

# Tarifas Aéreas Domésticas

30ª Edição – 1º Semestre de 2014



Brasília-DF, 23 de dezembro de 2014





## DIRETORIA

### **Diretor-Presidente**

Marcelo Pacheco dos Guarany

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

Vago

### **Diretor de Aeronavegabilidade**

Claudio Passos Simão

### **Diretor de Regulação Econômica**

Ricardo Sérgio Maia Bezerra

### **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**

Frederico Alves Silva Ribeiro

Laís Macedo Facó Alencar

### **Estagiário**

Marcelo Pereira dos Santos

### **Secretária**

Waleska dos Santos Cabral

### **Apoio**

Assessoria de Comunicação Social

### **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.

## Tarifas Aéreas Domésticas



# Sumário

Parte I	Destaques desta edição .....	10
Parte II	Histórico das tarifas aéreas domésticas no Brasil .....	25
Parte III	Acompanhamento das tarifas aéreas domésticas.....	31
Parte IV	Fatores que afetam as tarifas aéreas .....	42







# **Parte I**

---

## **Destaques desta edição**

# Parte I – Destaques desta edição



## **Reformulação do Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas**

A 30ª edição do Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas contempla três importantes modificações em relação às edições anteriores.

A forma de apresentação da série histórica dos dados de tarifas aéreas foi aprimorada, de modo a evidenciar o conjunto de linhas aéreas monitoradas em cada período do histórico de acompanhamento das tarifas aéreas no Brasil<sup>1</sup>.

Adicionalmente, conforme apresentado na Parte III deste Relatório, é introduzida uma revisão da fórmula de cálculo do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico, tendo sido recalculados os valores deste indicador apurados desde 2002.

Por fim, as Tabelas de Dados, que anteriormente constavam da Parte V, passam agora a ser disponibilizadas 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/)).

## **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 impactaram fortemente o transporte aéreo, por serem diretamente relacionadas aos custos com combustível, arrendamento, manutenção e seguro de aeronaves. Tais custos representaram 56% dos custos e despesas de voo totais da indústria no primeiro semestre de 2014.

A taxa de câmbio (Real/Dólar) média mensal, conforme série de código 3698 do Banco Central, registrou cotação máxima de R\$ 1,67 no primeiro semestre de 2011, de R\$ 2,05 no primeiro semestre de 2012, de R\$ 2,17 no primeiro semestre de 2013 e de R\$ 2,38 no primeiro semestre de 2014. Tal evolução representou alta de 10% da maior

---

<sup>1</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/).

cotação do primeiro semestre de 2014 em relação à maior cotação do primeiro semestre do ano anterior e de 42,3% em relação ao primeiro semestre de 2011.

O preço médio do barril de petróleo no primeiro semestre de 2014 foi de US\$ 105,03, o que representou alta de 2,8% em relação ao mesmo período do ano anterior (US\$ 102,21) e de 0,1% em relação ao primeiro semestre de 2011 (US\$ 104,90)<sup>2</sup>.

Neste cenário, o setor vem registrando prejuízos bilionários desde 2011<sup>3</sup> e os ajustes de tarifas e de oferta, que têm sido realizados pela própria indústria, representam uma adequação às atuais condições de mercado, com vistas a recuperar a sustentabilidade e assegurar a continuidade dos serviços. Assim, a oferta doméstica de transporte aéreo apresentou elevação de 0,16% no primeiro semestre de 2014 em comparação com o mesmo período do ano anterior. Na mesma comparação, a demanda doméstica por transporte aéreo apresentou elevação de 6,6%<sup>4</sup>.

Já a Tarifa Aérea Média Doméstica do primeiro semestre de 2014 registrou alta de 0,5% 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 1º semestre de 2014**

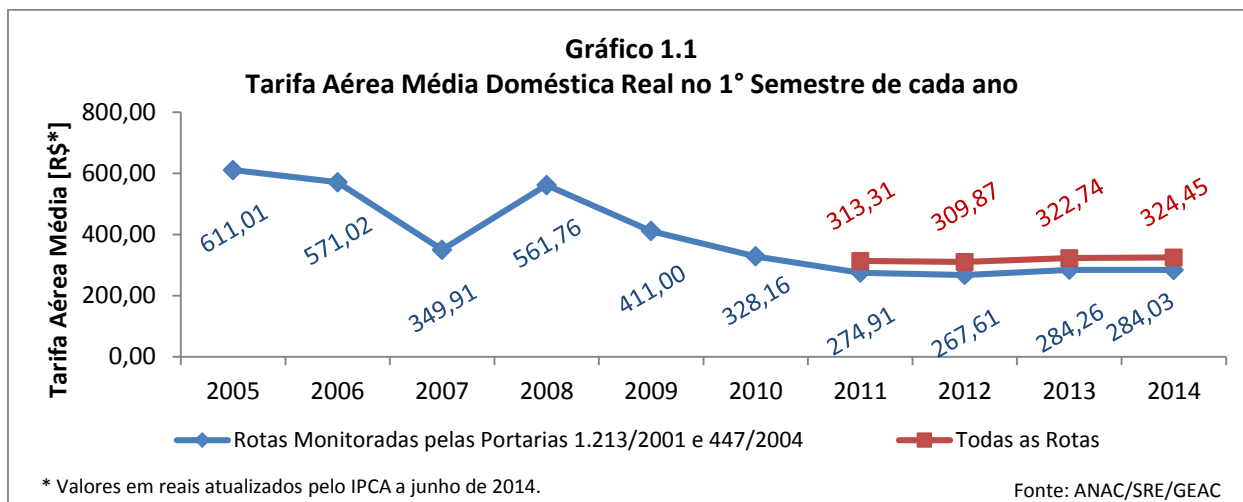
O Gráfico 1.1 apresenta a evolução da Tarifa Aérea Média Doméstica Real comercializada no primeiro semestre de cada ano.

---

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

<sup>4</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/).



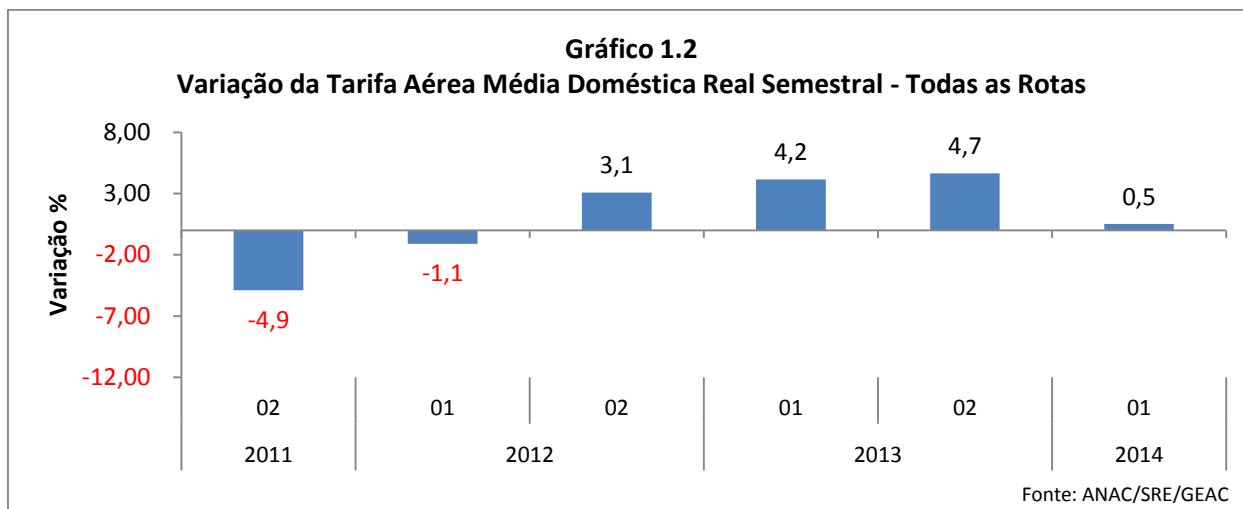
A primeira série, em azul, se refere à apuração do indicador considerando um conjunto de 52 rotas, que corresponde à intersecção daquelas que eram monitoradas pelas Portarias nº 1.213/DGAC/2001 e nº 447/DGAC/2004. Esta série evidencia que, para o conjunto de rotas analisado, a Tarifa Aérea Média Real comercializada no 1º semestre de 2014 foi apurada em R\$ 284,03, em valores atualizados pelo IPCA a junho de 2014.

