

IX ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

**DIREITO, INOVAÇÃO, PROPRIEDADE
INTELECTUAL E CONCORRÊNCIA**

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte destes anais poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria - CONPEDI

Presidente - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini - FMU - São Paulo

Diretor Executivo - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC - Santa Catarina

Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa - Pará

Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG - Goiás

Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos - Rio Grande do Sul

Vice-presidente Sudeste - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRio - Rio de Janeiro

Vice-presidente Nordeste - Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP - Pernambuco

Representante Discente: Prof. Dr. Abner da Silva Jaques - UPM/UNIGRAN - Mato Grosso do Sul

Conselho Fiscal:

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - SKEMA/ESDHC/UFMG - Minas Gerais

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UFERSA - Rio Grande do Norte

Prof. Dr. Fernando Passos - UNIARA - São Paulo

Prof. Dr. Edinilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP - São Paulo

Secretarias

Relações Institucionais:

Prof. Dra. Claudia Maria Barbosa - PUCPR - Paraná

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA - Bahia

Profa. Dra. Daniela Marques de Moraes - UNB - Distrito Federal

Comunicação:

Prof. Dr. Robison Tramontina - UNOESC - Santa Catarina

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS - Sergipe

Relações Internacionais para o Continente Americano:

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Felipe Chiarello de Souza Pinto - UPM - São Paulo

Relações Internacionais para os demais Continentes:

Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR - Ceará

Profa. Dra. Sandra Regina Martini - UNIRITTER / UFRGS - Rio Grande do Sul

Profa. Dra. Maria Claudia da Silva Antunes de Souza - UNIVALI - Santa Catarina

Educação Jurídica

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba - PR

Prof. Dr. Rubens Beçak - USP - SP

Profa. Dra. Livia Gaigher Bosio Campello - UFMS - MS

Eventos:

Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - FDF - São Paulo

Profa. Dra. Norma Sueli Padilha - UFSC - Santa Catarina

Prof. Dr. Juraci Mourão Lopes Filho - UNICHRISTUS - Ceará

Comissão Especial

Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UFRJ - RJ

Profa. Dra. Maria Creusa De Araújo Borges - UFPB - PB

Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta - Fumec - MG

Prof. Dr. Rogério Borba - UNIFACVEST - SC

D597

Direito, inovação, propriedade intelectual e concorrência [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Isabel Christine Silva De Gregori; Nivaldo Dos Santos; João Marcelo de Lima Assafim – Florianópolis: CONPEDI, 2026.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5274-586-6

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

Tema: Constituição, Processo e Justiça Social: o papel da jurisdição constitucional na efetivação de direitos

2. Direito e inovação. 3. Propriedade intelectual e concorrência. IX Encontro Virtual do CONPEDI (2: 2026: Florianópolis, Brasil).

CDU: 34



IX ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITO, INOVAÇÃO, PROPRIEDADE INTELECTUAL E CONCORRÊNCIA

Apresentação

O IX Encontro Virtual do CONPEDI sob a temática “Constituição, Processo e Justiça Social: o papel da jurisdição constitucional na efetivação de direitos”, ocorreu entre os dias 22 a 26 de junho de 2026. Dentro deste contexto, o Grupo de Trabalho “Direito, Inovação, Propriedade Intelectual e Concorrência” tem se constituído em um expressivo espaço de compartilhamento de pesquisas, oportunizando uma análise crítica de dilemas jurídicos decorrentes das transformações da sociedade contemporânea impulsionadas pela inteligência artificial e das plataformas digitais.

A coletânea de trabalhos propostos non grupo de trabalho, ressalta ainda mais a atualidade e urgência do enfrentamento de questões atinentes aos impactos das novas tecnologias no ordenamento jurídico.

O primeiro artigo é intitulado “A ata notarial como instrumento de higiene da decisão: vieses cognitivos, ruído e prova pré-constituída, partiu da premissa de que a a tomada de decisão humana, inclusive no âmbito jurídico, está sujeita a heurísticas, vieses cognitivos e ruído, fenômenos que podem comprometer a percepção, a interpretação e a documentação dos fatos.

A temática relativa à função social do Direito Autoral foi tratada pelo artigo intitulado “A crise do homo mensura e a função social do direito autoral: desafios regulatórios da autoria instrumental por ia no brasil e em perspectiva comparada.

A colisão entre a imutabilidade da tecnologia blockchain e o direito ao apagamento de dados

Outro tema de suma relevância apresentou o embate entre “A inovação farmacêutica e exclusão sanitária: uma análise crítica do sistema de patentes e das doenças negligenciadas, que abordou a lógica mercadológica predominante na indústria farmacêutica e contribui para perpetuação da exclusão sanitária.

A discussão dos novos paradigmas sucessórios na era da sociedade de informação tratou da autonomia privada como elemento central do sistema sucessório arguindo que a função social da herança de abarcar também os patrimônios informacionais.

Também foram objeto dos artigos apresentados no GT, temáticas versando sobre regulação e concorrência no setor da aviação, regulação de marketplaces, smart contracts em plataformas descentralizadas, proteção civil dos ativos digitais , sigilo aos dossiês de testes de eficácia e segurança para registro de medicamentos, proteção de ativos intangíveis digitais.

Desejamos uma boa leitura!

Os coordenadores

Isabel Christine Silva De Gregori (Universidade Federal de Santa Maria -UFSM)

Dr. João Marcelo de Lima Assafim (Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ)

