



## **Relatório de Análise de Contribuições**

### **Consulta Pública nº 03/2025**

Proposta de Resolução que regulamenta o registro e a divulgação dos dados de tarifas aéreas comercializadas referentes aos serviços de transporte aéreo de passageiros.

A Consulta Pública foi realizada no período de 07 de fevereiro de 2025 a 26 de março de 2025, durante o qual foram recebidas 6 contribuições.

**Responsável pela consulta:** Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos

**Processo:** 00058.054468/2023-53

## CONTRIBUIÇÃO Nº CP-912066

### Identificação

Autor da Contribuição: MARCIO SILVA SOUTO

Cidade / Estado: São Paulo / São Paulo

Documento: Minuta de Resolução (Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas-publicas-encerradas/consultas-publicas-encerradas-de-2025>)

Parágrafo: 0

Texto sugerido:

Exclusão do Art. 7 para descontinuar o RTAIC.

Justificativa:

A United Airlines contribui com a presente consulta pública para apoiar a minuta, especialmente com relação a exclusão do envio das tarifas públicas internacionais considerado o que segue:

- a) o atual banco de dados de tarifas comercializadas pela ANAC de forma alguma contribui para a tomada de decisões estratégicas pelas empresas quanto às suas ações de pricing e tampouco servem para estimular ou prejudicar a concorrência no transporte aéreo. Em seu atual formato, e julgamos que em qualquer outro, as aéreas não utilizam e não virão a utilizar as informações do banco de dados; as aéreas servem, simplesmente, como vetor para sua feitura;
- b) contribuímos, portanto, deixar patente que não somos favoráveis à continuidade da manutenção do envio de dados de tarifas internacionais, que a nosso ver atende unicamente à ANAC para a elaboração de suas análises e estudos sobre o comportamento das tarifas internacionais. Serve, sem dúvida, para que a ANAC divulgue tais dados e estudos, ou seja tal banco de dados teria sentido pelo valor histórico e estatístico;

- c) O usuário do transporte aéreo busca obter suas tarifas diretamente nos sites das aéreas, ou, na maior parte das vezes através dos agentes de viagem, que utilizam para suas pesquisas as tarifas públicas das aéreas através dos seus respectivos sistemas de distribuição; ou seja, tampouco utilizam o banco de dados das tarifas da ANAC para sua tomada de decisão quanto à compra do bilhete de passagem.

Portanto, não havendo interesse público no envio e na publicação das tarifas públicas internacionais, requeremos a exclusão do art. 7 da Resolução 140/2010 para descontinuar a obrigação de fazer às empresas aéreas.

### **AVALIAÇÃO ANAC**

Por meio da presente contribuição, a United Airlines se manifestou favoravelmente à descontinuidade da obrigação de registro dos dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas.

Considerando-se que a minuta de resolução submetida à Consulta Pública nº 03/2025 já contempla o sugerido pela empresa, considera-se que a sugestão já se encontrava acatada.

## CONTRIBUIÇÃO Nº CP-915878

### Identificação

Autor da Contribuição: VINICIUS MEDEIROS DE LIMA

Cidade / Estado: Brasília / Distrito Federal

Documento: Minuta de Resolução (Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas-publicas-encerradas/consultas-publicas-encerradas-de-2025>)

Parágrafo: 4

Texto sugerido:

Alterar o Art. 2º de forma que o registro de dê até o dia 10 (dez) do mês subseqüente.

Justificativa:

A Secretaria Nacional de Aviação Civil, do Ministério de Portos e Aeroportos, participa desta consulta pública para manifestar seu apoio à minuta, com sugestão de alteração do Art. 2º nos seguintes termos:

Art. 2º Os transportadores que ofertem os serviços de transporte aéreo doméstico de passageiros com oferta pública de assentos deverão registrar na Anac, até o dia 10 (dez) do mês subseqüente, os dados das tarifas comercializadas no mês anterior, de acordo com o regulamento a ser expedido pela Agência.

Justificativa:

A antecipação do prazo para o registro das tarifas comercializadas, de 15 para 10 do mês subseqüente, visa aprimorar a tempestividade e a eficácia do monitoramento tarifário pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). A redução do prazo permite que a Anac tenha acesso antecipado às informações, possibilitando uma análise mais célere e eficiente do comportamento tarifário no mercado de transporte aéreo doméstico.

Os dados estatísticos de demanda e oferta do setor aéreo já são registrados até o dia 10 de cada mês, tornando coerente que as informações sobre tarifas sigam o mesmo cronograma. Esse alinhamento facilita a análise conjunta dos principais indicadores do setor e aprimora a compreensão da dinâmica tarifária em relação à oferta e à demanda.

A antecipação do envio das tarifas reduz a defasagem entre a comercialização dos bilhetes e a análise regulatória, garantindo uma visão mais atualizada do comportamento de preços no setor e permitindo intervenções mais precisas, quando necessário. O ajuste do prazo harmoniza o fluxo de prestação de informações pelos transportadores, contribuindo para um processo regulatório mais eficiente, sem impor encargos excessivos às empresas.

## AVALIAÇÃO ANAC

Ministério de Portos e Aeroportos (SAC/MPor), sugere a antecipação do prazo de registro das tarifas para o 10 dia (dez) do mês subsequente ao de referência dos dados.

Como justificativa, apresenta os seguintes benefícios que essa medida pode trazer:

- aprimorar a tempestividade e a eficácia do monitoramento tarifário pela Agência;
- possibilitar uma análise mais célere e eficiente do comportamento tarifário no mercado de transporte aéreo doméstico;
- alinhar o prazo de registro dos dados de tarifas com o prazo de envio dos dados estatísticos, medida que facilita a análise conjunta dos principais indicadores do setor e aprimora a compreensão da dinâmica tarifária em relação à oferta e à demanda;
- reduzir a defasagem entre a comercialização dos bilhetes e a análise regulatória, garantindo uma visão mais atualizada do comportamento de preços no setor e permitindo intervenções mais precisas, quando necessário;
- harmonizar o fluxo de prestação de informações pelos transportadores, contribuindo para um processo regulatório mais eficiente.

A proposta de antecipação do envio do dia 15 para o dia 10 do mês subsequente ao de referência dos dados, de autoria da SAC/MPor, foi discutida com as empresas por meio de reuniões efetivadas por meio do TEAMS (Azul – dia 24/04/2025, TAM – dia 29/04/2025; e GOL – dia 30/04/2025), bem como no decorrer das reuniões realizadas nas sedes das três empresas citadas, nos dias 28, 29 e 30/05/2025, havendo consenso de todas, após colocadas algumas preocupações de reorganização interna que deverão ser realizadas por elas.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 03/2025

Proposta de resolução que regulamenta o registro e a divulgação dos dados de tarifas aéreas comercializadas referentes aos serviços de transporte aéreo de passageiros.

Processo: 00058.054468/2023-53

Assim, considerando-se os benefícios que essa antecipação pode trazer, a celeridade do processamento de dados proporcionado pelo desenvolvimento tecnológico ocorrido desde a publicação da Resolução nº 140/2010 e a ausência de óbice por parte das maiores empresas do setor, considerou-se razoável antecipar o prazo de registro dos dados, atualizando o texto do caput do art. 2º:

*Art. 2º Os transportadores que ofertem os serviços de transporte aéreo doméstico de passageiros com oferta pública de assentos deverão registrar na Anac, até o dia 10 (dez) do mês subsequente, os dados das tarifas comercializadas no mês anterior, de acordo com o regulamento a ser expedido pela Agência.*

## CONTRIBUIÇÃO Nº CP-918419

### Identificação

Autor da Contribuição: NILO SERGIO MACHADO DE AZEVEDO

Cidade / Estado: São Paulo / São Paulo

Documento: Minuta de Resolução (Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas-publicas-encerradas/consultas-publicas-encerradas-de-2025>)

Parágrafo: 0

Texto sugerido:

ESCLARECIMENTO DE ITEM.

Justificativa:

TEXTO PROPOSTO PELA ANAC

Art. 2º Os transportadores que ofertem os serviços de transporte aéreo doméstico de passageiros com oferta pública de assentos deverão registrar na Anac, até o dia 15 (quinze) do mês subsequente, os dados das tarifas comercializadas no mês anterior, de acordo com o regulamento a ser expedido pela Agência.

PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Esclarecimento)

Qual seria esse regulamento a ser expedido pela Agência? Esse regulamento será para explicar e detalhar a composição da tarifa comercializada doméstica?

JUSTIFICATIVA

Torna-se importante esclarecer o teor desse “Regulamento a ser expedido pela Agência”, bem como se será confeccionada uma Instrução Suplementar ou Resolução. Importante ainda esclarecer se serão necessários fornecer dados diferentes dos atualmente disponibilizados.

#### TEXTO PROPOSTO PELA ANAC

ANEXO Tabela 2 ao fator de porte

#### PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Esclarecimento)

Qual o motivo do fator de multiplicação por tamanho da participação nas sanções e qual a metodologia de cálculo dessa participação? É participação dentre as que registram suas tarifas?

#### JUSTIFICATIVA

Importante esclarecer os critérios de cálculo para participação no mercado, bem como a razão de se utilizar um fator multiplicador, visto que a infração será a mesma independentemente da participação do mercado. Destaca-se que existe uma probabilidade maior de erro para o operador aéreo que possuir uma frequência maior de voos. Com isso, as empresas maiores poderão ser penalizadas de forma desigual.

### AVALIAÇÃO ANAC

Questionamento:

*Qual seria esse regulamento a ser expedido pela Agência? Esse regulamento será para explicar e detalhar a composição da tarifa comercializada doméstica?*

Quanto ao primeiro questionamento do usuário, informamos que o detalhamento do conteúdo da resolução, de forma semelhante à atual, será regulamentado por meio de Portaria a ser expedida pela Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS), bem como, por meio da Portaria que aprovar o anexo do Compêndio dos Elementos de Fiscalização, também de competência da SAS, a serem editadas com o objetivo de substituir as Portarias nº 2.923/SAS/2016 e nº 12.719/SAS/2023, respectivamente.