Quando confrontada a Tarifa Aérea Média Doméstica Real do primeiro semestre de 2014 com aquela apurada no mesmo período de 2005, considerando a série referente às rotas monitoradas desde 2002, verifica-se uma redução de 53,5%.

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 1º semestre de 2014 foi apurada em R\$ 324,45.

Considerando a série que abrange todas as rotas, a Tarifa Aérea Média Real apurada no primeiro semestre de 2014 representou alta de 0,5% em relação ao mesmo período de 2013 e de alta de 3,6% em relação ao primeiro semestre de 2011.

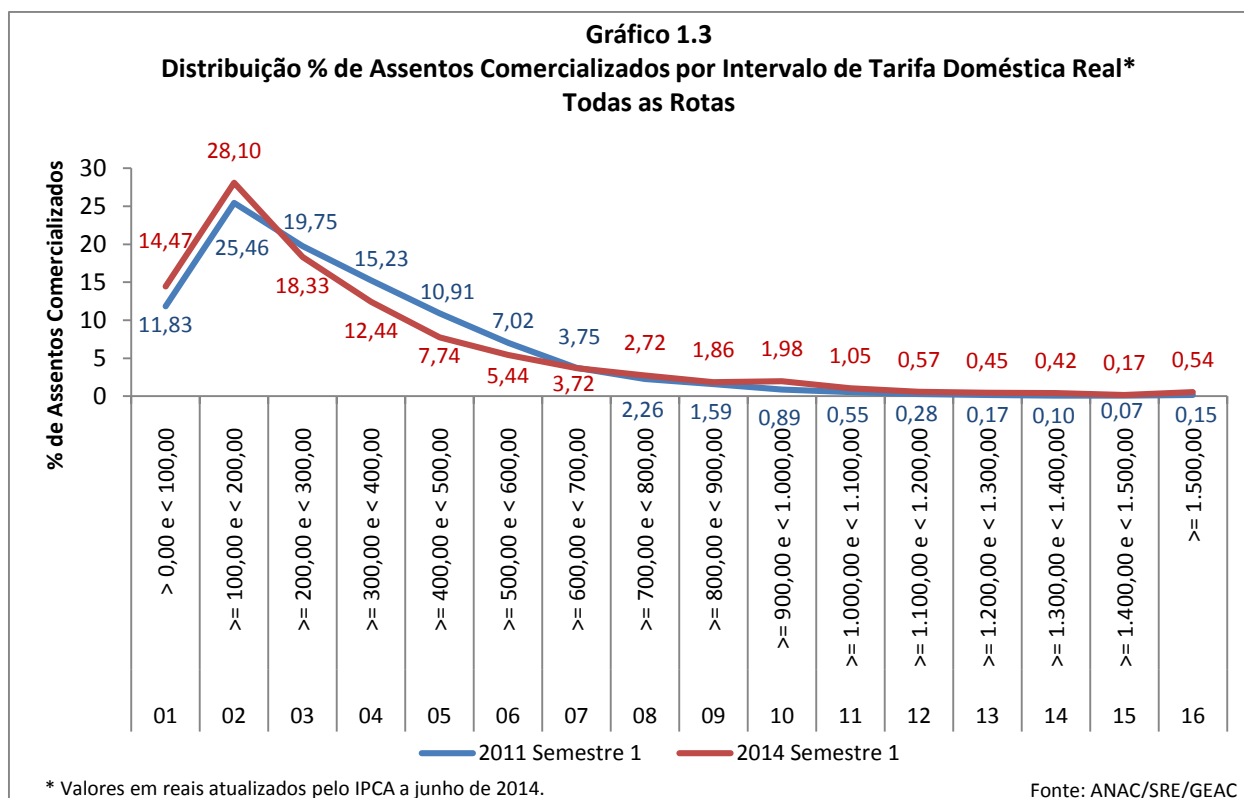
Trata-se do quarto semestre consecutivo em que o indicador registra variação positiva, após 2 semestres de queda, conforme ilustra o Gráfico 1.2, que apresenta a variação do indicador em cada semestre em relação ao mesmo semestre do ano anterior.



# Parte I – Destaques desta edição



De acordo com os dados apresentados no Gráfico 1.3, a maioria dos assentos comercializados no primeiro semestre de 2014 (60,9%) correspondeu a tarifas aéreas domésticas inferiores a R\$ 300,00.

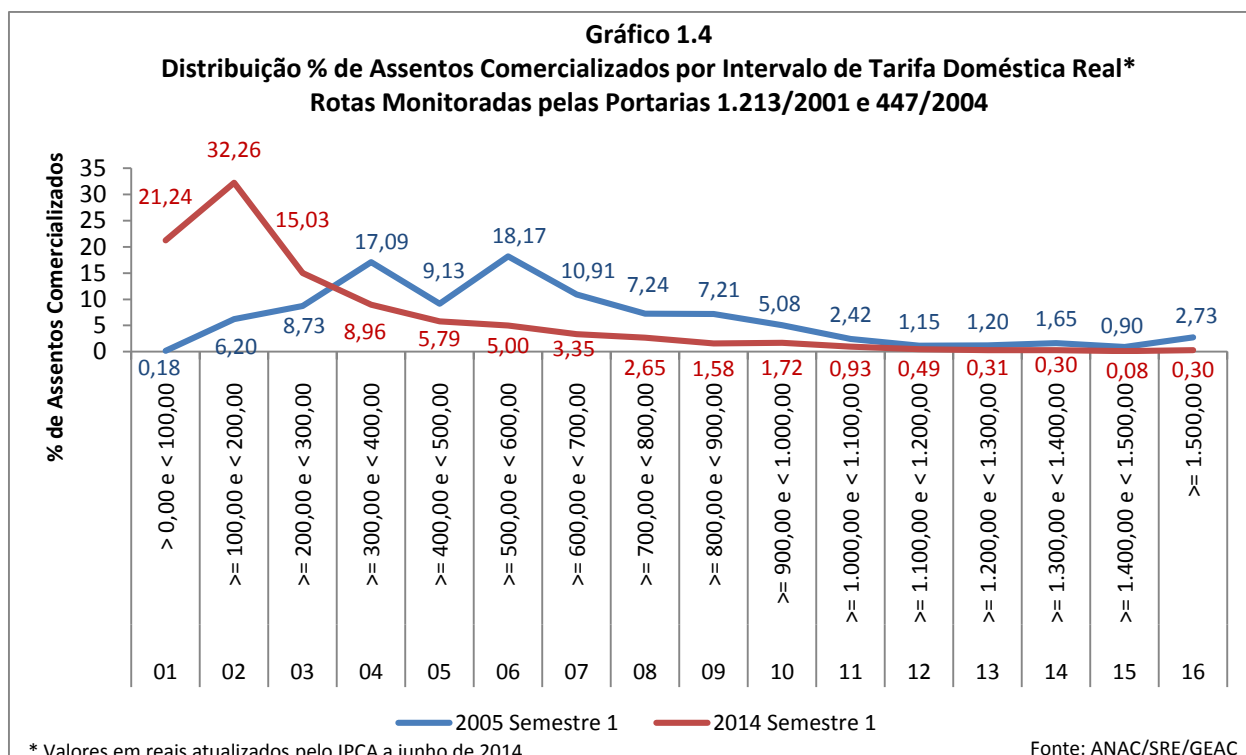


Verifica-se, ainda, que assentos comercializados com tarifas inferiores a R\$ 100,00 representaram 14,5% do total no primeiro semestre de 2014. Tarifas superiores a R\$ 1.500,00 representaram 0,54% do total. Tal comportamento foi próximo ao verificado no primeiro semestre de 2011.

