

X CONGRESSO DA FEPODI

**DIREITO, GLOBALIZAÇÃO E TRANSFORMAÇÕES
NA ORDEM SOCIAL E ECONÔMICA (ON-LINE)**

A532

Anais do X Congresso da Fepodi [Recurso eletrônico on-line] organização X Congresso da Fepodi: Universidade Federal de Mato Grosso do Sul – Campo Grande;

Coordenadores: Abner da Silva Jaques, João Fernando Pieri de Oliveira e Lívia Gaigher Bósio Campello – Campo Grande: Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, 2023.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5648-798-4

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Desenvolvimento, responsabilidade e justiça: a função da ciência jurídica no aperfeiçoamento da sociedade.

1. Desenvolvimento. 2. Responsabilidade. 3. Justiça. I. X Congresso da Fepodi (1:2023 : Campo Grande, MS).

CDU: 34



X CONGRESSO DA FEPODI

DIREITO, GLOBALIZAÇÃO E TRANSFORMAÇÕES NA ORDEM SOCIAL E ECONÔMICA (ON-LINE)

Apresentação

A Federação Nacional de Pós-Graduandos em Direito (FEPODI) realizou, nos dias 07, 08 e 09 de agosto de 2023, o X Congresso Nacional da FEPODI, em formato híbrido, adotando o seguinte eixo temático: “Desenvolvimento, Responsabilidade e Justiça: A função da Ciência Jurídica no aperfeiçoamento da Sociedade”, justamente para corroborar o compromisso institucional em promover a integração ensino-pesquisa-extensão entre os corpos discente e docente da Graduação e Pós-Graduação.

Para a realização do evento, contamos com o essencial apoio do Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito (CONPEDI), do Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), do Observatório de Direitos Humanos, Acesso à Justiça e Desenvolvimento Sustentável da UFMS e do Centro Universitário UNIGRAN Capital.

Mais uma vez a abrangência de nosso trabalho alcançou as cinco regiões brasileiras, recebendo participantes vinculados a Instituições de Ensino Superior de 13 estados, dentre eles graduandos, graduados, especializandos, especialistas, mestrandos, mestres, doutorandos e doutores, todos empenhados na missão de contribuir com o rumo da pesquisa no direito. O interesse de nossos alunos mostra à comunidade acadêmica que a pesquisa é capaz de criar espaços comuns para o diálogo, para a reflexão e para o intercâmbio de experiências.

Fruto de um trabalho coletivo, na décima edição do evento, após o processo de submissão dos trabalhos e suas respectivas duplas avaliações às cegas, foram aprovados 273 resumos expandidos para apresentação, distribuídos em 11 Grupos de Trabalhos, sendo 9 deles presenciais e 2 on-lines, que buscaram contemplar as mais variadas áreas do direito, além de mais de 700 acadêmicos inscritos como ouvintes para o evento.

Sempre acreditamos que o formato utilizado para a apresentação dos trabalhos (resumos expandidos) auxilia consideravelmente o desenvolvimento acadêmico, ao passo que permite ao pesquisador apresentar as ideias iniciais sobre um determinado tema e melhor desenvolvê-las a partir das contribuições que são concedidas, nos Grupos de Trabalho, por docentes ligados a renomadas Instituições de Ensino Superior do país, os quais indicam sempre bons caminhos para o aperfeiçoamento da pesquisa.

Os Anais que ora apresentamos já podem ser considerados essenciais no rol de publicações dos eventos científicos, pois além de registrar conhecimentos que passarão a nortear novos estudos em âmbito nacional e internacional, revelam avanços significativos em muitos dos temas centrais que são objeto de estudos na área jurídica e afins.

Assim, com esse grande propósito, apresentamos uma parcela do que representa a grandiosidade do evento científico, como se fosse um retrato de um momento histórico, com a capacidade de transmitir uma parcela de conhecimento, com objetivo de propiciar a consulta e auxiliar no desenvolvimento de novos trabalhos, tudo com vistas a ampliar o acesso ao conhecimento e a democratizar a pesquisa no Brasil.