Nivaldo Santos

REGULAÇÃO E CONCORRÊNCIA NO SETOR DA AVIAÇÃO: UMA ANÁLISE DE DIREITO COMPARADO EM PORTUGAL E NO BRASIL

REGULATION AND COMPETITION IN THE AVIATION INDUSTRY: A COMPARATIVE LEGAL ANALYSIS OF PORTUGAL AND BRAZIL

Rafael Rocha de Macedo ¹

Resumo

Este trabalho analisa a regulação e a concorrência no setor da aviação em Portugal e no Brasil, por meio de estudo comparado das respectivas ordens jurídicas, utilizando metodologia qualitativa e análise de decisões de autoridades concorrenciais. Busca-se identificar semelhanças e diferenças entre os modelos regulatórios, bem como compreender o tratamento conferido às cooperações entre concorrentes no âmbito da análise antitruste. O estudo divide-se em três capítulos. O primeiro examina a evolução histórica da regulação do setor da aviação, abordando as fases de monopólio estatal, regulação e desregulação, além do impacto da integração europeia em Portugal e da transição brasileira para um modelo de mercado aberto. O segundo capítulo analisa os aspectos regulatórios estruturantes do mercado de transporte aéreo de passageiros, incluindo o panorama institucional e normativo da aviação e os sistemas de defesa da concorrência nos dois países. O terceiro investiga a aplicação do direito concorrencial ao setor aéreo, especialmente quanto à classificação de acordos entre companhias aéreas e às alianças estratégicas, destacando os critérios utilizados pelas autoridades concorrenciais na análise de atos de concentração e infrações à ordem econômica. Conclui-se que, apesar das diferenças estruturais existentes, Brasil e Portugal apresentam tratamento semelhante quanto à regulação e ao direito da concorrência no setor da aviação, refletindo o caráter cosmopolita dessas matérias e a busca pela compatibilização entre cooperação empresarial, concorrência e eficiência econômica.

Palavras-chave: Regulação, Concorrência, Aviação, Brasil, Portugal

Abstract/Resumen/Résumé

market model. The second chapter analyzes the regulatory aspects that structure the passenger air transport market, including the institutional and normative framework of aviation regulation and the competition law systems in both countries. The third chapter investigates the application of competition law to the aviation sector, particularly regarding the classification of agreements between airlines and strategic alliances, highlighting the criteria adopted by competition authorities in the assessment of merger control cases and antitrust violations. The paper concludes that, despite existing structural differences, Brazil and Portugal adopt similar approaches to regulation and competition law in the aviation sector, reflecting the cosmopolitan nature of these matters and the effort to reconcile business cooperation, market competition, and economic efficiency.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Regulation, Competition, Airlines, Brazil, Portugal

INTRODUÇÃO

O presente artigo tem por objeto a análise das interfaces entre regulação e defesa da concorrência no setor da aviação civil, mediante estudo de direito comparado entre Portugal e Brasil. A abordagem parte de uma premissa estruturante das ciências jurídico-econômicas: todo ordenamento social organizado sob a tutela do Estado e alicerçado na economia capitalista requer um conjunto de normas capaz de viabilizar o funcionamento dos mercados e de garantir patamares mínimos de controle das relações econômicas. Se o mercado constitui a instituição por excelência em que se realizam trocas orientadas pela racionalidade do lucro, é também nele que se processa a distribuição de riquezas, condicionada pela existência de normas limitadoras do poder econômico.

Essa dialética se manifesta no binômio defesa da concorrência e regulação, que ocupa posição central nas ciências jurídico-econômicas. A defesa da concorrência exprime a opção pelo modelo capitalista, no qual os agentes econômicos disputam o mercado em regime de iniciativa privada, sem que possam se valer de vantagens decorrentes do abuso do poder econômico. A regulação, por sua vez, consubstancia a intervenção estatal por meio de normas e procedimentos destinados a orientar ou restringir o comportamento das empresas, objetivando a consecução de finalidades de interesse coletivo, entre as quais sobressaem os serviços de interesse econômico geral.

O Estado regulador não constitui um arquétipo homogêneo. Suas feições variam entre os distintos ordenamentos jurídicos em razão de condicionantes históricos, culturais e ideológicos. Em Portugal e no Brasil, o Estado regulador emerge, respectivamente, nas décadas de 1980 e 1990, em um movimento de gradual retração da intervenção econômica direta, concomitante à preservação, no plano constitucional, dos direitos econômicos e sociais, cuja efetivação passou a se dar, em larga medida, pela via da prestação privada de serviços sob controle normativo do Estado. No plano do direito concorrencial, também referido como direito antitruste, as distinções são igualmente relevantes: Portugal, integrado à ordem jurídica da União Europeia, adota perspectiva estruturalista pautada no conceito de *workable competition*, consagrado nos artigos 101 e 102 do TFUE e no Regulamento (CE) n.º 1/2003; o Brasil, por sua vez, congrega elementos da tradição estadunidense e do modelo europeu de concorrência eficaz, o que confere ao seu sistema um perfil híbrido e peculiar.

A compreensão articulada da regulação e da defesa da concorrência reveste-se de especial relevância no setor da aviação civil, em que as companhias aéreas operam em ambiente

regulatório de elevada complexidade, permeado por externalidades de variada natureza. Trata-se de um mercado estruturalmente sensível às oscilações da atividade econômica, sujeito a ciclos pendulares de expansão e contração, e que exige do Estado uma permanente calibragem entre os objetivos de garantia do serviço e de promoção da livre concorrência. As complexidades regulatórias intrínsecas ao setor coexistem com o imperativo de preservação de um ambiente competitivo, o que contrasta com a origem histórica de um mercado que se constituiu e se desenvolveu sob forte presença estatal, tanto na titularidade das empresas quanto na fixação de rotas e tarifas.

O estudo comparado entre Portugal e Brasil revela oportunidades singulares de análise, na medida em que ambos os países compartilham um histórico de intensa intervenção estatal no setor aéreo, mas trilharam trajetórias distintas de liberalização. Em Portugal, a integração ao mercado único europeu imprimiu ao processo de abertura um caráter normativo supranacional, submetendo as companhias aéreas a um regime concorrencial de amplitude regional e global. No Brasil, a liberalização foi gradual e marcada por turbulências, crises econômicas, falências de companhias tradicionais, reestruturações societárias e recuperações judiciais, configurando uma transição cujos efeitos ainda se fazem sentir na atual configuração do mercado.

A questão central que norteia esta pesquisa pode ser enunciada nos seguintes termos: sendo o setor de aviação estruturalmente concentrado em ambos os países, em que medida os acordos de cooperação celebrados entre companhias concorrentes, *codeshare*, *interlining*, *joint ventures* e alianças estratégicas — representam um obstáculo à ordem concorrencial? E de que modo as autoridades antitruste de cada país enfrentam essa tensão? A metodologia adotada é predominantemente qualitativa, fundada em pesquisa bibliográfica e documental. Foram examinados tratados internacionais, legislações nacionais, normas comunitárias europeias, jurisprudência das autoridades concorrenciais do Brasil e de Portugal, estudos de organismos multilaterais como OCDE, OACI e IATA, bem como a produção doutrinária especializada de autores brasileiros, portugueses e estrangeiros.

