

FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	00058.520874/2017-70	Unidade Responsável (Sigla):		GERE/SRA		
Assunto do normativo:	Revisão da Res. nº 350/14 e Port. nº 1.592/84					
Tipo de ato normativo:	()	Novo	(x)	Revisão	()	Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
Origem da demanda:	(X)	Interna: Diretoria Colegiada da ANAC		()	Externa:	

1) Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

A presente Nota Técnica tem por objetivo revisar a Resolução nº 350, de 19 de dezembro de 2014, que dispõe sobre o modelo de regulação tarifária, do reajuste dos tetos das tarifas aeroportuárias e estabelece regras para arrecadação e recolhimento, e a Portaria nº 1.592/GM5, de 7 de novembro de 1984, que estabelece os critérios para classificação para fins de cobrança das tarifas aeroportuárias. A revisão do regime tarifário da Infraero é tema da Agenda Regulatória para o biênio 2017-18, instituída pela Portaria nº 3.723, de 15 de dezembro de 2016, sob número 35 do anexo da referida portaria – *Simplificação da regulação de preços aplicável à Infraero*.

2) Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

A proposta principal considera regime tarifário misto dividindo os aeroportos em 3 grupos de acordo com o porte: até 1 milhão, entre 1 e 5 milhões e acima de 5 milhões de passageiros/ano. Cada grupo estará sujeito ao seguinte modelo de regulação, respectivamente:

- a) Tarifas Monitoradas
- b) Preço Teto
- c) Receita Teto

O resultado da simplificação proposta reduz o total de 304 preços teto estabelecidos pelo regulador para apenas 9 tetos tarifários para toda a rede de aeroportos da Infraero. Adicionalmente, a proposta visa aumentar a eficiência da regulação tarifária ao transferir o gerenciamento das tarifas ao ente mais capaz de expandir oferta e reduzir custos. Essa transferência é realizada considerando o risco de abuso do poder de mercado de cada grupo de aeroportos e o custo regulatório associado à regulação.

Alternativamente, são apresentadas propostas atribuindo maior ou menor risco ao abuso do poder de mercado e ao aumento do custo regulatório, ficando como opção para tomada de decisão regulatória.

3) Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

São propostas novas regras de regulação de preço aplicáveis à Infraero de forma a simplificar o normativo atual visando ainda maior eficiência e autonomia ao administrador aeroportuário.

4) Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Envio de Ofício Circular aos interessados	30 dias	Consulta ao sítio eletrônico da Infraero

5) Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

arts. 8º, inciso XXV, e 34 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005;
4º, inciso XXVI, e 11, inciso III, do Anexo I do Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006;

6) O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

A classificação de aeroportos não é utilizada apenas para fins de cobrança das tarifas aeroportuárias, mas também para fins de cobranças de TFAC e aplicabilidade de requisitos do RBAC 107. Atualmente, a Portaria nº 2.007/SRE/SIA, de 26 de agosto de 2014, com alterações posteriores, é o instrumento normativo que classifica os aeroportos para os mencionados fins. Com a proposta de resolução em tela, os aeródromos públicos não mais serão classificados em categorias e as referidas portarias serão revogadas em caso de aprovação da proposta pela Diretoria da ANAC.

Por esta razão, esta Gerência de Regulação Econômica realizou reunião com a GNAD/SIA e encaminhou este processo para que a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA possa se manifestar sobre o assunto. É importante destacar que a discussão pública da atual proposta normativa não é impactada diretamente pela manifestação daquela área, logo o processo de revisão normativa pode correr paralelamente sem prejuízos.

Vale lembrar ainda que, por ocasião do processo 00058.008120/2016-65, que resultou na publicação da Resolução nº 392/2016, a qual dispõe sobre o regime tarifário aplicável aos aeródromos públicos delegados aos Estados, Municípios e Distrito Federal ou explorados pelo Comando da Aeronáutica, situação semelhante foi enfrentada, uma vez que a referida norma descentralizou o regime tarifário dos aeroportos conveniados, para os quais

a classificação prevista pela Portaria nº 1.592/GM5/1984 deixou de produzir efeitos em novembro de 2016.