Complementarmente, visando ao adequado cumprimento da norma, todo o detalhamento relacionado ao registro dos dados será feito por meio do Manual de Registro de Tarifas, em elaboração, a ser disponibilizado na página inicial do Portal Tarifas.

Quanto ao detalhamento da composição da tarifa comercializada, informamos que os dados a serem registrados pelos transportadores aéreos junto à ANAC serão essencialmente os mesmos registrados atualmente, sem alterações promovidas pela Resolução que deverá substituir a atual Resolução 140/2010. Caso o questionamento faça referência à precificação das tarifas, cabe esclarecer que vigora no país o regime de liberdade tarifária, consagrada no artigo 49 da Lei 11.182/2005, em função do qual não compete à ANAC controlar a precificação e a composição das tarifas aéreas domésticas.

Questionamento:

*Qual o motivo do fator de multiplicação por tamanho da participação nas sanções e qual a metodologia de cálculo dessa participação?*

*É participação dentre as que registram suas tarifas?*

A motivação relacionada à nova metodologia de cálculo dos valores das infrações consta do tópico 4.8.2.2.1. da Nota Técnica nº 4/2024/GTDM/GEAC/SAS (SEI nº 10567554), anexa ao processo administrativo nº 00058.054468/2023-53, transcrito a seguir:

#### **4.8.2.2. Incorporação das Infrações**

*Atualmente, a aplicação de medidas administrativas decorrentes do descumprimento das obrigações estabelecidas na Resolução Anac nº 140/2010 é regulamentada por meio da Resolução Anac nº 472, de 6 de junho de 2018, em processo de revisão<sup>1</sup>. Tanto o regulamento vigente, quanto a proposta de ato normativo em revisão, em fase de avaliação pela Procuradoria Federal Especializada junto à Anac, etapa prévia a decisão final pela Diretoria Colegiada, possibilitam a incorporação das infrações nos regulamentos que disciplinam a matéria objeto da sanção:*

*a) Resolução Anac nº 472/2018:*

*Art. 80. As sanções previstas nos anexos a esta Resolução serão aplicáveis a menos que existam previsões constantes de resolução específica que regula a matéria objeto da autuação.*

<sup>1</sup> Vide processo administrativo nº 00058.036625/2023-49 e Consulta Pública nº 02/2024, disponibilizada por meio do link <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas-publicas-encerradas/consultas-publicas-encerradas-de-2025>, consultado em 17/10/2025.

*b) Minuta de Resolução submetida a Audiência Pública que revisa a Resolução Anac nº 472/2018:*

*Art. 36. Quando caracterizada a natureza continuada das condutas infracionais, conforme o art. 35 desta Resolução, o valor resultante da dosimetria ordinária, prevista, no art. 34 desta Resolução, para uma única infração será multiplicado pelo número de ocorrências elevado ao expoente de 0,50 (cinquenta centésimos).*

***§ 1º Valores distintos do expoente previsto no caput poderão ser definidos em regulamentação específica que disciplina a matéria objeto da sanção.***

*§2º Excepcionalmente e de modo fundamentado, o valor da sanção da infração continuada poderá ser reduzido, se verificado, no caso concreto, que o valor não atende aos princípios da razoabilidade e proporcionalidade. (Grifo nosso)*

*Deste modo, buscando a transparência, a simplificação do novo regulamento e a compreensão dos regulados, considera-se razoável a incorporação das infrações decorrentes do seu descumprimento no texto da proposta de ato normativo apresentada.*

*Porém, a simples replicação dos valores regulamentados por meio da Resolução Anac nº 472/2018 no novo regulamento não constitui a medida adequada, tendo em vista que os valores vigentes encontram-se bastante defasados e sem o devido caráter dissuasório a que se propõem, além de não contar com incentivos que possam impactar na qualidade dos dados registrados, como a calibração dos valores das multas a serem aplicadas em razão do descumprimento considerando mecanismos de regulação responsiva, ao considerar fatores como gravidade da infração e o porte da empresa.*

*Neste contexto, é razoável que as infrações mais graves sejam penalizadas com valores maiores e que a participação no mercado de cada transportador aéreo também seja considerada na ponderação dos valores das penalidades pois, quanto maior a participação de mercado, mais expressiva será a quantidade de registros e, conseqüentemente, o impacto desse regulado na qualidade dos dados registrados na Agência.*

*Assim, a calibração das multas a serem aplicadas considera a gravidade da infração e o poder econômico dos regulados, visa incentivar a melhoria da qualidade dos dados registrados e atende ao princípio da razoabilidade.*

***4.8.2.2.1. Revisão dos Valores das Multas***

*A aplicação de medidas administrativas sancionatórias relacionadas à ausência e à intempestividade do registro objetivam evitar a falha ou a falta do registro de dados de tarifas aéreas comercializadas.*

*As penalidades relacionadas à recusa ou omissão têm por objetivo mitigar a ausência do envio de documentos eventualmente requeridos pela Agência. No caso específico das medidas administrativas sancionatórias relacionadas ao envio dos dados em desacordo com as instruções, possuem o objetivo de reduzir a ocorrência de erros no registro, visando à qualidade da informação prestada pela Agência à sociedade.*

*Para que o alcance desses objetivos seja efetivo, entre outras variáveis, os valores das multas devem ser representativos, com caráter dissuasório, de modo a impor um custo relevante que desmotive o descumprimento das normas. No entanto, esse objetivo não é alcançado de forma efetiva em função da defasagem dos valores das penalidades aplicadas.*

*Não obstante, observa-se que os custos incorridos periodicamente pelas empresas para cumprir o disposto na Resolução Anac nº 140/2010 muitas vezes são superiores ao valor de qualquer multa eventualmente aplicada em função do seu descumprimento, prejudicando o alcance dos objetivos de suas medidas administrativas impostas, a saber:*

- a) mitigar a ocorrência de erros no registro;*
- b) mitigar a ausência do registro; e*
- c) a omissão ou recusa de apresentar documentos.*

*Isto posto, considera-se que essa falha pode ser mitigada com a atualização dos valores vigentes para as sanções aplicadas em decorrência do descumprimento da Resolução Anac nº 140/2010, atualmente definidos pelos seguintes códigos do Anexo II da Resolução Anac nº 472/2018:*

<b>Código</b>	<b>Tipificação</b>	<b>Valor (mínimo, médio e máximo)</b>		
<i>RFL</i>	<i>VI - Recusa de exibição de livros, documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização;</i>	<i>8.000</i>	<i>14.000</i>	<i>20.000</i>
<i>ISA</i>	<i>u) Infringir as demais normas que dispõe sobre os serviços aéreos;</i>	<i>4.000</i>	<i>7.000</i>	<i>10.000</i>

Considerando-se o desconto de 50% (cinquenta por cento) aplicado sobre o valor médio da penalidade, instituído pelo art. 28 da Resolução Anac nº 472/2018, a ausência do registro dos dados de tarifas de determinado período, por exemplo, enseja a aplicação de uma multa cujo valor corresponde a R\$ 3.500,00.

A norma que regulamentava a apuração de infrações e a aplicação de penalidades no âmbito da Agência antes da Resolução Anac nº 472/2018, Resolução Anac nº 25, de 25 de abril de 2008<sup>2</sup>, apresentava valores idênticos aos vigentes atualmente:

<b>Código</b>	<b>Tipificação</b>	<b>Valor (mínimo, médio e máximo)</b>		
RFL	VI - Recusa de exibição de livros, documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização;	8.000	14.000	20.000
ISA	u) Infringir as demais normas que dispõe sobre os serviços aéreos; (Redação dada pela Resolução nº 434, de 27.06.2017)	4.000	7.000	10.000

Os valores instituídos pela Resolução Anac nº 13, de 23 de agosto de 2007<sup>3</sup>, revogada pela Resolução Anac nº 25/2008, também correspondem aos valores máximos ainda vigentes:

<b>Código</b>	<b>Tipificação</b>	<b>Pessoa Física</b>	<b>Pessoa Jurídica</b>
RFL	VI - Recusa de exibição de livros, documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização;	4.000	20.000
ICG	u) Infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõe sobre os serviços aéreos;		10.000

<sup>2</sup> Disponível em <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2008/resolucao-no-025-de-25-04-2008-1/>, consultado em 17/10/2025.

<sup>3</sup> Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2007/resolucao-no-013-de-23-08-2007/>, consultado em 17/10/2025.

Antes da Resolução Anac nº 13/2007, os valores das multas instituídos pela Instrução de Aviação Civil – IAC nº 012-1001, publicada em 31 de janeiro de 2003<sup>4</sup>, aprovada pela Portaria nº 130/DGAC, de 27 de janeiro de 2003<sup>5</sup>, também correspondem aos valores máximos, ainda vigentes:

<b>Código</b>	<b>Tipificação</b>	<b>Pessoa Física</b>	<b>Pessoa Jurídica</b>
RFL	VI - Recusa de exibição de livros, documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização;	4.000	20.000
ICG	u) Infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõe sobre os serviços aéreos;		10.000

Não foi possível consultar os valores de multas aplicados antes de 27/01/2003, tendo em vista que os regulamentos vigentes antes dessa data, IAC1601-0601 e Portaria DAC nº 666/DGAC, de 16 de abril de 2001, não estão disponíveis para consulta na biblioteca da Anac<sup>6</sup>.

Assim, considera-se razoável que os valores vigentes sejam atualizados considerando a variação do IPCA entre o período de janeiro de 2003<sup>7</sup> até outubro de 2024, disponível na página do Banco Central do Brasil<sup>8</sup>, com a aplicação do índice de correção correspondente a 3,44959550:

<b>Código</b>	<b>Tipificação</b>	<b>Valor Corrigido (mínimo, médio e máximo)</b>		
RFL	VI - Recusa de exibição de livros, documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização;	27.596,76	48.294,34	68.991,91
ISA	u) Infringir as demais normas que dispõe sobre os serviços aéreos;	13.798,38	24.147,17	34.495,96

<sup>4</sup> Disponível em: <https://pergamum.anac.gov.br/pergamum/vinculos/IAC012-1001.pdf>; consultado em 17/10/2025.