Esperamos que todos possam aproveitar a leitura.

Abner da Silva Jaques

Presidente da Federação Nacional dos Pós-Graduandos em Direito - FEPODI

João Fernando Pieri de Oliveira

Vice-presidente da Comissão de Acadêmicos e Estagiários da OAB/MS

Lívia Gaigher Bósio Campello

Coordenadora do Observatório de Direitos Humanos, Acesso à Justiça e Desenvolvimento Sustentável

AS RELAÇÕES DE CONSUMO NOS PROGRAMAS DE COMPENSAÇÃO DE CARBONO NO SETOR AUERONÁUTICO: AED E O DIREITO À INFORMAÇÃO

CONSUMER RELATIONS IN CARBON OFFSETTING PROGRAMS IN THE AUERONAUTIC SECTOR: LAW AND ECONOMICS AND THE RIGHT TO INFORMATION

**Giowana Parra Gimenes da Cunha
Jonathan Barros Vita**

Resumo

Diante da evolução da legislação internacional referente à diminuição da emissão de Gases de Efeito Estufa, e das transformações na ordem social e econômica, é imprescindível a análise do tema considerando os mecanismos de mercados surgidos para o cumprimento dos compromissos assumidos internacionalmente. Deste modo, o presente trabalho teve por objetivo analisar os programas de compensação de CO₂ no setor aeronáutico, considerando as falhas de mercado que impactam as relações de consumo. O problema se concentrou na vulnerabilidade da propagação dos programas de compensação de carbono ante a necessidade da prestação de informações esclarecedoras aos consumidores. A hipótese corresponde à ideia de salvaguardar os direitos do consumidor previstos no ordenamento jurídico. Sendo assim, as problemáticas consumeristas que podem surgir neste cenário é o que justificou a relevância do tema. O trabalho se desenvolveu pelo método dedutivo. Concluiu-se que deve haver a garantia dos direitos que prezam pelo consumo sustentável.

Palavras-chave: Direito do consumido, . programas de compensação de carbono, Análise econômica do direito

Abstract/Resumen/Résumé

In view of the evolution of international legislation regarding the reduction of greenhouse gas emissions, and the transformations in the social and economic order, it is essential to analyze the theme considering the market mechanisms that have emerged to fulfill the commitments assumed internationally. Thus, the present work aimed to analyze the carbon offset programs in the aeronautical sector, considering the market failures that impact consumption relations. The problem focused on the vulnerability of the propagation of carbon offset programs to the need to provide enlightening information to consumers. The hypothesis corresponds to the idea of safeguarding consumer rights provided for in the legal system. Therefore, the consumerist problems that may arise in this scenario are what justified the relevance of the theme. The work was developed by the deductive method. It was concluded that there must be a guarantee of the rights they value for sustainable consumption.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Consumer law, Carbon offset programs, Law and economics

INTRODUÇÃO

Ante as preocupações ambientais, foram legislados, a nível internacional, os objetivos para o monitoramento e controle da emissão de Gases do Efeito Estufa, em especial do CO₂, assumindo o Brasil compromissos para corroborar com tais objetivos, advindo a elaboração de legislações nacionais e a implantação de programas de composição de carbono.

Não obstante a relevância e o notório avanço legislativo em versar sobre objetivos que instrumentalizem a garantia da proteção ao meio ambiente, como direito fundamental de terceira geração/dimensão, a fim de que seja alcançados tais objetivos, surgiu mecanismo de mercado consubstanciado na busca pela diminuição da emissão de carbono na atmosfera, por meio da análise de custo benefício da adesão aos denominados programas de compensação de carbono.