# Parte I – Destaques desta edição



O Gráfico 1.4 apresenta a distribuição de assentos comercializados por intervalo de Tarifa Doméstica Real para intersecção das rotas monitoradas pelas Portarias nº 1.213/DGAC/2001 e nº 447/DGAC/2004.



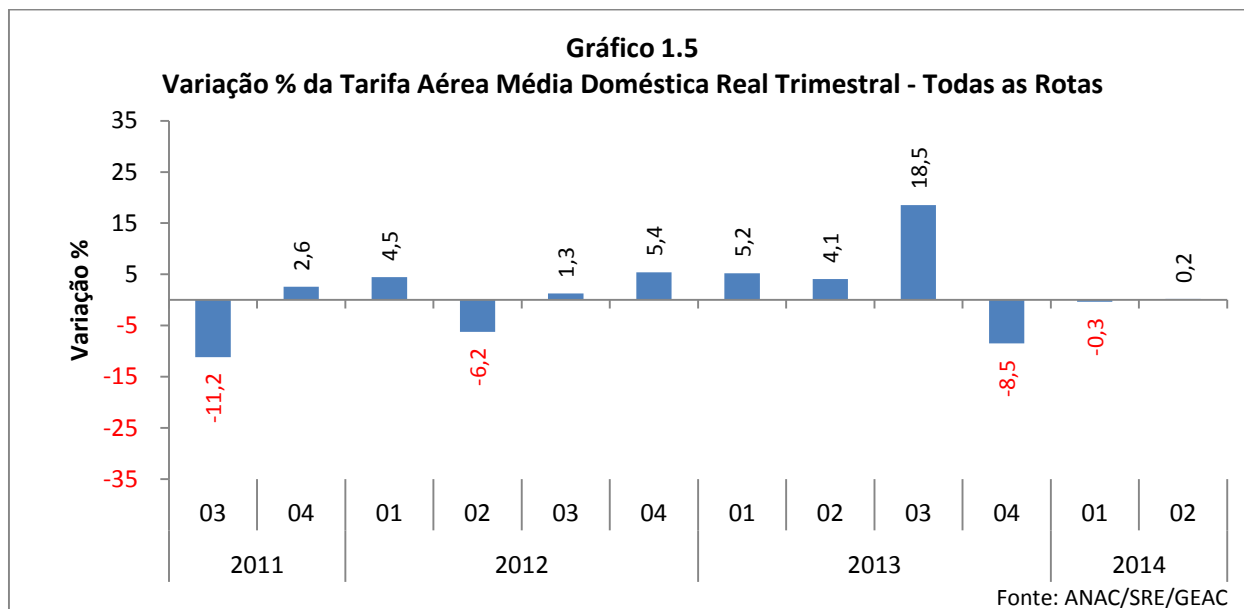
Verifica-se que para este conjunto de rotas, no primeiro semestre de 2014, a distribuição foi diferente da apurada em 2005. A representatividade de assentos comercializados com tarifa inferior a R\$ 100,00 foi de 21,24% em 2014. A maior parte dos assentos (53,50%) foi comercializada a tarifas inferiores a R\$ 200,00. Assentos comercializados a tarifas superiores a R\$ 1.500,00 representaram 0,30% do total.



## Parte I – Destaques desta edição



O Gráfico 1.5 apresenta a variação trimestral da Tarifa Aérea Média Doméstica Real em comparação com o mesmo trimestre do ano anterior, para todas as rotas domésticas.

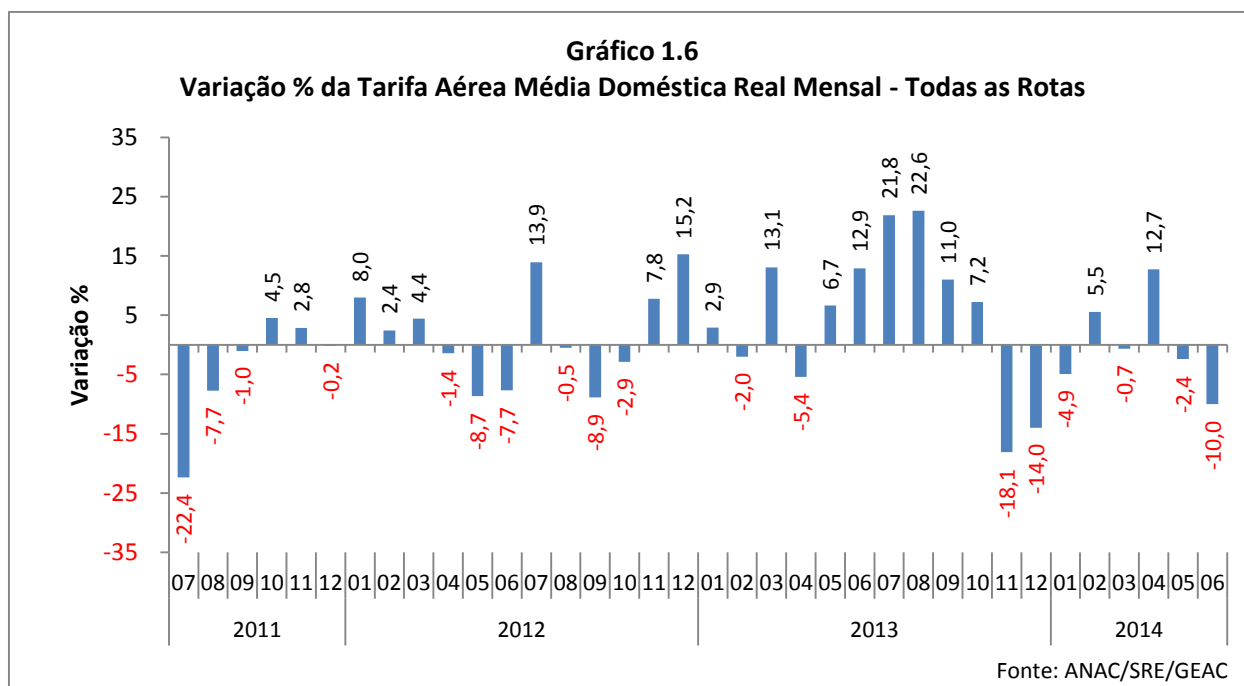


No 1º e 2º trimestres de 2014, a Tarifa Aérea Média Doméstica Real registrou baixa de 0,3% e alta de 0,2%, respectivamente, em relação aos mesmos períodos de 2013.

# Parte I – Destaques desta edição



O Gráfico 1.6 ilustra a variação mensal da Tarifa Aérea Média Doméstica Real comercializada nos meses de julho de 2011 a junho de 2014 em relação aos mesmos meses do ano anterior, para todas as rotas domésticas.