<sup>5</sup> Disponível em: <https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=31/01/2003&jornal=1&pagina=6&totalArquivos=64>, consultado em 17/10/2025.

<sup>6</sup> Biblioteca disponibilizada no endereço <https://pergamum.anac.gov.br/>, consultado em 17/10/2025.

<sup>7</sup> Corresponde ao mês de publicação da norma mais antiga que regulamentou os valores ainda vigentes, Portaria nº 130/DGAC/2003.

<sup>8</sup> Ferramenta de correção disponível em: <https://www3.bcb.gov.br/CALCIDADAOPublico/corrigirPorIndice.do?method=corrigirPorIndice>, consultado em 17/10/2025.

*Não obstante, ao se considerar a ausência de proporcionalidade dos valores das multas, a simples correção dos valores, por si só, não constitui a melhor medida regulatória a ser adotada, devendo ser complementada com a calibração dos valores das multas a ser detalhada a seguir.*

#### **4.8.2.2.2. Calibração dos Valores das Multas**

*Rememorando o exposto anteriormente, a calibração dos valores das penalidades em função de fatores como gravidade da infração e o porte do transportador aéreo podem constituir um incentivo para que os regulados melhorem a qualidade dos dados registrados na Agência.*

*Agindo de modo oposto, a regulamentação vigente penaliza infrações mais graves com valores menores e vice-versa, sem considerar a proporcionalidade entre o valor da penalidade e o porte da empresa, tratando diferentes como iguais, fato que pode constituir uma barreira ao incentivo pela melhoria contínua da qualidade dos dados.*

*Para exemplificar, a regulamentação atual faz com que uma conduta enquadrada como omissão de apresentar qualquer documento solicitado pela Agência em um processo de fiscalização seja penalizada com uma sanção cujo valor corresponde ao dobro daquela imputada em caso de ausência de registro dos dados de tarifas. Nesse contexto, um regulado pouco interessado com a qualidade dos dados, ao buscar o menor impacto possível, pode optar por não fazer o registro, resultando na ausência de dados.*

*Visando mitigar a falha relacionada à falta de proporcionalidade entre o valor da multa e a gravidade da infração, sugere-se que a situação considerada mais grave, ausência de registro, seja autuada com o valor máximo. Em um nível intermediário, considera-se razoável penalizar a omissão ou a recusa em apresentar documentos ou informações solicitados pela Agência nos processos de fiscalização. Por fim, a constatação de erros no registro, que configurem o descumprimento das instruções que regulamentam o registro de dados de tarifas aéreas comercializadas, deve ser penalizada com o menor valor.*

*Quanto ao valor mais alto, considera-se razoável que seja adotado, como referência, o valor máximo atribuído ao código ISA, devidamente corrigido; e que os valores do código RFL sejam descartados, tendo em vista que o emprego dessa capitulação em infrações relacionadas a dados de tarifas pode ser motivo de questionamentos dos regulados, uma vez que a redação dada a esse código faz referência, tão somente, a questões contábeis e estatísticas: “Recusa de exibição de livros, documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização”.*

*Assim, considerando ainda o fim da utilização da tabela triade de valores de multa – mínimo, médio e máximo, como previsto na revisão da Resolução Anac nº 472/2018 – nas novas normas da Anac e sua substituição pelo valor-base da multa, na proposta de ato normativo sugere-se que seja incluída as seguintes medidas administrativas e respectivos valores detalhados no quadro a seguir:*

<b><i>Infração</i></b>	<b><i>Valor de Referência (R\$)</i></b>	<b><i>Incidência da Sanção</i></b>
<i>1. Intempestividade ou ausência de registro dos dados de tarifas.</i>	<i>35.000,00</i>	<i>1 por período de referência</i>
<i>2. Omissão ou recusa em apresentar quaisquer documentos ou informações requisitados pela Anac.</i>	<i>25.000,00</i>	<i>1 por fiscalização efetivada</i>
<i>3. Registro de dados inexatos, inconsistentes ou imprecisos, em desacordo com as instruções e procedimentos expedidos pela Anac.</i>	<i>15.000,00</i>	<i>1 por período de referência</i>

*Os valores foram arredondados para cima, considerando a necessidade de aumentar o caráter dissuasório das multas, haja vista que estas encontram-se congeladas há mais de 20 anos (podendo este período ser ainda maior, como já apresentado nesta Nota Técnica), aliado à maior clareza e simplificação na adoção de valores inteiros.*

*Complementarmente, para que haja proporcionalidade entre o porte da empresa e os valores das penalidades, sugere-se que os valores constantes do quadro anterior sejam calibrados por um fator multiplicador ponderado em função da participação de mercado da empresa em termos de passageiros quilômetros transportados pagos (RPK), a ser apurada considerando os 12 meses anteriores ao mês de referência dos dados, conforme evidenciado no quadro a seguir:*

<b><i>Participação de Mercado</i></b>	<b><i>Fator multiplicador</i></b>
<i>Participação de mercado &lt; 1%</i>	<i>0,25</i>
<i>1% &lt; Participação de mercado &lt; 10%</i>	<i>0,5</i>
<i>10% ≤ Participação de mercado &lt; 50%</i>	<i>1,0</i>
<i>Participação de mercado ≥ 50%</i>	<i>1,5</i>

Como resultado, ao se considerar a participação de mercado disponibilizada pelo Painel de Demanda e Oferta<sup>9</sup> apurada nos 12 meses anteriores ao mês de referência dos dados (outubro de 2024, por exemplo), os valores das penalidades decorrentes das infrações cometidas pelas três empresas brasileiras mais representativas do mercado (Azul, Gol e Latam), seriam multiplicadas por 1, ou seja, permaneceriam os valores constantes da tabela acima.

Enquanto isso, os valores das penalidades cometidas pelas demais empresas de menor porte atualmente seriam multiplicados por 0,25, tendo em vista que sua participação no mercado em termos de RPK é menor do que 1% (variando de R\$ 3.750,00 – infração mais leve - a R\$ 8.750,00 – infração mais grave).

OUT/2023-SET/2024				
RPK (Passageiros Quilômetros)				
Empresa Aérea	No Período	No Período Anterior	Crescimento	Participação de Mercado
TAM - TAM LINHAS AÉREAS S.A.	38.372.808.532	35.583.779.723	↑ 7,8%	39,1%
GLO - GOL LINHAS AÉREAS S.A. (EX- VRG LINHAS AÉREAS S.A.)	30.818.708.090	32.024.932.896	↓ -3,8%	31,4%
AZU - AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S/A	28.544.658.503	26.849.760.571	↑ 6,3%	29,1%
PTB - PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS S.A.	362.108.676	327.337.843	↑ 10,6%	0,4%
PAM - MAP TRANSPORTES AÉREOS LTDA.	81.561.290	64.680.739	↑ 26,1%	0,1%
SID - SIDERAL LINHAS AÉREAS LTDA.	28.649.170	50.494.836	↓ -43,3%	0,0%
ACN - AZUL CONECTA LTDA. (EX TWO TAXI AEREO LTDA)	23.568.339	18.949.058	↑ 24,4%	0,0%
CQB - APUÍ TÁXI AÉREO S/A	615.510			0,0%
ABJ - ATA - AEROTÁXI ABAETÉ LTDA.	512.607	409.523	↑ 25,2%	0,0%
OMI - OMNI TÁXI AÉREO S.A.	59.458	1.258.672	↓ -95,3%	0,0%
TTL - TOTAL LINHAS AÉREAS S.A.	38.627	680.806	↓ -94,3%	0,0%
<b>Total</b>	<b>98.233.288.802</b>	<b>94.922.284.667</b>	<b>3,5%</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: Painel de Demanda e Oferta Anac

Somente os valores das multas relacionadas aos dados de tarifas aéreas serão calibrados pelo multiplicador ora referenciado.

Assim, sem impor custos expressivos aos regulados, dentro do princípio da razoabilidade, considera-se que a medida de calibrar os valores das penalidades em função da gravidade da infração e do porte da empresa pode beneficiar os usuários das informações por incentivar a melhoria da qualidade dos dados.

<sup>9</sup> Painel disponibilizado no endereço eletrônico <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/demanda-e-oferta>, consultado em 17/10/2025.

Complementarmente, cabe enfatizar que a calibração de valores de multas foi regulamentada por meio do art. 35 da Resolução ANAC nº 761, de 18 de dezembro de 2024<sup>10</sup>, a qual passa a vigorar a partir do primeiro dia de janeiro de 2026<sup>11</sup>.

*Art. 35. O valor da multa para cada infração será calculado a partir do valor-base correspondente, ao qual será acrescentado o percentual resultante do somatório das circunstâncias atenuantes e agravantes incidentes no caso.*

*§ 1º Os percentuais previstos no art. 34 desta Resolução poderão ser aumentados até o dobro, de maneira fundamentada, considerando o grau de realização da circunstância.*

*§ 2º Ponderadas as circunstâncias atenuantes e agravantes, no caso concreto, e observada a coerência das decisões, o valor da sanção estará limitado ao mínimo de 20% (vinte por cento) e máximo de 300% (trezentos por cento) do valor-base de multa previsto para cada infração, ressalvada a incidência do fator multiplicador previsto no art. 37 desta Resolução.*

*§ 3º Para fins de aferição da dosimetria, deverá ser considerado o contexto fático existente à época da conduta, exceto a circunstância prevista no inciso I do art. 33 desta Resolução, a qual poderá ser considerada se manifestada antes da decisão em primeira instância, e as circunstâncias previstas nos incisos II e III do art. 33 desta Resolução, as quais poderão ser consideradas até o término do prazo de apresentação da defesa, desde que comprovadas pelo regulado.*

Quanto ao questionamento “*É participação dentre as que registram suas tarifas?*” informamos que, conforme disposto no §1º do art. 4º da proposta de Resolução, a participação será medida em termos de mercado de passageiros quilômetros transportados pagos - RPK, no mercado doméstico, considerando a participação de mercado disponibilizada pelo Painel de Demanda e Oferta<sup>12</sup>.

