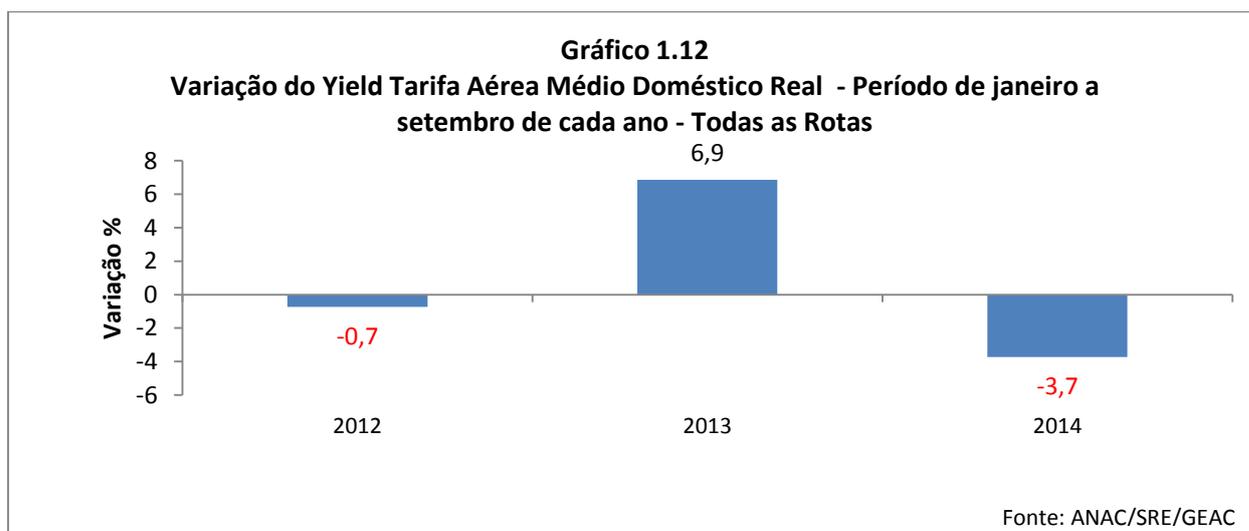
O gráfico 1.11 apresenta a evolução do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real comercializado no período de janeiro a setembro de cada ano.



Para o conjunto das rotas monitoradas desde 2002, representado pela série azul, o Yield Tarifa Aérea Médio Real comercializado no período de janeiro a setembro de 2014 foi apurado em R\$ 0,35348, em valores atualizados pelo IPCA a setembro de 2014. Este valor representa uma redução de 57,9% em relação ao apurado no mesmo período de 2005.

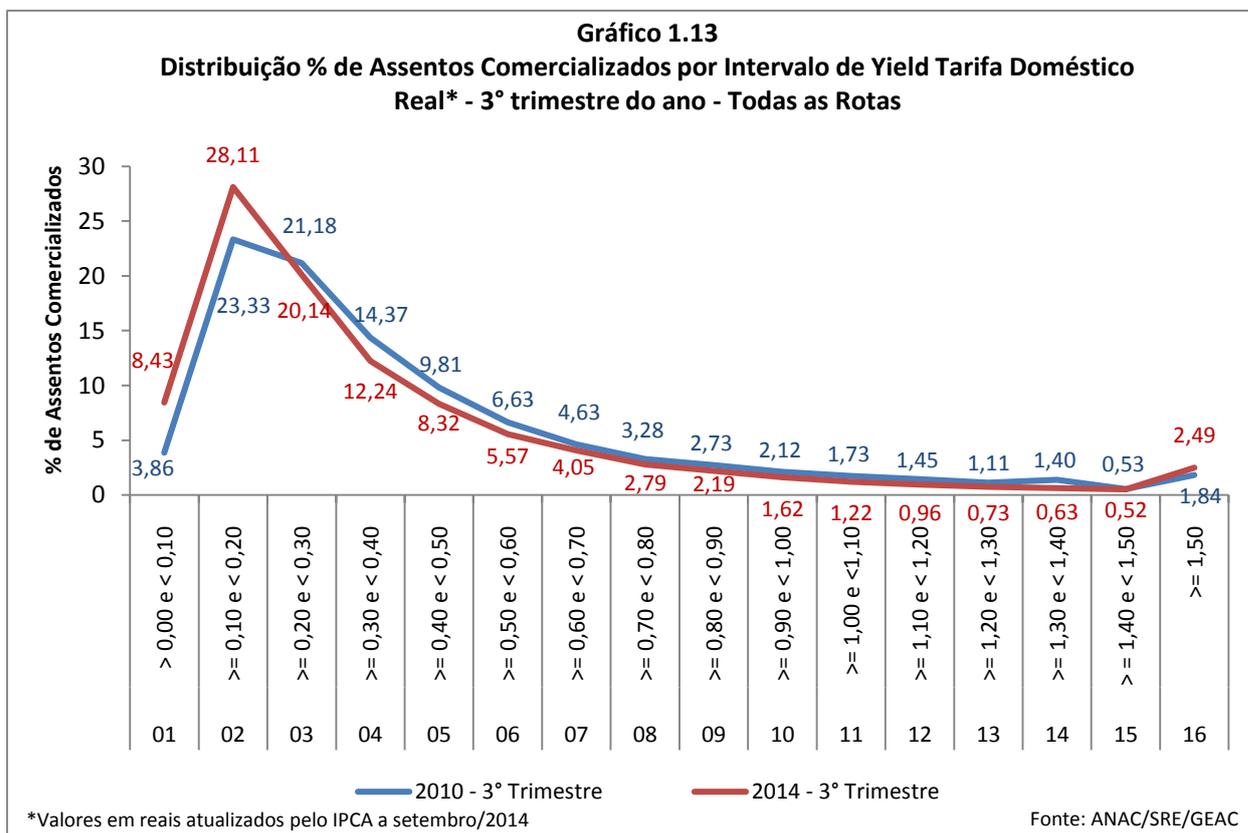
Para a apuração abrangendo todas as rotas domésticas, representada pela série vermelha, o Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real comercializado no período de janeiro a setembro de 2014 foi de R\$ 0,30632, representando uma elevação de 2,1% em relação ao mesmo período de 2011.

