



RELATÓRIO DE AIR Nº 1/2023/GTEC/GEAC/SAS

Interessado: Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS)

Referência: 00058.054468/2023-53

Processos Relacionados:

- a) **60800.031122/2009-09:** regulamentação do registro de dados de tarifas aéreas comercializadas; e
- b) **00058.022397/2015-10:** regulamentação da divulgação de dados de tarifas aéreas comercializadas.

Ementa: o presente Relatório de Análise de Impacto Regulatório propõe a descontinuidade da obrigação de registro dos dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas.

Palavras-chaves: avaliação de resultado, tarifas internacionais, monitoramento.

Siglas:

- ABEAR: Associação Brasileira das Empresas Aéreas;
- GEAC: Gerência de Acompanhamento de Mercado;
- GTEC: Gerência Técnica de Análise Econômica;
- IATA: *International Air Transport Association*;
- ICAO: *International Civil Aviation Organization*;
- JURCAIB: Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil;
- Relatório de AIR: Relatório de Análise de Impacto Regulatório;
- RTAIC: Registro de Tarifas Aéreas Internacionais Comercializadas;
- SAS: Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos; e
- SIROS: Sistema de Registro de Operações.

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O objetivo da obrigação de registro de dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas consiste em propiciar o acompanhamento da evolução do preço dos serviços de transporte aéreo público regular de passageiros, com base nos dados das passagens comercializadas ao público adulto em geral^[1].

No entanto, em decorrência da limitação do rol de situações enquadradas na obrigação de registro, a quantidade de assentos registrados é pequena e pouco representativa, prejudicando a qualidade da informação para fins de estudos, acompanhamento do mercado ou tomada de decisões, onerando os regulados e a ANAC sem gerar benefícios significativos para os agentes econômicos, em especial a Sociedade.

Em função do exposto, o presente Relatório de Análise de Impacto Regulatório (Relatório de AIR) avalia os possíveis impactos das alternativas de ação consideradas para solucionar o problema identificado, bem como, apresenta subsídios que fundamentam a descontinuidade da obrigação de registro dos dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas, atualmente regulamentada pelas seguintes normas:

- a) Resolução ANAC nº 140, de 9 de março de 2010: regulamenta o registro de tarifas referentes aos serviços de transporte aéreo regular;
- b) Resolução ANAC nº 437, de 26 de julho de 2017: regulamenta a divulgação de dados de tarifas aéreas comercializadas; e
- c) Portaria nº 198/SAS, de 21 de janeiro de 2019: estabelece os procedimentos para o registro das tarifas aéreas comercializadas correspondentes aos serviços de transporte aéreo internacional regular de passageiros.

2. IDENTIFICAÇÃO DA BASE LEGAL QUE AMPARA A AÇÃO DA ANAC

Em virtude do artigo 174-A da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, a regulação dos serviços aéreos representa atribuição da autoridade de aviação civil.

Art. 174-A. Os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica.

Parágrafo único. As normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.

De acordo com o artigo 5º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a ANAC, o papel de autoridade de aviação civil é atribuído à esta Agência.

Art. 5º A ANAC atuará como autoridade de aviação civil, assegurando-se-lhe, nos termos desta Lei, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.

Ao especificar as competências da ANAC, o inciso X do art. 8º da Lei nº 11.182/2005 determina que a Agência é responsável por regulamentar e fiscalizar os serviços aéreos.

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

Ao instituir a liberdade tarifária na exploração dos serviços aéreos, o §1º do artigo 49 da Lei nº 11.182/2005 possibilita que os preços das passagens aéreas comercializadas pelos regulados sejam solicitados pela Agência.

Art. 49. Na prestação de serviços aéreos, prevalecerá o regime de liberdade tarifária. (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

§ 1º A autoridade de aviação civil poderá exigir dos prestadores de serviços aéreos que lhe comuniquem os preços praticados, conforme regulamentação específica.

Complementarmente, o Regimento Interno da ANAC^[2] estabelece que a Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS) detém competência para planejar, coordenar e executar a fiscalização da prestação de serviços aéreos públicos, para acompanhar os indicadores relativos às condições do mercado de serviços aéreos públicos, para submeter projetos de atos normativos relativos à exploração de tais serviços à Diretoria da Agência, bem como, para assegurar a liberdade tarifária na prestação dos serviços aéreos.

Art. 32. À Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos compete:

I - submeter à Diretoria:

a) projetos de atos normativos relativos à exploração de serviços aéreos públicos, inclusive no que se refere a direitos e deveres dos usuários de serviços de transporte aéreo público e condições de acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo, observadas as atribuições da SFI e da SLA;

(...)

II - planejar, coordenar e executar a fiscalização da prestação de serviços aéreos públicos, inclusive das Condições Gerais de Transporte Aéreo e de Acessibilidade no que tange às especificidades do transporte aéreo, e adotar as decorrentes providências administrativas;

(...)

V - elencar e acompanhar indicadores sobre as condições do mercado de serviços aéreos públicos e satisfação dos usuários e divulgar os correspondentes estudos;

(...)

X - assegurar a liberdade tarifária na exploração de serviços aéreos; (Grifos nosso)

Ao regulamentar a organização interna da SAS, o artigo 2º da Portaria nº 10.826, de 23 de março de 2023, delegou competências às unidades dessa Superintendência, entre elas a GEAC, para planejar a fiscalização da prestação de serviços aéreos e submeter proposta de projetos de atos normativos relativos às suas competências ao Superintendente.

Art. 2º Delegar competências comuns às unidades regimentais da SAS, observadas as respectivas organizações internas, para:

I - planejar a fiscalização da prestação de serviços aéreos, no âmbito de suas competências e respectivas esferas de atuação, adotando, quando necessárias, as providências administrativas preventivas e sancionatórias;

(...)

VI - submeter ao Superintendente da SAS:

a) proposta de projetos de atos normativos relativos às suas respectivas competências sob coordenação da CNAD; e

No exercício de sua atribuição legal de fiscalizar os serviços aéreos, instituída pelos artigos 6º ao 8º da Portaria nº 10.826/2023, além de executar atividades relacionadas ao recebimento, fiscalização, validação e disponibilização dos dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas, a GTEC/GEAC também é responsável por elaborar estudos e propostas de revisão de atos normativos de sua competência.

Art. 6º Delegar competências à Gerência de Acompanhamento de Mercado - GEAC para:

I - elencar e acompanhar indicadores sobre as condições do mercado de serviços de transporte aéreo público e encaminhar para divulgação os correspondentes estudos;

II - executar as atividades relacionadas ao recebimento, à fiscalização, ao tratamento e à disponibilização dos dados estatísticos de voos, dos dados de tarifas aéreas comercializadas, das demonstrações contábeis e dos outros dados necessários ao acompanhamento de mercado apresentados à ANAC pelas empresas que exploram serviços de transporte aéreo público;

(...)

V - monitorar e divulgar dados e indicadores de desempenho do transporte aéreo de passageiros no que se refere à pontualidade e à regularidade de voos;

VI - representar a SAS em reuniões de painéis internacionais que versem sobre assuntos de sua competência, tais como Air Transport Regulation Panel - ATRP, Aviation Data and Analysis Panel - ADAP, Committee on Aviation Environmental Protection - CAEP, Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation - CORSIA, e outros que porventura sejam criados e/ou venham a substituí-los; e

VII - submeter ao Superintendente da SAS:

a) proposta de procedimentos e ações que assegurem a liberdade tarifária e a liberdade de oferta na exploração de serviços de transporte aéreo público, quando julgar necessário;

b) proposta de padronização das demonstrações contábeis, dos dados estatísticos de voos e dos dados de tarifas comercializadas a serem apresentadas à ANAC pelas empresas que exploram serviços de transporte aéreo público; e
(...)

Art. 7º Delegar competências comuns às Gerências Técnicas da GEAC para:

I - desenvolver projetos que tenham por objetivo aprimorar a eficiência dos processos de trabalho de sua competência e buscar a consistência e a tempestividade das informações, dos relatórios e dos estudos produzidos;

II - remeter informações requeridas por organismos internacionais, observando-se os prazos e os modelos estabelecidos nas respectivas instruções de preenchimento; e

III - apoiar a GEAC no exercício das competências relativas ao art. 6º desta Portaria.

Art. 8º Delegar competências à Gerência Técnica de Análise Econômica - GTEC para:

I - fiscalizar a conformidade do prazo de apresentação, do formato e da consistência do registro das tarifas aéreas domésticas e internacionais comercializadas e dos documentos e demonstrações contábeis a serem apresentados à ANAC pelas empresas que exploram os serviços de transporte aéreo público, incluindo as informações econômico-financeiras requeridas pela International Civil Aviation Organization - ICAO, nos termos da regulamentação vigente;

II - examinar a contabilidade das empresas que exploram os serviços aéreos públicos, quando julgar necessário;

III - prestar orientação e esclarecimentos às empresas aéreas sobre o registro das tarifas aéreas comercializadas e sobre a apresentação pelas empresas aéreas de documentos e demonstrações contábeis e das informações econômico-financeiras requeridas pela ICAO, inclusive disponibilizar e manter atualizadas páginas com as correspondentes instruções no portal da ANAC na internet;

IV - contribuir para a elaboração do Anuário do Transporte Aéreo, do Painel de Indicadores do Transporte Aéreo, entre outros relatórios e estudos elaborados no âmbito da GEAC, informações e análise sobre as tarifas aéreas domésticas e internacionais comercializadas, o desempenho econômico-financeiro das empresas aéreas brasileiras, o contexto macroeconômico do transporte aéreo e outras que julgar relevantes;

V - responder as demandas de dados das tarifas aéreas comercializadas e das demonstrações contábeis das empresas aéreas brasileiras; e

VI - submeter as seguintes matérias à apreciação e aprovação do GEAC:

a) proposta de edição ou de revisão de atos normativos, sob coordenação da CNAD, que versem sobre a apresentação de documentos e demonstrações contábeis das empresas aéreas brasileiras, a apresentação das informações econômico-financeiras requeridas pela ICAO, o registro das tarifas aéreas domésticas e internacionais comercializadas e a apresentação de outras informações correlatas necessárias ao acompanhamento do mercado de transporte aéreo;

b) relatórios e documentos relativos a dados tarifários e contábeis de sua competência, para fins de divulgação no portal da ANAC na internet;

c) parecer sobre o desempenho econômico-financeiro individual das empresas brasileiras de transporte aéreo público, sempre que instaurado processo administrativo para este fim;

d) proposta de procedimentos e ações que assegurem a liberdade tarifária na exploração de serviços aéreos; e

e) pareceres e notas técnicas sobre as condições de mercado e sobre outros assuntos de sua competência. (Grifos nosso)

Mediante o exposto, verifica-se que a GTEC/GEAC detém competência legal para regulamentar aspectos relacionados à obrigação de registro dos dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas, objeto do presente Relatório de AIR.

3. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO QUE SE PRETENDE SOLUCIONAR

Em agosto de 2001, início do regime de liberdade tarifária para voos domésticos no Brasil, as empresas aéreas brasileiras ficaram obrigadas a registrar junto à autoridade aeronáutica todas as bases tarifárias ofertadas e, ainda, as tarifas aéreas praticadas (efetivamente vendidas) em 63 linhas aéreas domésticas monitoradas, de acordo com o disposto na Portaria nº 1213/DGAC/2001, expedida pelo então Departamento de Aviação Civil (DAC) do Comando da Aeronáutica. Naquela ocasião, a obrigação de registrar os dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas não foi regulamentada.

Em julho de 2010, a regulamentação que trata das tarifas aéreas domésticas foi revisada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), observando-se as suas competências e os princípios instituídos pela Lei nº 11.182/2005. Assim, foram publicadas a Resolução ANAC nº 140/2010 e a Portaria nº 2.923/2016. Em função desses regulamentos, o registro na ANAC passou a contemplar os dados das tarifas aéreas comercializadas de todas as linhas domésticas regulares de passageiros, propiciando o completo acompanhamento dos preços praticados no mercado nacional.

Juntamente com a revisão das normas que regulamentavam a obrigação de registro de dados de tarifas aéreas domésticas, a Resolução ANAC nº 140/2010 também instituiu a obrigatoriedade de registro de dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas, obrigação essa que impõe custos aos regulados e à Agência para produzir, fiscalizar e divulgar dados cuja utilidade é limitada. Deste modo, o problema regulatório em questão consiste na desproporcionalidade entre os custos decorrentes dessa obrigação e os benefícios gerados pelos dados.

Esse problema regulatório não foi previsto quando da edição da Resolução ANAC nº 140/2010 e persiste desde que esse regulamento passou a vigorar, tendo em vista que não houve a elaboração de um estudo específico para avaliar os impactos decorrentes da obrigação do registro de dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas quando da criação dessa obrigação.