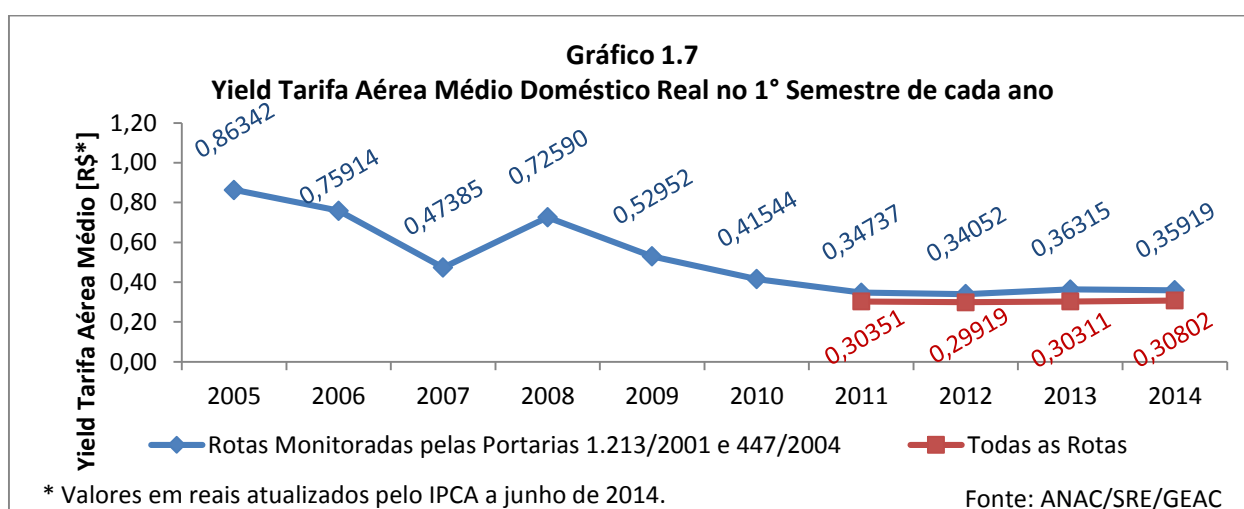


Enquanto que em 2011 e 2012 houve oscilação das tarifas, em 2013 ocorreu um cenário de predominância de elevação das tarifas, com redução nos últimos dois meses. No primeiro semestre de 2014, houve oscilação, sendo que os meses de janeiro, março, maio e junho registraram, respectivamente, baixa de 4,9%, 0,7%, 2,4% e 10,0% nas tarifas aéreas domésticas comercializadas em relação aos mesmos meses de 2013. Na mesma comparação, os meses de fevereiro e abril registraram alta de 5,5% e 12,7%.

## O Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real do 1º semestre de 2014

O Gráfico 1.7 apresenta a evolução de duas séries de apuração de Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real comercializado no primeiro semestre de cada ano.

Cabe ressaltar que a presente edição do Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas incorpora uma adequação na fórmula de cálculo do indicador Yield Tarifa Aérea Médio, conforme apresentado na Parte III deste 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 1º semestre de 2014 foi apurado em R\$ 0,35919, em valores atualizados pelo IPCA a junho de 2014.

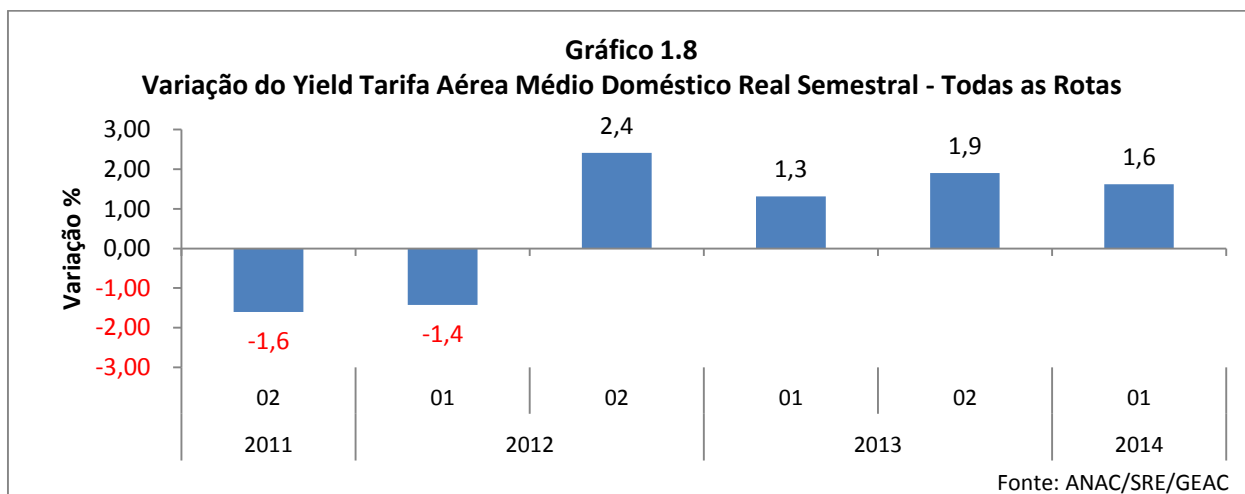
Quando confrontado o Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real do primeiro semestre de 2014 com aquele apurado no mesmo período de 2005, considerando a série de rotas monitoradas desde 2002, verifica-se uma redução de 58,4%.

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 1º semestre de 2014 foi apurado em R\$ 0,30802.

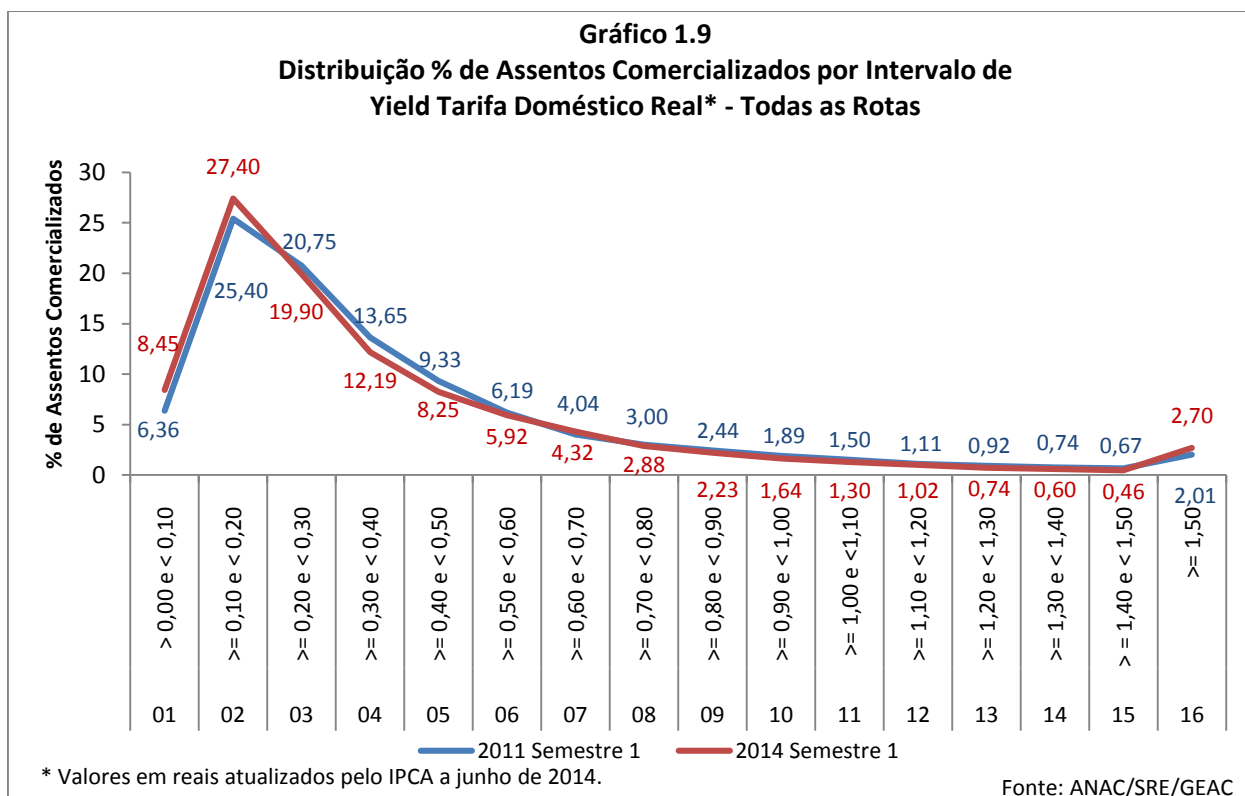
# Parte I – Destaques desta edição



Considerando a série que abrange todas as rotas, o Yield Tarifa Aérea Médio apurado no primeiro semestre de 2014 representou alta de 1,6% em relação ao mesmo período de 2013, conforme ilustra o Gráfico 1.8, que apresenta a variação do indicador em cada semestre em relação ao mesmo semestre do ano anterior.