O Gráfico 1.12 apresenta a variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real do período de janeiro a setembro de cada ano em comparação com o mesmo período do ano anterior, para todas as rotas domésticas.



Em 2014, o Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real apresentou redução de 3,7% em relação àquele apurado no período de janeiro a setembro de 2013.

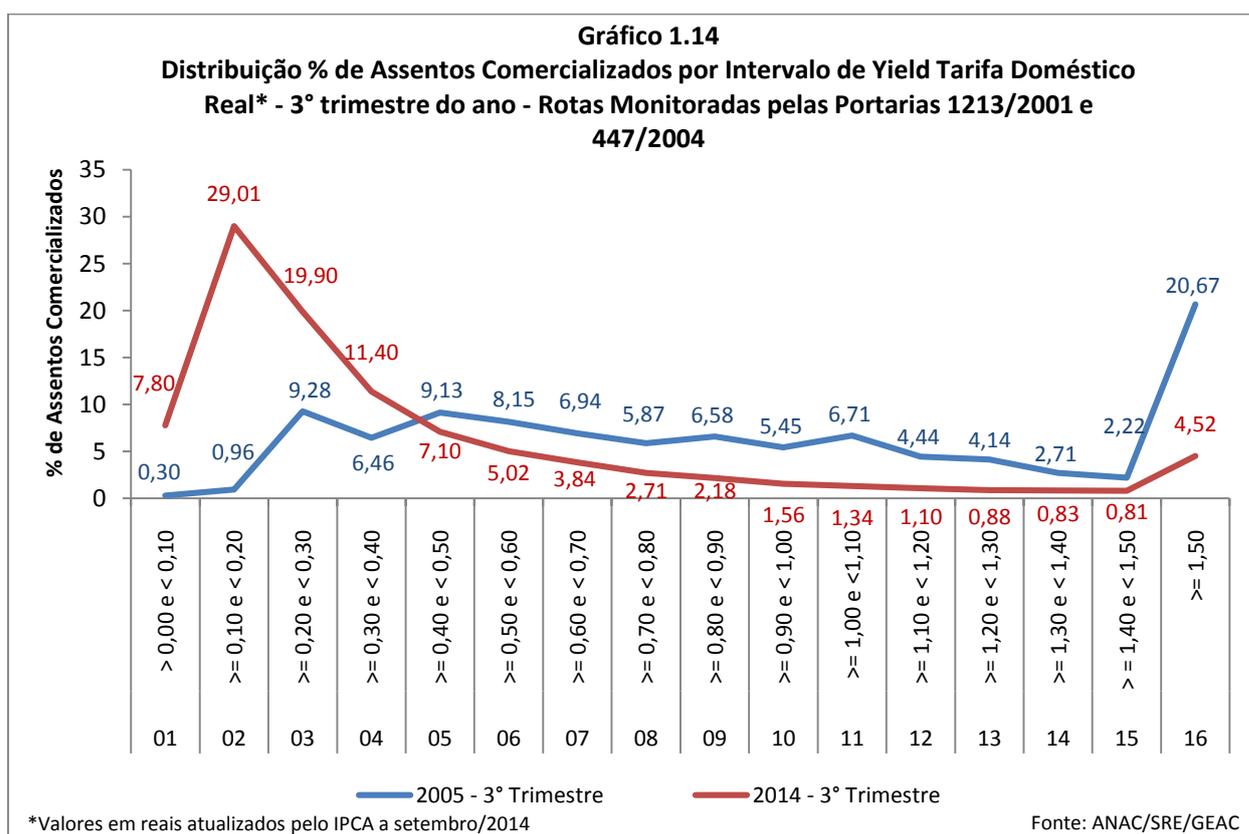
De acordo com os dados apresentados no Gráfico 1.13, a maioria dos assentos comercializados no terceiro trimestre de 2014 (56,7%) correspondeu a valores de Yield Tarifa Aérea inferiores a R\$ 0,30.



Verifica-se, ainda, que assentos comercializados com Yield inferior a R\$ 0,10 representaram 8,43% do total no período. Assentos comercializados com Yield superior a R\$ 1,50 representaram 2,49% do total.

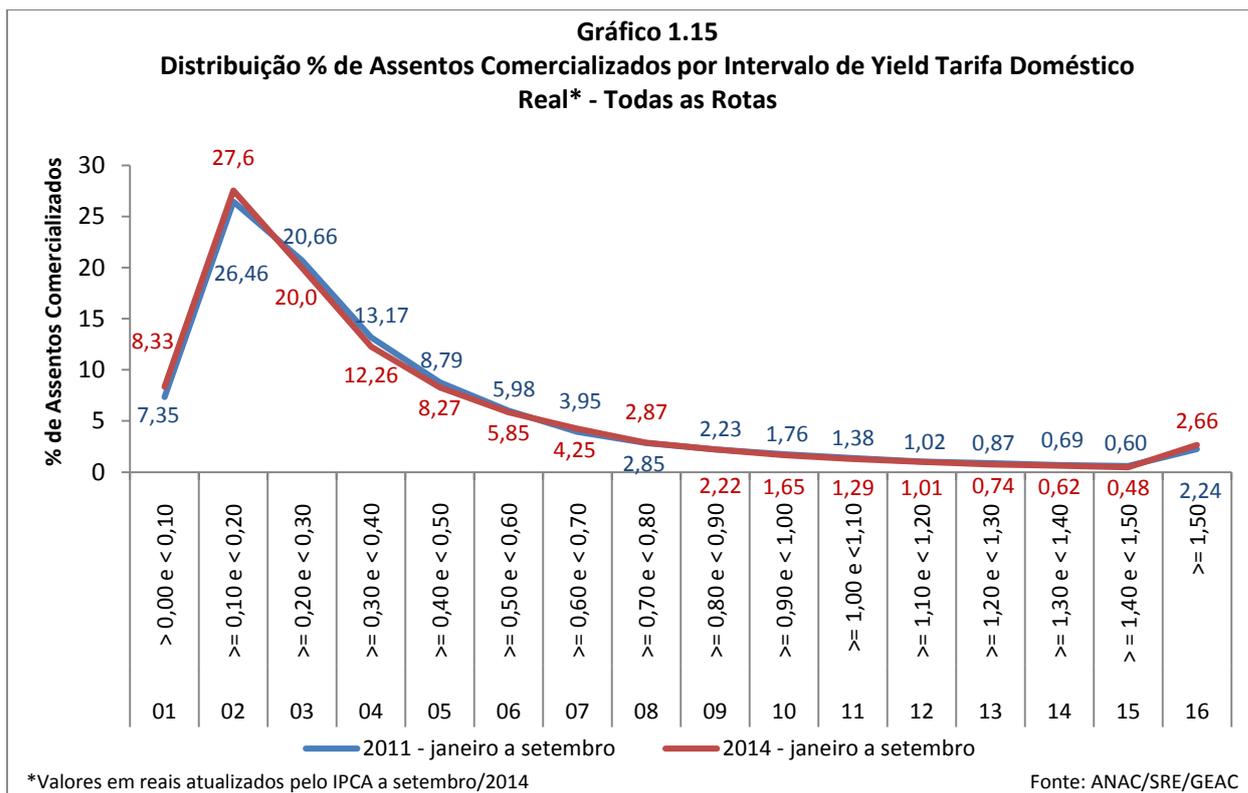
No terceiro trimestre de 2010, 48,4% dos assentos vendidos apresentaram Yield inferior a R\$ 0,30, sendo que 3,86% foram vendidos com Yield inferior a R\$ 0,10 e 1,84% com Yield superior a R\$ 1,50.