*§ 1º Para a definição do valor-base da multa aplicável para cada infração identificada, deverá ser considerada a incidência do fator de porte, definido em função da participação de mercado do transportador aéreo, a ser medida em termos de passageiros quilômetros transportados pagos – RPK – no mercado doméstico, apurada nos 12 (doze) meses anteriores ao mês de referência dos dados, e modulado conforme Tabela 2 do Na/10/2025.exo desta Resolução.*

<sup>10</sup> Regulamento disponibilizado no endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/2024/resolucao-761>, consultado em 21/10/2025.

<sup>11</sup> Início da vigência regulamentado por meio da Resolução ANAC nº 771, de 17 de junho de 2025, disponível em <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/2025/resolucao-771>, consultado em 21/10/2025.

<sup>12</sup> Painel disponibilizado no endereço eletrônico <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/demanda-e-oferta>, consultado em 17/10/2025.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 03/2025

Proposta de resolução que regulamenta o registro e a divulgação dos dados de tarifas aéreas comercializadas referentes aos serviços de transporte aéreo de passageiros.

Processo: 00058.054468/2023-53

Ademais, conforme o artigo 2º, todos os transportadores que ofertem serviços de transporte aéreo doméstico de passageiros com oferta pública de assentos são obrigados a registrar suas tarifas junto à ANAC. Dessa forma, a participação de mercado que enseja a proporcionalidade das sanções pecuniárias será calculada considerando todos esses transportadores.

Por fim, insta mencionar que os questionamentos ora postulados não acarretam qualquer atualização no texto da proposta de resolução submetida a consulta pública.

## CONTRIBUIÇÃO Nº CP-918679

### Identificação

Autor da Contribuição: ROBSON BERTOLOSSI

Cidade / Estado: Rio de Janeiro / Rio de Janeiro

Documento: Minuta de Resolução (Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas-publicas-encerradas/consultas-publicas-encerradas-de-2025>)

Parágrafo: 0

Texto sugerido:

Artigo 1º e parágrafo único da proposta da Resolução.

Justificativa:

A JURCAIB quer manifestar, com seus agradecimentos, o apoio amplo geral e irrestrito à principal e mais relevante alteração proposta relativamente à Resolução ANAC nº 140, de 09 de março de 2010: a descontinuidade da obrigação de registro dos dados das tarifas aéreas internacionais comercializadas, tanto pelos transportadores nacionais como para os estrangeiros, algo que esta junta vinha perseguindo há longo tempo, por razões variadas, inclusive pela determinada pela Agência: a redução dos custos - tanto para as empresas aéreas quanto para a própria Agência. A JURCAIB não contribuirá quanto às demais alterações propostas, uma vez que acredita que, face à Resolução proposta abranger agora apenas as tarifas domésticas, tal tarefa deverá ser desempenhada pela ABEAR.

### AVALIAÇÃO ANAC

Por meio da presente contribuição, a JURCAIB se manifestou favoravelmente à descontinuidade da obrigação de registro dos dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 03/2025

Proposta de resolução que regulamenta o registro e a divulgação dos dados de tarifas aéreas comercializadas referentes aos serviços de transporte aéreo de passageiros.

Processo: 00058.054468/2023-53

Considerando-se que a minuta de resolução submetida à Consulta Pública nº 03/2025 contempla o sugerido pela empresa, considera-se que a sugestão já se encontrava acatada na proposta inicial posta em consulta pública. Por meio da presente contribuição, a JURCAIB se manifestou favoravelmente à descontinuidade da obrigação de registro dos dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas. Considerando-se que a minuta de resolução submetida à Consulta Pública nº 03/2025 contempla o sugerido pela empresa, considera-se que a sugestão já se encontrava acatada na proposta inicial posta em consulta pública.

## CONTRIBUIÇÃO Nº CP-919659

### Identificação

Autor da Contribuição: ANDRE PIMENTEL FERREIRA LEO

Cidade / Estado: Vinhedo / São Paulo

Documento: Minuta de Resolução (Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas-publicas-encerradas/consultas-publicas-encerradas-de-2025>)

Parágrafo: 0

Texto sugerido:

Contribuição GRU Airport

Justificativa:

As concessionárias necessitam da informação das tarifas internacionais para monitoramento e elaboração de estudos para o desenvolvimento de novas rotas internacionais. Nesses casos, a publicidade das tarifas internacionais por parte da Agência - incluindo a disponibilização de tarifas médias por rota, por exemplo - poderia contribuir para a redução de custos com ferramentas tecnológicas. Além disso, traria maior transparência às práticas de mercado e propiciaria aos consumidores a obtenção de informações claras e precisas sobre os preços praticados, conforme direcionamento constitucional e infralegal sobre Defesa do Consumidor.

### AVALIAÇÃO ANAC

Por meio da presente contribuição, a concessionária GRU Airport afirma, entre outras alegações, que as concessionárias necessitam da informação das tarifas internacionais para monitoramento e elaboração de estudos para o desenvolvimento de novas rotas internacionais.

Não obstante a utilidade reportada pela concessionária de aeroportos, enfatiza-se que a descontinuidade do registro de dados de tarifas aéreas internacionais foi avaliada por meio do Relatório de AIR nº 1/2023/GTEC/GEAC/SAS (SEI nº 9423348), sendo verificado, conforme recortes extraídos desse relatório, que os dados coletados pela Agência não são úteis para as finalidades alegadas pela GRU Airport.

*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 codeshare 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.*

....

*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.*

....

*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.***

Ante o exposto, destaca-se que a limitação do escopo dos dados registrados na Agência restringe a obrigação de registro às passagens cujas operações de transporte tenham sido realizadas em voos diretos, com origem no aeroporto de saída do Brasil e destino no primeiro ponto de chegada no exterior, desde que conduzidas pelos transportadores que também tenham comercializado as passagens. Tais restrições acarretam a ausência dos dados de tarifas referentes às operações que envolvam escalas/conexões, acordos de *codeshare* ou *interline*, práticas amplamente utilizadas no transporte aéreo internacional de passageiros.

Deste modo, a ausência de 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, inviabiliza a motivação apresentada pelo operador aeroportuário GRU Airport, a saber, *monitoramento e elaboração de estudos para o desenvolvimento de novas rotas internacionais.*

Em outras palavras, a limitação do registro aos dados de tarifas de passagens cuja operação de transporte tenha sido realizada em voo direto - excluindo aquelas que envolvem escalas, conexões ou que tenham sido comercializadas por empresa distinta daquela responsável pela execução do transporte, total ou parcialmente - faz com que os dados sejam incompletos e evidenciem sempre os mesmos aeroportos de origem/destino, impossibilitando a obtenção de dados referentes a novas rotas, como dados para a avaliação de hubs de conexão. Ademais, *a utilização de tais dados pode enviesar as análises dos usuários que não se atentarem a esse detalhe, levando-os a erro.*

Não obstante o exposto, cabe enfatizar que a criação de novas rotas não é um processo exclusivo dos administradores aeroportuários, pois resultam de iniciativa dos transportadores aéreos em parceria com os aeroportos e outros atores, tais como ANAC, DECEA etc.

Ao considerar a criação de novas rotas, os transportadores aéreos avaliam diversos fatores, como a demanda de passageiros e cargas e a utilização de hubs de conexão para otimizar a frota e expandir o alcance da malha aérea. O processo de criação de uma nova rota também envolve a escolha do destino, a análise da viabilidade operacional, que inclui a disponibilidade de slots em aeroportos, a infraestrutura aeroportuária e outros elementos indispensáveis para garantia da eficiência e sustentabilidade da operação.

Ao se considerar a importância da demanda de passageiros e de carga para a elaboração de estudos voltados à criação de novas rotas, observa-se que a descontinuidade dos dados referentes às tarifas aéreas internacionais comercializadas não acarreta prejuízos significativos. Isso se deve ao fato de que os dados de demanda e oferta, coletados e divulgados periodicamente pela Agência<sup>13</sup>, configuram indicadores mais relevantes e úteis para os operadores aeroportuários, no processo de criação de novas rotas, do que os dados de tarifas atualmente disponibilizados.

Uma vez que o processo de criação de novas rotas resulta de iniciativa dos transportadores aéreos em parceria com os aeroportos, é razoável que a opinião dos primeiros em relação à importância dos dados de tarifas aéreas internacionais para criação de novas rotas também seja considerada na fundamentação da resposta dada à contribuição dos administradores aeroportuários.

Conforme exposto tópico 4.1 da Nota Técnica nº 6/2025/GTDM/GEAC/SAS (SEI nº 11816753), apenas um transportador aéreo manifestou sua opinião no âmbito da Consulta Pública nº 03/2025, posicionando-se de maneira favorável à descontinuidade da obrigatoriedade de registro dos dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas, enfatizando que esses dados ***tampouco servem para estimular ou prejudicar a concorrência no transporte aéreo***, nos seguintes termos:

*A United Airlines contribui com a presente consulta pública para apoiar a minuta, especialmente com relação a exclusão do envio das tarifas públicas internacionais considerado o que segue:*

*a) o atual banco de dados de tarifas comercializadas pela ANAC de forma alguma contribui para a tomada de decisões estratégicas pelas empresas quanto às suas ações de pricing e tampouco servem para estimular ou prejudicar a concorrência no transporte aéreo. Em seu atual formato, e julgamos que em qualquer outro, as aéreas não utilizam e não virão a utilizar as informações do banco de dados; as aéreas servem, simplesmente, como vetor para sua feitura;*

*b) contribuímos, portanto, deixar patente que não somos favoráveis à continuidade da manutenção do envio de dados de tarifas internacionais, que a nosso ver atende unicamente à ANAC para a elaboração de suas análises e estudos sobre o comportamento das tarifas internacionais. Serve, sem dúvida, para que a ANAC divulgue tais dados e estudos, ou seja tal banco de dados teria sentido pelo valor histórico e estatístico;*

*c) O usuário do transporte aéreo busca obter suas tarifas diretamente nos sites das aéreas, ou, na maior parte das vezes através dos agentes de viagem, que utilizam para suas pesquisas as tarifas públicas das aéreas através dos seus respectivos sistemas de distribuição; ou seja, tampouco utilizam o banco de dados das tarifas da ANAC para sua tomada de decisão quanto à compra do bilhete de passagem.*

<sup>13</sup> Dados de demanda e oferta coletados pela Agência são divulgados no endereço eletrônico <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/demanda-e-oferta>, pesquisa efetuada em 17/10/2025.