1 A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA REGULAÇÃO DO SETOR DA AVIAÇÃO

O setor da aviação civil passou por transformações estruturais profundas ao longo das últimas décadas, refletindo mudanças econômicas, tecnológicas, políticas e sociais de amplo espectro. Os regimes regulatórios adotados pelos diferentes ordenamentos nacionais têm

acompanhado, com variações de ritmo e amplitude, tendências globais que oscilam, de forma pendular, entre a intervenção estatal intensiva e a abertura progressiva ao livre mercado.

1.1 As Fases Regulatórias: monopólio, Regulação e Desregulação

A regulação do setor da aviação tem sua gênese nos primeiros decênios do século XX, em resposta ao acelerado desenvolvimento da aviação civil e militar e à necessidade de se estabelecer um arcabouço normativo capaz de promover a segurança operacional e a cooperação interestatal. Na fase inaugural, predominou o modelo de monopólio estatal: os elevados custos de infraestrutura, combinados com a relevância estratégica do transporte aéreo, justificavam a presença direta do Estado na titularidade e na gestão das companhias, bem como no controle de rotas, tarifas e subsídios. A Convenção de Paris de 1919 constitui um marco normativo relevante nesse período, ao estabelecer o princípio da soberania dos Estados sobre o espaço aéreo sobrejacente a seus territórios e fixar regras relativas à nacionalidade das aeronaves.

Nos Estados Unidos, o *Air Commerce Act* de 1926 conferiu ao Departamento de Comércio atribuições abrangentes sobre o transporte aéreo, incluindo a certificação de aeronaves e a supervisão de rotas. Em 1938, o *Civil Aeronautics Act* transferiu essas competências para a recém-criada *Civil Aeronautics Authority* (CAA), expandindo a regulação estatal ao controle de tarifas e à designação de rotas. Consolidou-se, assim, um regime em que a autoridade governamental exercia poder discricionário sobre a constituição de novas operadoras aéreas e sobre eventuais atos de concentração no setor.

Hugo Ramos Alves sintetiza com precisão o paradigma então vigente, ao assinalar que "até a década de 1970, o setor da aviação civil caracterizava-se por uma regulação completa, traduzida na dificuldade de acesso ao mercado, na fixação do preço (tarifas de transporte aéreo), facto exponenciado pela circunstância de uma parte considerável dos transportadores aéreos serem sociedades comerciais detidas pelos Estados, os quais, geralmente, estavam sujeitos ao particular regime das empresas públicas" (ALVES, 2024, p. 22-23). Esse ambiente, marcado pelo dirigismo tarifário e pela proteção regulatória das operadoras estabelecidas, revelou-se incapaz de gerar os incentivos necessários à eficiência e à redução de custos.

O ponto de inflexão ocorreu em 1978, quando o Congresso estadunidense aprovou o *Airline Deregulation Act*, norma que suprimiu progressivamente as restrições governamentais sobre tarifas e rotas, deferindo às forças de mercado a função de arbitrar preços e serviços. Os efeitos da desregulamentação foram expressivos: intensificação da concorrência, emergência de operadoras de baixo custo, redução substancial das tarifas e ampliação significativa do

acesso ao transporte aéreo, tendências que se disseminaram, com nuances, por outras economias nas décadas seguintes.

Na Europa, o processo de abertura ocorreu de forma mais gradual e mediada pela construção do mercado único. A liberalização do transporte aéreo comunitário desenvolveu-se em sucessivos pacotes regulatórios ao longo dos anos 1980 e início dos 1990, culminando na criação do *Single European Aviation Market*, em 1997, que consagrou a liberdade de prestação de serviços aéreos entre os Estados-membros da União Europeia sem restrições de capacidade ou tarifas. A introdução do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 foi determinante para viabilizar o surgimento de operadoras de baixo custo, *low-cost carriers*, tais como a EasyJet e a Ryanair, que impuseram nova lógica competitiva ao mercado europeu, pressionando as companhias de bandeira a rever suas estruturas de custo e suas estratégias comerciais.

1.2 O Contexto Português: o Impacto da Integração Europeia e a Liberalização

A trajetória regulatória do setor da aviação em Portugal é indissociável do processo de integração europeia e das dinâmicas políticas e económicas que marcaram a história recente do país. Até o final da década de 1970, o setor permaneceu sob controle estatal, tanto no que se refere à gestão das operações aéreas, confiada à TAP — Transportes Aéreos Portugueses, fundada em 1945, quanto à administração da infraestrutura aeroportuária.

A adesão de Portugal à Comunidade Europeia em 1986 inaugurou um período de profundas transformações normativas. A Diretiva 87/601/CEE impôs a adaptação da legislação nacional às exigências comunitárias de liberalização progressiva. Na década de 1990, o contexto de abertura demandou a reestruturação da TAP, materializada em uma série de diplomas legais que alteraram sua natureza jurídica, de empresa pública a sociedade anónima de capital predominantemente público, nos termos do Decreto-Lei n.º 312/91 — e que abriram caminho para sua eventual privatização, autorizada pela Lei-Quadro das Privatizações (Lei n.º 11/90). A liberalização induziu, ainda, a entrada de operadoras de baixo custo, com destaque para a Ryanair, que iniciou suas operações em Portugal em 2002 e rapidamente conquistou parcela expressiva do mercado com tarifas altamente competitivas.

A história societária da TAP é emblemática da dialética entre intervenção estatal e liberalização que caracteriza o setor em Portugal. Depois de sucessivas fases de privatização parcial, incluindo a alienação de 61% do capital ao consórcio Gateway em 2015, regulada pelo Decreto-Lei n.º 181-A/2015, a pandemia de COVID-19 reverteu o processo: em 2020, o Estado português elevou sua participação para 72,5%, nos termos do Decreto-Lei n.º 39-B/2020,

demonstrando que, em setores de interesse econômico geral sujeitos a choques sistêmicos, o Estado tende a reassumir posição de protagonismo mesmo após décadas de liberalização.

1.3 O Contexto Brasileiro: do Período Estatal à Abertura do Mercado

O desenvolvimento do transporte aéreo brasileiro remonta à década de 1920, com a criação das primeiras companhias aéreas e a progressiva sedimentação de um arcabouço regulatório específico para o setor. Em 1938, o Código Brasileiro do Ar estabeleceu as primeiras bases jurídicas sistemáticas para a aviação civil; em 1941, o Ministério da Aeronáutica foi criado com o objetivo de centralizar, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e militar. Ao longo das décadas seguintes, o mercado consolidou-se sob um oligopólio controlado pelo Estado, cujas quatro grandes operadoras, VARIG, VASP, Cruzeiro do Sul e Transbrasil, operavam sob rígido controle estatal de rotas e tarifas.