A partir da identificação da ausência de inclusão dos custos relacionados à produção sustentável no setor aeronáutico, em especial na produção de combustíveis e o uso de tecnologias sustentáveis, bem como os incentivos aos programas ambientais, evidentemente nota-se uma falha de mercado. Sendo assim, as relações de consumo foram impactadas não apenas pelo aumento do preço para o custeio destas medidas, mas também a atenção à garantia dos direitos do consumidor neste cenário, de forma que a problemática apresentada corresponde na dificuldade de salvaguardar o direito da transparência prevista na legislação consumerista pátria.

Sendo assim, o presente trabalho tem por objetivo analisar os programas de compensação de carbono especificamente no setor aeronáutico, primeiramente destacando as principais legislações internacionais que incentivaram a criação de metas a serem cumpridas, passando a análise de algumas peculiaridades sobre o denominado mercado de carbono à luz da Análise Econômica do Direito e, por fim, elucidar as questões relativas ao impacto dos programas de compensação de carbono nas relações consumeristas relativas à aquisição de passagens aéreas.

Com o emprego de pesquisa bibliográfica e legislativa, utilizar-se-á o método dedutivo para o desenvolvimento do trabalho, que se caracteriza como sendo descritivo explicativo, que segundo Lakatos e Marconi (2011, p. 25) objetiva registrar fatos, analisá-los, interpretá-los e identificar suas causas.

Outrossim, a hipótese proposta no trabalho corresponde à necessidade de atenção às questões surgidas com a adoção dos programas de compensação de carbono pelas companhias

de aviação no que tange aos impactos na relação de consumo e a aplicação das garantias do consumidor previstas do Código de Defesa do Consumidor.

A relevância do tema se concentra na importância de analisar os programas de compensação de carbono com a finalidade de corroborar para a proteção ao meio ambiente, mas também salvaguardar os direitos do consumidor, que se tornaram agentes com papel relevante no desenvolvimento de tais programas, como meio para evoluir o mecanismo de mercado.

DESENVOLVIMENTO

Cumprido destacar, de imediato, que a falta de conscientização com o próprio *habitat* humano foi modificada após o mundo ser devastado por diversas atrocidades na Segunda Guerra Mundial, em 1945. Junto às desastrosas consequências das Grandes Guerras sobreveio a necessidade de reconstrução da vida como um todo, inclusive do meio ambiente de onde se extrai todos os meios necessários para sobreviver. Inclusive, com o advento da preocupação internacional relacionada com o futuro da humanidade, que surgiu o Direito Ambiental, em 1948 perante a ONU (Organização das Nações Unidas).

Considerando o aceleramento do desenvolvimento tecnológico advindo com a globalização, o cenário internacional passou a preocupar-se com os efeitos devastadores do aquecimento global para com o meio ambiente e, conseqüentemente, com o futuro da humanidade. Sendo assim, iniciou-se os estudos científicos e a elaboração de programas relacionados a busca pela redução de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) em larga escala. E foi neste contexto que surgiu o mercado de carbono como um mecanismo de mercado criado para alcançar reduções de emissões de GEE.

Evidentemente o setor aeronáutico foi um dos grandes afetados pelo mecanismo do mercado de carbono. Isto porque, conforme afirma Carlos Eduardo Resende Prado (2021, p. 02), com base nos estudos da Organização Internacional da Aviação Civil (OACI), intitulada “*ICAO Environmental Report 2016: On board a sustainable future*”, publicada em Montreal, no Canadá, o setor de aviação mundialmente é responsável por 2% (dois por cento) da emissão global de carbono, sendo que a aviação civil internacional sozinha responde por cerca de 1,3% das emissões globais de CO₂.

Corroborado a isto, Veronica Korber Gonçalves (2017, p. 01), no estudo relacionado à governança global do clima e aviação civil internacional, afirma que “se o setor da aviação fosse um país, suas emissões o colocariam como o sétimo maior poluidor do mundo”.