O Gráfico 1.14 apresenta a distribuição de assentos comercializados por intervalo de Yield Tarifa Aérea Doméstico Real no terceiro trimestre de cada ano para a intersecção das rotas monitoradas pelas Portarias nº 1.213/DGAC/2001 e nº 447/DGAC/2004.



Verifica-se que para este conjunto de rotas, no terceiro trimestre de 2014, a distribuição foi significativamente diferente da apurada em 2005. A representatividade de assentos comercializados com Yield inferior a R\$ 0,10 foi de 7,80% em 2014. A maior parte dos assentos (56,7%) foi comercializada com Yield inferior a R\$ 0,30. Assentos comercializados com Yield superior a R\$ 1,50 representaram 4,52% do total.

Tomando como parâmetro a distribuição de assentos comercializados no período de janeiro a setembro de cada ano, apresentada no Gráfico 1.15, temos que a maioria dos assentos comercializados de janeiro a setembro de 2014 (55,9%) correspondeu a valores de Yield Tarifa Aérea Médio inferiores a R\$ 0,30 por quilômetro voado.

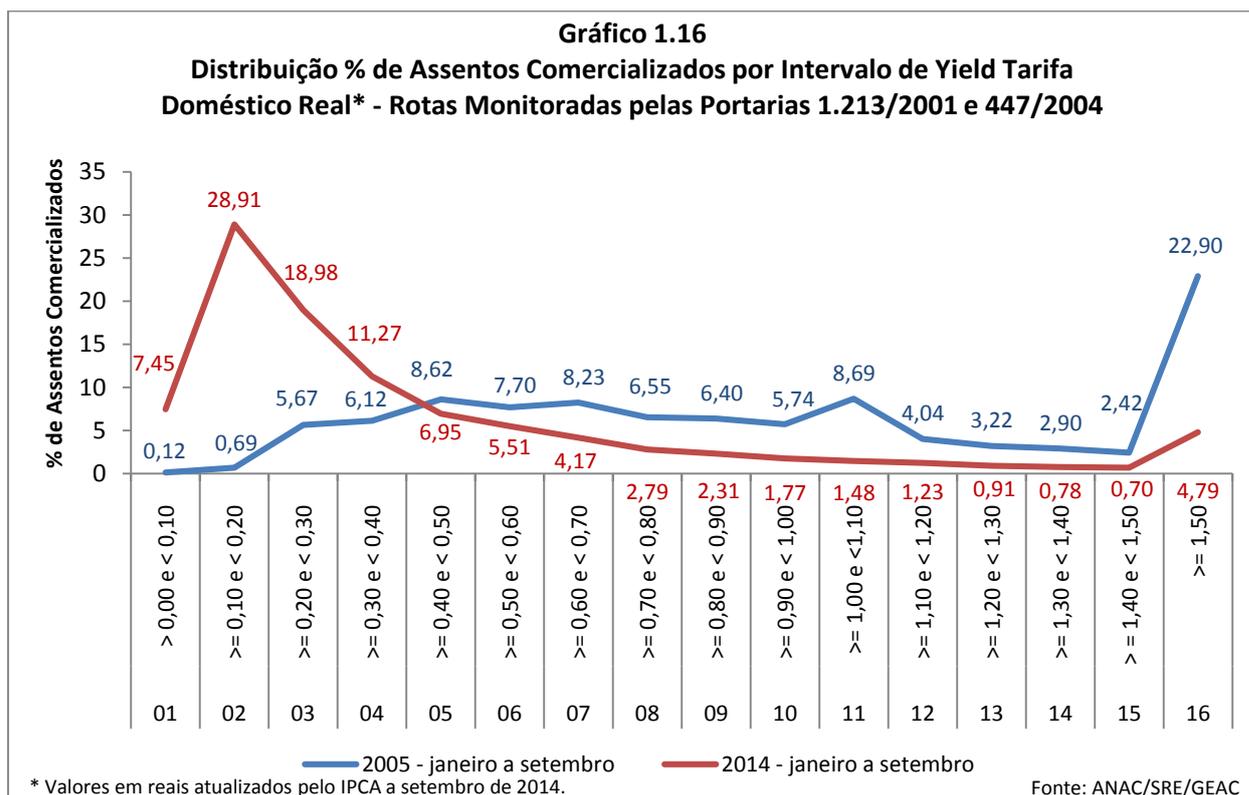


Assentos comercializados com Yield inferior a R\$ 0,10 por quilômetro voado representaram 8,3% do total de janeiro a setembro de 2014. Yields superiores a R\$ 1,50 representaram 2,7% do total de assentos comercializados. Tal comportamento foi próximo ao verificado no mesmo período de 2011.