A transição para o modelo de livre mercado, iniciada nos anos 1980 e aprofundada na década seguinte no bojo das reformas econômicas liberalizantes, foi gradual e marcada por turbulências. Josué Ferreira observa que, diferentemente dos Estados Unidos, onde a abertura econômica ocorreu de forma célere e abrangente, no Brasil o processo se deu paulatinamente, à semelhança do modelo europeu, na tentativa de evitar os efeitos deletérios de uma competição abrupta — estratégia que, contudo, não impediu o colapso das operadoras tradicionais, incapazes de se adaptar ao novo paradigma concorrencial (FERREIRA, 2018, p. 65). A ANAC-BR, criada pela Lei n.º 11.182/2005, assumiu as atribuições regulatórias do setor, consolidando o marco institucional da aviação civil brasileira.

A abertura do mercado impulsionou o surgimento de novas operadoras comprometidas com modelos de negócios mais eficientes: a GOL Linhas Aéreas, fundada em 2001, introduziu no Brasil o modelo de *low-cost, low-fare*; a Azul Linhas Aéreas, criada em 2008, ampliou a cobertura a localidades menos atendidas. Em 2012, a fusão entre TAM e LAN Chile resultou na constituição da LATAM Airlines, maior grupo de aviação da América do Sul. A pandemia de COVID-19 impôs novo e severo estresse ao setor: a LATAM recorreu ao *Chapter 11* da legislação falimentar estadunidense em 2020, encerrando o processo de reestruturação em 2022; a GOL percorreu caminho análogo. Desde 2023, contudo, o setor exhibe sinais inequívocos de recuperação, com perspectiva de recordes históricos de passageiros transportados.

2 O MERCADO DA AVIAÇÃO, REGULAÇÃO E AS AUTORIDADES DE DEFESA DA CONCORRÊNCIA

2.1 O Mercado da Aviação em Portugal e no Brasil

Em Portugal, o setor aéreo é fortemente condicionado pela integração europeia e pelo acervo normativo da União Europeia em matéria de liberalização. Em 2023, o tráfego aéreo registrou crescimento de 19,4% em relação ao exercício anterior, sinalizando consistente recuperação pós-pandemia. Os aeroportos portugueses lideraram o crescimento no mercado europeu, com expansão de 12,20% sobre os índices de 2019. O mercado doméstico-regional é dominado por três operadoras: TAP, EasyJet e Ryanair, com participações de mercado de 21%, 16% e 16%, respectivamente, aferidas pelo critério de número de passageiros (ANAC Portugal, 2023, p. 14). A infraestrutura aeroportuária, sobretudo em Lisboa, constitui gargalo estrutural, sendo objeto de prolongado debate político e técnico sobre a necessidade de ampliação de capacidade.

O Brasil ocupa posição de destaque no cenário global, figurando como o quarto maior mercado de voos domésticos do mundo, com participação de 1,2% do total global (IATA, 2024). Em 2024, o crescimento da demanda por transporte aéreo doméstico atingiu 6,6%, superando a média mundial de 5,6%. O mercado é controlado por três grandes operadoras — LATAM, GOL e Azul, cujos *market shares* em 2023 eram, respectivamente, de 33,1%, 29,5% e 27,80% em número de passageiros transportados. Em março de 2024, a LATAM alcançou 41% de participação no mercado doméstico, melhor resultado em onze anos (ANAC-BR, 2023, p. 10).

A estrutura oligopolista do setor brasileiro foi objeto de análise pelo CADE, que reconheceu, em 2017, que a dinâmica do mercado de transporte aéreo "gera naturalmente características potenciais e concentração de mercado, mas isso não quer dizer que não possa haver concorrência no setor. Os altos investimentos de entrada, as incertezas causadas por choques exógenos na aviação, associados a barreiras legais para a constituição de empresas, fazem com que esse mercado funcione tendencialmente em um ambiente onde há poucas empresas" (CADE, 2017, p. 26). Esse diagnóstico é corroborado pela OCDE, que apurou, em relatório de 2021, índice HHI superior a 3.000 pontos para o mercado brasileiro — classificado, portanto, como altamente concentrado (OCDE, 2022, p. 39).

2.2 Visão Geral Institucional da Regulação do Setor da Aviação em Portugal

A arquitetura institucional do setor da aviação em Portugal articula três planos normativos distintos: o internacional, o comunitário europeu e o nacional. No âmbito nacional, a Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC), criada pelo Decreto-Lei n.º 186/2007, é a entidade administrativa independente responsável pela regulação, fiscalização e supervisão do setor, dotada de autonomia administrativa e financeira. Entre suas atribuições figura a promoção e a defesa da concorrência no segmento aeronáutico, exercida em estreita articulação com a Autoridade da Concorrência (AdC). A NAV Portugal, empresa pública, é incumbida da gestão e do controle do tráfego aéreo, operando em conformidade com os padrões europeus e internacionais.

No plano comunitário, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA), criada pelo Regulamento (CE) n.º 1592/2002, padroniza os requisitos técnicos e de segurança aplicáveis a todos os Estados-membros da União Europeia, garantindo uniformidade operacional em todo o espaço aéreo comunitário. No plano internacional, tanto Portugal quanto o Brasil integram a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), agência especializada das Nações Unidas responsável pela governança da Convenção de Chicago e pela elaboração dos padrões e práticas recomendadas que orientam a aviação civil global.

Do ponto de vista concorrencial, o artigo 35 da Lei n.º 19/2012 — lei de concorrência portuguesa — institui mecanismo de articulação entre a AdC e as autoridades regulatórias setoriais: sempre que a AdC iniciar investigação por conduta potencialmente lesiva à concorrência, deverá dar ciência à autoridade reguladora setorial para que se pronuncie. Hugo Ramos Alves sublinha, nesse contexto, que "independentemente da preponderância (tendencial) da Autoridade da Concorrência em sede de processos de concentração de empresas, compete aos reguladores setoriais, como é o caso da ANAC no domínio do transporte aéreo, garantir a efetiva aplicação das normas disciplinadoras deste setor" (ALVES, 2024, p. 71).