Quando da criação da obrigação de registro de dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas, além de não avaliar a necessidade desses dados, o processo administrativo^[3] instaurado na ocasião não apresentou qualquer motivação, fundamento ou estudo, ainda que preliminar, para dimensionar os impactos que foram verificados somente após esta norma entrar em vigor: pequena quantidade e baixa representatividade dos dados. Este fato prejudica a qualidade das informações para as necessidades potenciais desses dados, as quais não foram não mensuradas a época.

Como resultado, Agência e os regulados são onerados com custos para produzir dados cuja utilidade é questionável, inclusive tendo sido objeto recente de críticas da IATA sobre a obrigatoriedade desse registro para as tarifas internacionais, no âmbito do processo de participação social da Agenda Regulatória da ANAC para o biênio 2023/2024^[4]. A IATA sugeriu limitar a obrigatoriedade de fornecimento de dados apenas às tarifas aéreas nacionais, devido à ausência de uso dos dados apresentados pelas empresas aéreas estrangeiras, adotando um recurso de simplificação regulatória e reduzindo custos envolvidos.

De acordo com o regulamento em vigor, Portaria nº 198/SAS/2019, as empresas aptas a comercializar passagens internacionais devem efetivar o registro dos dados das tarifas referentes às passagens internacionais comercializadas, correspondentes aos voos iniciados no Brasil, desde que previamente registrados no sistema SIROS e operados pela empresa que tenha comercializado a passagem.

A limitação do registro aos dados de tarifas correspondentes aos voos previamente cadastrados no SIROS restringe o reporte apenas aos dados das passagens comercializadas cuja origem, destino e retorno constem desse sistema, acarretando a ausência de registro dos dados das passagens que contenham etapas não cadastradas no SIROS, que representam o maior volume negociado pelas empresas.

Por sua vez, a limitação do registro aos dados de tarifas dos voos operados pela empresa que tenha comercializado a passagem, faz com que a ANAC não disponha dos dados de tarifas das passagens emitidas por uma empresa e que a operação tenha sido conduzida por outra companhia ou que envolva acordos de *code-share* e *interline*, por exemplo, bastante usuais no transporte aéreo internacional de passageiros.

Como consequência dessas limitações, a obrigação de registro se aplica basicamente aos dados das passagens cuja origem se dá no aeroporto de saída do Brasil e o destino, no primeiro ponto de chegada no exterior, contrapondo-se ao cenário ideal, configurado com o reporte dos dados de todas as combinações de trechos comercializados pelas empresas (origem/destino ou origem/destino/retorno), considerando o primeiro ponto de embarque no Brasil até o ponto final adquirido pelo passageiro.

Conforme evidenciado no quadro a seguir, ao se comparar o total acumulado de assentos registrados no período de janeiro de 2021 até junho de 2023 (dados de tarifas) com a quantidade de passageiros transportados pagos com origem no Brasil (dados estatísticos), verifica-se que:

- a) o total de assentos registrados (dados de tarifas) correspondeu, tão somente, a 18% do total de passageiros transportados pagos (dados estatísticos);
- b) embora as empresas estrangeiras tenham transportado 73% dos passageiros pagos, somente 9% destes tiveram suas tarifas registradas por essas empresas;
- c) mesmo tendo transportado menos passageiros pagos (27%), 42% destes tiveram suas tarifas registradas por empresas brasileiras;
- d) 62% dos dados de tarifas foram registrados por empresas brasileiras, enquanto as estrangeiras contribuíram somente com 38% do total de registros.

Quadro 1 - TOTAL DE ASSENTOS REGISTRADOS X PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

ANO	Nacionalidade da Empresa	DADOS ESTATÍSTICOS (DE)		DADOS DE TARIFAS (DT)		DT/DE
		PAX Pagos (Origem: Brasil/Destino: Exterior)		Assentos Registrados		
		Qtde.	%	Qtde.	%	%
2021	Brasileira	472.824	20%	298.553	61%	63%
	Estrangeira	1.911.098	80%	187.513	39%	10%
	Soma	2.383.922	100%	486.066	100%	20%
2022	Brasileira	2.102.243	27%	837.942	64%	40%
	Estrangeira	5.617.036	73%	474.144	36%	8%
	Soma	7.719.279	100%	1.312.086	100%	17%
Jan. a Junho de 2023	Brasileira	1.431.694	29%	542.877	60%	38%
	Estrangeira	3.524.069	71%	363.431	40%	10%
	Soma	4.955.763	100%	906.308	100%	18%
ACUMULADO	Brasileira	4.006.761	27%	1.679.372	62%	42%
	Estrangeira	11.052.203	73%	1.025.088	38%	9%
	TOTAL	15.058.964	100%	2.704.460	100%	18%

Fonte: dados ANAC

Muito embora as exclusões previstas no art. 5º da Portaria nº 198/SAS/2019 façam com que a quantidade de registros seja menor do que a quantidade de passageiros transportados, os percentuais substancialmente reduzidos ora verificados não decorrem necessariamente dessas exclusões, mas sim, do escopo desse regulamento que limita a obrigação de registro aos dados das tarifas aéreas referentes aos voos previamente cadastrados no sistema SIROS, desde que operados pela empresa que tenha comercializado a passagem.

A título de comparação, verifica-se que a quantidade de assentos registrados no mercado doméstico, no mesmo período citado no parágrafo anterior, considerando as exclusões dispostas na Portaria SAS nº 2.923/2016, correspondeu a 49% do total de passageiros domésticos transportados pagos, demonstrando o impacto das limitações do escopo Portaria nº 198/SAS/2019 citadas anteriormente.

Quadro 2 – TRANSPORTE DOMÉSTICO – PASSAGEIROS PAGOS X ASSENTOS REGISTRADOS

ANO	DADOS ESTATÍSTICOS (DE) Passageiros Pagos	DADOS DE TARIFAS (DT) Assentos Registrados	DT/DE
2021	44.446.882	26.710.761	60%
2022	59.767.873	25.519.669	43%
Jan. a Junho 2023	31.557.060	14.815.188	47%
ACUMULADO	135.771.815	67.045.618	49%

Fonte: dados ANAC

Em função dessas limitações, a quantidade de assentos internacionais registrados na Agência é pequena e pouco significativa, por desconsiderar inúmeras possibilidades de combinações de trechos comercializados (origem/destino ou origem/destino/retorno), prejudicando a qualidade da informação disponibilizada pela ANAC para fins de estudos, acompanhamento do mercado ou tomada de decisões, por exemplo.

Ao desconsiderar tais possibilidades de combinações de trechos, a amostra recebida mensalmente pela ANAC pode não representar, fidedignamente, o universo de tarifas internacionais comercializadas com origem no Brasil, haja vista que voos internacionais diretos costumam ter tarifas mais altas do que voos indiretos, mais longos, com conexões no Brasil e no exterior que, conforme regulamentação da ANAC em vigor, não estão sujeitas ao registro.

Assim, verifica-se que os regulados e a Agência são onerados com custos desproporcionais aos benefícios gerados pelos dados, tendo em vista que incorrem em custos para produzir, fiscalizar e publicar informações que, ao que tudo indica, tem relevância limitada.

4. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS QUE SE PRETENDE ALCANÇAR

Conforme recomendado pelo manual *Diretrizes Gerais e Guia Orientativo para Elaboração de Análise de Impacto Regulatório - AIR*^[5], os objetivos devem estar relacionados à missão e aos objetivos estratégicos da Agência, atualmente definidos no Plano Estratégico 2020-2026 da ANAC^[6].

Os objetivos devem estar alinhados às políticas públicas definidas para o setor e devem estar relacionados à missão e aos objetivos estratégicos da agência, órgão ou entidade.

Complementarmente, esse guia também preconiza que os objetivos devem estar diretamente relacionados ao problema regulatório e que suas causas devem ser proporcionais aos impactos e servir de ligação entre o problema e as alternativas de ação.

Os objetivos devem estar diretamente relacionados ao problema regulatório e suas causas e devem ser proporcionais a seus impactos, servindo de ligação entre o problema e as alternativas de ação.

Relacionado com o problema detalhado no tópico anterior, enfatiza-se que a presente **Análise de Impacto Regulatório (AIR) tem por objetivo otimizar a relação custo/benefício da obrigação de registro de dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas, reduzindo o impacto imposto aos regulados, haja vista que os dados obtidos pela Agência acarretam custos desproporcionais aos benefícios gerados pelos dados**, conforme detalhado mais adiante.

Isto posto, cabe mencionar o motivo pelo qual o objetivo da AIR em curso está alinhado com alguns objetivos estratégicos (OE) da ANAC:

- a) OE5 (Garantir a regulação efetiva para a aviação civil de forma a permitir a inovação e a competitividade): a AIR em curso busca o aperfeiçoamento do estoque regulatório da Agência.
- b) OE8 (Intensificar a atuação internacional para o alinhamento de normas e melhores práticas do setor): a AIR em curso busca incorporar experiências internacionais para aprimorar o regulamento vigente.
- c) OE9 (Simplificar e desburocratizar os processos organizacionais com ênfase na melhoria da prestação de serviços): a AIR em curso busca a inovação e a simplificação do processo de registro de dados de tarifas internacionais comercializadas.
- d) OE11 (Aprimorar a gestão da informação para tomada de decisão): a AIR em curso busca o aprimoramento da gestão dos dados de tarifas aéreas.

5. CONTRIBUIÇÕES DE INTERESSADOS NO TEMA SOB ANÁLISE

Considerando-se as boas práticas regulatórias e visando coletar subsídios para aprimorar as normas que regulamentam o registro de dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas, os regulados foram instados, em 2019 e em 2023, a se manifestarem em relação aos impactos decorrentes do problema regulatório em estudo.

5.1. Tomada de subsídios realizada em 2019

Em 2019, os regulados foram instados a se manifestarem quanto à viabilidade de uma possível ampliação do rol de situações enquadradas pela obrigação de registro, fato que aumentaria a quantidade e a representatividade dos registros obtidos pela Agência, considerando o seguinte cenário hipotético:

a) **manutenção do layout então vigente**, com o reporte dos aeroportos de origem/destino/retorno do passageiro, observando-se que esse padrão de reporte dispensaria a necessidade de registro de passagens comercializadas referentes aos voos *multi-city* ou *multi-stop*, por exemplo;

b) **o registro ficaria a cargo da empresa que comercializasse a passagem, independentemente do responsável pela operação**. Como consequência, no caso de passagens comercializadas cuja operação de transporte envolvesse acordos de *code-share* ou *interline*, o registro ficaria a cargo da empresa que tivesse comercializado, independentemente da(s) empresa(s) envolvida(s) no transporte do passageiro nos trechos de origem/destino ou origem/destino/retorno; e

c) **o registro deveria contemplar a origem e o destino final do passageiro**, independentemente de haver cadastro do voo no sistema SIROS. Como consequência, a empresa responsável pela comercialização da passagem teria que fazer o registro mesmo que alguma etapa do voo comercializado (origem/destino ou origem/destino/retorno) não estivesse cadastrada no SIROS.

Conforme demonstrado no quadro a seguir, embora somente 47% dos regulados tenham colaborado com alguma informação (22 empresas), observa-se que foram responsáveis por 89% dos registros do mês de novembro de 2019. Enquanto isso, as empresas que não contribuíram, registraram somente 11% dos dados de tarifas desse período. Deste modo, embora em quantidade menor, as 22 empresas que colaboraram com a Agência eram as mais impactadas pelo problema regulatório àquela época.