# Parte I – Destaques desta edição



O Gráfico 1.16 apresenta a distribuição de assentos comercializados no período de janeiro a setembro de cada ano por intervalo de Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real para as rotas monitoradas pelas Portarias nº 1.213/DGAC/2001 e nº 447/DGAC/2004.



Verifica-se que, no período de janeiro a setembro de 2014, a distribuição foi significativamente diferente da apurada em 2005. Para este conjunto de rotas, de janeiro a setembro de 2014, a maior parte dos assentos (55,3%) foi comercializada com Yield inferior a R\$ 0,30. Assentos comercializados a Yield superior a R\$ 1,50 representaram 4,8% do total.

Demais dados estão disponibilizados em planilha eletrônica junto ao relatório na seção “Dados e Estatísticas” do *site* da ANAC na internet ([www.anac.gov.br/estatistica/tarifasaereas/](http://www.anac.gov.br/estatistica/tarifasaereas/)).





## **Parte II**

---

# Histórico das tarifas aéreas domésticas no Brasil

## Parte II – Histórico das tarifas aéreas domésticas no Brasil



As tarifas dos serviços de transporte aéreo público doméstico se encontram sob o regime de liberdade tarifária desde agosto de 2001, tendo sido instituído pela Portaria nº 248/2001 do Ministério da Fazenda e ratificado pela Lei nº 11.182/2005, que criou a ANAC.

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.

O regime de bandas tarifárias foi instituído por meio da Portaria nº 318/SPL/1989, do Departamento de Aviação Civil (DAC), sob a justificativa da *conveniência de reforçar a iniciativa empresarial, permitindo maior diferenciação de produto ofertado e racionalização de uso de meios de produção e considerando o benefício para o usuário de ter ampliado o elenco de opções a seu dispor.*

A Portaria nº 196/DGAC/1991 estabeleceu que os valores das tarifas aéreas para as diferentes categorias de passagem eram apurados por meio do produto da multiplicação de índices tarifários de referência pela distância entre as localidades e corrigidos pelos fatores a seguir:

- Tarifa Especial: 0,7;
- Tarifa Básica: 1,0;
- Tarifa Primeira Classe: 1,2;
- Tarifa Promocional: 0,5 a 0,9; e
- Tarifa Básica Regional: 1,3.

Posteriormente, a metodologia de cálculo dos índices tarifários por quilômetro, os correspondentes valores e as faixas de flexibilização (limites inferiores e superiores) eram revisados e atualizados por meio de portarias editadas pelo DAC em periodicidade aproximadamente anual.

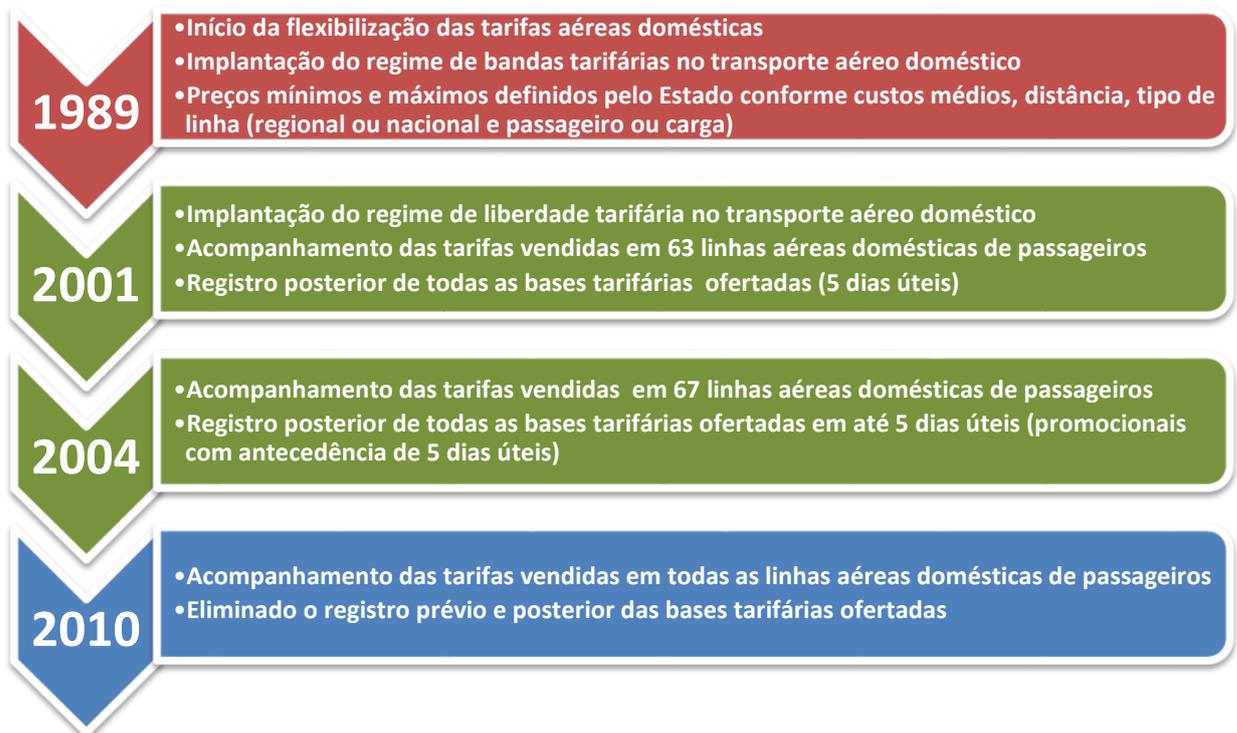
As últimas portarias segregavam os índices tarifários por tipo de objeto de transporte (passageiro e carga/mala postal), por tipo de linha (nacional e regional) e por intervalos de distância, sendo que o limite inferior era de 35% do índice e o limite superior coincidia com o próprio índice.

## Parte II – Histórico das tarifas aéreas domésticas no Brasil



Os índices tarifários de referência eram calculados com base nos custos operacionais médios do transporte aéreo doméstico regular e corrigidos de acordo com a sua evolução, nos termos da Portaria nº 158/SPL/1993 e de suas sucessoras.