De acordo com os dados apresentados no Gráfico 1.9, a maioria dos assentos comercializados no primeiro semestre de 2014 (55,8%) correspondeu a valores de Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico inferiores a R\$ 0,30 por quilômetro voado.

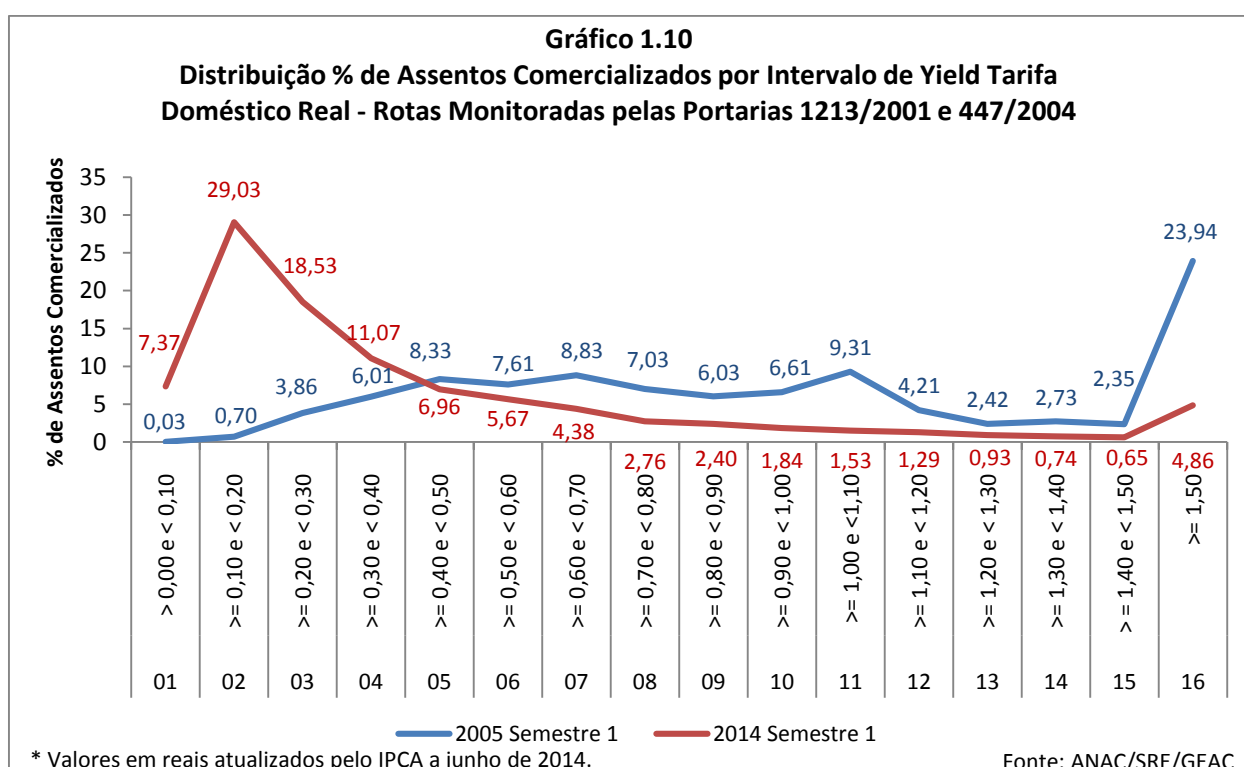


## Parte I – Destaques desta edição



Assentos comercializados com Yields inferiores a R\$ 0,10 por quilômetro voado representaram 8,5% do total no primeiro semestre de 2014. Yields superiores a R\$ 1,50 representaram 2,7% do total de assentos comercializados. Tal comportamento foi próximo ao verificado no primeiro semestre de 2011.

O Gráfico 1.10 apresenta a distribuição de assentos comercializados 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.

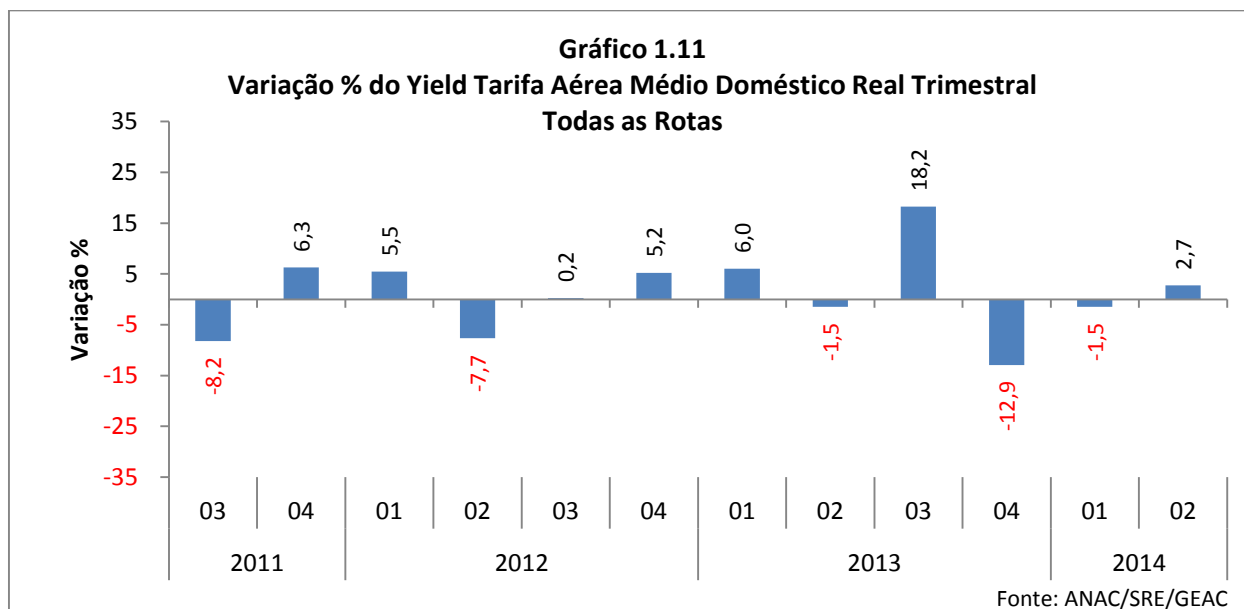


Verifica-se que, no primeiro semestre de 2014, a distribuição foi diferente da apurada em 2005. Para este conjunto de rotas, no primeiro semestre de 2014, a maior parte dos assentos (54,93%) foi comercializada com Yield inferior a R\$ 0,30. Assentos comercializados a Yield superior a R\$ 1,50 representaram 4,86% do total.