Diante deste cenário, foram legisladas diversas legislações internacionais oriundas de conferências entre países participantes, as quais foram internalizadas no Brasil por meio de decretos e regulamentados por resoluções da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

A Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) que é a organização internacional das Nações Unidas (ONU) responsável por, dentre tantas, emanar recomendações e padrões uniformes em matérias relacionadas as questões ambientais envolvendo a aviação civil internacional, como o ruído aeronáutico e emissões de gases de efeito estufa, criou o Mecanismo de Redução e de Compensação de Emissões da Aviação Internacional (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*), tem por objetivo permitir o desenvolvimento do setor com crescimento zero de carbono a partir de 2020, sendo o primeiro programa de compensação de carbono em escala mundial.

Recentemente no Brasil, em 19 de maio de 2022, adveio a promulgação do Decreto n. 11.075, que estabelece os procedimentos para a elaboração dos Planos Setoriais de Mitigação das Mudanças Climáticas, instituiu o Sistema Nacional de Redução de Emissões de Gases de Efeito Estufa, o qual em seu art. 4º, I, prevê que são diretrizes da Estratégia Federal de Incentivo ao Uso Sustentável de Biogás e Biometano o incentivo ao mercado de carbono, notadamente quanto ao crédito de metano.

Deste modo, embora a legislação brasileira específica tenha entrado em vigência a pouco tempo, de forma que a regulamentação do mercado de carbono ainda está em andamento, os problemas relacionados à emissão de Gases de Efeito Estufa a muito tempo são evidenciados no cenário internacional. Assim, além da atividade legiferante, é necessária a adequação do mercado interno e externo quanto aos compromissos assumidos, internacionalmente, para dirimir as questões relacionadas ao aquecimento global.

Gilda Maria Pereira Vieira (2013, p. 419), disserta que além da ideia supracitada, advinda de uma premissa “poluidor-pagador”, considerado no Protocolo de Quioto, surgiu a ideia de “Mecanismo de Desenvolvimento Limpo”, consubstanciada na ideia de que o país desenvolvido com a “possibilidade de financiar e/ou investir em projetos em países em desenvolvimento como forma para compensar parte de seus compromissos na redução de emissões”, sendo que o processo passa a permitir que os países em desenvolvimento consigam recursos por meio das da venda das Reduções Certificadas de Emissões (RCEs).

Neste contexto, a partir dos objetivos previstos na legislação nacional e internacional, é que surgiu o denominado “mercado de carbono”, que vem sendo incentivado cada vez mais em solo brasileiro e em diversos outros países. O mercado de carbono, em suma, corresponde aos programas de compensação da emissão de carbono, cujo o objetivo é conscientizar e neutralizar

a emissão de CO₂, para a sua diminuição, de forma que surgiram mercados de créditos de carbono como medida para incentivar o desenvolvimento sustentável.

Corroborado ao mercado de créditos de carbono, é comum encontrar nos programas de compensação de carbono o incentivo à medidas voltadas para o enfretamento do desmatamento e queimadas nas florestas, o reflorestamento, o consumo consciente de alimentos, a redução do volume de lixo, a reciclagem, o consumo de produtos locais, o transporte não motorizado e a produção e o consumo sustentável.

A sistemática do mercado de carbono se divide em duas opções principais: 1) investimentos em tecnologia e/ou ações e projetos para diminuir suas emissões internas; ou 2) compra de permissões no mercado. Sendo assim, as empresas que enfrentam altos custos de investimento para reduzir suas emissões internamente “podem optar por comprar cotas do direito de poluir de outras empresas que apresentam um custo de redução menor” e, com isso, têm permissões excedentes, de forma que “o mercado permite que as entidades poluidoras troquem permissões entre si.” (GUSMÃO, et. al, 2015, p. 28).

É neste ponto em específico que é possível a verificação da temática sob a ótica da Análise Econômica do Direito, justamente porque o mercado de carbono foi introduzido no ordenamento jurídico através dos incentivos aos programas que buscam a diminuição da emissão de CO₂, a partir de compromissos assumidos internacionalmente, que culmina na atuação de mecanismos de mercado para o seu desenvolvimento.