O regime de bandas tarifárias permaneceu vigente durante 12 anos, quando, em atendimento à Resolução nº 8, de 9/8/2001, do Conselho Nacional de Aviação (CONAC) foram liberadas as tarifas aéreas praticadas pelas empresas de transporte aéreo doméstico de passageiros, carga e malote postal em todo o território nacional, nos termos da Portaria nº 248, de 10/8/2001, do Ministério da Fazenda e da Portaria DAC nº 1.213/DGAC, de 16/8/2001.



No regime de liberdade tarifária, as tarifas aéreas são definidas pelas empresas que prestam os serviços, devendo comunicá-las à ANAC, em prazo por esta definido, conforme ratificou o art. 49 da Lei nº 11.182/2005.

O art. 48 da Lei assegurou, ainda, que as linhas aéreas possam ser exploradas por qualquer empresa aérea interessada, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequadas expedidas pela Agência.

## Parte II – Histórico das tarifas aéreas domésticas no Brasil



A liberdade tarifária e a liberdade de oferta constituem importantes 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.

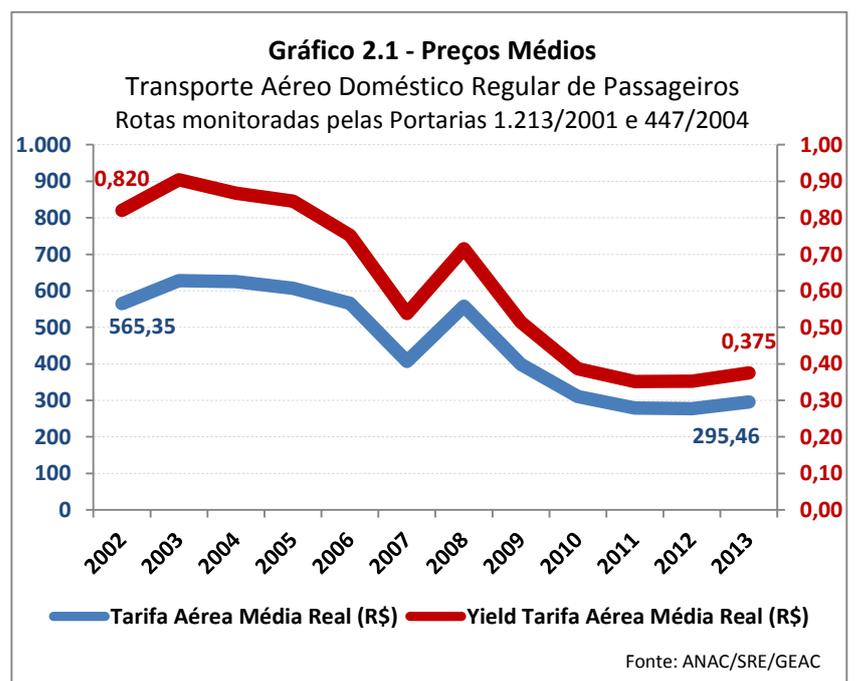
O cenário de livre concorrência atrai investimentos para o setor e estimula o crescimento do mercado, a ampliação da oferta, a diversificação de serviços e, ainda, a redução de preços. Por consequência, mais pessoas passam a ter acesso aos serviços aéreos públicos.

Os dados ilustrados nos gráficos 2.1 a 2.4 revelam a evolução da oferta, da demanda, da eficiência (ocupação das aeronaves) e dos preços do setor na primeira década de vigência do regime de liberdade tarifária.

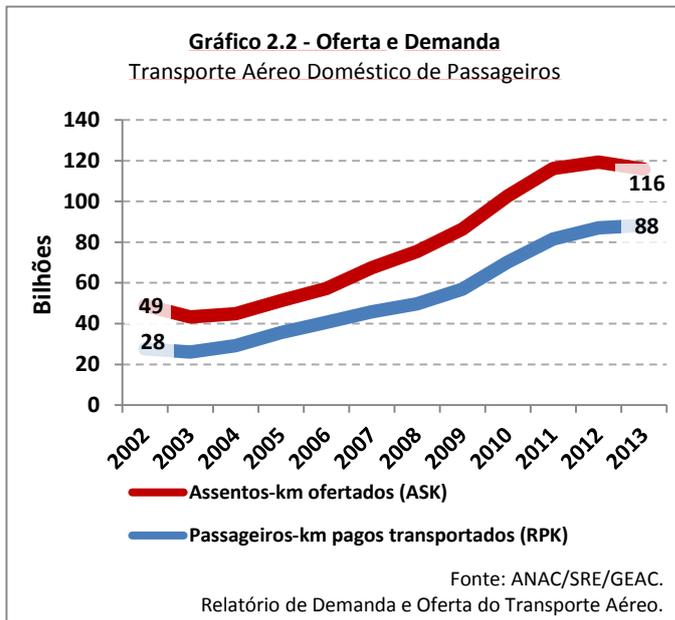
A Tarifa Aérea Média Doméstica Real, em valores deflacionados pelo IPCA até junho/2014, passou de R\$ 565,35 em 2002 para R\$ 295,46 em 2013, registrando redução de 48% no período.

O Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real, valor médio pago por quilômetro voado, passou de R\$ 0,802 para R\$ 0,375, registrando

redução de 54% no período de 2002 a 2013. Em outras palavras, em 2013, o passageiro pagou menos da metade para voar 1 quilômetro em relação a 2002.