## Parte I – Destaques desta edição

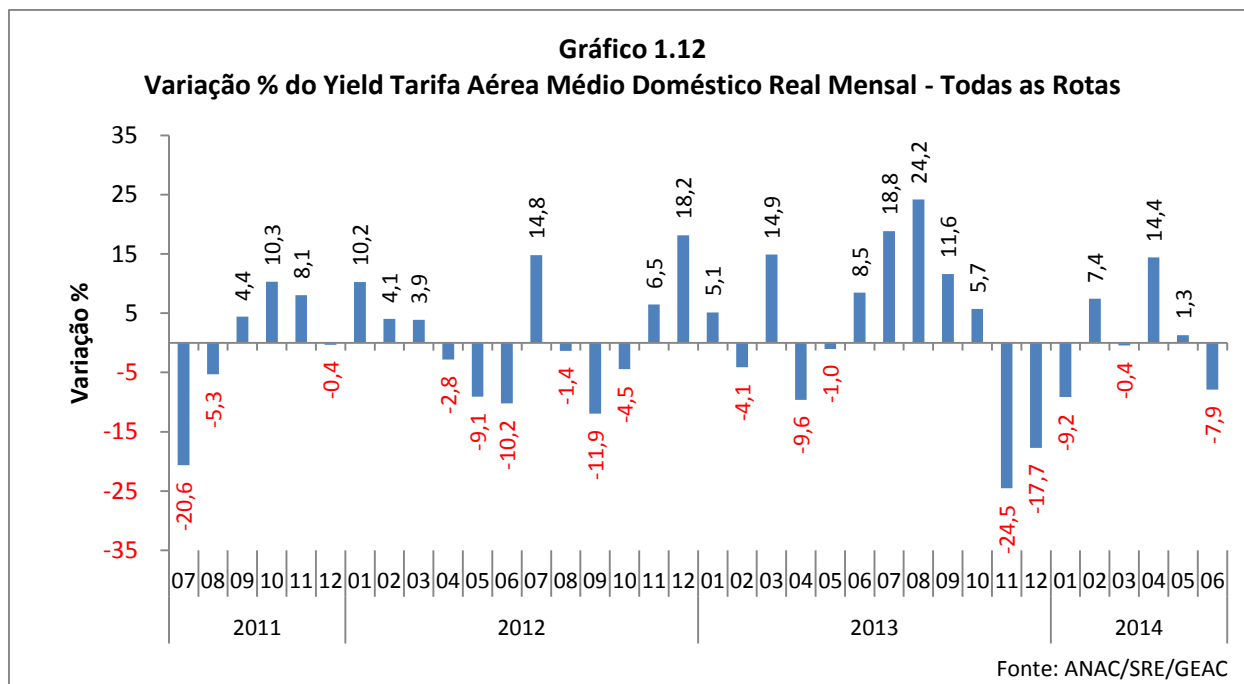


O Gráfico 1.11 apresenta a variação da média trimestral do Yield Tarifa Aérea Doméstico Real em comparação com o mesmo trimestre do ano anterior.



No 1º e 2º trimestres de 2014 o indicador registrou baixa de 1,5% e alta de 2,7% em relação aos mesmos períodos de 2013.

O Gráfico 1.12 ilustra a variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real comercializado nos meses de julho de 2011 a junho de 2014 em relação aos mesmos meses do ano anterior.



Enquanto em 2011 e 2012 ocorreu cenário de oscilação do Yield, em 2013 houve predominância de elevação, com redução nos últimos dois meses. No primeiro semestre de 2014 houve oscilação, sendo que os meses de janeiro, março e junho registraram, respectivamente, baixa de 9,2%, 0,4% e 7,9% nos valores médios de Yield Tarifa Aérea Médio comercializado em relação aos mesmos meses de 2013. Na mesma comparação, os meses de fevereiro, abril e maio registraram alta de 7,4%, 14,4% e 1,3%.







## **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.

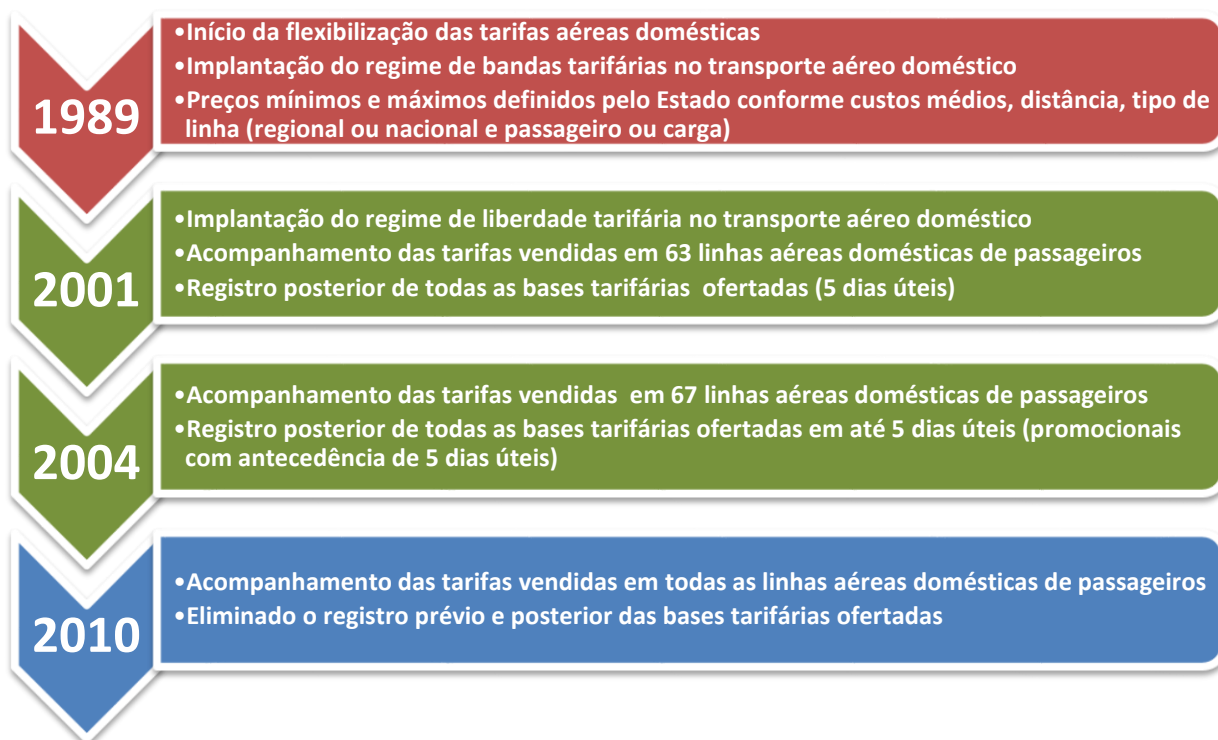
As últimas portarias segregavam os índices tarifários por tipo de objeto de transporte (passageiro e carga/mala postal), por tipo de linha (nacional e regional) e por intervalos de distância, sendo que o limite inferior era de 35% do índice e o limite superior coincidia com o próprio índice.

## 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.

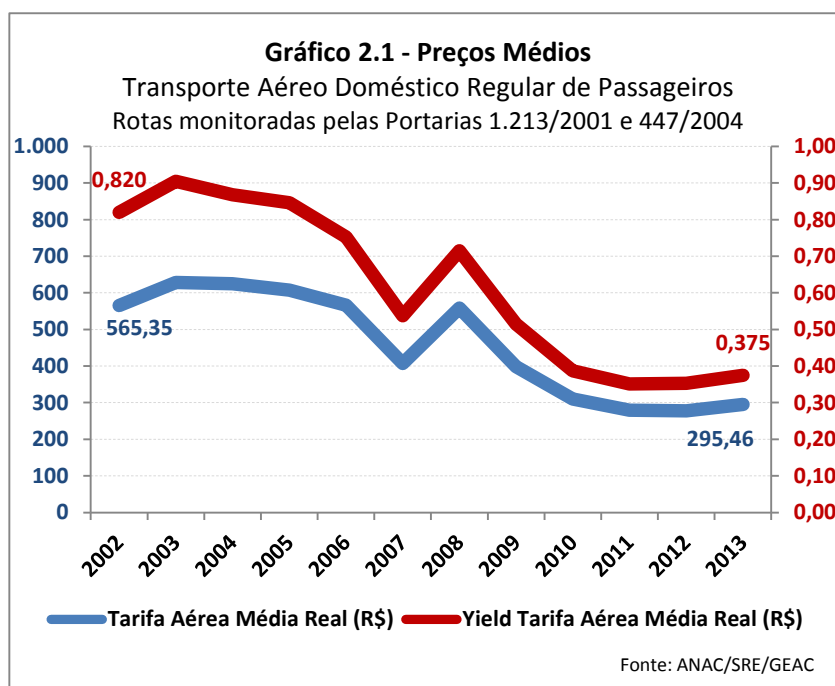
O cenário de livre concorrência atrai investimentos para o setor e estimula o crescimento do mercado, a ampliação da oferta, a diversificação de serviços e, ainda, a redução de preços. Por consequência, mais pessoas passam a ter acesso aos serviços aéreos públicos.

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.