Quadro 3 – PARTICIPAÇÃO DAS EMPRESAS NO TOTAL DE ASSENTOS REGISTRADOS EM NOVEMBRO DE 2019

Empresas Oficiadas			Contribuição	Quantidade de Registros em Novembro 2019	%
			Sim/Não		
1	AAF	AIGLE AZUR	Não	-	0,0%
2	AAL	AMERICAN AIRLINES INC	Sim	10.992	7,9%
3	ACA	AIR CANADA	Sim	957	0,7%
4	AEA	AIR EUROPA LINEAS AEREAS SOCIEDAD ANONIMA	Sim	4.848	3,5%
5	AFR	SOCIÉTÉ AIR FRANCE	Sim	1.767	1,3%
6	AMX	AEROVÍAS DE MÉXICO S.A DE C.V - AEROMÉXICO	Não	2.969	2,1%
7	ARG	AEROLINEAS ARGENTINAS S/A	Sim	4.014	2,9%
8	AUT	AUSTRAL LINEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR	Não	-	0,0%
9	AVA	AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA	Não	1.099	0,8%
10	AZA	ALITALIA SOCIETA AEREA ITALIANA S.P.A.	Não	2.122	1,5%
11	AZN	COMPANIA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO AMASZONAS S/A	Não	-	0,0%
12	AZP	COMPAÑIA DE AVIACION PARAGUAYA SOCIEDAD ANONIMA	Não	157	0,1%
13	AZU	AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	Sim	28.420	20,5%
14	BAW	BRITISH AIRWAYS PLC	Sim	631	0,5%
15	BOV	BOA BOLIVIANA DE AVIACIÓN	Sim	407	0,3%
16	CCA	AIR CHINA	Não	644	0,5%
17	CFG	CONDOR FLUGDIENST GMBH	Não	-	0,0%
18	CMP	COMPAÑIA PANAMEÑA DE AVIACION S.A. (COPA AIRLINES)	Não	672	0,5%
19	DAL	DELTA AIR LINES INC.	Sim	2.140	1,5%
20	DLH	DEUTSCHE LUFTHANSA A.G.	Sim	134	0,1%
21	DSM	LAN ARGENTINA S.A.	Não	-	0,0%
22	DTA	TAAG LINHAS AÉREAS DA ANGOLA (ANGOLA AIRLINES)	Sim	326	0,2%
23	EDW	EDELWEISS AIR AG	Não	-	0,0%
24	ETH	ETHIOPIAN AIRLINES ENTERPRISE	Não	1.592	1,2%
25	FBZ	FB LINEAS AEREAS S.A. (FLYBONDI)	Não	765	0,6%
26	GLO	GOL LINHAS AÉREAS S.A.	Sim	15.360	11,1%
27	IBE	IBÉRIA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA S.A. OPERADORA	Sim	689	0,5%
28	JAT	JETSMART AIRLINES SPA	Não	526	0,4%
29	KLM	KLM CIA. REAL HOLANDESA DE AVIAÇÃO	Não	777	0,6%
30	LAN	LATAM AIRLINES GROUP (EX - LAN AIRLINES S/A)	Não	-	0,0%
31	LAP	TRANSPORTE AÉREOS DEL MERCOSUR S.A. (TAM MERCOSUR)	Não	-	0,0%
32	LPE	LAN PERU S.A.	Não	-	0,0%
33	NRS	NORWEGIAN AIR UK LIMITED	Sim	3.365	2,4%
34	QTR	QATAR AIRWAYS	Não	2.225	1,6%
35	RAM	COMPAGNIE NATIONALE ROYAL AIR MAROC	Não	364	0,3%
36	ROI	AVIOR AIRLINES BRASIL C.A.	Não	51	0,0%
37	SAA	SOUTH AFRICAN AIRWAYS STATE OWNED COMPANY (SOC) LIMITED	Sim	751	0,5%
38	SKU	SKY AIRLINE S.A.	Sim	3.188	2,3%
39	SLM	SURINAM AIRWAYS LTDA.	Sim	119	0,1%
40	SWR	SWISS INTERNATIONAL AIR LINES LTD.	Sim	179	0,1%
41	TAM	TAM LINHAS AÉREAS S.A.	Sim	33.913	24,5%
42	TAP	TAP - TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES S/A	Sim	7.690	5,6%

43	TCV	EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS DE CABO VERDE - TACV S.A.	Não	94	0,1%
44	THY	TURKISH AIRLINES INC	Sim	1.561	1,1%
45	TPU	TRANS AMERICAN AIRLINES S.A. - TACA PERU	Não	312	0,2%
46	UAE	EMIRATES	Não	1.093	0,8%
47	UAL	UNITED AIRLINES, INC	Sim	1.423	1,0%
Participação das Empresas que Contribuíram com Subsídios			Sim	122.874	89%
Participação das Empresas que Não Contribuíram			Não	15.462	11%
TOTAL				138.336	100%

Da análise do posicionamento apresentado pelos regulados em 2019, verificou-se que:

- a) as empresas brasileiras (AZU, GLO e TAM) não apresentaram óbice à implementação da situação hipotética ora apresentada; e
- b) algumas empresas estrangeiras reportaram ser inviável a implementação da situação hipotética ora apresentada, outras relataram uma série de dificuldades para implementar o modelo.

As contribuições recebidas das empresas foram objeto do Relatório de AIR nº 2/2021/GTEC/GEAC/SAS^[7], o qual avaliou o alcance dos objetivos originalmente pretendidos com a implementação das normas que regulamentam o registro e a divulgação de dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas e os impactos observados sobre o mercado e a sociedade, ponderando as seguintes opções de ação:

- a) ampliação da quantidade e da representatividade de registros;
- b) não ação com aprimoramento do procedimento de publicação dos dados de tarifas internacionais comercializadas;
- c) adoção do modelo americano ou canadense; e
- d) revogação das normas que regulamentam o registro de tarifas internacionais.

Como resultado da análise então efetivada, considerou-se que a não ação, acompanhada do aprimoramento da publicação dos dados de tarifas internacionais comercializadas, mostrava-se, na ocasião, a opção mais vantajosa por não acarretar qualquer impacto adicional, tanto para as empresas quanto para a Agência, considerando os seguintes pressupostos:

- a) além de dispensar a necessidade de alteração dos regulamentos vigentes, também apresentava a vantagem de não impactar a Agência e os regulados com um aumento de custos, já que a nova rotina de publicação seria efetivada com o emprego dos recursos humanos e tecnológicos então disponíveis;
- b) a publicação periódica e estruturada poderia racionalizar o acesso às informações e teria o potencial de tornar os dados então registrados na Agência úteis para estudos e conhecimento do respectivo nicho de mercado;
- c) considerou-se que os usuários passariam a demandar dados de tarifas internacionais comercializadas referentes aos voos cuja origem/destino ou origem/destino/retorno não estivessem contemplados pelo regulamento vigente, fato que poderia motivar uma futura ampliação da representatividade dos dados coletados; e
- d) embora aquém do considerado ideal (dados de tarifas de todos os trechos origem/destino ou origem/destino/retorno comercializados), os benefícios dessa opção se tornariam condizentes com os custos.

Além do exposto anteriormente, o Relatório de AIR nº 2/2021 também recomendou o acompanhamento e a avaliação da reação dos usuários das informações em um contexto de publicação periódica dos dados, e a realização de um novo estudo decorridos dois anos do início da divulgação, com o objetivo de avaliar a manutenção, a modificação ou a extinção das normas que regulamentam o registro e a publicação dos dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas.

5.2. Avaliação da reação dos usuários

Contrariando o que fora previsto quando da edição do Relatório de AIR nº 2/2021/GTEC, os usuários não passaram a demandar, por meio dos canais formais disponibilizados pela Agência, quaisquer dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas, tampouco às que fazem referência aos voos cuja origem/destino ou origem/destino/retorno não estão contemplados pelo regulamento vigente.

Quanto à utilidade dos dados para quaisquer fins, ao se considerar que a quantidade de acessos à página da ANAC^[8] empregada para disponibilizar o acesso aos dados e a diversas informações relacionadas às tarifas aéreas internacionais seja uma métrica razoável para se avaliar a reação destes em um contexto de publicação periódica dos dados, ao se avaliar o período de 14/03/2022 a 14/03/2023, verificou-se, tão somente, 30 acessos em 2022 e 288 acessos em 2023^[9].

Ressalta-se que esses acessos não necessariamente foram realizados com o objetivo específico de consultar os dados de tarifas aéreas internacionais publicados pela Agência, tendo em vista a diversidade de informações disponibilizadas por essa página. Ademais, muitos desses acessos podem ter sido realizados por servidores da própria GEAC/SAS/ANAC, considerando que todos estão sob o regime de *home office*, e não propriamente por usuários destes dados.

Mediante o exposto, muito embora a publicação periódica e estruturada dos dados de tarifas aéreas internacionais tenha racionalizado o acesso às informações, verifica-se que não logrou o potencial almejado de aumentar a atratividade dos dados então registrados na Agência pelos regulados.

Assim, mesmo com as medidas adotadas para otimizar a relação custo/benefício da obrigação de registro dos dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas, o problema regulatório persiste, pois os regulados e a Agência continuam sendo onerados

com custos incorridos para produzir, fiscalizar e divulgar dados cuja utilidade é, no mínimo, questionável.

5.3. Tomada de subsídios realizada em 2023

Dada a continuidade do problema regulatório mencionado no parágrafo anterior e a proximidade do prazo outrora estipulado para efetivar o estudo complementar então recomendado pelo Relatório de AIR nº 2/2021/GTEC, esta Gerência consultou as empresas aéreas e algumas entidades que atuam nesse mercado com o objetivo de avaliar a manutenção, a modificação ou a extinção da obrigação de registro de dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas.

Para tal, foram elaboradas questões direcionadas às empresas que conduzem operações de transporte aéreo regular internacional de passageiros^[10] e às seguintes organizações: ABEAR, IATA e JURCAIB^[11].

5.3.1. Avaliação da participação e contribuição das empresas

5.3.1.1. Avaliação da participação das empresas

Para fins do presente estudo, a GTEC oficiou os regulados enquadrados pela obrigação de registro de dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas no mês de junho de 2023, totalizando a quantidade de trinta e nove (39) empresas.

Conforme demonstrado no quadro a seguir, a Agência obteve a colaboração de 29 empresas (74%), as quais foram responsáveis por 93,4% dos registros do mês de junho de 2023. As empresas que não colaboraram, registraram somente 6,6% dos dados de tarifas desse período. Deste modo, observa-se que os regulados que mais contribuíram são os mais impactados pelo problema regulatório em análise.

Quadro 4 – PARTICIPAÇÃO DAS EMPRESAS NO TOTAL DE ASSENTOS REGISTRADOS EM JUNHO DE 2023

Empresas Oficiadas			Contribuição		Quantidade de Registros em junho/2023	%
			Sim/Não	Documento SEI		
1	AAL	American Airlines, Inc.	Sim	9106015	3.018	2,0%
2	ACA	Air Canada	Sim	9110263	2.423	1,6%
3	ACN	Azul Conecta Ltda.	Não	-	-	0,0%
4	AEA	Air Europa Lineas Aereas Sociedad Anonima	Sim	9110270	783	0,5%
5	AFR	Société Air France	Sim	9110277	3.077	2,0%
6	AMX	Aerovías de México S.A de C.V - Aeroméxico	Sim	9110280	2.532	1,7%
7	ARG	Aerolineas Argentinas S/A	Sim	9110288	3.991	2,6%
8	AVA	Aerovias del Continente Americano S.A. Avianca	Não	-	1.233	0,8%
9	AZP	Compañia de Aviacion Paraguaya Sociedad Anonima - Paranair	Sim	9110293	-	0,0%
10	AZU	Azul Linhas Aéreas Brasileiras S/A	Sim	9110304	16.151	10,7%
11	BAW	British Airways PIC	Sim	9110330	1.133	0,8%
12	BOV	Boa Boliviana de Aviación	Sim	9110335	668	0,4%
13	CMP	Compañia Panameña de Aviacion S.A. (Copa Airlines)	Sim	9110341	1.174	0,8%
14	DAL	Delta Air Lines Inc.	Sim	9112952	1.353	0,9%
15	DLH	Deutsche Lufthansa A.G.	Sim	9110361	369	0,2%
16	DTA	Taag Linhas Aéreas de Angola (Angola Airlines)	Não	-	1.555	1,0%
17	DWI	Arajat S.A.	Sim	9110366	-	0,0%
18	ETH	Ethiopian Airlines Group	Sim	9110369	2.185	1,4%
19	FBZ	FB Líneas Aéreas S.A (Flybondi)	Sim	9110380	4.554	3,0%
20	GLO	Gol Linhas Aéreas S.A.	Sim	9110390	8.668	5,7%
21	IBE	Ibérica Lineas Aereas de España Sociedad Anonima Operadora	Sim	9110405	728	0,5%
22	ITY	Italia Transporte Aereo S.P.A.	Sim	9110417	994	0,7%
23	JAT	Jetsmart Airlines SPA - Chile	Não	-	6.229	4,1%
24	JES	Jetsmart Airlines S.A - Argentina	Sim	9110430	1.359	0,9%
25	KLM	KLM Cia. Real Holandesa de Aviação	Sim	9110455	1.484	1,0%
26	LAN	Latam Airlines Group	Não	-	-	0,0%
27	LAP	Transporte Aéreos del Mercosur S.A. (Tam Mercosur)	Não	-	-	0,0%
28	QTR	Qatar Airways Group	Sim	9110445	54	0,0%
29	SAA	South African Airways State Owned Company (SOC) Limited	Não	-	-	0,0%
30	SKU	Sky Airline S.A.	Sim	9110475	9.803	6,5%
31	SKX	Sky Airline Peru S.A.C.	Não	-	994	0,7%
32	SLM	Surinam Airways Ltd	Não	-	-	0,0%
33	SWR	Swiss International Air Lines Ltd.	Sim	9110476	323	0,2%
34	TAM	Tam Linhas Aéreas S.A.	Sim	9110482	64.983	43,0%
35	TAP	TAP - Transportes Aéreos Portugueses S/A	Sim	9110498	4.624	3,1%
36	THY	Turkish Airlines Inc	Sim	9110508	1.095	0,7%
37	TPU	Avianca Peru S.A	Não	-	-	0,0%
38	UAE	Emirates	Sim	9110513	827	0,5%
39	UAL	United Airlines, Inc	Sim	9110515	2.687	1,8%

Participação das Empresas que contribuíram	SIM	-	141.040	93,4%
Participação das Empresas que não contribuíram	NÃO	-	10.011	6,6%
TOTAL			151.051	100%

Fonte: dados ANAC

5.3.1.2. Avaliação das contribuições das empresas

Visando subsidiar a decisão do presente Relatório de AIR, os regulados foram instados a contribuir com informações relacionadas aos responsáveis pelo reporte de dados, aos custos decorrentes do processo de elaboração do arquivo do Registro de Tarifas Aéreas Internacionais Comercializadas (RTAIC), à utilidade dos dados publicados pela Agência, aos benefícios ou prejuízos de uma possível descontinuidade da obrigação de registro, entre outros assuntos, cuja avaliação está detalhada no quadro a seguir.