2.3 Visão Geral Institucional e Normativa da Regulação do Setor da Aviação no Brasil

A regulação da aviação civil brasileira é exercida por um conjunto de órgãos federais cujas competências se articulam em diferentes níveis de formulação e execução de políticas. O Conselho Nacional da Aviação Civil (CONAC), órgão consultivo da Presidência da República, é responsável pela formulação das diretrizes de ordenamento do setor, incluindo a aprovação do plano geral de outorga de linhas aéreas e a fixação de parâmetros para acordos e tratados internacionais em matéria de aviação. A Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) coordena e supervisiona a implementação dessas políticas, operando em estreita articulação com o Ministério da Defesa.

A ANAC-BR, instituída pela Lei n.º 11.182/2005, é a agência reguladora com competência para regulação e fiscalização técnica e econômica da aviação civil. No plano técnico, atua na certificação de aeronaves e na fiscalização das operações; no plano econômico, disciplina a autorização de rotas, a concessão de licenças e o monitoramento da sustentabilidade financeira das operadoras. O artigo 49 da Lei n.º 11.182/2005 consagra o regime de liberdade tarifária como pilar da política concorrencial do setor, alinhando a regulação econômica à lógica de livre mercado. O Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n.º 7.565/1986), marco legal da aviação civil, foi atualizado pela Lei n.º 14.368/2022, que, entre outras inovações, revogou dispositivos que impunham restrições de nacionalidade à exploração de serviços aéreos, reduzindo significativamente as barreiras à entrada no mercado.

2.4 A Defesa da Concorrência em Portugal e no Brasil

Em Portugal, a ordem econômica constitucional, plasmada na Constituição da República Portuguesa, erige como princípios fundamentais a propriedade privada, a livre iniciativa e a subordinação do poder econômico ao interesse coletivo. O artigo 81.º da Constituição incumbe prioritariamente ao Estado de "assegurar o funcionamento eficiente dos mercados, de modo a garantir a equilibrada concorrência entre as empresas, a contrariar as formas de organização monopolistas e a reprimir os abusos de posição dominante". No plano supranacional, os artigos 101.º e 102.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) proíbem, respectivamente, os acordos restritivos da concorrência e o abuso de posição dominante no mercado interno. A AdC, criada em 2003 e dotada de poderes sancionatórios, de supervisão e de regulamentação, é responsável por garantir a efetiva aplicação dessas normas no plano nacional, exercendo tanto controle preventivo sobre atos de concentração quanto controle repressivo sobre condutas anticoncorrenciais, em conformidade com a Lei n.º 19/2012.

No Brasil, a política de defesa da concorrência, sistematizada na Lei n.º 12.529/2011, centra-se na preservação de um ambiente de mercado justo e competitivo. O CADE exerce controle preventivo por meio da análise prévia de atos de concentração, fusões, aquisições e associações entre agentes com elevado poder econômico, e controle repressivo mediante investigação e sanção de condutas anticoncorrenciais, como abuso de posição dominante, formação de cartel, fixação de preços e venda casada. A cooperação institucional entre CADE e ANAC-BR é determinante para a efetividade do controle concorrencial no setor aéreo: a ANAC-BR fornece ao CADE subsídios técnicos sobre viabilidade operacional e econômica das operações, contribuindo para análises mais qualificadas. A fusão entre Azul e Trip em 2012,

aprovada com restrições para prevenir concentração excessiva em determinadas rotas, é exemplo paradigmático dessa atuação conjunta.

3 ASPECTOS RELACIONADOS À APLICAÇÃO DO DIREITO DA CONCORRÊNCIA NO SETOR DA AVIAÇÃO EM PORTUGAL E NO BRASIL

A análise de atos de concentração e a repressão às infrações à ordem econômica constituem os pilares instrumentais das políticas de defesa da concorrência, orientadas à preservação do equilíbrio competitivo nos mercados. No setor da aviação civil, essa dimensão assume relevância particular em face da tendência estrutural de concentração que se acentuou a partir dos anos 1980, em coincidência com o processo de desregulamentação setorial, e das especificidades de um mercado em que a interdependência entre operadoras e a cultura de cooperação convivem tensamente com os imperativos do direito antitruste.

3.1 Acordos de cooperação entre companhias aéreas e o espectro de cooperação em alianças

Nas últimas quatro décadas, as companhias aéreas em escala global desenvolveram estratégias de colaboração que combinam a racionalidade econômica da eficiência operacional com os riscos inerentes à restrição da concorrência. Acordos de *interlining*, *codeshare*, *joint ventures* e alianças estratégicas tornaram-se instrumentos corriqueiros no setor, viabilizando a ampliação da cobertura de rotas, o aumento da conectividade e a melhoria da experiência do passageiro. Hugo Ramos Alves aponta que a proliferação desses acordos tem explicação estrutural: "atento ao facto de a expansão de um transportador aéreo ser limitada, seja porque existem requisitos de nacionalidade para efeitos de licenciamento — como sucede na União Europeia — seja porque os acordos bilaterais celebrados entre os vários Estados assim o determinam, surgiu a necessidade de prática de, digamos, contornar estas limitações operacionais" (ALVES, 2024, p. 196). Progressivamente, contudo, o incremento da integração entre concorrentes suscitou preocupações de ordem jusconcorrencial, impondo às autoridades antitruste a tarefa de avaliar esses acordos sob o duplo prisma da análise privatística e da análise concorrencial (ALVES, 2024, p. 197).

Os acordos de *interlining*, também denominados combinação de bilhetes, permitem que uma companhia aérea aceite os títulos de transporte emitidos por outra empresa para a realização de trechos de uma mesma viagem, ampliando a flexibilidade do passageiro sem

implicar, necessariamente, integração de receitas. O *codeshare* é modalidade mais intensa de cooperação: uma operadora comercializa assentos em voos operados por outra, utilizando seu próprio código de designação de voo. Essa modalidade pode ser estruturada como *block space agrément*, com aquisição de número fixo de assentos, como *free flow code sharing* — sem alocação prévia, ou como variantes intermediárias. Os programas de fidelidade integrados representam outra dimensão da cooperação, conferindo aos passageiros acesso a benefícios, acúmulo de milhas, salas VIP, embarque preferencial nas aeronaves de empresas parceiras.