*Portanto, não havendo interesse público no envio e na publicação das tarifas públicas internacionais, requeremos a exclusão do art. 7 da Resolução 140/2010 para descontinuar a obrigação de fazer às empresas aéreas.*

*(grifo nosso)*

Conforme exposto no tópico 5.3. do Relatório de AIR nº 1/2023/GTEC/GEAC/SAS (SEI nº 9423348), os transportadores aéreos foram consultados com o objetivo de avaliar a manutenção, a modificação ou a extinção da obrigação de registro de dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas. Na ocasião, a ANAC recebeu resposta de 29 empresas, as quais foram responsáveis por 93,4% dos registros de tarifas efetivados no mês de junho de 2023.

Entre outros aspectos, os transportadores aéreos foram questionados sobre a utilidade dos dados de tarifas aéreas internacionais coletados e divulgados pela ANAC. Conforme respostas transcritas a seguir<sup>14</sup>, nenhuma empresa informou que tais dados fossem úteis para a criação de novas rotas.

*Resumo de G01Q09*

*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.*

<b>Empresa</b>	<b>Resposta</b>
JES - Jetsmart Airlines S.A - Argentina	<i>No los consultamos // Nós não os consultamos</i>
AZP - Compañia de Aviacion Paraguaya Sociedad Anonima - Paranair	<i>Sim para estadísticas</i>
IBE - Ibéria Lineas Aereas de España Sociedad Anonima Operadora	<i>Localmente não se utiliza estes dados, e não tenho conhecimento se são utilizados pela matriz.</i>

<sup>14</sup> Vide páginas 21 e 22 do documento Tomada de Subsídios das Empresas Aéreas – Registro de Dados de Tarifas Internacionais (SEI nº 9110522)

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 03/2025

Proposta de resolução que regulamenta o registro e a divulgação dos dados de tarifas aéreas comercializadas referentes aos serviços de transporte aéreo de passageiros.

Processo: 00058.054468/2023-53

THY - Turkish Airlines Inc	<i>Nenhuma utilidade. Inclusive os dados informados não refletem a realidade. Bilhetes corporativo não entram na lista, bilhetes de outras cidades do Brasil não entram na lista. Marketing e vendas usam outros sistemas para analisar dados mais precisos e úteis.</i>
BAW - British Airways Plc	<i>Não tenho a informação se na matriz utilizam os dados deste relatório, mas localmente não.</i>
UAL - United Airlines, Inc	<i>Não tem utilidade tendo em vista que a evolução das tarifas internacionais com dados hotran já é de conhecimento da empresa que envia os dados e os dados de terceiros não tem qualquer utilidade para a indústria ou empresas aéreas. Adicionalmente, a maior parte dos hotrans internacionais não se sobrepõe o que inutiliza a referência para comparação ou evolução de tarifas. Nenhum outro país faz o controle da evolução de tarifas internacionais.</i>
FBZ - FB Líneas Aéreas S.A (Flybondi)	<i>Sim, é extremamente útil para benchmarking de tarifas, para ver os níveis de tarifas em um nível geral de mercado, variações anuais. Não apenas em nível de tarifa, mas também dados de demanda e oferta para cada mercado, resultados operacionais. Isso ajuda a contextualizar e fornecer uma visão geral da situação do mercado.</i>
SWR - Swiss International Air Lines Ltd.	<i>Não vemos utilidade pois as informações oferecidas pelas empresas são limitadas apenas às tarifas vendidas aos hubs respectivos.</i>
AAL - American Airlines, Inc.	<i>Não. A empresa não utiliza esses dados para análise.</i>
ARG - Aerolineas Argentinas S/A	<i>Não tem utilidade para a nossa empresa, pois as variáveis utilizadas pelo nosso departamento de Revenue são muito dinâmicas, o que torna não relevante esses dados informados.</i>
DLH - Deutsche Lufthansa A.G.	<i>Não vemos utilidade pois as informações oferecidas pelas empresas são limitadas apenas às tarifas vendidas aos hubs respectivos.</i>
SKU - Sky Airline S.A.	<i>Para nosotros no tiene mucha utilidad.</i>
UAE - Emirates	<i>Os dados de tarifa utilizados com o propósito de análise de mercado são obtidos de outras fontes como relatórios internos e GDS.</i>
AFR - Société Air France	<i>Não, pois a empresa baseia suas metas, preços e custos através de outras ferramentas.</i>
AEA - Air Europa Lineas Aereas Sociedad Anonima	<i>Os dados de tarifas aéreas internacionais publicados no endereço mencionado acima não têm nenhuma utilidade para nossa empresa. Atualmente existem diferentes tipos de sistemas contratados por nossa companhia para análise e estudos de tarifas do mercado, sejam sistemas comerciais, de pricing, de revenue etc.</i>

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 03/2025

Proposta de resolução que regulamenta o registro e a divulgação dos dados de tarifas aéreas comercializadas referentes aos serviços de transporte aéreo de passageiros.

Processo: 00058.054468/2023-53

DWI - Arajet S.A.	<i>Não sabemos informar.</i>
KLM - KLM Cia. Real Holandesa de Aviação	<i>Não, pois a empresa baseia suas metas, preços e custos através de outras ferramentas.</i>
CMP - Companhia Panameña de Aviacion S.A. (Copa Airlines)	<i>Não, os dados são utilizados apenas para informação à ANAC</i>
AMX - Aerovías de México S.A de C.V - Aeroméxico	<i>Sim, pois de alguma forma revisamos a atividade de pricing da casa matriz para o mercado Brasil</i>
TAM - Tam Linhas Aéreas S.A.	<i>Eventualmente utilizamos os dados para análise histórica</i>
QTR - Qatar Airways Group	<i>Referidos dados não têm nenhuma utilidade para a Qatar Airways, pois a utilização dos dados internos da companhia aérea é mais que suficiente para atender às necessidades de informação.</i>
ITY - Italia Transporte Aereo S.P.A.	<i>Servem para facilitar a análise da competição e transparência sobre as práticas de mercado</i>
BOV - Boa Boliviana de Aviación	<i>Não há aplicabilidade para a Boliviana de Aviación - BoA, pois já utilizamos as informações geradas no ATPCO e BSP Brasil, dos quais os dados são confiáveis, precisos e de acompanhamento diário.</i>
ETH - Ethiopian Airlines Group	<i>A Ethiopian Airlines não utiliza os dados fornecidos pela ANAC no site mencionado, <b>pois temos acesso localmente à outra ferramenta disponibilizada pela IATA-Accelya, chamada eSmash.</b> Entendemos que essa ferramenta tem a mesma finalidade, mas já é usada habitualmente pelas empresas aéreas e portanto ela supre todas as nossas necessidades.</i>
TAP - Transportes Aéreos Portugueses S/A	<i>Não tem utilidade.</i>
AZU - Azul Linhas Aéreas Brasileiras S/A	<i>Os dados de tarifas aéreas internacionais coletados não tem utilidade para esta empresa. Atualmente não temos nenhuma utilização para quaisquer outros fins que não o reporte atual.</i>
DAL - Delta Air Lines Inc.	<i>O time da Delta Air Lines, Inc. não utiliza esses dados.</i>
ACA - Air Canada	<i>Usamos nossos relatórios internos / We use our own internal reports</i>
GLO - Gol Linhas Aéreas S.A.	<i>Os dados publicados pela agência não são utilizados para auxiliar nenhuma tomada de decisão da empresa, definição de estratégias de mercado ou de forma comparativa.</i>

Tais contribuições foram avaliadas conforme registrado no item 5.3.1.2 do Relatório de AIR nº 1/2023/GTEC/GEAC/SAS (SEI nº 9423348):

*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.*

*Cumprir 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.*

Os transportadores também foram questionados sobre eventuais prejuízos decorrentes da descontinuidade do registro dos dados de tarifas aéreas comercializadas. Conforme respostas transcritas a seguir<sup>15</sup>, nenhuma empresa indicou que essa medida pudesse impactar negativamente a criação de novas rotas.

---

<sup>15</sup> Vide páginas 23 e 24 do documento Tomada de Subsídios das Empresas Aéreas – Registro de Dados de Tarifas Internacionais (SEI nº 9110522)

*Resumo de G01Q10*

*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.*

<b>Empresa</b>	<b>Resposta</b>
JES - Jetsmart Airlines S.A - Argentina	<i>Disminuir o simplificar la regulación nos permitirá dedicar tiempo a tareas de utilidad como reportes de participación de mercado, de tráfico mensual y similares, que tendrían valor añadido para Jetsmart. // Reduzir ou simplificar a regulamentação nos permitirá gastar tempo em tarefas úteis, como relatórios de participação de mercado, relatórios mensais de tráfego e similares, o que agregaria valor ao Jetsmart.</i>
AZP - Compañía de Aviacion Paraguaya Sociedad Anonima - Paranair	<i>a aviação civil perderia o controle estatístico mesmo como as companhias aéreas</i>
IBE - Ibéria Lineas Aereas de España Sociedad Anonima Operadora	<i>Não tenho acesso a esta informação.</i>
THY - Turkish Airlines Inc	<i>Nenhum prejuízo. Trabalho em avião há 26 anos, converso com muita gente e ninguém usa esses dados.</i>
BAW - British Airways Plc	<i>Não possuo esta informação, sobre a descontinuidade do registro dos dados de tarifas aéreas comercializadas no Brasil geraria prejuízo.</i>
UAL - United Airlines, Inc	<i>Nenhum prejuízo, ao contrário, excluiria um trabalho desnecessário, moroso e sem utilidade.</i>
FBZ - FB Líneas Aéreas S.A (Flybondi)	<i>Em FBZ, consideramos muito úteis as informações fornecidas pela ANAC BR a partir da consolidação dos dados de cada companhia aérea. Como uma companhia aérea menor, com menos experiência no mercado brasileiro, essas informações nos ajudam em nossa tomada de decisão diária e não tê-las disponíveis significaria perder um guia importante.</i>
SWR - Swiss International Air Lines Ltd.	<i>Acreditamos não haver prejuízo na descontinuidade do registro, pois além do RTAIC conter um nível limitado de informações fornecidas pelas empresas, há outras soluções disponíveis no mercado para monitoramento de concorrência como por exemplo IATA DDS.</i>