Quadro 5 – AVALIAÇÃO DAS CONTRIBUIÇÕES DAS EMPRESAS^[12]

<p>Questionamento:</p> <p><i>Quem são os responsáveis pela elaboração do arquivo do RTAIC?</i></p> <p>a) Empregados da empresa. b) Terceiros.</p>
<p>Avaliação das contribuições:</p> <p>Quando da coleta dos subsídios empregados para fundamentar o Relatório de AIR nº 2/2021/GTEC, verificou-se que os prepostos das empresas estrangeiras, normalmente vinculados a escritórios contratados para representar os interesses dessas empresas no Brasil, reportaram certa dificuldade para obter, junto à matriz, os dados empregados para elaborar o arquivo do RTAIC, fato que podia estar impactando a qualidade dos dados reportados à ANAC.</p> <p>Contrariando o que foi constatado no passado, 26 respondentes (90%) reportaram que o arquivo do RTAIC é elaborado por empregados da empresa, enquanto 3 informaram que essa tarefa é efetivada, ao mesmo tempo, por empregados e por terceiros.</p> <p>Não obstante o resultado obtido, especificamente no caso das empresas estrangeiras, acredita-se que essa pergunta pode não ter alcançado o objetivo de mapear o vínculo real dos responsáveis pela elaboração do arquivo do RTAIC, haja vista a prática usual do mercado de contratar escritórios para representar os interesses dessas empresas no Brasil.</p>
<p>Questionamento:</p> <p><i>São sempre as mesmas pessoas que elaboram o arquivo do RTAIC ou há certa rotatividade na execução dessa tarefa? Justifique sua resposta.</i></p>
<p>Avaliação das contribuições:</p> <p>Outro fator que pode afetar a qualidade dos dados é a rotatividade dos responsáveis pela elaboração do RTAIC. Quanto maior a rotatividade, maior a probabilidade de erros no registro.</p> <p>Em relação a esse questionamento, praticamente todas as empresas reportaram não haver rotatividade nessa tarefa, constatação que pode representar um ponto positivo para a qualidade dos dados.</p>
<p>Questionamento:</p> <p><i>Como as pessoas responsáveis pela elaboração do arquivo do RTAIC são treinadas para executar essa atividade?</i></p>
<p>Avaliação das contribuições:</p> <p>A capacitação dos responsáveis pela elaboração do arquivo do RTAIC também pode influenciar a qualidade dos dados. Quanto mais qualificados, menor a probabilidade de erros.</p> <p>No geral as empresas reportaram contar com profissionais qualificados que foram treinados pela ANAC ou pela equipe da empresa.</p> <p>Não obstante, quatro empresas informaram que não houve treinamento, fato que pode impactar negativamente a qualidade dos dados reportados à ANAC (AFR, AEA, KLM, QTR e DWI).</p>
<p>Questionamento:</p> <p><i>Em relação à tecnologia e às ferramentas empregadas pela empresa quando da elaboração do arquivo do RTAIC, como esse processo é realizado?</i></p> <p>a) 100% manual. b) 100% informatizado. c) Informatizado com intervenção manual.</p>
<p>Avaliação das contribuições:</p> <p>Em relação a esse questionamento, quanto maior a intervenção manual, maior a probabilidade de inconsistências no registro.</p>

Quando da elaboração do Relatório de AIR nº 2/2021/GTEC, no caso específico das empresas estrangeiras, verificou-se que era comum a execução desse trabalho de modo manual, fato que podia comprometer a qualidade dos dados.

Da análise das contribuições atuais, verificou-se que o trabalho ainda é executado de forma estritamente manual por 24% das empresas (AZP, AEA, DLH, DWI, SWR, QTR e THY). A maior parte dos regulados (69%) executa essa atividade de modo misto (informatizado com intervenção manual).

Assim, verifica-se que a intervenção manual na elaboração do arquivo do RTAIC continua bastante expressiva, fato que pode estar prejudicando a qualidade dos dados reportados periodicamente à ANAC.

Questionamento:

Explique, detalhadamente, como funciona todo o processo de elaboração do arquivo do RTAIC enviado mensalmente à ANAC.

Avaliação das contribuições:

Esse questionamento está intrinsicamente relacionado com o anterior.

No caso específico das três empresas que reportaram que o processo é 100% informatizado (BAW, DAL e IBE), os prepostos das empresas no Brasil informaram que recebem o arquivo pronto e o repassam para a Agência, sem qualquer intervenção. No entanto, não reportaram como o arquivo é elaborado na matriz da empresa. Portanto, é possível que haja alguma intervenção manual em sua elaboração.

No caso das demais, o detalhamento do processo de elaboração do arquivo do RTAIC corrobora as respostas do questionamento anterior, evidenciando que a intervenção manual é bastante significativa, fato que, conforme dito anteriormente, pode prejudicar a qualidade dos dados recebidos pela Agência.

Questionamento:

Informe, se houver, as dificuldades verificadas pela empresa quando da elaboração do arquivo do RTAIC enviado periodicamente à ANAC.

Avaliação das contribuições:

Aproximadamente três quartos dos regulados (72%) reportaram alguma dificuldade na elaboração do arquivo do RTAIC. As mais recorrentes estão relacionadas com:

- a) a necessidade de intervenção manual para compilar dos dados;
- b) a complexidade em filtrar os dados que devem compor o registro;
- c) a complexidade para analisar e corrigir erros apontados pelo relatório de críticas do Portal Tarifas; e
- d) o prazo curto para envio dos dados ou para responder aos questionamentos de eventuais auditorias da Agência.

A dificuldade mais reportada está relacionada à necessidade da intervenção manual para tratar os dados enviados para a ANAC.

Os prepostos das empresas IBE e BAW reportaram não possuir a informação então solicitada. Ao fazer um nexos com a resposta da questão anterior, verifica-se que o seu papel se resume em enviar o arquivo elaborado pela sede da empresa para a ANAC, a qual provavelmente não foi consultada em relação às dificuldades existentes quando da elaboração do arquivo, realizado no exterior.

As empresas AAL, ACA, AZP, BAW, ITY e QTR, por sua vez, reportaram não haver dificuldade.

Questionamento:

Detalhe todos os custos decorrentes exclusivamente da remessa mensal do arquivo do RTAIC à ANAC, sejam diretamente ou por terceirização a prepostos com atuação no Brasil, bem como os valores monetários incorridos mensalmente pela empresa para o cumprimento da obrigação de registro das tarifas internacionais comercializadas.

Avaliação das contribuições:

As empresas AZP, BAW, DWI, IBE, JES e SKU ou não dispõem dos dados ou informaram que não incorrem em custos adicionais para efetuar o registro dos dados de tarifas. No entanto, é razoável considerar que incorrem em gastos relacionados com a remuneração do(s) responsável(is) pela elaboração do arquivo do RTAIC, independentemente se tal tarefa é realizada pela própria empresa ou por empresa terceirizada.

No caso das demais empresas, ora relataram a quantidade de horas trabalho dedicadas à execução dessa atividade, ora reportaram os custos decorrentes dessa obrigação.

Questionamento:

Os dados de tarifas aéreas internacionais coletados pela ANAC de todo o mercado e publicados no endereço <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/tarifas-aereas> têm alguma utilidade para a empresa? Justifique sua resposta, detalhando a utilidade ou ausência de utilidade desses dados para a empresa.

Avaliação das contribuições:

No geral, as empresas informaram que os dados de tarifas aéreas internacionais coletados e publicados pela ANAC não têm qualquer utilidade prática.

As empresas a seguir reportaram que esses dados são úteis para:

- AMX: revisar a atividade de *pricing* da matriz para o mercado do Brasil.
- AZP: estatísticas.
- FBZ: *benchmarking* de tarifas.
- ITY: facilitar a análise da competição e transparência das práticas de mercado.
- TAM: eventual análise histórica.

Cumprе mencionar que alguns benefícios reportados são questionáveis, tendo em vista que, conforme informado por algumas empresas, os dados de tarifas comercializadas coletados e divulgados pela Agência não são úteis para monitorar a concorrência, que requer a análise dos dados dos preços praticados em tempo real.

Além de agregados e pouco representativos, os dados registrados na ANAC não contemplam fatores relevantes para monitorar a concorrência como sazonalidade, antecedência entre a compra e a viagem, entre outros fatores.

Os prepostos da empresa JES não consultaram a matriz. Por sua vez, a empresa DWI não soube informar.

Questionamento:

A descontinuidade do registro dos dados de tarifas aéreas comercializadas no Brasil traria algum prejuízo para a empresa ou para o mercado de aviação civil no país? Justifique sua resposta, detalhando os prejuízos que essa medida poderia acarretar, e para quem.

Avaliação das contribuições:

Embora não tenham detalhado a perda reportada, duas empresas informaram que teriam algum prejuízo com a descontinuidade do registro dos dados:

- AZP: perderia o controle estatístico.
- FBZ: dificultaria a tomada de decisão.

Não obstante os prejuízos ora reportados por essas empresas, cumprе mencionar que, ao se considerar a ótica desses regulados, os dados de tarifas registrados pelas empresas e divulgados pela Agência, além de pouco representativos para fins estatísticos, não possuem qualquer utilidade para monitorar a concorrência e, consequentemente, auxiliar os regulados no processo de tomada de decisões. Para tal, as empresas fazem o uso de soluções que monitoram, em tempo real, os valores ofertados pelos concorrentes.

Complementarmente, cabe enfatizar que, conforme detalhado mais adiante, existem outras possibilidades de obtenção de dados de tarifas aéreas comercializadas pelos concorrentes disponíveis no mercado, tais como os dados comercializados pela IATA.

Ao se considerar somente os dados estatísticos do transporte aéreo, enfatiza-se que são publicados periodicamente na página internet da ANAC^[13] e que não representam objeto do presente Relatório de AIR.

Os prepostos das empresas IBE e BAW declararam não possuírem essa informação. Por sua vez, a empresa DWI declarou não saber informar.

Quanto às demais (83%), não reportaram qualquer prejuízo. Pelo contrário, algumas reforçaram a ausência de utilidade desses dados para a tomada de decisão, haja vista que os dados do RTAIC são limitados e não contemplam fatores relevantes para análise das empresas como sazonalidade, antecedência entre a compra e a viagem, entre outros fatores.

Complementarmente, alguns regulados reportaram que utilizam soluções disponíveis no mercado como, por exemplo, o emprego da ferramenta de *web scrapping*, empregada para capturar os preços praticados pelos concorrentes em tempo real e a opção fornecida pela IATA.

Questionamento:

A descontinuidade do registro dos dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas traria algum benefício para a empresa ou para o mercado de aviação civil no país? Justifique sua resposta, detalhando os benefícios que essa medida poderia trazer, e para quem.

Avaliação das contribuições:

Segundo a empresa AMX, a descontinuidade do registro dos dados de tarifas aéreas internacionais não traria nenhum benefício. No entanto, não citou os prejuízos que a descontinuidade acarretaria.

Por sua vez, os prepostos das empresas IBE e BAW não consultaram a matriz, ao passo que a empresa DWI declarou não saber informar.