A *metal neutrality* constitui a modalidade de cooperação de maior densidade integrativa e de mais elevado potencial anticompetitivo. Nessa estrutura, as companhias parceiras tratam seus voos como serviços fungíveis e indistintos independentemente de qual aeronave, ou *metal*, efetivamente realiza o transporte, compartilhando receitas, custos e resultados. A supressão da concorrência direta nos segmentos de rota cobertos pelo acordo pode resultar em limitação da oferta competitiva, especialmente em mercados de alta demanda e baixa substitutibilidade. Tanto na União Europeia quanto no Brasil, a *metal neutrality* que atinja determinados limiares de poder econômico sujeita-se a análise e autorização prévia das autoridades concorrenciais.

A Comissão Europeia e o Departamento de Transportes dos Estados Unidos sistematizaram, em relatório conjunto de 2010, um espectro de cooperação em alianças aéreas que ilustra, em escala crescente de integração, as diferentes modalidades de acordos entre companhias, desde o *interlining* simples até a *joint venture* com plena neutralidade de metal. Esse modelo analítico tornou-se referência nas decisões de autoridades antitruste de múltiplas jurisdições, tendo sido amplamente reproduzido em julgamentos do CADE. A premissa subjacente é a de que, quanto mais intensa a integração e mais abrangente o compartilhamento de receitas, maior é o potencial de efeitos anticoncorrenciais e, portanto, mais rigorosa deve ser a análise antitruste.

3.2 Critérios de análise em matéria de direito concorrencial

A avaliação dos efeitos concorrenciais dos acordos de cooperação no setor aéreo demanda a aplicação de um conjunto de critérios analíticos extraídos da legislação antitruste e projetados sobre as especificidades estruturais do mercado. Entre os principais elementos de análise figuram: a delimitação do mercado relevante, a aferição do poder de mercado, a identificação de barreiras à entrada, a análise das sobreposições horizontais em rotas, os efeitos previstos sobre preços e bem-estar dos consumidores, os ganhos de eficiência alegados e a probabilidade de coordenação, implícita ou explícita, entre concorrentes.

A definição do mercado relevante é o alicerce da análise antitruste. No transporte aéreo de passageiros, tanto o Brasil quanto Portugal e a União Europeia adotam o critério origem-destino (abordagem *point-to-point*), partindo da premissa de que o passageiro tipicamente busca a conexão direta entre dois pontos geográficos específicos e não considera rotas distintas como substitutos próximos. A Comissão Europeia, na decisão relativa ao caso M.5747 (Iberia/British Airways), assentou que a abordagem "best reflects the demand-side perspective according to which both the point of origin and the point of destination should include all airports that are substitutable in the eyes of passengers" (COMISSÃO EUROPEIA, 2010). O CADE tem adotado entendimento análogo, admitindo, contudo, uma dimensão geográfica ampliada para os passageiros com maior elasticidade temporal, que comparam voos diretos e indiretos em rotas intercontinentais.

O Índice Herfindahl-Hirschman (IHH) é o principal instrumento quantitativo para a mensuração do grau de concentração e do poder de mercado no setor aéreo. O CADE classifica os mercados em três categorias: não concentrado (IHH inferior a 1.500 pontos), moderadamente concentrado (entre 1.500 e 2.500 pontos) e altamente concentrado (acima de 2.500 pontos) (CADE, 2017, p. 24). A Comissão Europeia adota parâmetros semelhantes na avaliação de concentrações comunitárias, em conformidade com as orientações estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 139/2004. A aferição do IHH, combinada com a análise das variações dele decorrentes (Δ IHH) em rotas específicas com sobreposição de operações, constitui elemento central nas decisões das autoridades antitruste dos dois países.

3.3 Análise jurisprudencial em atos de concentração

No Brasil, entre 1994 e 2024, o CADE apreciou 52 atos de concentração envolvendo o transporte aéreo de passageiros, excluídos os casos exclusivamente relativos a *codeshare*. Do total, doze foram arquivados, por ausência dos requisitos de notificação ou por perda superveniente do objeto, e a maioria dos demais foi aprovada sem restrições. No plano português, a AdC analisou quatorze atos de concentração no mesmo período, com apenas um aprovado com condições.

Os acordos de *codeshare*, analisados de forma isolada, não envolvem, em regra, pactuação sobre preços ou compartilhamento de receitas, o que reduz seu potencial anticompetitivo. Esse diagnóstico se confirma na jurisprudência do CADE: desde 1994, todos os 59 acordos de *codeshare* submetidos ao órgão foram aprovados sem restrições. No Ato de Concentração n.º 08700.002529/2017-39 (TAM Linhas Aéreas e Qatar Airways), o CADE fundamentou a aprovação na ausência de compartilhamento de riscos e resultados, de

ingerência recíproca sobre tarifas e cronogramas e de cláusulas restritivas da concorrência. Com a edição da Resolução CADE n.º 17/2016, os acordos de *codeshare* foram reclassificados como contratos associativos de menor complexidade concorrencial, dispensando notificação obrigatória.

Em relação a alianças estratégicas globais, o processo n.º 08700.005118/2015-33, relativo ao ingresso da Avianca Brasil na Star Alliance, é ilustrativo. O CADE optou por não conhecer o ato de concentração, classificando-o como contrato associativo, ao fundamento de que a Star Alliance não é uma companhia aérea, mas uma associação de transportadoras, razão pela qual inexistia sobreposição horizontal que tornasse a operação obrigatoriamente notificável. Esse entendimento é consistente com a decisão anterior relativa à adesão da TAM à mesma aliança (AC n.º 08012.010621/2008-30), em que o CADE concluiu pela ausência de compartilhamento de dados estratégicos, preços, custos e faturamento entre as operadoras.

No domínio da *metal neutrality*, o CADE analisou, sem restrições, a *joint venture* constituída entre Delta Air Lines e AFKL (processo n.º 08012.004387/2009-92) e a posterior adesão da Alitalia (processo n.º 08012.007743/2010-63). No primeiro caso, a aprovação fundou-se na ausência de sobreposição horizontal, as operadoras atuavam em mercados distintos; no segundo, embora houvesse potencial de sobreposição entre Alitalia e AFKL nas rotas Brasil-Europa, o CADE identificou alternativas de conectividade suficientes para afastar preocupações concorrenciais relevantes, notadamente a pluralidade de pontos de conexão disponíveis aos passageiros.