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 03/2025

Proposta de resolução que regulamenta o registro e a divulgação dos dados de tarifas aéreas comercializadas referentes aos serviços de transporte aéreo de passageiros.  
Processo: 00058.054468/2023-53

AAL - American Airlines, Inc.	<i>Entendemos que não.</i>
ARG - Aerolineas Argentinas S/A	<i>Acreditamos que não, pois o cidadão quando procura uma informação de média tarifária teria que ser informado das variações de valores em relação ao período de embarque, em tempo real, e não em estatística de dados passados.</i>
DLH - Deutsche Lufthansa A.G.	<i>Acreditamos não haver prejuízo na descontinuidade do registro, pois além do RTAIC conter um nível limitado de informações fornecidas pelas empresas, há outras soluções disponíveis no mercado para monitoramento de concorrência como por exemplo IATA DDS. (grifo nosso)</i>
SKU - Sky Airline S.A.	<i>No causaria problemas</i>
UAE - Emirates	<i>A descontinuidade do envio deste relatório não traria prejuízos para a empresa.</i>
AFR - Société Air France	<i>Não, como exposto anteriormente a empresa não baseia suas políticas no relatório da ANAC.</i>
AEA - Air Europa Lineas Aereas Sociedad Anonima	<i>Não traria nenhum prejuízo nem para as companhias aéreas nem para o mercado da aviação. Atualmente existem diferentes sistemas comerciais mais modernos, rápidos e eficientes à disposição dos passageiros, das autoridades e das companhias aéreas para levantamento e análise de dados do que o RTAIC. (grifo nosso)</i>
DWI - Arajet S.A.	<i>Não sabemos informar.</i>
KLM - KLM Cia. Real Holandesa de Aviação	<i>Não, como exposto anteriormente a empresa não baseia suas políticas no relatório da ANAC.</i>
CMP - Companhia Panameña de Aviacion S.A. (Copa Airlines)	<i>Não, não haveria prejuízo</i>
AMX - Aerovías de México S.A de C.V - Aeroméxico	<i>Continuaríamos gerando o arquivo para análise interna</i>
TAM - Tam Linhas Aéreas S.A.	<i>A descontinuidade do registro de tarifas não traria nenhum prejuízo relevante para a empresa, mas acreditamos que para o mercado de aviação civil significa a falta de informação e transparência na comercialização de tarifas.</i>
QTR - Qatar Airways Group	<i>Referidos dados não têm nenhuma utilidade para a Qatar Airways, pois a utilização dos dados internos da companhia aérea é mais que suficiente para atender às necessidades de informação.</i>
ITY - Italia Transporto Aereo S.P.A.	<i>Prejuízo seria indireto, pois dificultaria a análise dos pontos apresentados na pergunta anterior.</i>

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 03/2025

Proposta de resolução que regulamenta o registro e a divulgação dos dados de tarifas aéreas comercializadas referentes aos serviços de transporte aéreo de passageiros.

Processo: 00058.054468/2023-53

BOV - Boa Boliviana de Aviación	<i>Nenhum prejuízo, visto que o consumidor busca as informações on-line disponibilizadas pelas empresas aéreas e através dos canais de distribuição. Para o transportador é irrelevante, já que os dados do RTAIC não contribuem nas decisões estratégicas da Boliviana de Aviación - BoA.</i>
ETH - Ethiopian Airlines Group	<i>A descontinuidade do serviço não traria prejuízos para a nossa empresa, pois conforme mencionamos acima nós <b>já temos acesso a uma ferramenta similar fornecida pela IATA que é de uso habitual e que já supre as nossas necessidades.</b> (grifo nosso)</i>
TAP - Transportes Aéreos Portugueses S/A	<i>Não.</i>
AZU - Azul Linhas Aéreas Brasileiras S/A	<i>Acreditamos que não, pois atualmente os dados não são utilizados para nenhum fim.</i>
DAL - Delta Air Lines Inc.	<i>Nenhum prejuízo, na medida em que os dados publicados não são utilizados pela Delta Air Lines, Inc. como informado acima.</i>
ACA - Air Canada	<i>Nenhuma / None</i>
GLO - Gol Linhas Aéreas S.A.	<i>Não entendemos que a descontinuidade desse registro possa trazer prejuízos para a empresa ou para o mercado de aviação civil, <b>uma vez que as empresas podem realizar o acompanhamento da tarifa publicada de outras formas, que podem atender melhor às necessidades de cada uma para traçar suas estratégias e realizar suas análises de mercado.</b></i>  <i><b>O atual registro não contempla fatores como sazonalidade, antecedência entre a compra e a viagem, entre outros, que são fatores importantes para a precificação de uma tarifa. Hoje a companhia utiliza de web scrapping com soluções de mercado como as da empresa INFARE para capturar os preços praticados pelas empresas concorrentes, são os preços disponíveis e não praticados efetivamente numa venda, porém com critérios como os já mencionados de sazonalidade, data de voo, data de venda, antecedência etc., o que torna o dado mais palatável para análises.</b> (grifo nosso)</i>

As contribuições ora transcritas foram avaliadas conforme registrado no item 5.3.1.2 do Relatório de AIR nº 1/2023/GTEC/GEAC/SAS (SEI nº 9423348):

*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, cumpre 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, conseqüentemente, 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<sup>16</sup> 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.*

Mediante o exposto, a sugestão apresentada pela GRU Airport não foi acatada.

---

<sup>16</sup> Dados disponibilizados em <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/passageiros>, consultado em 17/10/2025.

## CONTRIBUIÇÃO Nº CP-919826

### Identificação

Autor da Contribuição: JACQUELINE BATISTA DA NOBREGA

Cidade / Estado: São Paulo / São Paulo

Documento: Minuta de Resolução (Disponível em: [https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas-publicas-encerradas/consultas-publicas-encerradas-de-2025https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas/2025/cp\\_03-2025/cp-03-2025-minuta-de-resolucao.pdf](https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas-publicas-encerradas/consultas-publicas-encerradas-de-2025https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas/2025/cp_03-2025/cp-03-2025-minuta-de-resolucao.pdf))

Parágrafo: 0

Texto sugerido:

Contribuição - CCR Aeroportos - Concessionária do Bloco Sul S.A.

Justificativa:

Inicialmente, esta Concessionária entende que a simplificação e redução da carga regulatória são movimentos que podem trazer benefícios para os regulados e o setor. Especialmente, as mudanças nas tarifas domésticas são positivas. No entanto, entende-se que desobrigar as companhias a divulgarem as informações sobre as tarifas internacionais pode impactar negativamente a transparência do setor e, futuramente, o desenvolvimento adequado e otimizado de rotas.

O propósito da Agência de que tais dados racionalizassem o acesso às informações e fossem úteis para estudos e conhecimento do mercado foi cumprido. As informações acerca das tarifas internacionais são importantes para análise do mercado, acompanhamento das suas movimentações e elaboração de estratégias para desenvolvimento de rotas. Inclusive, tais dados estão disponíveis em várias páginas da ANAC, motivo pelo qual o link referenciado no Relatório AIR não possui tantos acessos.

Ao contrário do entendimento desta I. Agência, diversos aeroportos utilizam essas informações, mesmo que incompletas, como importante fonte para o desenvolvimento da aviação no país e a sua perda tende a enfraquecer a inteligência de dados do setor, uma vez que não há alternativa pública e acessível para obtenção de tais dados.

Tanto que algumas das empresas aéreas consultadas pela ANAC apontam que desobrigar a divulgação das tarifas internacionais reduz a precisão das estatísticas e dificulta a tomada de decisão dos atores mais importantes no setor. Ao mesmo tempo, essa mudança não traz benefícios claros e não reduz significativamente os custos, que já foram incorporados pelas companhias aéreas domésticas.

Em contrapartida, os prejuízos de se retirar a obrigatoriedade de fornecer as informações vão além da análise de mercado. Ao excluir a única fonte oficial de acesso a esses dados, o setor aéreo perde em transparência, indo de encontro aos próprios princípios e últimos movimentos da ANAC, que é referência em governança e sempre incentiva.

## AVALIAÇÃO ANAC

Por meio da presente contribuição, a concessionária CCR Aeroportos - Concessionária do Bloco Sul S.A. apresenta algumas alegações para se posicionar desfavoravelmente à descontinuidade da obrigação de registro de dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas.

Em relação à alegação “*entende-se que desobrigar as companhias a divulgarem as informações sobre as tarifas internacionais pode impactar negativamente a transparência do setor e, futuramente, o desenvolvimento adequado e otimizado de rotas*”, esta Agência apresenta os seguintes fundamentos que motivam o indeferimento:

- a) a transparência do setor não é afetada tendo em vista que os preços ofertados pelos transportadores aéreos são públicos.
  - i. os consumidores podem consultar os preços ofertados diretamente nos sites das empresas ou em plataformas que permitem identificar, de forma simultânea, as melhores tarifas disponibilizadas por diferentes transportadoras. Alternativamente, essas informações também podem ser obtidas por meio de agências de viagens.
  - ii. quanto aos transportadores, além de terem acesso aos mesmos canais disponibilizados aos passageiros, também podem utilizar-se de ferramentas de *web scrapping*, empregadas para capturar, em tempo real, os preços praticados pelos concorrentes.