Quanto às demais empresas (86%) informaram que a descontinuidade do RTAIC reduziria os custos.

Questionamento:

Caso a Agência decida por ampliar a quantidade de registros atualmente em vigor, regulamentando a obrigatoriedade de reporte dos dados de TODOS os bilhetes de passagens internacionais comercializados pela empresa, desde a sua origem no Brasil até o destino final adquirido pelo passageiro (mesmo que inclua trechos realizados no exterior sem registro no sistema SIROS da ANAC), solicitamos avaliar a viabilidade do reporte de todos esses dados, os custos e os possíveis impactos (positivos e negativos) decorrentes dessa medida.

Avaliação das contribuições:

Quando da coleta dos subsídios empregados para fundamentar o Relatório de AIR nº 2/2021/GTEC, ao serem instadas a opinar quanto à implementação de uma situação hipotética para ampliar o RTAIC, as empresas brasileiras (AZU, GLO e TAM) não apresentaram óbices. Por outro lado, algumas estrangeiras reportaram ser inviável, enquanto outras relataram uma série de dificuldades para implementar o modelo.

Na tomada de subsídios efetivada para subsidiar a decisão do presente Relatório de AIR, a GTEC optou por questionar a viabilidade da implementação de medida que exigisse o reporte de todos os bilhetes de passagens internacionais comercializados, reportando o ponto inicial da viagem no Brasil até o ponto final no exterior.

De modo geral, as empresas focaram na questão do aumento de custos com pessoal, com empresas terceirizadas ou com o desenvolvimento/aprimoramento de sistema específico para atender a demanda da Agência.

Somente duas empresas informaram ser inviável: ARG e BOV.

Por sua vez, os prepostos das empresas AZP, IBE, ITY, BAW e DWI não informaram o que foi solicitado. Acredita-se que não tenham consultado a matriz no exterior.

Em relação às empresas brasileiras, conforme respostas transcritas a seguir, todas seriam impactadas com essa medida, notadamente com a necessidade de desenvolvimento/parametrização de sistemas:

- **AZU:** “Atualmente enviamos o reporte das tarifas aéreas internacionais comercializadas somente dos trechos operados por esta mesma empresa. Caso venhamos a ter a obrigatoriedade de reportar todos os bilhetes, incluindo Code-share e Interline, teríamos que fazer um novo desenvolvimento sistêmico que envolveria custos de desenvolvimento (~500h de fábrica de software) de R\$76.000, mais custos mensais de infraestrutura (banco de dados + máquinas de serviço em ambiente PRD e HML) de R\$10.000 que já temos hoje, além da estimativa de um aumento considerável de tempo para a confecção e conferência dos dados. Não conseguimos dar uma garantia de que será realmente possível enviar todos os dados corretamente, principalmente os envolvendo Interline, pois considerando as complexidades de tais itinerários nas emissões, muitas vezes sistemicamente fica difícil identificar o trecho real de origem e destino. Deve-se levar ainda em consideração as exigências atuais que são: reporte de emissões como Ida e Volta, Somente Ida e ainda a quebra por cabines.”
- **TAM:** “A ampliação da quantidade de registro não traria impactos relevantes a não ser pelo tempo de desenvolvimento da nova lógica para inclusão destes dados e um acréscimo de dados a serem analisados mensalmente (estimamos o acréscimo 2 horas/mês).”
- **GLO:** “Para esta mudança, seriam necessárias alterações nas queries utilizadas atualmente, para atender ao que estivesse sendo proposto na nova regulamentação. Para tanto teríamos os custos de pessoal para a alteração ou desenvolvimento de novos códigos, custos de pessoal para a realização de testes e validações necessárias para a garantia da qualidade do dado, além dos custos mencionados anteriormente para o processamento dos dados na nuvem e manutenção dos bancos de dados. Impactos positivos: Um registro mostrando uma maior quantidade e variação das tarifas praticadas mensalmente. Impactos negativos: Interpretações equivocadas dos valores de tarifa média, uma vez que esses dados contemplarão todos os bilhetes, inclusive os que possuem algum tipo de tarifação exclusiva, podendo impactar de alguma forma as análises sobre a economia do país. Ainda, o principal motivo que invalida a utilização do dado pela GOL e possivelmente por outras empresas áreas é a falta de informações referentes a sazonalidade, período exato de emissão, data de voo e antecedência de compra, sem essas informações o dado fica muito genérico e não tem usabilidade para a empresa.”

Observa-se que a contribuição da Azul, além de detalhar o impacto monetário, coloca em dúvida a possibilidade de reporte dos dados de voos que envolvem acordos *interline*.

A GOL destacou que o principal motivo que invalidaria a utilização dos dados solicitados pela ANAC (ainda que mais completos, conforme enunciado desta questão), por qualquer empresa, é justamente a ausência de informações referentes à sazonalidade, data exata da emissão, data do voo e antecedência da compra, tornando tais dados muito genéricos e sem usabilidade prática.

A empresa FBZ reportou a ausência de inconveniente ou de custo excessivo para informar todas as vendas, independentemente de onde elas são geradas. Do mesmo modo, a AMX informou que não haveria impactos financeiros adicionais.

Por fim, cabe ressaltar que as empresas AFR, KLM e TAP alegaram que a legislação de proteção de dados da União Europeia pode impedir a coleta de informações referentes aos voos além do primeiro destino fora do Brasil:

- AFR e KLM: “Para nós, seria um aumento substancial na quantidade de trabalho, tendo em vista que uma porcentagem significativa de tarifas possui continuação além de nosso “hub” principal, além dos aspectos legais que essa medida traria, como exposição de nossa política de mercado e conflito com a legislação de proteção de dados da União Europeia, sob a qual estamos vinculados.”
- TAP: “A nosso ver, existe um impedimento de fornecer dados de pontos além do primeiro destino fora do Brasil, uma vez que, por questões de RGPD (lei de proteção de dados europeia), não poderíamos fornecer registro de tarifas de pontos fora do Brasil, por falta de legítimo interesse do tomador da informação (ANAC). Além disso, as empresas aéreas não tem visibilidade do valor das tarifas comercializadas pelos operadores de viagens, de tal modo que fornecer o registro do valor vendido à operadora, não refletirá efetivamente o valor comercializado ao cliente final. Do mesmo modo, as tarifas privadas (corporativa, operadoras, estudante, etc.) não deveriam ser compartilhadas com a ANAC, uma vez que tais acordos são privados e com cláusula de confidencialidade, sem a possibilidade de “abrir” ao mercado essas informações.”

No entanto, considerando-se que o reporte do valor total cobrado do passageiro, considerando ponto inicial até o ponto final da viagem caberia à empresa que comercializasse a passagem, sem reportar o valor referente a cada trecho voado pelo passageiro no exterior ou o valor negociado entre esta e suas parceiras em possíveis acordos de *code-share*, por exemplo, acredita-se que a afirmação dessas empresas seja questionável.

Questionamento:

O reporte dos dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas é exigido por outros países em que a empresa opera? Se a resposta for positiva, solicitamos informar o nome dos países, bem como a abrangência dessa exigência (se engloba todas as tarifas, se apenas um conjunto dessas tarifas, se abrange todos os voos com origem no respectivo país, inclusive eventuais conexões no exterior etc.).

Avaliação das contribuições:

Conforme disposto no Relatório de AIR nº 2/2021/GTEC, verificou-se que os EUA e o Canadá coletavam dados de tarifas internacionais somente dos voos operados por empresas nacionais. No entanto, os dados de tarifas coletados pelos EUA não eram divulgados, enquanto o Canadá divulgava somente valores agregados.

Visando ampliar o conhecimento institucional, considerou-se razoável consultar os regulados quanto à existência de norma regulamentando o registro de tarifas aéreas internacionais comercializadas em outros países, já que a experiência internacional pode ser útil para servir de baliza para a elaboração do modelo que poderia vir a ser adotado pelo Brasil.

Da análise da contribuição das empresas FBZ, ARG, SKU, AMX, DAL, ACA e GLO, verifica-se que alguns países da América do Sul e Central, o Japão e Hong Kong coletam dados de tarifas aéreas ofertadas. No entanto, as empresas não reportaram qualquer país que regule a coleta de dados de tarifas aéreas comercializadas.

Por apresentar mais detalhes, faz-se oportuno destacar a resposta da GOL:

“Sim, os países listados abaixo exigem o reporte das tarifas publicadas e não das tarifas comercializadas.

Argentina – Envio mensal – Tarifas publicadas para voos diretos com origem na Argentina

Bolívia – Envio mensal – Tarifas publicadas para voos diretos com origem na Bolívia

República Dominicana – Envio a cada vez que houver alteração – Tarifas publicadas para voos diretos com origem na República Dominicana

Paraguai – Envio a cada vez que houver alteração – Tarifas publicadas para voos diretos com origem no Paraguai

Uruguai – Envio a cada vez que houver alteração – Tarifas publicadas para voos diretos com origem no Uruguai.”

De modo geral, a maioria dos regulados se posicionou favoravelmente quanto à descontinuidade do registro de tarifas aéreas internacionais comercializadas. Quase todos informaram que tal decisão beneficiaria a todos com a eliminação dos custos decorrentes de uma obrigação cujos benefícios são irrelevantes ou inexistentes, uma vez que os dados coletados e divulgados pela Agência não são úteis pela ótica das empresas (monitorar a concorrência).

Complementarmente, os regulados informaram que fazem o uso de soluções, tais como a *web scrapping*, que são utilizadas para extrair informações relevantes de determinados sites com o objetivo de acompanhar os preços praticados em tempo real, possibilitando, por exemplo, captar variáveis como sazonalidade, antecedência entre a compra e a viagem, entre outras, que são fatores importantes para a precificação de uma tarifa. Também apontaram a ferramenta de *esmasht*^[14] disponibilizada pela IATA-Accelya^[15] e a IATA *Direct Data Solutions* (DDS)^[16], que podem ser empregadas para monitorar a concorrência.

5.3.2. Avaliação das contribuições das associações

Visando coletar subsídios para a efetivação do presente estudo, a ABEAR, a IATA e a JURCAIB foram instadas a contribuir com informações relacionadas às dificuldades enfrentadas pelas empresas, à utilidade dos dados publicados pela Agência, aos

benefícios ou prejuízos decorrentes de uma possível descontinuidade do registro, entre outros assuntos, cuja avaliação está detalhada no quadro a seguir.

Quadro 6 – AVALIAÇÃO DAS CONTRIBUIÇÕES DAS ASSOCIAÇÕES^[17]

Questionamento:

As empresas representadas por essa Associação reportam alguma dificuldade relacionada ao cumprimento da obrigação de registro de tarifas aéreas internacionais comercializadas junto à ANAC? Em caso positivo, detalhe quais seriam essas dificuldades.

Avaliação das contribuições:

A ABEAR e a JURCAIB informaram que as empresas não reportam nenhuma dificuldade relacionada ao RTAIC. Por outro lado, a IATA informou que *as empresas aéreas enfrentam desafios na execução de suas obrigações, que incluem a coleta, limpeza e tratamento dos dados. Essas tarefas exigem um investimento significativo de tempo e a alocação de recursos humanos, entre outros aspectos.*

Não obstante a justificativa apresentada pela JURCAIB tenha saído do escopo da pergunta, a resposta dessa Associação traz informações relevantes relacionadas à ausência de utilidade dos dados de tarifas internacionais registrados na Agência, considerando o ponto de vista dos regulados:

“Nenhuma. Não há resultante quanto à obrigação de registro das tarifas aéreas internacionais comercializadas junto à ANAC. As tarifas aéreas internacionais resultam do uso intensivo de sistemas de pricing, processos extremamente complexos e de alto custo, que levam em consideração os dados históricos de demanda dos serviços. Tais sistemas são absolutamente interativos e projetam a demanda estimada, o histórico de “no-shows”, e a possibilidade de realizar “over-bookings”, visando a maior rentabilidade possível da venda de bilhetes. Em muitas oportunidades o valor dos bilhetes não guarda relação com o custo pela oferta dos serviços. As expectativas de demanda determinam o preço a ser cobrado pelos bilhetes. Seus valores variam dia a dia, ou mesmo dentro de um mesmo dia. Para uma mesma classe de serviço existem vários “reservation booking designatots”, que são alterados segundo a demanda esperada. Não há termos de comparação entre tais valores, portanto, justamente pela imensa variação dos RBDs. Muitos desses RBDs refletem o uso de uma tarifa normal de classe econômica ou executiva. Face à dificuldade de determinar qual é a tarifa para ambas as classes, que variam, segundo a demanda, compará-las é uma tarefa quase que impossível. Não vemos, portanto, sentido na informação quanto às tarifas comercializadas. Temos reportado inúmeras vezes nossa insatisfação quanto ao registro de tais tarifas. Na última oportunidade, quando do envio de contribuições para a elaboração da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, sugerimos o seguinte: “Com a possibilidade de agregação de serviços, as tarifas já não refletem entre si equiparação de classes de serviço, se tornando uma informação imprestável para a ANAC. O envio das informações é um custo a mais e um peso para as cias aéreas, tendo sugerido a revogação da Resolução nº 140/2010, no que concerne às tarifas aéreas internacionais. Causa-nos espanto a possibilidade da manutenção da resolução para pontos além dos gateways de nossas associadas o que representaria aumento de trabalho, e, portanto, de custos a ele associado, sem resultados práticos.”