Entre os atos de concentração aprovados com restrições, dois casos merecem especial atenção no cenário brasileiro. Na fusão TAM/LAN que originou a LATAM (AC n.º 08012.009497/2010-84), o CADE identificou aumentos expressivos do IHH nas rotas com sobreposição e preocupações com a escassez de slots no Aeroporto Internacional de Guarulhos, condicionando a aprovação à transferência de quatro pares de slots diários a outra operadora, de modo a viabilizar novos serviços entre São Paulo e Santiago. Na aquisição da Webjet pela GOL (AC n.º 08012.008378/2011-95), a condição imposta foi a utilização eficiente dos slots alocados no Aeroporto Santos Dumont com obrigação de aproveitamento mínimo de 85% do tempo, sob pena de devolução à ANAC-BR, instrumento voltado a impedir que a concentração se traduzisse em fechamento de mercado via controle de infraestrutura aeroportuária crítica.

Em Portugal, o caso CCENT/2006/57, relativo à aquisição da Portugália pela TAP, representa o principal precedente de concentração aprovada com condições. A AdC reconheceu que a operação implicaria a supressão da concorrência que então existia entre as duas operadoras nas rotas Lisboa-Porto, Lisboa-Funchal e Porto-Funchal, com risco de criação ou

reforço de posição dominante nesses mercados relevantes. As condições impostas abrangeram a disponibilização de slots a novos entrantes, o compromisso de celebrar acordos de *interlining* com novos operadores, a limitação temporária de aumento de frequências pela TAP nas rotas afetadas e a coparticipação do potencial novo concorrente no programa de passageiro frequente da TAP, conjunto de remédios estruturais e comportamentais destinados a preservar a contestabilidade dos mercados afetados.

3.4 Análise Jurisprudencial: Controle das Condutas

O controle repressivo de condutas anticoncorrenciais no setor da aviação revela-se, em ambos os países, um campo de baixa litigiosidade efetiva. Entre 1994 e 2024, o CADE processou 26 casos relacionados a práticas anticompetitivas no transporte aéreo, dos quais 21 foram arquivados, por ausência de provas suficientes ou por atipicidade concorrencial da conduta, e apenas 5 resultaram em condenação, parcial ou total. A natureza oligopolista do setor, caracterizada pela elevada concentração e por barreiras à entrada de múltiplas naturezas, acesso a slots, infraestrutura aeroportuária, licenças regulatórias e capital intensivo, cria condições estruturais propícias à coordenação entre concorrentes, embora a prova de ilicitude seja notoriamente difícil de obter.

O caso de maior relevância doutrinária envolveu a GOL Linhas Aéreas (Processo n.º 08001.006298/2004-03), em que se questionava a licitude de sua política tarifária em face do risco de precificação predatória. A decisão do CADE reconheceu a existência de indícios de prática de preços abaixo do custo, mas concluiu pela insuficiência de prova da intenção anticompetitiva, exigência que, no direito concorrencial brasileiro, integra o suporte fático da prática predatória. Esse entendimento foi reiterado nos demais casos em que o órgão foi instado a examinar condutas unilaterais de precificação no setor de transporte aéreo de passageiros.

No âmbito português, a pesquisa realizada na base de dados da AdC não identificou nenhum processo relativo a condutas anticoncorrenciais especificamente no transporte aéreo de passageiros. A convergência entre o cenário brasileiro e o português, escassez de processos de controle de condutas e predominância do controle preventivo estrutural, sugere que a vigilância antitruste no setor da aviação opera, em ambas as jurisdições, com maior efetividade no plano preventivo do que no plano repressivo. Isso se deve, em parte, à dificuldade inerente de provar a coordenação anticompetitiva em mercados de sinalização implícita, nos quais as empresas podem adaptar seu comportamento sem necessidade de acordos formais expressos.

CONCLUSÃO

A análise comparada da regulação e da defesa da concorrência no setor da aviação civil em Portugal e no Brasil evidencia que, a despeito das diferenças estruturais e das especificidades histórico-institucionais de cada ordenamento, há uma convergência funcional significativa no tratamento jurídico dispensado às duas matérias. Essa convergência não é acidental: ela reflete o cosmopolitismo intrínseco do setor da aviação, cuja dimensão transnacional impõe, por definição, a assimilação de padrões normativos e analíticos de alcance supranacional.

Portugal, inserido na ordem jurídica da União Europeia, ajustou seus marcos regulatório e concorrencial aos padrões comunitários, submetendo o setor aéreo a um regime de livre prestação de serviços e de defesa da concorrência de amplitude regional. O Brasil percorreu trajetória distinta, mais lenta, mais turbulenta e marcada por crises sistêmicas, mas chegou a um equilíbrio funcional semelhante: um mercado formalmente competitivo, com operadoras privadas sujeitas à regulação técnica e econômica da ANAC-BR e ao controle concorrencial do CADE. Em ambos os países, a regulação busca conciliar objetivos por vezes conflitantes: garantir a universalidade e a continuidade de serviços de interesse econômico geral, de um lado, e preservar a dinâmica competitiva que assegura eficiência e bem-estar ao consumidor, de outro.

A análise das práticas de cooperação entre operadoras tais como *codeshare*, *interlining*, *joint ventures* e alianças estratégicas, revela uma das tensões mais fecundas do direito concorrencial contemporâneo: a coexistência, no mesmo espaço de mercado, de agentes com elevado poder econômico, em mercados altamente concentrados, que simultaneamente cooperam e competem. O setor da aviação tem demonstrado, ao longo das últimas décadas, uma notável capacidade de conformar essa cooperação aos limites da ordem concorrencial, combinando acordos de integração operacional com a manutenção de pressões competitivas suficientes para beneficiar os consumidores.

Esse diagnóstico encontra sustentação empírica nos dados jurisprudenciais levantados: tanto no Brasil quanto em Portugal, a larga maioria dos atos de concentração submetidos às autoridades antitruste, em especial aqueles envolvendo acordos de *interlining* e *codeshare*, foi aprovada sem restrições. Os casos de aprovação condicionada, embora numericamente reduzidos, são analiticamente ricos: revelam os parâmetros que as autoridades reputam inaceitáveis, concentrações de slots em aeroportos congestionados, supressão de concorrência

em rotas com poucos substitutos, e os instrumentos regulatórios que consideram aptos a preservar a contestabilidade dos mercados afetados.