- b) Os dados de todas as tarifas aéreas comercializadas pelos concorrentes podem ser adquiridos no mercado, destacando-se que algumas empresas fazem uso de dados comercializados pela IATA para tomada de decisões.
- c) Ao se considerar a importância da demanda de passageiros e de carga para a elaboração de estudos voltados à criação de novas rotas, os dados de demanda e oferta, coletados e divulgados periodicamente pela Agência<sup>17</sup>, configuram indicadores mais relevantes e úteis para os administradores aeroportuários do que os dados de tarifas. Deste modo, a descontinuidade dos dados referentes às tarifas aéreas internacionais comercializadas não acarreta prejuízos ao processo de otimização de rotas.
- d) A limitação do registro aos dados de tarifas de passagens cuja operação de transporte tenha sido realizada em voo direto - excluindo aquelas que envolvem escalas, conexões ou que tenham sido comercializadas por empresa distinta daquela responsável pela execução do transporte, total ou parcialmente - faz com que os dados sejam incompletos e evidenciem sempre os mesmos aeroportos de origem/destino, impossibilitando a obtenção de dados referentes a novas rotas, como dados para a avaliação de hubs de conexão.
- e) Além de incompletos, por reportar somente voos diretos, os dados coletados/divulgados pela Agência não contemplam fatores como sazonalidade, antecedência entre a compra e a viagem, entre outros fatores que são relevantes para a tomada de decisões, tais como a definição de tarifas ou a otimização de rotas.
- f) A obrigação de registro de tarifas internacionais se aplica somente às tarifas disponibilizadas ao público em geral, desconsiderando tarifas comercializadas com preços diferenciados a um público restrito, fato que também diminui a base de dados para análise<sup>18</sup>.
- g) O tempo entre a referência dos dados e a data da divulgação, cerca de dois meses, faz com que as informações tenham utilidade questionável, dada a necessidade dos preços praticados em tempo real para subsidiar as melhores escolhas.
- h) Ao serem questionados sobre a utilidade dos dados de tarifas aéreas internacionais coletados e divulgados pela ANAC, nenhum transportador aéreo informou que tais dados fossem úteis para a criação de novas rotas.
- i) Ao serem questionados sobre eventuais prejuízos decorrentes da descontinuidade do registro dos dados de tarifas aéreas comercializadas, nenhum transportador aéreo indicou que essa medida pudesse impactar negativamente a criação de novas rotas.

<sup>17</sup> Dados de demanda e oferta coletados pela Agência são divulgados no endereço eletrônico <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/demanda-e-oferta>, pesquisa efetuada em 17/10/2025.

<sup>18</sup> Vide art. 5º da Portaria nº 198/SAS, de 21 de janeiro de 2019, disponível em [https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2019/portaria-no-0198-sas-21-01-2019/@@display-file/arquivo\\_norma/PA2019-0198.pdf](https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2019/portaria-no-0198-sas-21-01-2019/@@display-file/arquivo_norma/PA2019-0198.pdf), consultada em 17/10/2025.

As motivações apresentadas no parágrafo anterior também fundamentam o indeferimento das alegações da CCR Aeroportos destacadas na transcrição a seguir:

*O propósito da Agência de que tais dados racionalizassem o acesso às informações e fossem úteis para estudos e conhecimento do mercado foi cumprido. As informações acerca das tarifas internacionais são importantes para análise do mercado, acompanhamento das suas movimentações e elaboração de estratégias para desenvolvimento de rotas. Inclusive, tais dados estão disponíveis em várias páginas da ANAC, motivo pelo qual o link referenciado no Relatório AIR não possui tantos acessos.*

*Ao contrário do entendimento desta I. Agência, diversos aeroportos utilizam essas informações, mesmo que incompletas, como importante fonte para o desenvolvimento da aviação no país e a sua perda tende a enfraquecer a inteligência de dados do setor, uma vez que não há alternativa pública e acessível para obtenção de tais dados.*

*Tanto que algumas das empresas aéreas consultadas pela ANAC apontam que desobrigar a divulgação das tarifas internacionais reduz a precisão das estatísticas e dificulta a tomada de decisão dos atores mais importantes no setor. Ao mesmo tempo, essa mudança não traz benefícios claros e não reduz significativamente os custos, que já foram incorporados pelas companhias aéreas domésticas.*

*Em contrapartida, os prejuízos de se retirar a obrigatoriedade de fornecer as informações vão além da análise de mercado. Ao excluir a única fonte oficial de acesso a esses dados, o setor aéreo perde em transparência, indo de encontro aos próprios princípios e últimos movimentos da ANAC, que é referência em governança e sempre incentiva; (grifo nosso)*

Por meio da alegação transcrita a seguir, a CCR Aeroportos também questionou os benefícios decorrentes da descontinuidade do registro dos dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas:

*Ao mesmo tempo, essa mudança não traz benefícios claros e não reduz significativamente os custos, que já foram incorporados pelas companhias aéreas domésticas.*

Destaca-se que esse assunto foi abordado por meio do tópico 5.3. do Relatório de AIR nº 1/2023/GTEC/GEAC/SAS (SEI nº 9423348), verificando-se que os transportadores foram questionados sobre os benefícios decorrentes da descontinuidade do registro dos dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas.

Conforme respostas transcritas a seguir<sup>19</sup>, dezoito empresas informaram que a descontinuidade do registro reduziria os custos, duas informaram que não traria qualquer desvantagem (QTR e DAL), duas reportaram que não traria benefícios (AMX e ITY), o transportador BOV apresentou uma resposta evasiva, ao passo que três empresas não souberam informar (IBE, BAW e DWI).

*Resumo de G01Q11*

*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.*

<b>Empresa</b>	<b>Resposta</b>
JES - Jetsmart Airlines S.A - Argentina	<i>Simplificar los procesos de registro de tarifas permite hacerlo en un tiempo menor y con menos probabilidad de cometer errores en el proceso de descarga, cálculo y elaboración de informes para la autoridad. // A simplificação dos processos de registro de taxas permite que seja feito em menos tempo e com menor probabilidade de cometer erros no processo de download, cálculo e preparação de relatórios para a autoridade.</i>
AZP - Compañía de Aviacion Paraguaya Sociedad Anonima - Paranair	<i>menos trabalho manual</i>
IBE - Ibéria Lineas Aereas de España Sociedad Anonima Operadora	<i>Não tenho acesso a esta informação.</i>
THY - Turgis Airlines Inc	<i>O benefício seria de não ter que alocar um profissional para fazer algo que não faz nenhum sentido. Outro benefício, seria não disponibilizar relatórios que não refletem a realidade.</i>
BAW - British Airways Plc	<i>Não tenho a informação se na matriz utilizam os dados deste relatório, mas localmente não.</i>

<sup>19</sup> Vide páginas 25 e 26 do documento Tomada de Subsídios das Empresas Aéreas – Registro de Dados de Tarifas Internacionais (SEI nº 9110522)

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 03/2025

Proposta de resolução que regulamenta o registro e a divulgação dos dados de tarifas aéreas comercializadas referentes aos serviços de transporte aéreo de passageiros.

Processo: 00058.054468/2023-53

UAL - United Airlines, Inc	<i>Sim, a descontinuidade evitaria horas de trabalho para preenchimento e elaboração de um relatório sem propósito.</i>
FBZ - FB Líneas Aéreas S.A (Flybondi)	<i>Acreditamos que a não divulgação de tarifas seria uma maneira interessante de cada companhia aérea seguir sua estratégia de receita sem a necessidade de expô-la a todo o mercado.</i>
SWR - Swiss International Air Lines Ltd.	<i>A não divulgação de dados sobre as estratégias comerciais de cada empresa.</i>
AAL - American Airlines, Inc.	<i>Sim, haja visto que a empresa não utiliza estes dados. As horas aplicadas na tarefa de análise do relatório seriam utilizadas em outras funções.</i>
ARG - Aerolineas Argentinas S/A	<i>O benefício seria a enorme economia de tempo para a elaboração do trabalho.</i>
DLH - Deutsche Lufthansa A.G.	<i>A não divulgação de dados sobre as estratégias comerciais de cada empresa.</i>
SKU - Sky Airline S.A.	<i>El beneficio es no tener que tener una persona destinada a esta labor.</i>
UAE - Emirates	<i>O benefício da descontinuidade do envio do relatório estaria ligado ao aproveitamento dos funcionários internos.</i>
AFR - Société Air France	<i>Sim, a descontinuidade do registro de dados traria um substancial benefício para a empresa pois liberaria os responsáveis por sua elaboração para assumir outras tarefas.</i>
AEA - Air Europa Lineas Aereas Sociedad Anonima	<i>Sim, teria um grande benefício para as empresas aéreas, pois seria possível reduzir custos, tempo e focar na qualidade no atendimento aos nossos passageiros e parceiros comerciais. Em geral, traria para a companhia mais eficiência dentro de nossa equipe de trabalho em nossa base no Brasil. Não sabemos informar.</i>
DWI - Arajet S.A.	<i>Não sabemos informar.</i>
KLM - KLM Cia. Real Holandesa de Aviação	<i>Sim, a descontinuidade do registro de dados traria um substancial benefício para a empresa pois liberaria os responsáveis por sua elaboração para assumir outras tarefas.</i>
CMP - Companhia Panameña de Aviacion S.A. (Copa Airlines)	<i>Disponibilidade das horas empreendidas com esta tarefa para aplicação em outras atividades</i>

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 03/2025

Proposta de resolução que regulamenta o registro e a divulgação dos dados de tarifas aéreas comercializadas referentes aos serviços de transporte aéreo de passageiros.  
Processo: 00058.054468/2023-53