Questionamento:

Os dados de tarifas aéreas internacionais coletados pela ANAC e publicados no endereço web <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/tarifas-aereas> têm alguma utilidade para essa Associação ou para o mercado? Justifique sua resposta, detalhando a utilidade ou ausência de utilidade desses dados.

Avaliação das contribuições:

A JURCAIB não respondeu esse questionamento.

A ABEAR informou que os dados de tarifas aéreas internacionais coletados e publicados pela ANAC são úteis como informativo para o público em geral.

Por sua vez, a IATA reportou que utiliza fontes de dados próprias (IATA DDS) e ressaltou que *as empresas aéreas informam que os dados de tarifas aéreas internacionais coletados pela ANAC e publicados não são utilizados para qualquer estudo ou análise.*

Questionamento:

A descontinuidade do registro dos dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas traria algum prejuízo para essa Associação ou para o mercado? Justifique sua resposta, detalhando os prejuízos que essa medida poderia acarretar.

Avaliação das contribuições:

As três associações reportaram que a descontinuidade do registro dos dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas não traria qualquer prejuízo.

Questionamento:

A descontinuidade do registro dos dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas traria algum benefício para essa Associação ou para o mercado? Justifique sua resposta, detalhando os benefícios que essa medida poderia trazer.

Avaliação das contribuições:

Tanto a ABEAR quanto a JURCAIB responderam sucintamente que não.

Quanto à IATA, reportou que *as empresas aéreas informam que a descontinuidade do registro dos dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas resultará em benefícios significativos como redução do tempo e dos recursos humanos alocados para a elaboração do relatório, diminuição nos custos associados ao desenvolvimento e manutenção da geração desses dados etc.*

Questionamento:

Caso a Agência decida por ampliar a quantidade de registros atualmente em vigor, regulamentando a obrigatoriedade de reporte dos dados de TODOS os bilhetes de passagens internacionais comercializados pela empresa, desde a sua origem no Brasil até o destino final adquirido pelo passageiro (mesmo que inclua trechos realizados no exterior sem registro no sistema SIROS da ANAC), solicitamos avaliar a viabilidade do reporte de todos esses dados, os custos e os possíveis impactos (positivos e negativos) decorrentes dessa medida.

Avaliação das contribuições:

A ABEAR não contribuiu com esse questionamento.

A JURCAIB se posicionou de modo contrário à ampliação da quantidade de registros em vigor.

Por sua vez, a IATA reportou que as empresas informaram que essa medida traria impactos negativos consideráveis com o desenvolvimento de sistemas, custo com a manutenção da rotina e com o aumento dos custos com pessoal. Também citou as leis de proteção dos dados de outros países que possivelmente poderiam impedir o compartilhamento de dados de pontos além do primeiro destino fora do Brasil.

Questionamento:

O reporte dos dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas é exigido por outros países? Se a resposta for positiva, solicitamos informar o nome dos países, bem como a abrangência dessa exigência (se engloba todas as tarifas, se apenas um conjunto dessas tarifas, se abrange todos os voos com origem no respectivo país, inclusive eventuais conexões no exterior etc.).

Avaliação das contribuições:

A ABEAR e a JURCAIB mencionaram a exigência de reporte de dados de tarifas comercializadas apenas nos Estados Unidos. Por oportuno, cabe enfatizar que esse assunto é detalhado no tópico 7 do presente Relatório de AIR.

Por sua vez, a IATA se esquivou do questionamento e alertou quanto à necessidade de consultar as empresas previamente e de avaliar a relação custo/benefício para que o processo não represente um ônus desnecessário para os regulados.

Pelo exposto, além de se posicionarem contra a ampliação da obrigação em estudo, as associações ora consultadas não apontaram qualquer óbice quanto a descontinuidade da obrigação vigente.

6. IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES OU GRUPOS AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO

Os principais agentes afetados pelo problema regulatório ora relatado são:

- a) **Sociedade:** a sociedade de modo geral não dispõe de informações abrangentes sobre os dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas;
- b) **Empresas:** são oneradas com a obrigatoriedade do registro de dados que consideram não possuir utilidade; e
- c) **ANAC:** onerada com os procedimentos relacionados ao recebimento, análise e tratamento dos dados e publicação de informações que têm relativamente pouca utilidade para fins de acompanhamento de mercado, efetivação de estudos etc.

O quadro a seguir evidencia um levantamento dos possíveis atores que possuem alguma relação com o mercado aéreo, e como podem ser impactados pelo problema regulatório em questão.

Quadro 7 – MAPEAMENTO DOS ATORES AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO.

Atores	Potencial Impacto
ANAC	Direto, com os custos inerentes ao tratamento de dados que possuem pouca utilidade.
Governo	Indireto, a ausência de dados significativos que poderiam ser úteis para a elaboração de políticas públicas.

Empresas de serviço de transporte aéreo (Operando sob o RBAC nº 121), homologadas para conduzir operações de transporte aéreo internacional de passageiros.	Direto, com a obrigação de registro de dados de tarifas.
Empresas de serviço de transporte aéreo (Operando sob o RBAC nº 135), homologadas para conduzir operações de transporte aéreo internacional de passageiros.	Direto, com a obrigação de registro de dados de tarifas.
Empresas de serviços aéreos especializados	Não aplicável
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	Não aplicável
Operadores de aeródromo	Não aplicável
Fabricantes de Aeronaves	Não aplicável
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	Não aplicável
Proprietários de aeronaves	Não aplicável
Empresas de manutenção aeronáutica	Não aplicável
Mecânicos	Não aplicável
Escolas e Centros de Treinamento	Não aplicável
Tripulantes	Não aplicável
Passageiros	Indireto, com a ausência de dados de tarifas significativos.
Pessoas com deficiência	Indireto, com a ausência de dados de tarifas significativos.
Intermediadores (agências de turismo, sites aglutinadores de passagens e etc.)	Não aplicável
Outros (identificar):	Não aplicável
Comunidades	Indireto, com a ausência de dados de tarifas significativos.
Meio ambiente	Não aplicável

7. EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL

A experiência internacional relacionada ao registro de dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas foi objeto de estudo do Relatório de AIR nº 2/2021/GTEC. Naquela ocasião, verificou-se que os EUA e o Canadá coletavam dados de tarifas internacionais comercializadas referente aos voos operados por empresas nacionais, sendo que os Estados Unidos da América não divulgavam os dados, enquanto o Canadá divulgava somente valores agregados.

Em nova visita aos regulamentos vigentes nos EUA ^[18], observa-se que:

- a) a obrigatoriedade de reporte de dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas continua se aplicando somente às empresas Americanas;
- b) os dados coletados correspondem à uma amostra aleatória de 10% das passagens aéreas comercializadas;
- c) os dados referentes aos voos internacionais não são divulgados para não prejudicar as empresas domésticas dos EUA em relação às estrangeiras, visto que as últimas não registram as informações na pesquisa de Origem e Destino. Embora não sejam divulgados, podem ser acessados, de modo restrito, desde que contemplados os requisitos estabelecidos pela autoridade desse país.

O quadro a seguir evidencia as principais diferenças entre modelo brasileiro com o modelo americano.

Quadro 8 – COMPARAÇÃO DO MODELO BRASILEIRO COM O AMERICANO.

Variáveis	Modelo Brasileiro	Modelo Americano
Empresas enquadradas na obrigação de registro.	Todas (Brasileiras e Estrangeiras)	Somente as Americanas

Dados registrados.	Dados das tarifas referentes às passagens internacionais comercializadas, correspondentes aos voos iniciados no Brasil, desde que previamente registrados no sistema SIROS e operados pela empresa que tenha comercializado a passagem.	Amostra de 10% dos bilhetes emitidos.
Divulgação dos dados	Sim	Não

Embora o Canadá divulgasse a tarifa média das empresas canadenses, agregada por trimestre, correspondente à uma amostra de 14 dias por trimestre, verifica-se que esses dados foram divulgados somente até o ano de 2019^[19]. Porém, o motivo dessa descontinuidade não foi identificado. Assim, não é possível afirmar se a ausência de publicação decorre da descontinuidade da coleta de dados.

Conforme verificado na tomada de subsídios realizada em 2023, as empresas e as associações não reportaram qualquer país, além dos EUA, que regulamente a coleta de dados de tarifas aéreas comercializadas. O reporte de dados de tarifas aéreas ofertadas realizado por alguns países se difere do modelo adotado no Brasil por não referenciar as tarifas comercializadas, mas apenas o que foi disponibilizado/ofertado, fato que prejudica a qualidade das informações para estudos, acompanhamento do mercado etc.

8. DESCRIÇÃO DAS OPÇÕES DE AÇÃO CONSIDERADAS

Visando ao alcance do objetivo detalhado no tópico 4, foram consideradas as seguintes alternativas para o enfrentamento do problema regulatório em estudo:

- ampliar a quantidade e a representatividade dos registros;
- adotar o modelo Americano;
- descontinuar com a obrigação de acompanhar os dados de tarifas aéreas internacionais;
- adquirir dados disponibilizados pelo mercado.

8.1. Ampliação da quantidade e da representatividade de registros

Essa alternativa implicaria alteração dos regulamentos vigentes, de modo a ampliar o rol de situações enquadradas pela obrigação de registro, fato que aumentaria a quantidade e a representatividade dos registros obtidos pela Agência.

8.2. Adoção do modelo Americano

A adoção do modelo Americano, devidamente adaptado para a realidade brasileira, acarretaria a dispensa da obrigatoriedade de registro de tarifas internacionais pelas empresas estrangeiras e a ampliação da quantidade e da representatividade dos dados de tarifas registrados pelas empresas brasileiras.

8.3. Descontinuar a obrigação de registro dos dados de tarifas internacionais.

A descontinuidade do registro dos dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas seria efetivada com a revogação dos regulamentos vigentes, acarretando a ausência de informações.

8.4. Obtenção de dados disponibilizados pelo mercado

Essa medida se daria com a substituição dos dados obtidos diretamente dos regulados pelas informações disponibilizadas pela IATA, mediante pagamento.

9. ANÁLISE DO IMPACTO REGULATÓRIO DAS ALTERNATIVAS IDENTIFICADAS

A seguir, são apresentados os impactos regulatórios relacionados a cada alternativa de ação levantada para enfrentar o problema regulatório em estudo.

9.1. Impacto decorrente da ampliação da quantidade e da representatividade de registros

Conforme detalhado no tópico que especifica a tomada de subsídios realizada em 2023, quase todas as empresas informaram que a ampliação da quantidade e da representatividade de registros acarretaria aumento dos custos com pessoal e com o aprimoramento e/ou desenvolvimento de sistema específico para atender essa medida.

Duas empresas (ARG e BOV) informaram que a implementação dessa medida seria inviável, enquanto outras, embora questionável, (AFR, KL e TAP) alegaram que a legislação de proteção de dados da União Europeia pode impedir a coleta de informações referentes aos voos além do primeiro destino fora do Brasil. Por sua vez, a AZU pôs em dúvida a possibilidade de reportar corretamente os dados de voos que envolvem acordos *interline*.

Complementarmente, ao se considerar a ampliação da quantidade de registros sem o desenvolvimento de sistema específico, persistindo a realização de trabalho manual na elaboração do arquivo do RTAIC, a qualidade dos dados obtidos pela ANAC seria questionável, persistindo o problema da qualidade da informação.

Deste modo, verifica-se que a implementação da alternativa regulatória de ampliar a quantidade e a representatividade de registros poderia impor custos relevantes aos regulados e, como resultado, poderia não surtir o efeito desejável de ampliar a quantidade e a representatividade dos registros, permanecendo o problema regulatório tratado no presente Relatório de AIR.

9.2. Impacto decorrente da adoção do modelo Americano

A adoção do modelo Americano, devidamente adaptado para a realidade brasileira, acarretaria a dispensa da obrigatoriedade de registro de tarifas internacionais pelas empresas estrangeiras e a ampliação da quantidade dos registros a serem efetuados pelas empresas brasileiras.