A partir disto é que no cenário em que a “firma” recebe o incentivo governamental para a realização de programas de compensação de carbono, imprescindível é a análise econômica sobre a tomada de decisão para a adesão ao mecanismo, em especial, no que tange a margem de custo e benefício.

Importa destacar que Ronald Coase foi importante teórico sobre a temática que recebeu o Prêmio Nobel de Economia em 1991, publicou dois trabalhos que são referência para a AED, sendo *The Nature of the Firm*, de 1937, e *The Problem of Social Cost* de 1960, dos quais tratam de premissas relevantes para o desenvolvimento da Economia dos Custos de Transações e da moderna Análise Econômica do Direito e das Organizações.

George Stigler, a partir das lições de Ronald Coase, denominou como “Teorema de Coase” uma das vertentes para o estudo sobre a Análise Econômica do Direito, o qual estabelece como uma das suas premissas a ideia de que a intervenção do Estado na resolução de questões de falhas de mercado deve se dar apenas quando o próprio mercado não pode resolvê-las, de forma que sobrevêm o destaque à afirmação de que o correto funcionamento das instituições

jurídicas é de grande importância para o bom funcionamento da economia de mercado (LAZARI, OLIVEIRA, 2020, p. 203).

Outrossim, sendo Decio Zylbersztajn (2009, p. 01) em uma de suas contribuições para a obra “Direito e Economia: Análise Econômica do Direito e das Organizações” para Ronald Coase a introdução de custos e transações na análise econômica determina as formas organizacionais e as instituições do ambiente social, sendo que a inserção dos custos de transação na Economia e na Teoria das Organizações implica na importância do Direito na determinação de resultados econômicos.

Sob este viés, considerando que o mercado de crédito de carbono é uma alternativa significativa relevante para o tratamento do problema do excesso da emissão de carbono, o mecanismo de mercado tem como premissa a livre negociação para a compra de créditos de carbono, independente de ações coercitivas do Estado, beneficiando o financiamento para as questões ambientais.

Como mencionado alhures, a partir do arcabouço legislativo que versa sobre o tema, os instrumentos econômicos são relevantes para estabelecerem o cálculo de custos e benefícios do agente poluidor, o que influencia na tomada de decisões para a adesão aos programas de compensação, considerando o excesso de emissão de GEE como uma externalidade negativa, em razão da degradação do meio ambiente.

Especificamente sobre esta questão é que o Teorema de Coase se adequa à sistemática do mercado de carbono, isto porque Ronald Coase propõem solução ideal baseada na livre negociação entre as partes envolvidas, para alcançar um nível de eficiência e, conseqüentemente, um ótimo, o que difere do posicionamento de Pigou, o qual sugere a atuação do Estado para a lidar com a externalidade, que implica em mais custos, burocracia e intervenção de terceiro (SOARES, et.al., 2015, p. 08).

Considerando que o Teorema de Coase foi utilizado na análise de diversas questões ambientais, a teoria do mencionado teórico também se aplica na análise do mercado de carbono, a partir das suas bases, sendo elas: a livre negociação, a clareza dos direitos de propriedade e os custos de transação baixos ou nulos.

Sendo assim, considerando os estudos de Ronald Coase, em contraponto aos de Pigou, Danielle de Almeida Mota Soares, Guilherme da Silva e Raphael Guilherme Araujo Torrezan (2015, p. 11) dissertam sobre a possibilidade da aplicação do Teorema de Coase ao mercado de carbono, esclarecendo que “reduzir esses custos de transação é bastante relevante para possibilitar uma melhor gestão da poluição, rumo a uma produção que use relativamente menos carbono”.

Destarte, o que importa para este estudo em destacar a Análise Econômica do Direito às questões relativas ao mercado de carbono é a colaboração que a teoria trazer para o desenvolvimento deste mecanismo de mercado, em especial, quanto a aplicação dos programas de compensação.