AMX - Aerovías de México S.A de C.V - Aeroméxico	<i>Não traria benefício.</i>
TAM - Tam Linhas Aéreas S.A.	<i>A descontinuidade do registro de tarifas não traria nenhum benefício relevante para a empresa, a não ser a economia de tempo de extração e análise (5 horas/mês)</i>
QTR - Qatar Airways Group	<i>Não vislumbramos qualquer desvantagem, sob a perspectiva das companhias aéreas. As tarifas comercializadas por cada companhia são de domínio público e os consumidores têm a liberdade de escolher a companhia aérea que melhor se adapta às suas necessidades.</i>
ITY - Italia Transporto Aereo S.P.A.	<i>Nenhum benefício aparente.</i>
BOV - Boa Boliviana de Aviación	<i>Como manifestado em itens anteriores a indústria de aviação comercial esta preparada para oferecer informações em tempo hábil, tanto ao consumidor final como a cadeia produtiva do mercado, com sistemas robustos de alta confiabilidade.</i>
ETH - Ethiopian Airlines Group	<i>A descontinuidade do serviço não traria benefícios para a nossa empresa, exceto o de ordem financeira, pois eliminaria o custo que pagamos ao fornecedor terceirizado mencionado acima.</i>
TAP - Transportes Aéreos Portugueses S/A	<i>Sim, descontinuar a exigência gerará redução de custo e otimização de funcionários no Brasil que estão atualmente alocados nessa tarefa, que inexistem em outros mercados</i>
AZU - Azul Linhas Aéreas Brasileiras S/A	<i>Acreditamos que sim, pois nos pouparia bastante tempo para a confecção do relatório, custos inerentes ao desenvolvimento e manutenção da geração dos dados.</i>
DAL - Delta Air Lines Inc.	<i>Nenhum prejuízo, na medida em que os dados publicados não são utilizados pela Delta Air Lines, Inc. como informado acima.</i>
ACA - Air Canada	<i>Redução do volume de trabalho / Working time reductions</i>
GLO - Gol Linhas Aéreas S.A.	<i>O benefício que a descontinuidade desse registro poderia trazer, seria a redução dos custos alocados para elaboração e envio dos dados, principalmente em tempo de pessoal, que poderia focar em outras demandas, bem como o possível custo de multas uma vez que, como já mencionado, é impossível prever com exatidão absolutamente todas as emissões, em especial as realizadas de forma manual e eventualmente alguma tarifa que não deveria ser enviada é capturada em uma auditoria e temos os custos inerentes as penalidades</i>

Por oportuno, cabe mencionar que os custos incorridos pelos transportadores aéreos também foram avaliados por meio do tópico 5.3. do Relatório de AIR nº 1/2023/GTEC/GEAC/SAS (SEI nº 9423348), verificando-se que os transportadores foram instados a detalhar os custos incorridos com a obrigação de registro dos dados de tarifas aéreas internacionais comercializadas. Conforme respostas transcritas a seguir<sup>20</sup>, ao se considerar as respostas que abordaram o assunto conforme solicitado, verifica-se que os custos incorridos não podem ser desprezados.

*Resumo de G01Q08*

*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.*

<b>Empresa</b>	<b>Resposta</b>
JES - Jetsmart Airlines S.A - Argentina	<i>No tenemos costos adicionales exclusivos por este proceso // Não temos custos adicionais exclusivos para este processo</i>
AZP - Companhia de Aviacion Paraguaya Sociedad Anonima - Paranair	<i>Nao tem custo e feito manualmente</i>
IBE - Ibéria Lineas Aereas de España Sociedad Anonima Operadora	<i>Não tenho acesso a esta informação, o relatório é gerado através de uma central global.</i>
THY - Turgis Airlines Inc	<i>O custo maior é o tempo. Quanto ao custo financeiro são quase 3 dias de trabalho do funcionário responsável.</i>
BAW - British Airways Plc	<i>Não possuo os detalhes sobre estes custos decorrentes do relatório.</i>
UAL - United Airlines, Inc	<i>Os custos estão relacionados diretamente ao valor das horas mensais gastas pela equipe responsável pela elaboração do relatório, além do custo inicial para o desenvolvimento do mesmo. Por se tratar de dados sensíveis e sigilosos, não podemos fornecer valores monetários.</i>

<sup>20</sup> Vide páginas 19 e 20 do documento Tomada de Subsídios das Empresas Aéreas – Registro de Dados de Tarifas Internacionais (SEI ° 9110522)

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 03/2025

Proposta de resolução que regulamenta o registro e a divulgação dos dados de tarifas aéreas comercializadas referentes aos serviços de transporte aéreo de passageiros.

Processo: 00058.054468/2023-53

FBZ - FB Líneas Aéreas S.A (Flybondi)	<i>Não foi necessária a contratação de terceiros para a elaboração do relatório. O custo são recursos internos das áreas de BI, Jurídico (incluindo os custos com o escritório de advocacia brasileiro) e Revenue Management que acompanham o envio das informações corretas e o atendimento ao que foi solicitado.</i>
SWR - Swiss International Air Lines Ltd.	<i>Não temos transparência dos custos envolvidos pois os relatórios são produzidos por funcionários da própria empresa. A preparação do relatório leva aproximadamente 2 horas mensais.</i>
AAL - American Airlines, Inc.	<i>No mínimo 4 horas de mão-de-obra para verificação do relatório.</i>
ARG - Aerolineas Argentinas S/A	<i>Fora o custo que já tivemos para a implantação de um programa para gerar as informações, pelo menos 16hs mensais de trabalho pelo responsável na elaboração, com dedicação exclusiva a essas informações.</i>
DLH - Deutsche Lufthansa A.G.	<i>Não temos transparência dos custos envolvidos pois os relatórios são produzidos por funcionários da própria empresa. A preparação do relatório leva aproximadamente 2 horas mensais.</i>
SKU - Sky Airline S.A.	0
UAE - Emirates	<i>O custo decorrente é o da utilização de funcionários próprios no processo de análise e envio do relatório.</i>
AFR - Société Air France	<i>A elaboração do relatório toma 1 dia inteiro de trabalho do responsável, sendo portanto o custo financeiro relativo ao dia de trabalho de quem estiver responsável pela elaboração do relatório.</i>
AEA - Air Europa Lineas Aereas Sociedad Anonima	<i>Há um custo fixo de três funcionários ao mês para o desenvolvimento dessas tarefas (extração de dados, análise de dados, tratamento e envios de dados), além de nossa assessoria jurídica cobrada por hora para nos auxiliar nas críticas, dúvidas e erros decorrentes do envio desse arquivo.</i>
DWI - Arajet S.A.	<i>Informação indisponível.</i>
KLM - KLM Cia. Real Holandesa de Aviação	<i>A elaboração do relatório toma 1 dia inteiro de trabalho do responsável, sendo portanto o custo financeiro relativo ao dia de trabalho de quem estiver responsável pela elaboração do relatório.</i>
CMP - Compañia Panameña de Aviacion S.A. (Copa Airlines)	<i>Custos diluídos na remuneração mensal de colaboradores próprios. São gastos: 1 Hora Mensal de um Analista de Dados</i>

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 03/2025

Proposta de resolução que regulamenta o registro e a divulgação dos dados de tarifas aéreas comercializadas referentes aos serviços de transporte aéreo de passageiros.  
Processo: 00058.054468/2023-53

	<i>2 Horas Mensais de um Coordenador Financeiro</i>
AMX - Aerovías de México S.A de C.V - Aeroméxico	<i>Custos: BRL 5 k mês</i>
TAM - Tam Linhas Aéreas S.A.	<i>Esta atividade é desenvolvida totalmente "in-house", não gerando custos com terceiros. Estimamos que mensalmente são necessárias 5 horas para geração e análise dos dados.</i>
QTR - Qatar Airways Group	<i>Nenhum custo adicional incorrido, pois essa atividade faz parte das funções de um dos colaboradores da companhia aérea.</i>
ITY - Italia Transporte Aereo S.P.A.	<i>Serviço não é terceirizado, utilizamos mão de obra existente na cia.</i>
BOV - Boa Boliviana de Aviación	<i>Os custos são variáveis, o que podemos afirmar que a produção do RTAIC consome 50% da carga de trabalho de um Colaborador de nível Sênior.</i>
ETH - Ethiopian Airlines Group	<i>O valor que pagamos atualmente para a empresa terceirizada confeccionar o arquivo é de R\$ 1.100,00 por mês (reajustado anualmente pela inflação).</i>
TAP - Transportes Aéreos Portugueses S/A	<i>Não conseguimos quantificar esse custo, apesar de saber que ele existe uma vez que temos funcionários alocados funcionários part-time nessa tarefa.</i>
AZU - Azul Linhas Aéreas Brasileiras S/A	<i>Custos mensais de infraestrutura (banco de dados + máquinas de serviço em ambiente PRD e HML) R\$10.000</i>
DAL - Delta Air Lines Inc.	<i>Cerca de USD 300,00 por mês.</i>
ACA - Air Canada	<i>A elaboração e criação do relatório é feita pelos próprios funcionários. Temos o custo mensal pago para empresa que nos disponibiliza, via sistema, todos os relatórios. Se a demanda aumentar teremos que treinar outras pessoas e isso gerará novos custos. Ou até avaliar a possibilidade de contratar um novo colaborador, pois estamos falando de um processo manual.</i>
GLO - Gol Linhas Aéreas S.A.	<i>Para essa questão vamos dividir em custo de pessoal, relacionado ao tempo despendido na análise dos dados e na execução das queries e no custo de processamento do banco de dados. Para o custo de pessoal, temos: a) Execução da query e geração do arquivo que necessita de 1h de trabalho de um analista de BI</i>

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 03/2025

Proposta de resolução que regulamenta o registro e a divulgação dos dados de tarifas aéreas comercializadas referentes aos serviços de transporte aéreo de passageiros.

Processo: 00058.054468/2023-53

*b) Validação do time de atendimento da ANAC, que necessita em média de 4h para analisar os dados gerados e consultar possíveis inconsistências*

*c) A partir das inconsistências levantadas por esse time, o código é reprocessado e demanda mais 1h de um analista de BI*

*d) Os dados são então validados novamente pelo time de atendimento a ANAC, submetidos na plataforma, o que necessita de mais 2h de trabalho do time de atendimento da ANAC.*

*e) Após o envio, geralmente os dados entram em auditoria, o que necessita de mais 2h do time de atendimento da ANAC para elaboração das respostas em média.*

*Assim temos:*

*Analista de BI: 2h*

*Analista atendimento ANAC: 6h*

*Para o processamento dos dados, utilizamos tecnologia em nuvem, com bancos hospedados na Azure e queries SQL que rodam via Databricks, o custo para geração e correção de um arquivo do RTAIC é de em média 100 dólares (o valor pago aos servidores é em dólares).*

Assim, considerando-se que a descontinuidade da obrigação de registro dos dados de tarifas internacionais beneficia a Agência e os transportadores com a extinção dos custos incorridos com a obtenção/reporte de dados, a alegação apresentada pela concessionária CCR Aeroportos em relação a esse assunto também não foi acatada.

Mediante o exposto, as sugestões apresentadas pela CCR Aeroportos por meio da contribuição nº CP-919826 não foram acatadas.