No entanto, além de aumentar os custos com pessoal e com o aprimoramento e/ou desenvolvimento de sistema específico para atender essa medida, existe uma dúvida razoável sob o ponto de vista legal acerca da viabilidade de reporte de todos os dados além do primeiro ponto fora do Brasil, tanto sob a ótica da territorialidade das leis brasileiras quanto a outras leis internacionais porventura aplicáveis, como a já citada lei de proteção de dados europeia.

Assim, embora essa medida tenha o potencial de ampliar a quantidade de registros e, conseqüentemente, de melhorar a qualidade das informações inerentes ao nicho de mercado explorado pelas empresas brasileiras, a Agência poderia se ver impedida de obter acesso aos dados de tarifas referentes aos mercados explorados exclusivamente pelas empresas estrangeiras, persistindo o problema regulatório relacionado à baixa representatividade dos dados.

Ademais, as empresas brasileiras podem alegar a ausência de isonomia no tratamento entre elas e as estrangeiras, já que, além de terem os seus dados expostos, a obrigação de envio seria imposta apenas às brasileiras, gerando custos a estas e não àquelas.

Complementarmente, a divulgação de dados pela ANAC somente das empresas brasileiras poderia colocá-las em desvantagem competitiva em relação às estrangeiras, motivo pelo qual a autoridade de aviação norte americana não divulga os dados por ela coletados. Por outro lado, a ausência de divulgação poderia gerar certo ruído pelos interessados na informação.

9.3. Impacto decorrente da descontinuidade da obrigação de registro dos dados de tarifas internacionais

A implementação dessa alternativa acarretaria a revogação das normas que regulamentam o registro dos dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas atualmente vigentes. Como consequência, tanto a Agência como os regulados seriam desonerados dos custos incorridos com a obtenção/reportage de dados cuja utilidade é, como dito anteriormente, no mínimo questionável, senão irrelevante.

Não obstante esses dados constituam a única fonte de informações sobre tarifas internacionais que a Agência dispõe atualmente, por todo o exposto, os benefícios proporcionados pelos dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas não justificam os custos incorridos pelas empresas e pela Agência, motivando a descontinuidade dessa obrigação.

Considerando o ponto de vista dos regulados, conforme levantamento realizado com estes, o conhecimento dos dados de tarifas divulgados pela Agência (dados agregados do passado) não tem utilidade prática por não terem nenhuma serventia no processo de monitoramento da concorrência, que requer a análise de dados dos preços praticados em tempo real.

Quanto aos demais usuários em potencial (estudantes, pesquisadores etc.), estes poderiam ser impactados com a ausência de quaisquer informações disponibilizadas pela ANAC. No entanto, há outras possibilidades de obtenção de informações relacionadas a tarifas aéreas disponíveis no mercado, tais como as ferramentas e dados da IATA, desde que estejam dispostos a arcar com os custos de aquisição desses produtos.

Complementarmente, cabe enfatizar que os potenciais benefícios dos dados divulgados pela Agência são insignificantes se comparados aos custos incorridos pelas empresas e pela própria Agência, corroborando a adoção dessa alternativa de ação.

9.4. Impacto decorrente da obtenção de dados disponibilizados pelo mercado

A implementação dessa alternativa também requer a revogação das normas que regulamentam o registro dos dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas atualmente vigentes.

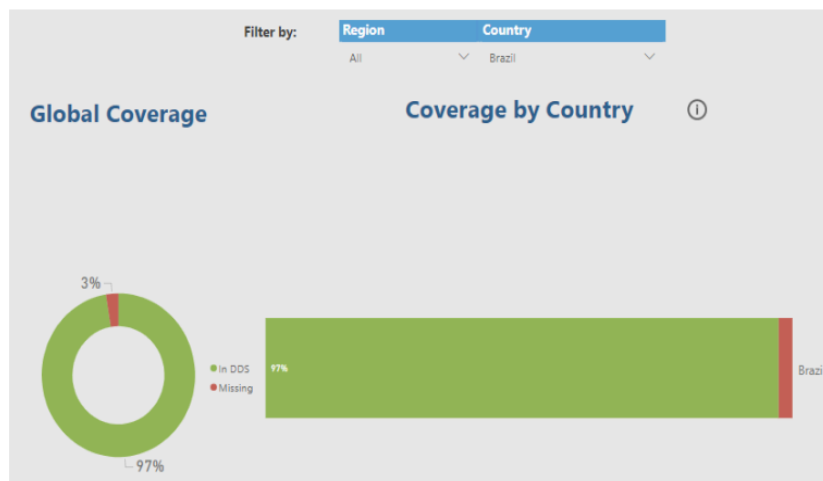
Não obstante, a Agência continuaria efetivando o acompanhamento dos preços das tarifas internacionais comercializadas. Notadamente com dados obtidos de terceiros, tais como os ofertados pela IATA ^[20].

A adoção dessa medida seria benéfica para os regulados, pois seriam desonerados dos custos incorridos com o reporte dos dados.

No tocante à Agência, esta seria onerada com a aquisição dos dados da IATA que, preliminarmente, nos informou que o custo dos dados relacionados ao tráfego internacional que passa pelo Brasil (origem e destino) seria de aproximadamente USD 35,000 ^[21].

Conforme evidenciado na figura a seguir, essa Associação também informou que dispõe de informações correspondentes a 97% do mercado brasileiro ^[22].

DDS Cobertura Mundial & Brasil



8

9 November 2023



Fonte: IATA.

Conforme evidenciado na figura a seguir, observa-se que a base de dados disponibilizada pela IATA contém uma série de informações que podem ser úteis para a efetivação de estudos no âmbito da ANAC.

Figura 2 – Dados disponibilizados pela IATA

Tipos de dados: cerca de 70 campos de detalhes incluídos

Ticket level data fields

Ticketing Carriers ONLY

- >> PNR Reference
- >> Fare Basis Code
- >> Ticket Designator
- >> Tax Amounts
- >> ...

Ticketing & Marketing Carriers ONLY

- >> Ticket Number
- >> Actual Fare (Prorated)
- >> ...

All Carriers

- >> Ticket Number Ref
- >> GDS
- >> Purchase Date
- >> Agency ID
- >> Ticketing Carrier
- >> ISO Country Code
- >> Number of Coupons
- >> ...

Segment level data fields

Raw data from ticket input

- >> Coupon number
- >> Carrier Code
- >> Origin Airport
- >> Destination Airport
- >> Flight number
- >> Departure time
- >> Arrival time
- >> ...

Derived data by DDS

- >> Aircraft type
- >> Mileage
- >> Operating Carrier
- >> Industry average fare
- >> Regression fare
- >> Adjusted fare
- >> Prorated fare
- >> ...

7

9 November 2023



Fonte: IATA.

Ante o exposto, verifica-se que os dados de tarifas internacionais disponibilizados pela IATA são mais representativos do que os atualmente disponibilizados pela Agência, e a sua aquisição pode beneficiar a ANAC com dados mais robustos para serem empregados no acompanhamento de mercado, estudos, tomada de decisões e outros fins.

No entanto, embora a cobertura dos dados da IATA seja bastante abrangente, são necessárias maiores informações sobre a base de dados disponibilizada pela IATA. Além disso, a IATA restringe a divulgação das informações por ela comercializadas, de

forma a impossibilitar a publicação de um painel de tarifas internacionais, tal como atualmente disponibilizado pela ANAC em seu sítio na internet, impossibilitando o acesso do público em geral a essas informações.

Assim, verifica-se que a aquisição dos dados disponibilizados pelo mercado pode não alcançar o objetivo de otimizar a relação custo/benefício de se disponibilizar dados representativos ao público em geral, remanescendo o problema regulatório dos custos desproporcionais aos benefícios gerados pelos dados, haja vista que a ANAC estaria sendo onerada com a aquisição de dados que ficariam estocados após análise, aguardando a demanda de algum estudo específico ou de alguma informação que, em função de possíveis restrições de ordem contratual, não poderia ser disponibilizada a terceiros.

Complementarmente, mesmo sendo representativos e que houvesse a possibilidade de serem publicados periodicamente pela Agência, tal como é feito hoje com os dados registrados pelas empresas aéreas, via Painel de Tarifas, ainda existiria a possibilidade de que continuassem pouco atrativos para os usuários em potencial, persistindo o problema regulatório caracterizado pela desproporcionalidade da relação entre os custos com aquisição, tratamento e divulgação dos dados e os benefícios gerados pelos dados.

Assim, dada a incerteza dos benefícios que os dados comercializados pela IATA ou outro provedor podem trazer, considera-se que essa alternativa não seja a mais adequada no momento.

No entanto, ao se considerar o surgimento de eventos frequentes que demandem dados de tarifas internacionais em um contexto de descontinuidade do registro, a aquisição dos dados comercializados pela IATA representa uma opção factível.

10. COMPARAÇÃO DAS OPÇÕES DE AÇÃO E IDENTIFICAÇÃO DA AÇÃO CONSIDERADA MAIS ADEQUADA AO CONTEXTO

Conforme exposto anteriormente, verifica-se que a alternativa regulatória de ampliar a quantidade e a representatividade de registros poderia impor custos relevantes aos regulados e, ainda assim, poderia não surtir o efeito esperado com essa medida, permanecendo o problema regulatório tratado no presente Relatório de AIR.

A alternativa de substituir os dados obtidos diretamente dos regulados pelos dados da IATA, aqui tomados como exemplo, embora desonere as empresas que atuam no mercado internacional, os custos de aquisição de dados cujo uso pode ser restrito à Agência, as incertezas relacionadas a limitações da possibilidade de se divulgar os dados adquiridos pela Agência e a pouca utilidade desses dados corroboram o descarte desta medida, haja vista que não proporciona o alcance do objetivo de otimizar a relação custo/benefício de se disponibilizar dados representativos ao público em geral, remanescendo o problema regulatório dos custos desproporcionais aos benefícios gerados pelos dados.

Por fim, e considerando todo o exposto neste Relatório de AIR, considerando-se que os benefícios dos dados divulgados pela Agência são insignificantes se comparados aos custos incorridos pelos regulados e pela Agência e que os eventuais prejuízos dessa medida (ausência de dados) podem ser contornados com a aquisição dos dados disponibilizados por terceiros, **considera-se, neste momento, que a descontinuidade da obrigação de registro de dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas seja a alternativa de ação mais adequada a ser considerada para solucionar o problema regulatório objeto de estudo do presente Relatório de AIR.**

11. RESOLUÇÃO ANAC Nº 140/2010 - ATUALIZAÇÕES COMPLEMENTARES, SEM RELAÇÃO COM O OBJETO DO PRESENTE RELATÓRIO DE AIR

Conforme disposto na Nota Técnica nº 3/2022/GTEC/GEAC/SAS^[23], o caput do artigo 5º da Resolução ANAC nº 140/2010, revogado pela Resolução ANAC nº 400/2016, apresentava a seguinte redação:

Art. 5º As tarifas referentes ao transporte aéreo doméstico de carga e de mala postal, as tarifas aéreas básicas domésticas e demais bases tarifárias referentes ao transporte aéreo doméstico de passageiros, bem como as respectivas condições de aplicação, deverão ser mantidas nas empresas, por um período de dois anos, à disposição da ANAC, de outros órgãos públicos e demais interessados.

Não obstante o caput tenha sido revogado em 2016, o parágrafo único do art. 5º, ainda vigente, tem por objetivo específico apresentar uma definição para o termo “tarifa aérea básica doméstica” constante do caput então revogado, motivando a necessidade de sua revogação.

*Parágrafo único. Para os efeitos desta Resolução, considera-se **tarifa aérea básica doméstica** aquela correspondente ao maior valor cobrado pela empresa para uma determinada ligação, em classe econômica, e que está associada às condições de aplicação que permitem maior flexibilidade na sua utilização nos serviços de transporte aéreo regular doméstico de passageiros. (grifo nosso)*

Em função da nova redação do art. 288 da Lei nº 7.565/1986 (CBA), instituída pela Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022, o disposto no art. 302 dessa Lei aplica-se, tão somente, às atribuições do Comando da Aeronáutica.

Art. 288. A autoridade de aviação civil é competente para tipificar as infrações a este Código ou à legislação que dele decorra, bem como para definir as respectivas sanções e providências administrativas aplicáveis a cada conduta infracional, observado o processo de apuração e de julgamento previsto em regulamento próprio.