A partir da consideração de que o excesso da emissão de Gases do Efeito Estufa é uma externalidade negativa causada pelos agentes poluidores, inclusive o setor aeronáutico, sendo este um dos maiores causadores desta emissão, os mecanismos de mercado utilizam-se da análise de custo e benefício para realizarem a composição da emissão de carbono também no setor de aviação.

Sendo assim, é válido evidenciar que o setor aeronáutico não precificava os custos sociais e ambientais causados pela emissão de CO₂ na atmosfera, não sendo considerados na estrutura de custos das indústrias emissoras (PRADO, 2021, p. 60). Portanto, a não inclusão destes custos, é vista como uma falha de mercado visualizada a partir do surgimento dos incentivos para os programas de compensação.

Deste modo, o que se espera é que quanto maior for o valor para a emissão de GEE, as empresas emissoras se movimentem cada vez mais a investirem em tecnologia de menor emissão de carbono, o que impacta o cenário competitivo.

Não obstante a isto, a partir da conscientização da sociedade, a adoção a programas de compensação de emissão de carbono tornou-se um diferencial competitivo (VIEIRA, 2013, p. 417). Isto porque, a demonstração de investimentos em ações que reduzam a emissão de CO₂, atrai vantagens competitivas, ou seja, a empresa como colaboradora para o desenvolvimento sustentável é bem vista pelo consumidor consciente sobre as questões ambientais.

Outrossim, ante as vantagens do cenário competitivo no setor aeronáutico, os consumidores são impactados com os custos advindos dos programas de compensação, em especial quando já embutido no valor das passagens aéreas, como é o caso do uso de combustíveis sustentável cuja tecnologia diminui a emissão do carbono na atmosfera.

Inclusive, a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) estima que 65% da mitigação necessária para emissões líquidas zero de carbono em 2050, virá por meio da utilização de Combustível Sustentável de Aviação (SAF), conforme objetivos reforçados na 41^a Assembleia da Organização da Aviação Civil Internacional, de 27 de setembro de 2022 (ANAC, 2022).

Também, além desta opção, há empresas de passagens aéreas que oferecem a compensação do carbono por meio de incentivos financeiros dos consumidores, como a

cobrança de sobretaxas, direcionadas para programas de reflorestamento, ou outros programas de cunho ambiental.

Neste contexto, importa evidenciar que os mecanismos de coordenação do mercado tornam-se fundamentais, pois reforçam o argumento de que “há impacto da estrutura social na produção, distribuição e consumo e que, em mercados competitivos, produtores e/ou consumidores influenciam a oferta ou a demanda agregada” (CHALITA, et. al., 2010), ou seja, nos preços ou outros termos da troca.

Deste modo, especificamente sobre o setor aeronáutico, não obstante a ausência de legislação específica sobre a compra de crédito de carbono por indivíduos e a conscientização individual do consumidor (“*flygskam*”, da tradução “vergonha de voar”), os programas de compensação de crédito promovidos pelas empresas de aviação devem prezar pelos direitos básicos do consumidor.

Sendo assim, importa destacar que o aumento do valor da passagem pelo uso de combustível e/ou tecnologia sustentável ou a compra de crédito e incentivo financeiro à programas de compensação de carbono voltados à questões ambientais, devem ser informados ao consumidor de forma transparente pelas companhias aéreas sobre a destinação e a efetividade da medida adotada para questões ambientais.

Esta é uma questão sensível na garantia dos direitos do consumidor, notadamente os da transparência e da confiabilidade. Isto porque, além das empresas de aviação terem que adotar uma postura informativa quanto à existência dos programas de compensação de crédito, para a divulgação aos consumidores e a consequente conscientização sustentável, o próprio objeto da compensação não é de fácil esclarecimento, o que dificulta a propagação e realização dos programas.

Outrossim, considerando tratem-se de medidas não imediatas, de difícil visualização dos resultados, indubitavelmente há brechas para as possíveis propagandas enganosas e desvio do valor arrecadado.