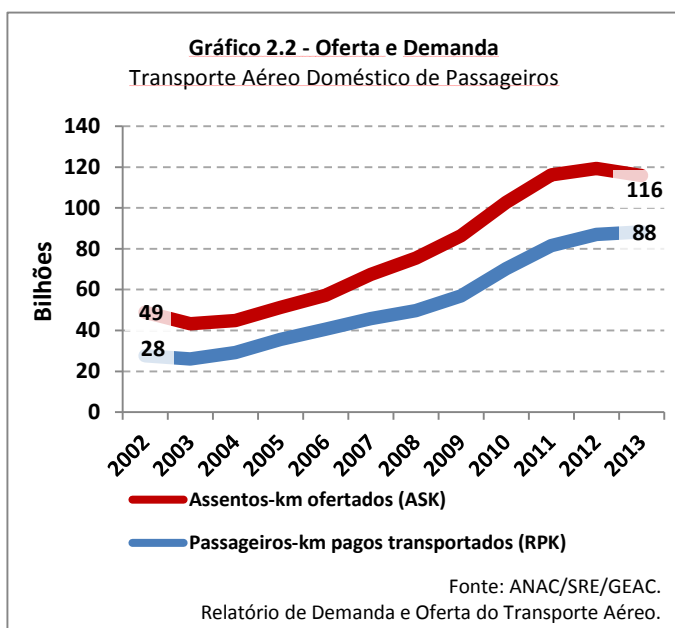
A Tarifa Aérea Média Doméstica Real, em valores deflacionados pelo IPCA até junho/2014, passou de R\$ 565,35 em 2002 para R\$ 295,46 em 2013, registrando redução de 48% no período.

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.



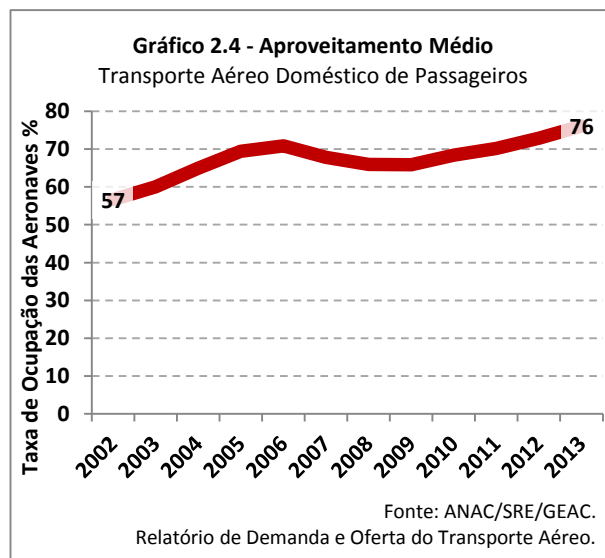
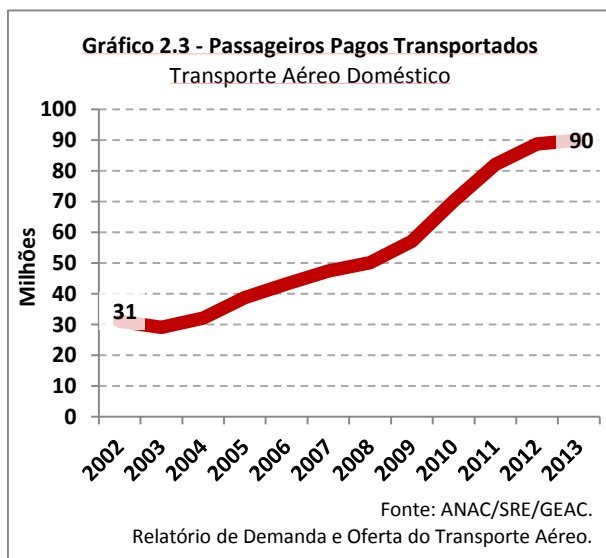
## Parte II – Histórico das tarifas aéreas domésticas no Brasil



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.

## Parte III – Acompanhamento das tarifas aéreas domésticas



### 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**.

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.

## Parte III – Acompanhamento das tarifas aéreas domésticas



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.

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 III – Acompanhamento das tarifas aéreas domésticas



## **Revisão da fórmula de cálculo do indicador Yield Tarifa Aérea Médio**

Conforme descrito na seção “Destaques desta Edição”, na Parte I deste Relatório, houve uma revisão da fórmula de cálculo do indicador Yield Tarifa Aérea Médio.

A fórmula de cálculo anteriormente adotada pela ANAC para a agregação do Yield Tarifa Aérea Médio de um conjunto de rotas considerava a ponderação dos indicadores de cada rota com base na quantidade de assentos comercializados, tendo sido observado que a distância entre o aeroporto de origem e o aeroporto de destino do passageiro não era considerada nos cálculos daquele indicador.

A Equação 1 apresenta a fórmula de agregação anteriormente utilizada para o cálculo do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real do Brasil a partir dos valores de Yield Tarifa Aérea de cada par de aeroportos ( $i$ ). O conceito desta fórmula é a agregação do Yield de diferentes pares de aeroportos com ponderação pelo número de assentos comercializados em cada par.

$$Y_{nacional} = \sum_i \left[ Y_i \frac{(Assentos)_i}{\sum_i (Assentos)_i} \right] \quad \text{Equação 1}$$

Sendo:

$Y_{nacional}$  o Yield Tarifa Aérea Doméstico Médio agregado para o Brasil;

$Y_i$  o Yield Tarifa Aérea Doméstico Médio para cada par de aeroportos  $i$ ; e

$(Assentos)_i$  o número de assentos vendidos para o par de aeroportos  $i$ .

Esta fórmula de cálculo foi estabelecida pela Portaria DAC nº 1.213/DGAC/2001, em seu art. 7º, transcrito a seguir.

*Art 7º O DAC manterá o acompanhamento constante das tarifas aéreas praticadas, podendo intervir no mercado, bem como nas concessões dos serviços aéreos regulares, a fim de coibir atos contra a ordem econômica e assegurar o interesse dos usuários.*

*Parágrafo único. Tendo em vista o disposto no caput deste artigo, as empresas de transporte aéreo regular deverão remeter mensalmente ao*

## Parte III – Acompanhamento das tarifas aéreas domésticas



*DAC, até o 5º dia útil do mês subsequente, através de meio magnético, relatório contendo, para cada uma das ligações que operar, das relacionadas no anexo desta Portaria, a relação das bases tarifárias e suas respectivas tarifas e quantidades de assentos comercializados em cada uma, bem como o yield médio praticado no mês de referência, obtido mediante a ponderação das diversas bases tarifárias pelas correspondentes quantidades de assentos comercializados em cada uma delas.[grifo nosso]*

A redação deste artigo foi mantida na Portaria DAC nº 447/DGAC/2004, que revogou a Portaria 1.213/DGAC/2001.

Com a edição da Resolução ANAC nº 140/2010, que revogou a Portaria DAC nº 447/DGAC/2004, as empresas deixaram de ser obrigadas a registrar o Yield médio do mês e não foi estabelecida metodologia para o cálculo deste indicador. Todavia, esta fórmula de cálculo foi mantida na publicação dos Relatórios de Tarifas Aéreas Domésticas.

Desenvolvendo o conceito de Yield como o valor médio pago por passageiro para cada unidade de distância voada, conclui-se que a fórmula mais apropriada para agregação do Yield a partir do Yield Tarifa Aérea Médio de cada par de aeroportos é dada pela Equação 2, que considera a distância entre origem e destino na agregação de pares de aeroportos com distâncias diferentes.

$$Y_{nacional} = \sum_i \left[ Y_i \frac{(Assentos \cdot Distância)_i}{\sum_i (Assentos \cdot Distância)_i} \right] \quad \text{Equação 2}$$

Sendo:

$Y_{nacional}$  o Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico agregado para o Brasil;

$Y_i$  o Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico para cada par de aeroportos  $i$ ; e

$(Assentos \cdot Distância)_i$  o produto do número de assentos vendidos para o par de aeroportos  $i$  pela distância direta do par de aeroportos.

