



RELATÓRIO

PROCESSO: 00058.520874/2017-70

INTERESSADO: DIRETORIA - HÉLIO PAES DE BARROS, EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO

RELATOR: HÉLIO PAES DE BARROS JÚNIOR

1. DESCRIÇÃO DOS FATOS

1.1. Trata-se de processo instruído para tratar do Tema 35 da agenda Regulatória do biênio 2017-2018, intitulado “Simplificação da regulação de preços aplicável à Infraero”, com o intuito de submissão da proposta de Resolução em procedimento de Audiência Pública.

1.2. O processo foi inaugurado a partir da Nota Técnica nº 70(SEI)/2017/GERE/SRA, na qual a Área Técnica detalha que o objeto a ser tratado será a revisão da Resolução nr. 350, de 19 de dezembro de 2014, dispondo sobre o modelo de regulação tarifária, o reajuste dos tetos das tarifas aeroportuárias e estabelecendo regras para arrecadação e recolhimento.

1.3. Trata, ainda, da Portaria nº 1.592/GM5, de 7 de novembro de 1984, que estabelece os critérios de classificação para fins de cobrança das tarifas aeroportuárias. Além disso, a referida Nota Técnica apresenta os estudos preliminares realizados.

1.4. Segundo a Área Técnica, a presente proposta permitirá a redução de ineficiências consequentes da atual rigidez de preço das tarifas, que podem promover sub-investimento, congestionamento, restringir a demanda, inviabilizar soluções ótimas de mercado, dentre outros resultados indesejáveis.

1.5. Por outro lado, uma vez que a regulação deve intervir apenas quando necessário e com o objetivo de corrigir falhas de mercado, caso contrário será responsável por criar distorções e afetar o desempenho da atividade. Portanto, a Resolução a ser publicada busca otimizar a utilização de recursos públicos, tanto na redução dos custos regulatórios quanto no aumento da eficiência econômica da administração aeroportuária pela Infraero.

1.6. Para alcançar esse objetivo, a SRA idealizou uma proposta sustentada pelos seguintes modelos de regulação:

a) **Liberdade Tarifária com Monitoramento:** Modelo em que o administrador aeroportuário define o valor das tarifas para manter a flexibilidade de gerenciamento das próprias tarifas, mas que permite que o regulador aja em caso flagrante de abuso, evitando condutas inapropriadas.

b) **Preço-Teto:** Modelo que preconiza a definição de um teto para as tarifas aeroportuárias pelo regulador, bem como sua publicação e divulgação para os usuários, o que viabiliza a fiscalização por meio de denúncia, dentre outros. Considerando a existência de assimetria de informação entre o regulado e o regulador, e sendo este quem define o teto tarifário, este modelo pode gerar uma ineficiência considerável na operação do aeroporto.

c) **Receita-Teto:** Modelo que se baseia em definir um teto tarifário médio por passageiro em um determinado período, atribuindo ao próprio regulado a determinação e gerenciamento das tarifas aeroportuárias, conforme critérios objetivos e não discriminatórios. Nesse modelo, a flexibilidade no gerenciamento tarifário pelo administrador aeroportuário é maior em relação ao modelo anterior. Portanto, esse

modelo reduz o impacto da assimetria de informação entre regulado e regulador, mas gera um custo regulatório mais alto, visto que sua fiscalização é mais onerosa.

1.7. Nota-se, dessa forma, que os modelos de regulação apresentam características específicas, ponderando suas respectivas aplicabilidades ao intrínseco custo regulatório, ao poder de mercado do Administrador Aeroportuário e à eficiência econômica proporcionada. Com base nessa construção teórica, a SRA propõe que os modelos tarifários sejam aplicados aos aeroportos geridos pela Infraero considerando-se o movimento de passageiros processados.

1.8. Quanto aos impactos associados à publicação da futura Resolução, a SRA analisou ainda a publicação do Decreto nr. 9.180, de 24 de outubro de 2017, que define 13 aeroportos a serem concedidos oportunamente, e também as consequências da revogação da Portaria 1.592/84.

1.9. No primeiro caso, de concessões de aeroportos, apesar de uma redução significativa do número de aeroportos da Infraero, aquela Superintendência informa que as 3 categorias propostas serão ainda válidas, pois os 38 aeroportos que processam até um milhão de passageiros seriam reduzidos a 35, os quatorze que processam de um a cinco milhões se reduziram a nove somente e, por fim, os quatro que processam mais de cinco milhões passarão a ser três.

1.10. Já em relação ao segundo item, sobre a revogação da Portaria 1.592/84, a Área Técnica identificou uma situação a ser enfrentada, pois a referida portaria, além de classificar os aeroportos da Infraero, também ampara cobrança de TFAC (Tarifa de Fiscalização de Aviação Civil) relacionada a “Homologação de Aeroporto” e fundamenta a edição da Portaria anual da SIA que classifica os aeródromos civis públicos para fins de aplicação do RBAC nº 107, intitulado “Segurança da Aviação Civil contra atos de interferência ilícita – Operador de aeródromo”.

1.11. Para sanar tal cenário, a SIA se posicionou favoravelmente à revogação da Portaria 1.592/84, sugerindo a adoção das seguintes medidas:

I - Em relação à cobrança de TFAC, delegar à SIA a atribuição para a edição de ato interno a fim de classificar os aeródromos nos mesmos moldes do que previu a Resolução ANAC nº 362/2015, por ocasião da aprovação do RBAC 107, quando atribuiu à SIA a função de editar a classificação dos aeródromos para viabilizar a aplicação daquele Regulamento;

II - Em relação à aplicabilidade do RBAC 107, sugere-se utilizar a classificação prevista na Portaria nº 515/SIA, de 14 de fevereiro de 2018.

1.12. A fim de oportunizar que a Infraero se manifestasse, foi encaminhado Ofício àquela empresa pública e esta, por sua vez, enviou seu parecer sobre os estudos preliminares mediante o Ofício 2565/DJRS/2017 (SEI 0997145), de 14 de agosto de 2017.

1.13. Em ato subsequente, foi a Nota Técnica 112(SEI)/2017/GERE/SRA apensada ao processo para complementar a Nota Técnica já presente dos autos e anteriormente referenciada. Nesse novo documento, a Área Técnica esclarece, principalmente, aspectos do Ofício de resposta encaminhado pela Infraero, comenta os impactos da nova rodada de concessões nos estudos realizados e analisa as consequências da revogação da Portaria nr. 1.592/84.

1.14. Por fim, os autos foram enviados a esta Diretoria para relatoria, tendo em vista o sorteio realizado na sessão pública de 07 de fevereiro de 2018.

1.15. Todavia, em face de dúvidas referentes às diretrizes de qualidade regulatória, foi encaminhado diligência à Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos – SRA, para o esclarecimento de questões referentes a poder de mercado e custo regulatório. Na sequência, a SRA apresentou maiores informações por meio de Despacho GERE/SEI/168, em particular quanto a Estimativa mais detalhada do custo regulatório para a ANAC e regulados para cada abordagem de regulação e sobre a identificação dos critérios para diagnosticar situações de exercício de poder de mercado.

1.16. É o relatório.



Documento assinado eletronicamente por **Hélio Paes de Barros Júnior, Diretor**, em 04/05/2018, às 10:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1743583** e o código CRC **5E770703**.