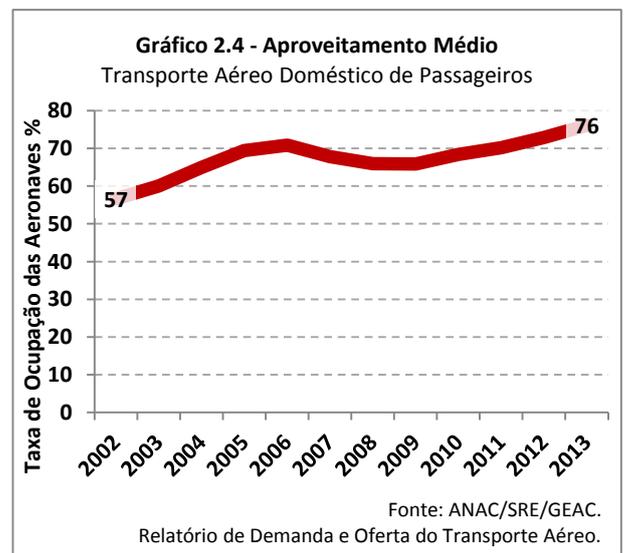
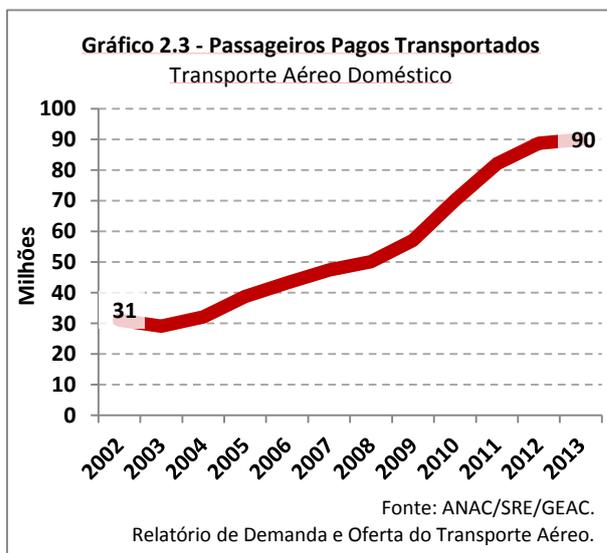
## Parte II – Histórico das tarifas aéreas domésticas no Brasil



A oferta, representada pela quantidade de assentos-quilômetros ofertados, mais do que duplicou no período, com variação de 137%, a uma taxa média de crescimento de 8,1% ao ano.

A demanda, por sua vez, representada pela quantidade de passageiros-quilômetros pagos transportados, com variação de 219%, triplicou no período de 2002 a 2013, a uma taxa de crescimento de 11,0% ao ano.

A quantidade de passageiros pagos transportados em 2013 representou quase o triplo daquela que foi transportada em 2002, com variação de 190% no período e taxa de crescimento de 10,2% ao ano. O aproveitamento médio do setor, representado pela taxa de ocupação, melhorou 33% no período.



Assim, desde 2002, os preços dos serviços de transporte aéreo doméstico tendem a se manter em níveis mais reduzidos e a oscilar conforme as condições de mercado e de concorrência, entre outros fatores, conforme será mais bem abordado na Parte IV deste Relatório.





## **Parte III**

---

# Acompanhamento das tarifas aéreas domésticas

# Parte III – Acompanhamento das tarifas aéreas domésticas



## O registro das tarifas aéreas domésticas comercializadas

O registro, a fiscalização e a publicidade das tarifas aéreas domésticas no Brasil se encontram regulamentados pela Resolução nº 140/2010, que revogou a Portaria DAC nº 447/DGAC, de 13/5/2004, e a Portaria DAC nº 1.282/DGAC, de 21/12/2004 (vigentes até 30/6/2010).

No início do regime de liberdade tarifária, em agosto de 2001, as empresas ficaram obrigadas a registrar junto à autoridade aeronáutica, à época o DAC, todas as bases tarifárias ofertadas e, ainda, as tarifas aéreas praticadas (efetivamente vendidas) em 63 linhas aéreas domésticas monitoradas.

Posteriormente, em 2004, o monitoramento das tarifas aéreas domésticas comercializadas foi ampliado pela Portaria DAC nº 447/DGAC/2004, que passou a abranger 67 linhas aéreas domésticas. Além disso, as empresas foram obrigadas a registrar previamente (com 5 dias úteis de antecedência em relação à data prevista para início de sua vigência) todas as bases tarifárias promocionais que pretendiam ofertar (aquelas cujo valores fossem inferiores a 35% da Tarifa de Referência, apurada com base nos índices tarifários de referência). As demais tarifas aéreas, por sua vez, deveriam ser registradas pelas empresas em até 5 dias úteis contados do início de sua aplicação.

Em julho de 2010, a regulamentação do registro de tarifas aéreas domésticas foi novamente revisada, observando-se as competências da ANAC e os princípios instituídos pela Lei nº 11.182/2005.

O registro das tarifas aéreas domésticas de passageiros foi mais uma vez ampliado pela Resolução ANAC nº 140/2010, passando a contemplar os dados das tarifas aéreas comercializadas de todas as linhas aéreas domésticas regulares de passageiros, propiciando o completo acompanhamento dos preços praticados no mercado nacional.

O registro deve ser realizado pelas empresas aéreas na ANAC até o último dia útil do mês subsequente ao da comercialização do bilhete de passagem, independentemente da data do voo.

## Parte III – Acompanhamento das tarifas aéreas domésticas



A regulamentação vigente dispensou qualquer registro de bases tarifárias ofertadas, assim como o registro prévio de tarifas promocionais.

A obrigatoriedade de registro prévio das tarifas aéreas promocionais prejudicava a concorrência e os usuários do transporte aéreo doméstico, já que as empresas precisavam aguardar 5 dias úteis para responder a qualquer promoção lançada pelas suas concorrentes.

A Resolução vigente obrigou todas as empresas aéreas brasileiras que exploram os serviços de transporte aéreo público doméstico regular de passageiros a manter à disposição do público em geral e dos órgãos públicos, por um prazo mínimo de 2 anos, as suas tarifas e correspondentes condições de aplicação.

Ao passageiro, ficou assegurado o recebimento de informações claras, objetivas e em língua portuguesa a respeito das condições de aplicação da tarifa aérea contratada.

Os procedimentos específicos para o registro das tarifas aéreas domésticas comercializadas de passageiros foram estabelecidos pela Portaria ANAC nº 804/SRE/2010, alterada pela Portaria ANAC nº 274/SRE/2011, e abrange todas as linhas aéreas domésticas regulares de passageiros.

Os dados de tarifas aéreas registrados pelas empresas aéreas estão sujeitos à verificação da sua consistência e precisão pela ANAC, de maneira que a remessa de dados inexatos caracteriza infração e sujeita o infrator às penalidades administrativas previstas na Lei nº 7.565/1986.