§ 1º (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

§ 2º (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

§ 3º O disposto nos Capítulos II e III deste Título aplica-se tão somente às atribuições do Comando da Aeronáutica, no que couber. (Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022)

Deste modo, faz-se necessário revogar o disposto no art. 13 da Resolução ANAC nº 140/2010, tendo em vista que o disposto no art. 302 do CBA não se aplica à ANAC.

12. ESTRATÉGIAS DE IMPLEMENTAÇÃO

A implementação da alternativa de ação considerada no presente Relatório de AIR demanda a alteração da Resolução ANAC nº 140/2010, de modo a excluir a obrigatoriedade do registro de dados de tarifas aéreas internacionais, bem como, dos artigos mencionados no tópico anterior. Mais precisamente, faz-se necessário eliminar a menção de tarifas aéreas internacionais constante do art. 1º, revogar o Parágrafo único do art. 5º e os artigos 7º, 8º, 11 e 13 da Resolução ANAC nº 140/2010:

Art. 1º O registro das tarifas referentes aos serviços aéreos regulares domésticos ~~e internacionais~~ é regulamentado na forma desta Resolução.

Art. 5º (Revogado pela Resolução nº 400, de 13.12.2016)

Parágrafo único. Para os efeitos desta Resolução, considera-se tarifa aérea básica doméstica aquela correspondente ao maior valor cobrado pela empresa para uma determinada ligação, em classe econômica, e que está associada às condições de aplicação que permitem maior flexibilidade na sua utilização nos serviços de transporte aéreo regular doméstico de passageiros.

Art. 7º As empresas nacionais e estrangeiras que exploram os serviços de transporte aéreo regular internacional de passageiros deverão registrar na ANAC, até o último dia útil do mês subsequente, os dados das tarifas aéreas comercializadas no Brasil correspondentes às viagens que se iniciem no Brasil, de acordo com as instruções a serem expedidas pela Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado da ANAC.

Art. 8º As tarifas referentes ao transporte aéreo internacional de carga e de mala postal não necessitam de registro na ANAC.

Art. 11. Os valores relativos às tarifas internacionais registrados na ANAC deverão estar expressos em moeda corrente nacional ou em dólar americano.

Art. 13. O descumprimento das obrigações estabelecidas nesta Resolução caracterizará infração capitulada no art. 302, inciso III, alínea “u”, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Além das exclusões ora mencionadas, todo o texto remanescente da Resolução ANAC nº 140/2010 deve ser devidamente adaptado, visando manter a sua coesão e a coerência.

Complementarmente, a revogação da obrigação de registro de tarifas aéreas internacionais comercializadas instituída pela Resolução ANAC nº 140/2010 motiva a necessidade de se revogar a Portaria nº 198/SAS/2019, que estabelece os procedimentos para o registro das tarifas aéreas comercializadas correspondentes aos serviços de transporte aéreo internacional regular de passageiros.

No tocante à Resolução ANAC nº 437/2017, considerando-se que o único objetivo dessa norma consiste em regulamentar a divulgação dos dados de tarifas aéreas comercializadas, assunto regulamentado pela Resolução ANAC nº 140/2010, recomenda-se que o conteúdo da Resolução ANAC nº 437/2017 seja incorporado na nova redação da Resolução ANAC nº 140/2010, objetivando simplificar e aperfeiçoar o estoque regulatório da Agência.

Art. 1º Estabelecer que os dados obtidos pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC em decorrência das obrigações estabelecidas pela Resolução nº 140, de 9 de março de 2010, serão divulgados após o seu devido processamento para livre e irrestrito acesso de qualquer interessado.

Como consequência das alterações elencadas anteriormente, as atribuições regimentais da GTEC regulamentadas pelo artigo 8º da Portaria nº 10.826/2023 também devem ser modificadas, de modo a excluir todas as atribuições relacionadas exclusivamente ao registro de tarifas aéreas internacionais comercializadas, destacadas a seguir:

Art. 8º Delegar competências à Gerência Técnica de Análise Econômica - GTEC para:

I - fiscalizar a conformidade do prazo de apresentação, do formato e da consistência do registro das tarifas aéreas domésticas ~~e internacionais~~ comercializadas e dos documentos e demonstrações contábeis a serem apresentados à ANAC pelas empresas que exploram os serviços de transporte aéreo público, incluindo as informações econômico-financeiras requeridas pela International Civil Aviation Organization - ICAO, nos termos da regulamentação vigente;

II - examinar a contabilidade das empresas que exploram os serviços aéreos públicos, quando julgar

III - prestar orientação e esclarecimentos às empresas aéreas sobre o registro das tarifas aéreas comercializadas e sobre a apresentação pelas empresas aéreas de documentos e demonstrações contábeis e das informações econômico-financeiras requeridas pela ICAO, inclusive disponibilizar e manter atualizadas páginas com as correspondentes instruções no portal da ANAC na internet;

IV - contribuir para a elaboração do Anuário do Transporte Aéreo, do Painel de Indicadores do Transporte Aéreo, entre outros relatórios e estudos elaborados no âmbito da GEAC, informações e análise sobre as tarifas aéreas domésticas ~~e internacionais~~ comercializadas, o desempenho econômico-financeiro das empresas aéreas brasileiras, o contexto macroeconômico do transporte aéreo e outras que julgar relevantes;

V - responder as demandas de dados das tarifas aéreas comercializadas e das demonstrações contábeis das empresas aéreas brasileiras; e

VI - submeter as seguintes matérias à apreciação e aprovação do GEAC:

a) proposta de edição ou de revisão de atos normativos, sob coordenação da CNAD, que versem sobre a apresentação de documentos e demonstrações contábeis das empresas aéreas brasileiras, a apresentação das informações econômico-financeiras requeridas pela ICAO, o registro das tarifas aéreas domésticas ~~e internacionais~~ comercializadas e a apresentação de outras informações correlatas necessárias ao acompanhamento do mercado de transporte aéreo;

b) relatórios e documentos relativos a dados tarifários e contábeis de sua competência, para fins de divulgação no portal da ANAC na internet;

c) parecer sobre o desempenho econômico-financeiro individual das empresas brasileiras de transporte aéreo público, sempre que instaurado processo administrativo para este fim;

d) proposta de procedimentos e ações que assegurem a liberdade tarifária na exploração de serviços aéreos; e

e) pareceres e notas técnicas sobre as condições de mercado e sobre outros assuntos de sua competência. (grifo nosso)

Após o início da vigência dessas alterações, a GEAC/GTEC deverá acompanhar e monitorar eventuais questionamentos que a ausência de monitoramento de tarifas aéreas internacionais comercializadas possa trazer e, se necessário, avaliar a viabilidade de adquirir os dados disponibilizados no mercado, como, por exemplo, a aquisição dos dados comercializados pela IATA.

13. CONCLUSÃO

Conforme detalhado ao longo do presente Relatório de AIR, mesmo com as medidas adotadas para melhorar a relação custo/benefício da obrigação de registro dos dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas, o problema regulatório persiste, pois os regulados e a Agência continuam sendo onerados com a disponibilização de dados/informações que são pouco representativos, cuja utilidade resta prejudicada pela incompletude dos dados atualmente registrados, os quais podem, inclusive, levar seus usuários a conclusões equivocadas.

Complementarmente, não foi identificada nenhuma alternativa de ação plausível que pudesse ocasionar a melhoria da representatividade/atratividade desses dados e que otimizasse a relação custo/benefício derivada dessa obrigação regulatória, fazendo com que os benefícios suplantassem os custos.

Deste modo, sugere-se que a obrigação de registro de dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas seja descontinuada, além de serem necessárias outras alterações normativas decorrentes de outros fatores explicados neste Relatório de AIR, motivando a adoção das seguintes medidas:

a) Resolução ANAC nº 140/2010:

- revogar o Parágrafo único do art. 5º e dos artigos 7º, 8º, 11 e 13; e
- adaptar o texto remanescente, de modo a manter a sua coesão e a coerência, e eliminar a menção ao registro de tarifas aéreas internacionais constante do art. 1º.

b) Revogação da Resolução ANAC nº 437/2017 e incorporação do conteúdo desse regulamento na norma que vier a substituir a Resolução ANAC nº 140/2010;

c) Revogação da Portaria nº 198/SAS/2019; e

d) Atualização das atribuições regimentais da GTEC regulamentadas por meio do artigo 8º da Portaria nº 10.826/2023, de modo a excluir as atividades relacionadas ao tema do presente Relatório de AIR.

Complementarmente, recomenda-se que a GEAC/SAS acompanhe e monitore eventuais prejuízos que a ausência de dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas possa trazer e, se necessário, avalie a conveniência na aquisição dos dados disponibilizados no mercado.

É o Relatório de AIR que submetemos ao conhecimento e apreciação das instâncias superiores.

Felemon Gomes Boaventura

Especialista em Regulação de Aviação Civil (GTEC)

Christian Andre Haddad Govastki

Especialista em Regulação de Aviação Civil (Normas/CNAD/SAS)

De acordo, aprovamos o presente Relatório de AIR. Submeta-se à Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos – SAS para apreciação.

Daniela Libano Soares

Coordenadora de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas Substituta (CNAD/SAS)

Mário Sérgio Rocha Gordilho Júnior

Gerente de Análise Acompanhamento de Mercado Substituto

[1] Vide art. 2º da Portaria nº 198/SAS, de 21 de janeiro de 2019.

[2] Vide incisos I e II do artigo 32 do anexo à Resolução ANAC nº 381, de 14/06/2016, que altera o Regimento Interno da ANAC.

[3] Vide processo administrativo nº 60800.031122/2009-09.

[4] Vide anexos SEI nº 9451053 e 9423348.

[5] Vide tópico 3.5 (Definição dos objetivos que se pretende alcançar) do guia disponível em https://www.gov.br/casacivil/pt-br/assuntos/downloads/diretrizes-gerais-e-guia-orientativo_final_27-09-2018.pdf/view, em 08/12/2023.

[6] Documento disponível em https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/arquivos/Plano_20202026.pdf, em 10/10/2023.

[7] Vide documento SEI nº 6568008, Processo nº 00058.066040/2021-91.

[8] Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/Instrucoes-para-a-elaboracao-e-apresentacao-das-demonstracoes-contabeis/indicadores-de-tarifas-aereas-internacionais>.

- [9] Vide anexos SEI nº 9237738 e nº 9237771.
- [10] Vide Ofício nº 9/2023/GTEC/GEAC/SAS-ANAC (SEI nº 9025898)
- [11] Vide Ofício Circular nº 2/2023/GTEC/GEAC/SAS-ANAC (SEI nº 9020022)
- [12] Todas as contribuições dos regulados estão compiladas no Anexo SEI nº 9110522.
- [13] Disponível em <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/passageiros>, em 08/12/2023.
- [14] Informações sobre a ferramenta estão disponíveis em <https://www.iata.org/en/about/sp/partners-directory/accelya/22/>, em 09/10/2023.
- [15] Informações divulgada pela IATA em <https://www.iata.org/en/about/sp/partners-directory/accelya/22/>, em 09/10/2023.
- [16] Informações sobre essa opção são divulgadas pela IATA nos endereços <https://www.iata.org/en/services/statistics/intelligence/direct-data-solutions/>, em 09/10/2023.
- [17] Todas as contribuições dos regulados estão compiladas no Anexo SEI nº 9110521.
- [18] Normas disponibilizadas em https://www.ecfr.gov/cgi-bin/retrieveECFR?gp=&SID=c47195e01d5a5f5978a24a05eafc82b2&mc=true&n=pt14.4.241&r=PART&ty=HTML#se14.4.241_119_67 (link Sec. 19-7 Passenger origin&destination survey) e <https://www.bts.gov/topics/airlines-and-airports/accounting-and-reporting-directives>, em 17/10/2023.
- [19] Vide documentos disponibilizados em <https://www23.statcan.gc.ca/imdb/p2SV.pl?Function=getInstanceList&Id=1264010>. Em 17/10/2023.
- [20] Dados ofertados no endereço eletrônico <https://www.iata.org/en/services/statistics/intelligence/direct-data-solutions/>, em 26/10/2023.
- [21] Vide E-mail da IATA, anexo SEI nº SEI nº 9423341.
- [22] Vide Programa de Dados da IATA, anexo SEI nº 9423343.
- [23] Documento SEI nº 7967128, constante do Processo nº 00058.033580/2022-70.



Documento assinado eletronicamente por **Felemon Gomes Boaventura, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 15/12/2023, às 12:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Mário Sérgio Rocha Gordilho Júnior, Gerente Técnico**, em 18/12/2023, às 08:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Christian Andre Haddad Govastki, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 18/12/2023, às 09:31, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Palterson Andrade Ferreira, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 18/12/2023, às 09:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **9423348** e o código CRC **5E6CEE77**.