A Tabela a seguir apresenta os resultados do cálculo do Yield Tarifa Aérea Médio Real, entre 2002 e 2013, divulgado anteriormente, calculado conforme a Equação

## Parte III – Acompanhamento das tarifas aéreas domésticas



1 e o indicador que passará a ser utilizado a partir desta Edição do Relatório, calculado conforme a Equação 2, bem como a diferença percentual entre os valores.

Ano	Assentos	Yield Tarifa Aérea Médio Real			Tarifa Aérea Média Real
		Agregação Anterior (Equação 1)	Agregação Atual (Equação 2)	Diferença percentual	
2002	13.741.808	0,90099	0,78865	-12,5%	545,62
2003	13.352.376	0,99059	0,86337	-12,8%	603,52
2004	14.570.368	0,93332	0,80006	-14,3%	633,67
2005	13.800.608	0,92307	0,74453	-19,3%	609,48
2006	16.501.273	0,84272	0,64814	-23,1%	557,62
2007	17.991.163	0,60959	0,46675	-23,4%	408,41
2008	14.249.814	0,83145	0,61998	-25,4%	562,89
2009	14.482.013	0,60204	0,44566	-26,0%	406,22
2010	30.581.758	0,43665	0,32351	-25,9%	332,17
2011	49.363.181	0,39163	0,30033	-23,3%	309,67
2012	50.871.793	0,39300	0,30133	-23,3%	312,25
2013*	52.027.601	0,39715	0,30685	-22,7%	326,72

*Os valores estão expressos em Reais atualizados pelo IPCA a dezembro de 2013.*

*\*Dado de 2013 revisado em relação ao divulgado na 29ª Edição do Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas.*

Conforme apresentado na tabela acima, a revisão na fórmula de agregação não alterou os valores da Tarifa Aérea Média divulgados anteriormente.

Ressalta-se que as características da Equação 1 fazem com que o erro do resultado seja tão maior quanto maiores forem: (i) as diferenças entre as distâncias dos pares de aeroportos agregados; e (ii) as diferenças entre os 'Yields' destes pares.

Dessa forma, o impacto desta alteração no Yield Tarifa Aérea Médio nacional dos anos de 2002 a 2004, que abrangia um menor rol de rotas, foi, em média, de redução de 13%. Para os anos de 2005 a 2013, o a redução média foi de 24%.

## Parte III – Acompanhamento das tarifas aéreas domésticas



Este Relatório apresenta, ainda, as distribuições percentuais de assentos comercializados por faixa de Tarifa Aérea Doméstica e por faixa de Yield Tarifa Aérea Doméstico.

É direta a conclusão de que a alteração na fórmula de cálculo do indicador Yield Tarifa Aérea Médio não afeta a distribuição de assentos comercializados por faixa de Tarifa Aérea.

Embora menos óbvio, temos que esta alteração na fórmula também não afeta a distribuição de assentos comercializados por faixa de Yield Tarifa Aérea. Isto pode ser mais bem compreendido ao notar que, para a obtenção desta distribuição, não é utilizado qualquer cálculo de média. É utilizada, tão somente, a soma dos assentos dos registros cujos indicadores se encontram em cada faixa de Yield.

Assim, é possível apurar a proporção de assentos comercializados por faixa de Yield Tarifa Aérea em relação ao total de assentos comercializados. A rigor, não é possível utilizar o resultado desta distribuição para apurar o Yield Tarifa Aérea Médio do período.

A distribuição que apresentaria as mesmas bases conceituais de apuração do Yield Tarifa Aérea Médio seria a proporção de assentos-km comercializados por faixa de Yield Tarifa Aérea.

Logo, tratando-se de informações distintas, optou-se por adotar a primeira forma de distribuição (proporção de assentos comercializados por faixa de Yield Tarifa Aérea) para a apresentação neste relatório.





A faint, light-colored world map is visible in the background of the slide, showing the outlines of continents and countries.

## **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

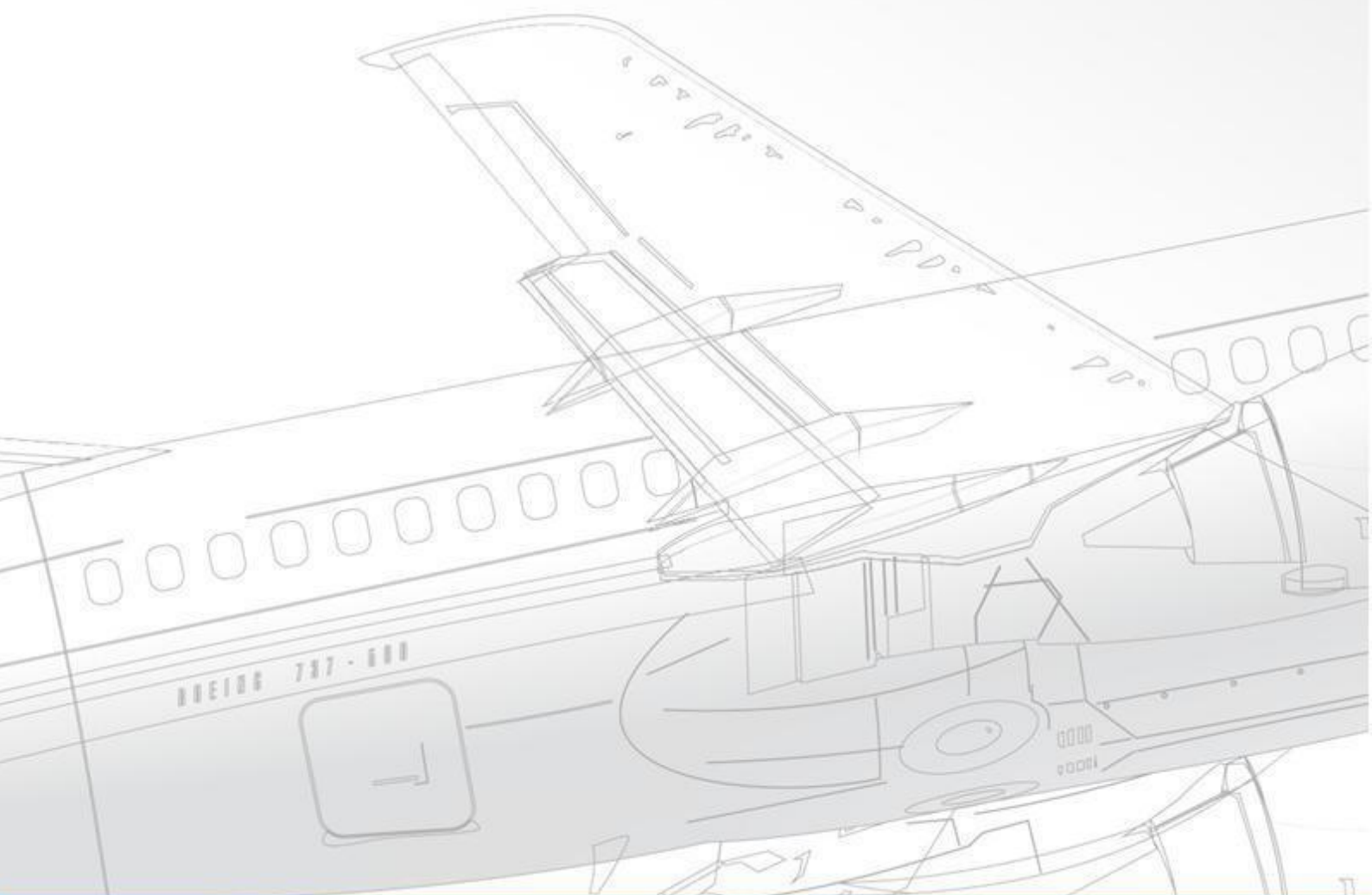


Além das preferências dos usuários, os preços do transporte aéreo são afetados, direta ou indiretamente, por outros inúmeros fatores, tais como:

- 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