Nesse sentido, as áreas da SIA afetadas foram consultadas para que, ao final do presente processo, que está previsto na Agenda Regulatória 2017-2018 sob o Tema 35, os ajustes necessários tenham sido realizados e não ocorram impactos negativos.

Destaca-se que, ao final do presente processo, em caso de aprovação da proposta, a revogação expressa das Portarias nº 1.592/GM5/1984 e 2.007/SRE/SIA/2014 é fundamental para plena produção de efeitos dos modelos de regulação tarifária aplicáveis à Infraero (resultado da proposta em apreciação) e aos aeroportos conveniados (Resolução nº 392/2016).

7) Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma? NÃO							
()	ANVISA	()	COMAER	()	Polícia Federal	()	Receita Federal
(X)	Outros:	Infraero					
Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?							
Foi enviado o ofício 144, de 3 de julho de 2017. A Infraero se posicionou favorável aos argumentos, porém considera que seria apropriada a adoção do modelo de liberdade tarifária a todos os aeroportos da rede. A Nota técnica 112 traz uma discussão mais aprofundada sobre esta manifestação.							

8) O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?			
()	SIM	Quais?	
(X)	NÃO		

9) Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?			
()	SIM	Quais?	
(X)	NÃO		

10)	Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os custos do ato.
A simplificação de regras do modelo atual reduz os custos de reajuste tarifário pelo regulador nos 3 (três) modelos de regulação. A regra de Receita Teto é substancialmente mais simples do que a de gerenciamento tarifário atual, o que reduz custo também na fiscalização de cumprimento dos tetos tarifários. Poderá haver aumento no custo de análise de denúncias de abuso de poder de mercado, porém o custo foi minimizado ao se aplicar o modelo de Receita Teto apenas nos aeroportos mais relevantes para o tráfego aéreo do país.	

11)	Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os benefícios do ato.
O resultado da simplificação proposta reduz o total de 304 preços teto estabelecidos pelo regulador para apenas 9 tetos tarifários para toda a rede de aeroportos da Infraero. Adicionalmente, a proposta visa aumentar a eficiência da regulação tarifária ao transferir o	

gerenciamento das tarifas ao ente mais capaz de expandir oferta e reduzir custos. Essa transferência é realizada considerando o risco de abuso do poder de mercado de cada grupo de aeroportos e o custo regulatório associado à regulação.

12) Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	Ao estabelecer tarifas condizentes com o custo de oportunidade das atividades, há incentivo para a expansão de infraestrutura e menor risco de congestionamento e atrasos. As regras serão mais simples, o que reduz o custo de aprendizado.	O setor necessitará se adaptar aos novos preços, que poderá aumentar ou reduzir dependendo da atividade.
Empresas de transporte aéreo não regular		
Empresas de serviços aéreos especializados		
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo		
Operadores de Aeródromos	Apenas a Infraero será impactada. A proposta visa aumentar a eficiência da regulação tarifária ao transferir o gerenciamento das tarifas ao ente mais capaz de expandir oferta e reduzir custos	Com maior autonomia, há mais custo de gerenciamento.
Fabricantes de Aeronaves	Não afetará	Não afetará
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos		
Proprietários de aeronaves		
Empresas de manutenção aeronáutica		
Mecânicos		
Escolas e Centros de Treinamento		
Tripulantes		
Passageiros		
Comunidades		
Meio ambiente		
Serviço Público	Regras mais simples e transparentes. Racionalização de custos. Maior eficiência na oferta de infraestrutura aeroportuária.	Não afetará

13) Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

A fiscalização do cumprimento dos tetos tarifários se dará anualmente, no reajuste das tarifas, como ocorre atualmente com o gerenciamento tarifário.