Por fim, a comparação entre as duas jurisdições ilumina uma assimetria relevante: enquanto Portugal opera sob o guarda-chuva normativo da União Europeia, que harmoniza os critérios de análise concorrencial e limita a discricionariedade nacional, o Brasil preserva maior autonomia decisória, mas também maior exposição à heterodoxia regulatória. Essa diferença de contexto conduz as autoridades antitruste a calibrar de forma distinta as eficiências e restrições aplicáveis às operações de concentração, tendo em vista as dimensões continentais do mercado brasileiro e a centralidade do turismo e das rotas internacionais para a economia portuguesa. A pesquisa comparada, assim, não apenas confirma convergências, mas revela tensões criativas entre regulação setorial e defesa da concorrência em sistemas que operam sob pressão permanente de adequar o direito às realidades de um mercado globalmente integrado, porém localmente condicionado.

REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). Anuário do Transporte Aéreo: 2023. Brasília: ANAC, 2023.
- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). Características do mercado de transporte aéreo público. Brasília: ANAC, 2021.
- ALVES, Hugo Ramos. Direito aéreo. 2. ed. Lisboa: AAFDL, 2024.
- ANA Aeroportos de Portugal. Relatório de Governo Corporativo 2023. Lisboa: ANA, 2024.
- AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA (Portugal). Decisão — Processo n.º CCENT/2006/57 — TAP / PGA. Lisboa: AdC, 2006.
- AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL (ANAC Portugal). Boletim Estatístico do Transporte Aéreo — 4.º Trimestre de 2023. Lisboa: ANAC, 2023.
- BALDWIN, R.; CAVE, M.; LODGE, M. Understanding Regulation: Theory, Strategy, and Practice. Oxford: Oxford University Press, 2012.
- BRASIL. Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE). Ato de Concentração n.º 08012.009497/2010-84 — Lan Airlines S.A. e TAM S.A. Brasília: CADE, 2011.
- BRASIL. Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE). Ato de Concentração n.º 08700.002529/2017-39 — TAM Linhas Aéreas S.A. e Qatar Airways Q.C.S.C. Brasília: CADE, 2017.

BRASIL. Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE). Ato de Concentração n.º 08700.004155/2012-81 — Azul Linhas Aéreas S.A. e Trip Linhas Aéreas S.A. Brasília: CADE, 2012.

BRASIL. Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE). Mercado de transporte aéreo de passageiros e cargas: 2017. Brasília: CADE, 2017.

BRASIL. Lei n.º 12.529, de 30 de novembro de 2011. Estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 1.º dez. 2011.

BRASIL. Lei n.º 11.182, de 23 de setembro de 2005. Dispõe sobre a criação da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC. Diário Oficial da União, Brasília, 26 set. 2005.

BRASIL. Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Código Brasileiro de Aeronáutica. Brasília, 1986.

BRASIL. Lei n.º 14.368, de 14 de junho de 2022. Altera o Código Brasileiro de Aeronáutica e dispõe sobre o transporte aéreo. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 15 jun. 2022.

COMISSÃO EUROPEIA. Decisão M.5747 — Iberia/British Airways. Bruxelas: Comissão Europeia, 14 jul. 2010.

COMISSÃO EUROPEIA. Resumo da Decisão — Processo COMP/M.6663 — Ryanair/Aer Lingus III. Jornal Oficial da União Europeia, 30 jul. 2013.

FERREIRA, Josué Catharino. Inovação, mercado e estratégias concorrenciais na aviação comercial brasileira. 2018. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas e Sociais) — Universidade Federal do ABC, Santo André, SP, 2018.

FORGIONI, Paula A. Os fundamentos do antitruste. 4. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2010.

IATA — International Air Transport Association. Air passenger market analysis — September 2024. Montreal: IATA, 2024.

IATA — International Air Transport Association. Portugal Competitiveness Index Report 2023. Montreal: IATA, 2023.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO). Transatlantic alliance report on the EC-DOT cooperation on transatlantic alliance issues. Montreal: ICAO, 2010.

MACEDO, Rafael Rocha de. Direito da concorrência: instrumento de implementação de políticas públicas para o desenvolvimento econômico. 2008. Dissertação (Mestrado em Direito) — Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2008.

MOREIRA, Vital. Economia e Constituição: para o conceito de constituição econômica. 2. ed. Coimbra: Coimbra Editora, 1979.

ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO (OCDE). Relatórios de Avaliação Concorrencial da OCDE: Brasil. Paris: OCDE, 2022.

PITOFISKY, Robert. New Definitions of the relevant market and the assault on antitrust. *Columbia Law Review*, 1990.

PORTUGAL. Constituição da República Portuguesa, de 2 de abril de 1976. Lisboa: Diário da República, 1976.

PORTUGAL. Decreto-Lei n.º 186/2007. Cria a Autoridade Nacional de Aviação Civil. Lisboa: Diário da República, 2007.

PORTUGAL. Lei n.º 19/2012. Aprova o regime jurídico da concorrência. Lisboa: Diário da República, 2012.

POSNER, R. A. Theories of economic regulation. *The Bell Journal of Economics and Management Science*, v. 5, n. 2, p. 335-358, 1974.

RODRIGUES, Nuno Cunha. Globalização do Poder Regulatório da União Europeia. Coimbra: Almedina, 2024.

SALOMÃO FILHO, Calixto. Direito da Concorrência: as estruturas. São Paulo: Malheiros, 1998.

STIGLITZ, J. E. Economics of the Public Sector. New York: W. W. Norton & Company, 2000.

TRUXAL, Steven. Competition and Regulation in the Airline Industry: Puppets in Chaos. London: Routledge, 2012.

UNIÃO EUROPEIA. Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho, de 20 de janeiro de 2004. Controle de concentrações de empresas. *Jornal Oficial da União Europeia*, 2004.

UNIÃO EUROPEIA. Regulamento (CEE) n.º 2408/92, de 23 de julho de 1992. Acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas intracomunitárias.

UNIÃO EUROPEIA. Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE). EUR-Lex, 2016.

VISCUSI, W. Kip; HARRINGTON, Joseph E.; VERNON, John M. Economics of Regulation and Antitrust. 4. ed. Cambridge, MA: The MIT Press, 2005.