O registro das tarifas aéreas domésticas comercializadas é composto pelos aeroportos de origem e de destino do passageiro expressos no bilhete de passagem, independentemente das escalas e conexões do voo, pelo valor da tarifa aérea e pela correspondente quantidade de assentos comercializados (vendidos).

O valor da tarifa aérea corresponde ao valor cobrado do passageiro no bilhete de passagem em razão dos serviços de transporte aéreo. Não inclui a tarifa de embarque, taxas ou valores de outros serviços.

## Parte III – Acompanhamento das tarifas aéreas domésticas



Os dados da viagem de ida são registrados separadamente dos dados da volta, ainda que componham um mesmo bilhete de passagem.

O objetivo do registro das tarifas aéreas domésticas comercializadas passou a ser o acompanhamento da variação dos preços comercializados junto ao público adulto em geral.

Assim, os dados de bilhetes de passagem aérea comercializados nas seguintes condições não são considerados:

- i. transporte aéreo não regular;
- ii. tarifa cujo contrato de transporte aéreo esteja vinculado a um pacote terrestre, turístico ou outros serviços similares;
- iii. tarifas decorrentes de acordos corporativos firmados entre a empresa aérea e outras organizações para a prestação do serviço de transporte aéreo com condições diferenciadas ou exclusivas;
- iv. assentos oferecidos a tripulantes ou a outros empregados da empresa aérea de forma gratuita ou mediante tarifa com desconto individual, exclusivo ou diferenciado;
- v. assentos oferecidos gratuitamente ou mediante tarifa com desconto individual, exclusivo ou diferenciado ou decorrente de programas de milhagem, pontuação, fidelização ou similares;
- vi. assentos oferecidos gratuitamente ou mediante tarifa diferenciada a crianças;
- vii. tarifas diferenciadas para criança que não ocupe assento; e
- viii. bilhetes de passagem emitidos por outra empresa aérea.

### **Os indicadores de acompanhamento das tarifas aéreas domésticas de passageiros**

O acompanhamento das tarifas aéreas domésticas comercializadas de passageiros é realizado por meio de dois indicadores: a **Tarifa Aérea Média Doméstica** e o **Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico**.

## Parte III – Acompanhamento das tarifas aéreas domésticas



A **Tarifa Aérea Média Doméstica** é um indicador que representa o valor médio pago pelo passageiro em uma viagem em razão da prestação dos serviços de transporte aéreo.

Este indicador é calculado por meio da média ponderada das tarifas aéreas domésticas comercializadas e as correspondentes quantidades de assentos comercializados.

O **Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico** é um indicador que representa o valor médio pago pelo passageiro por quilômetro voado.

Tal indicador é o resultado da divisão da Tarifa Aérea Média Doméstica pela distância média direta entre a origem e o destino do passageiro.

Tal indicador é muito útil para comparar os preços entre linhas aéreas com diferentes distâncias.

A Tarifa Aérea Média Doméstica e o Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico são apurados com base nos dados mensalmente registrados pelas empresas aéreas na ANAC.

Estes indicadores representam os preços médios efetivamente comercializados (vendidos) ao público em geral em todas as linhas aéreas domésticas de passageiros.

O mês de referência dos indicadores corresponde ao de comercialização do bilhete de passagem aérea, independentemente da data de realização do voo.

Os indicadores são apresentados em valores nominais e também em valores reais no Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas.

Em outras palavras, os valores reais são deflacionados (atualizados) pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) até o mês mais recente apresentado no relatório, de maneira a possibilitar a comparação dos preços ao longo do tempo.

## Parte III – Acompanhamento das tarifas aéreas domésticas



Os indicadores adotados pela ANAC não devem ser confundidos com outros divulgados no mercado, em razão de possíveis diferenças no foco da informação e na metodologia de apuração.

A apuração de preços médios por meio da simples coleta de dados das tarifas ofertadas no *site* das empresas aéreas não constitui um bom indicador para captar a realidade da evolução dos preços do setor, pois representam somente a oferta, desconsiderando quantas passagens são comercializadas a cada tarifa disponibilizada (demanda), comprometendo os resultados. Além disso, os valores oscilam a todo o momento, conforme melhor explorado na Parte IV deste relatório.





## **Parte IV**

---

# Fatores que afetam as tarifas aéreas

# Parte IV – Fatores que afetam as tarifas aéreas



Diversas são as dúvidas que envolvem os preços das passagens aéreas. Por que as tarifas aéreas mudam a todo instante? Por que os passageiros de um mesmo voo pagam valores tão diferentes? Por que as passagens para um destino doméstico mais próximo custam mais do que as passagens para um destino internacional mais distante?

As respostas para estas e outras questões passam pela compreensão das características do transporte aéreo e dos fatores que afetam os preços destes serviços.

Os serviços de transporte aéreo podem ser comparados aos produtos perecíveis, ou seja, não são bens duráveis. Precisam ser “consumidos” imediatamente.

A partir do momento que a aeronave decola, todos os custos diretos e indiretos associados ao voo, como o combustível, são incorridos e compensados pelas passagens vendidas.

Logo, assentos vazios representam perda de receita e, possivelmente, prejuízos.

Outra característica importante é a de que, contrariando o senso comum, o transporte aéreo não é um produto homogêneo. Ou seja, os serviços não se resumem a um assento.

Os usuários do transporte aéreo possuem expectativas e preferências diferentes.

As preferências dos passageiros em relação ao serviço podem estar associadas a inúmeros fatores, tais como:

- o dia da semana e o horário do voo;
- a antecedência de aquisição do bilhete de passagem;
- o risco de remarcação ou de cancelamento da viagem;
- os benefícios de programas de fidelização/pontuação;
- a refeição a bordo;

## Parte IV – Fatores que afetam as tarifas aéreas



- as escalas e conexões do voo;
- o nível de pontualidade e de regularidade do voo;
- a possibilidade de aquisição do bilhete de passagem pela internet;
- a disponibilidade de *check-in* pela internet;
- a alta ou a baixa temporada;
- o entretenimento a bordo;
- o espaçamento entre as poltronas;
- a possibilidade de seleção de assento.

Assim, a diferenciação do produto se torna desejável para permitir ao passageiro selecionar aquele que melhor atende à sua necessidade.