Delimitando a questão para o cenário brasileiro, os programas de compensação de carbono realizados pelo setor aeronáutico devem se adequar às premissas estabelecidas pela legislação consumerista, pois nos termos do art. 5º, XXXII, na Constituição Federal, a proteção ao consumidor foi elevada à direito fundamental individual, sendo também um princípio da ordem econômica e financeira, previsto no art. 170, V, da Lei Maior.

Sendo assim, em concomitância à questão do aceleração dos fenômenos e da velocidade e volume crescente da troca de informações intrínsecos ao período pós-moderno,

como uma consequência notória da globalização e avanço da tecnologia, o que vem ganhando destaque é a relevância de garantir o princípio da transparência ou da confiança.

O mencionado princípio é previsto no art. 4º, caput, e art. 6º, III, do Código de Defesa do Consumidor, e é considerado como o princípio central do que a doutrina pátria denomina de tutela da informação. Neste sentido, Daniel Amorim Assumpção Neves e Flávio Tartuce (2017, p. 37), dissertam que no âmbito jurídico a informação tem dupla face, sendo “o dever de informar e o direito de ser informado, sendo o primeiro relacionado com quem oferece o seu produto ou serviço ao mercado, e o segundo, com o consumidor vulnerável”.

Deste modo, mesmo diante do desafio da demonstração ao consumidor da destinação e da efetividade dos programas de compensação de carbono adequado, é dever das empresas de aviação informar de forma adequada e esclarecida ao consumidor o desenvolvimento do programa, justamente como uma medida de incentivo, consciência e, conseqüentemente, elevar o nível da reputação da empresa, desde que baseada na boa-fé na realização dos programas.

Todavia, identifica-se uma grande dificuldade dos consumidores em terem acesso aos próprios contratos referentes aos programas de compensação de carbono que pretendem aderir, diferentemente dos termos dos contratos de compras de passagens aéreas facilmente encontrados nos sites das companhias aéreas que operam em solo brasileiro, os quais, inclusive, não constam expressamente a cobrança de sobretaxas ou esclarecimentos referente aos programas de compensação ou aumento do valor das passagens em razão do uso de combustíveis/tecnologias sustentáveis. Tal ausência de informação e transparência não corroboram para salvaguardar o direito do consumidor

Nota-se, portanto, que a postura adequada das empresas de aviação na efetiva participação de medidas que visam a diminuição da emissão de GEE, é importante para a promoção do consumo sustentável, elucidado nas legislações internacionais mencionadas alhures, como uma premissa importante para o desenvolvimento sustentável (FILOMENO, 2016, p. 74).

Deste modo, as companhias aéreas devem prezar pelo comprometimento real com os objetivos para a diminuição da emissão de CO₂, zelando com boa-fé, probidade e de forma transparente a fim de promover a proteção ao meio ambiente, ao desenvolvimento e ao consumo sustentável, bem como, salvaguardar os direitos do consumidor na prestação de serviço transparente e fidedigno.

CONCLUSÃO

Elucida-se que as pesquisas científicas, no cenário internacional, caminharam na busca de soluções para a diminuição da emissão de Gases de Efeito Estufa, as quais originaram metas a serem cumpridas pelos países membros dos órgãos internacionais, sob a máxima do princípio da precaução e do princípio da responsabilidade comum.

A partir destes movimentos, não obstante a relevância da atividade legiferante e da atuação dos poderes estatais, concomitantemente desenvolveu-se o mecanismo de mercado com o objetivo da diminuição da emissão de CO₂ na atmosfera, denominado mercado de carbono, que dentre suas tantas ramificações, como a compra de “crédito” de carbono entre os países e empresas poluidoras, tem-se o incentivo à produção e ao consumo sustentável.

E é neste ponto em específico que o trabalho se declina a analisar a questão à luz da Análise Econômica do Direito sobre os programas de compensação de carbono no setor aeronáutico, em especial, no que tange à garantia dos direitos do consumidor. Considerando que há um compromisso internacional assumido pelo Brasil quanto aos objetivos para a diminuição da emissão de GEE na atmosfera, bem como a novidade da questão no solo brasileiro, nitidamente as relações de consumo no setor da aviação foram impactadas.

Não obstante a tais peculiaridades visíveis do mecanismo de mercado sob análise, não se deve olvidar a proteção aos direitos dos consumidores, que dentro do cenário dos programas de compensação de carbono ofertados pelo setor de aviação, se tornam relevantes agentes que financiam tais programas.

Destarte, considerando o papel importante das companhias aéreas para a promoção da conscientização ambiental, quanto ao desenvolvimento, a produção e ao consumo sustentável, a prestação do serviço corroborada com o incentivo aos programas de compensação devem basear-se na tutela da informação.

Ressalta-se, portanto, que o aumento do valor da passagem pelo uso de combustível e/ou tecnologia sustentável ou a compra de crédito e incentivo financeiro à programas de compensação de carbono voltados às questões ambientais, devem ser informados ao consumidor de forma transparente pelas companhias aéreas sobre a destinação e a efetividade da medida adotada para questões ambientais.

Outrossim, cumpre destacar que a questão dos programas de mercado de carbono no setor aeronáutico, embora deva ter como prioridade maior as questões ambientais notadamente a diminuição da emissão de CO₂ na atmosfera, também deve prezar pelas outras áreas envolvidas nesta relação, em especial, a garantia dos direitos que prezam pelo consumo sustentável.

REFERÊNCIAS

- ANAC. 41^a **Assembleia da OACI começa nesta terça-feira**. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2022/41a-assembleia-da-oaci-comeca-nesta-terca-feira>. Acesso em 10 dez 2022.
- ANAC. **CORSIA**. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/meio-ambiente/corsia>. Acesso em 09 dez de 2022.
- CHALITA, Marie Anne Najm; et. al. Direitos econômicos e de propriedade: a construção de uma nova institucionalidade a partir do mercado de carbono na amazônia visando a preservação do ecossistema. **Revista de Administração e Negócios da Amazônia**, v.2, n.3, set/dez. 2010.
- FILOMENO, José Geraldo Brito. **Manual de direito do consumidor**. – 14 ed. ver. atual. e ampl. São Paulo: Atlas, 2016.
- GUSMÃO, F., F.B. BESERRA Azevedo Carloni, W. Wills, M. Netto e C.E. Ludena. **Estudos sobre Mercado de Carbono no Brasil: Análise da Alocação de Permissões**. Banco Interamericano de Desenvolvimento, Monografia No. 309, Washington DC, 2015.
- LAZARI, Rafael José Nadim de; OLIVEIRA, Edson Freitas de. Análise econômica do direito aplicada ao poder judiciário brasileiro: a função judicante como “falha de mercado”. **Revista de Direito Brasileira**, Florianópolis/SC, v. 27, n. 10, p.201-215, Set./Dez. 2020.
- MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia científica**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2011.
- PRADO, Carlos Eduardo Resende. **Internalização no direito brasileiro da obrigação de compensação de carbono pelas companhias aéreas no âmbito do Carbon Offset and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)**. Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em Direito da Faculdade de Direito da Universidade de Brasília. Brasília, 2021.
- SOARES, Danielle de Almeida Mota; et. al. Aplicação ambiental do Teorema de Coase: o caso do mercado de créditos de carbono. **Revista Iniciativa Econômica**. v. 2 n. 2 (2015).
- TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim Assumpção. **Manual de direito do consumidor: direito material e processual**. 6. ed. rev., atual. e ampl. – Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2017.
- VIEIRA, Gilda Maria Pereira. **Redução das emissões de carbono e créditos de carbono como vantagem competitiva para as empresas**. Sistemas produtivos: da inovação à sustentabilidade. Centro Paula Souza, 2013.
- ZYLBERSZTAJN, Decio; SZTAJN, Rachel; et al. **Direito e economia: Análise econômica do direito e das organizações**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2005. – 6^a reimpressão.