Passageiros que preferem serviços mais sofisticados podem assegurá-los pagando as tarifas correspondentes a cada opção selecionada.

Por outro lado, passageiros mais sensíveis a preços podem encontrar promoções e tarifas mais baratas para os serviços mais básicos.

Para atender a um maior número de passageiros, otimizar a ocupação das aeronaves e alcançar rentabilidade, as preferências dos usuários devem ser consideradas na prestação e na precificação dos serviços.

É importante compreender que, em qualquer atividade econômica, a rentabilidade é fator principal para que se tenha investimento e oferta de serviços.

Nesse sentido, as tarifas aéreas são ajustadas a todo instante de acordo com a procura e conforme se aproxima a data do voo, entre outros fatores.

Isto propicia o atendimento a uma maior diversidade de usuários e uma taxa de ocupação da aeronave que sustente a prestação do serviço.

## Parte IV – Fatores que afetam as tarifas aéreas

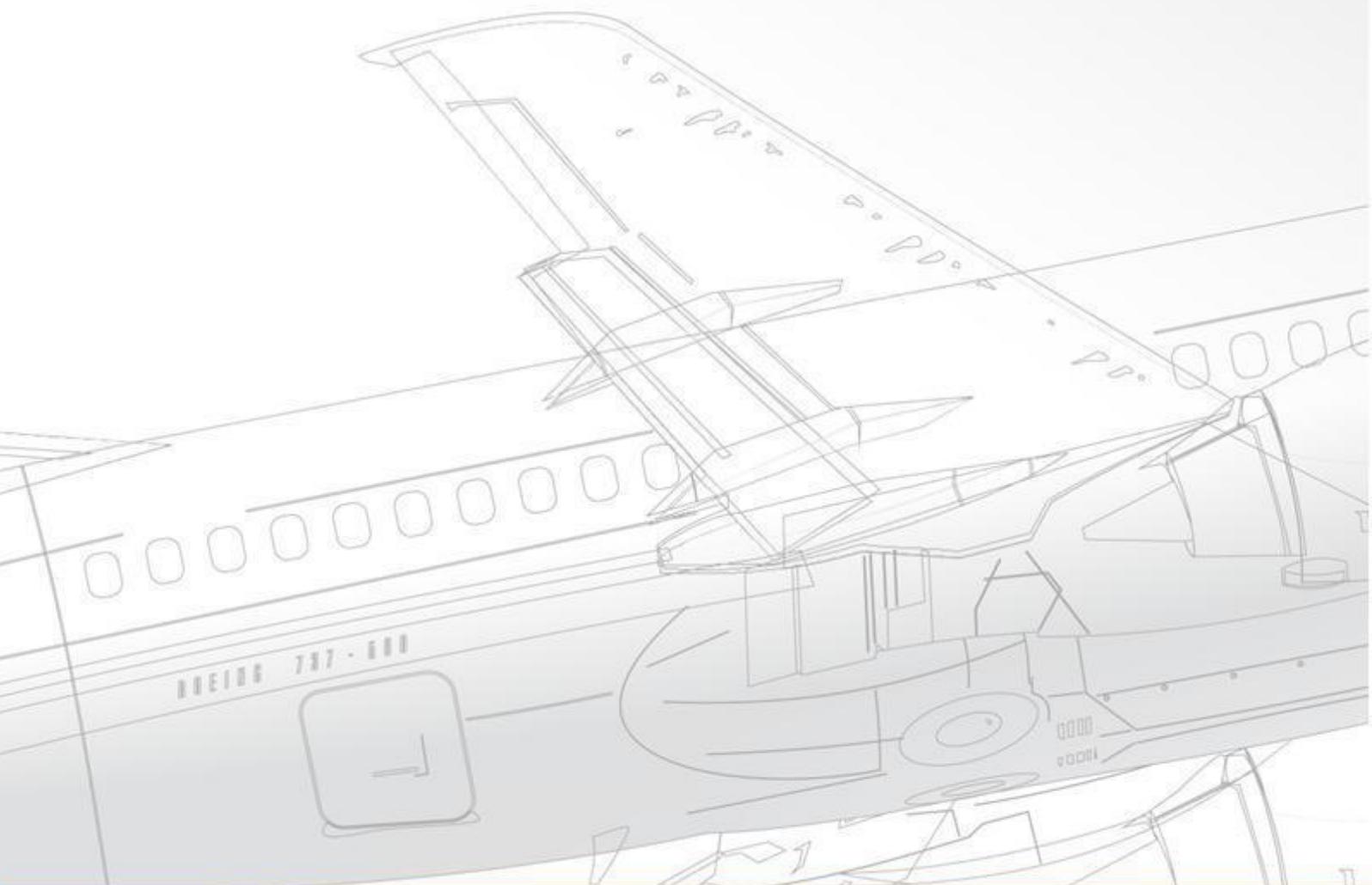


Além das preferências dos usuários, os preços do transporte aéreo são afetados, direta ou indiretamente, por outros inúmeros fatores, tais como:

- a evolução dos custos, que, no caso do transporte aéreo, são severamente afetados pelo preço do barril de petróleo e pela taxa de câmbio (Dólar/Real);
- a eficiência da empresa;
- a distância da linha aérea;
- o grau de concorrência do mercado;
- a densidade de demanda;
- a baixa e a alta temporada;
- as ações promocionais de concorrentes;
- restrições de infraestrutura aeroportuária e de navegação aérea;
- a organização da malha aérea da empresa;
- o porte e a eficiência das aeronaves;
- pela taxa de ocupação das aeronaves.

Como visto, a distância é apenas um dos fatores que afetam os preços do transporte aéreo. Por isso, passageiros de um mesmo voo pagam tarifas diferentes. É essa dinâmica que propicia a inclusão social no transporte aéreo.





**Agência Nacional de Aviação Civil**

Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado

Gerência de Análise Estatística e Acompanhamento de Mercado

Setor Comercial Sul, Quadra 9, Lote C

Edifício Parque Cidade Corporate, Torre A, 5º Andar

CEP 70308-200, Brasília/DF, Brasil

[www.anac.gov.br](http://www.anac.gov.br)

0800 725 4445