

FAPAN 1

FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	0058.501190/2016-98	Unidade Responsável (Sigla):	SPI
Assunto do normativo:	Proposta: Estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC Normativos atuais: Res 25/2008 e IN 08/2008 (Dispõem sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC)		
Tipo de ato normativo:	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
Origem da demanda:	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)	

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

Em linhas gerais o problema mais geral que se pretende resolver com a proposta em tela é a falta de efetividade das providências administrativas decorrentes das atividades de fiscalização atualmente existentes para que a Agência consiga manter os regulados em condições de cumprimento normativo – o que se configura o propósito final da fiscalização. Para facilitar a compreensão deste problema mais macro, ele foi subdividido em três problemas específicos, a seguir descritos.

1- Caráter excessivamente punitivo do marco regulatório atual da fiscalização (CBA, Res. 25/2008 e IN 08/2008), aliado a normas materiais muito detalhistas (em função da necessidade de harmonização internacional)

Por um lado, o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) estabelece, no art. 291, que a autoridade aeronáutica lavrará auto de infração toda vez que verificar a ocorrência de infração prevista naquele código, para posterior julgamento pela autoridade competente. Na prática isso se materializa no fato de as normas de fiscalização da Agência serem tão voltadas a instrumentos punitivos. De outro lado, sabe-se que, como signatário da Convenção de Chicago, o Estado Brasileiro compromete-se a seguir os preceitos dos Anexos da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) no que tange aos assuntos de *safety* e *security*, o que na prática se concretiza em regulamentos extremamente detalhados e, em alguns casos, prescritivos.

Todo esse contexto exige da Agência um grande esforço para definir e priorizar quais requisitos regulamentares são mais importantes, de forma a tornar as atividades de fiscalização mais efetivas sob o ponto de vista de manutenção das condições de segurança. Afinal, se por um lado nem todos os requisitos dispostos nos regulamentos brasileiros de aviação civil são isoladamente essenciais para a segurança das operações, por outro o CBA determina que qualquer “deslize” tem de ser punido.

Não por acaso a Agência instituiu alguns instrumentos úteis – como, por exemplo, as instruções suplementares (IS, que dispõem sobre a forma de cumprimento de RBAC), as isenções de requisitos e os elementos de fiscalização (EF, os quais esclarecem o que e como tem de ser fiscalizado, além da

importância relativa de cada item) – para facilitar a execução prática dos seus RBAC (tanto para si como para os regulados).

2 - Falta de efetividade – à luz da teoria da regulação e da teoria dos jogos aplicada ao relacionamento regulador-regulado – da utilização exclusiva de instrumentos punitivos para garantir os incentivos corretos ao cumprimento de normas

Existe vasta literatura no campo da teoria da regulação – baseada em teoria dos jogos – que demonstra que, por manter uma relação constante e duradoura (sem término previsto) com o regulado, o órgão regulador pode adotar uma estratégia de enforcement que induz um comportamento de maior cooperação entre regulado-regulador, ao invés de uma postura de desconfiança mútua. Aqui entende-se por cooperação a propensão do regulado em seguir as normas do regulador e deste, uma postura de enforcement mais brando. Por outro lado, a desconfiança mútua ocorrer quando o regulado adota postura menos propensa ao cumprimento normativo, ao passo que o regulador adota mecanismos de enforcement muito punitivos.

Para que essa relação de cooperação ocorra na prática, é importante que o regulador disponha tanto de mecanismos de enforcement rígidos (mais punitivos e interventivos) quanto brandos (mais preventivos e menos interventivos), utilizando inicialmente estes (e, assim, sinalizando postura cooperativa), mas podendo adotar imediatamente aqueles sempre quando o regulado abandonar o comportamento de cooperação – estratégia “tit for tat”.

Todavia, atualmente a ANAC somente dispõe de mecanismos punitivos, dificultando posturas mais cooperativas pelos regulados e, assim, criando um ciclo vicioso na relação regulado-regulador – situação conhecida como o dilema dos prisioneiros, de acordo com a Teoria dos Jogos.

Assim, acredita-se que, uma vez dispondo de mecanismos de enforcement mais brandos (sobretudo para tratar as irregularidades menos importantes), a Agência poderá utilizar de boas incentivos regulatórios para estimular os regulados a adotarem uma postura mais colaborativa (cumprimento voluntário dos requisitos), sem prejuízo da capacidade de emitir punições e intervenções quando detectadas irregularidades mais graves.

3 - Demasiado ônus oriundo do processo sancionatório para a Agência – e também para os regulados

Avaliando os dados históricos do Sistema Integrado de Gestão de Créditos (SIGEC), verifica-se que o tempo médio de pagamento da multa, a partir da constatação inicial da infração pela Agência, é demasiado longo.

Partindo do pressuposto de que a possibilidade de pagamento da multa é um incentivo ao cumprimento normativo, tendo em vista a perda pecuniária decorrente do descumprimento, conclui-se que a multa possui finalidade educativa. Todavia, tal finalidade tem sido prejudicada em função do longo tempo de efetivação dessa punição. Provavelmente, em grande parte dos casos é muito provável que o regulado infrator nem se lembre da infração que cometeu quando da aplicação da penalidade.

Além de a princípio não parecer tão efetivo, o processo sancionatório ainda representa demasiado ônus tanto para a Agência, quanto para o regulado. Do ponto de vista da Agência, um levantamento interno mostrou que a Agência possuía, em 31/12/2015, um quantitativo elevado de processos em estoque pendentes de julgamento, o que certamente consumirá grande esforço de processamento. Embora não se tenha informações acerca da importância das infrações tratadas nesses processos, com razoável grau de certeza pode-se presumir que não existe sistematizada uma forma de tratamento diferenciado dessas sanções, em função da importância relativa de cada uma para a garantia dos objetivos regulatórios das normas materiais. Assim, ao se colocar todas as infrações em um mesmo contexto (processo sancionatório com decisão sobre multa ao final), prejudica-se a atuação da fiscalização, tornando-a menos efetiva para os casos mais graves e excessivamente burocrática os menos.

Já sob o ponto de vista do regulado, a morosidade do processo sancionatório pode representar alto custo de mobilização interna para defesa dos processos em curso, sem necessariamente incentivá-lo a adotar posturas mais aderentes ao cumprimento de requisitos. Mais uma vez, a unificação de diferentes condutas (irregularidades) sob o mesmo aparato de intervenção (multas) impossibilita o feedback – que poderia ser dado pela Agência – sobre o que deve ser prioritariamente melhorado e, ainda, onera o sistema de defesa como um todo – ou seja, o regulado tende a se estruturar para se justificar, em vez de ter a finalidade de melhorar. Por fim, cabe salientar que todo esse arranjo tende a ser mais benéfico àqueles regulados que, deliberadamente, adotam posturas menos cooperativas com a Agência, buscando permanentemente burlar os regulamentos para posteriormente se utilizar dos mecanismos de defesa e do ônus do processo administrativo sancionador para se livrar das penalidades.

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.

O problema acima caracterizado pode ser entendido como consequência de uma conjunção de fatores regulatórios e processuais. A parte regulatória refere-se à atual disposição das normas de fiscalização da Agência, vis-à-vis o caráter detalhista das normas materiais. A parte processual, por seu turno, abrange o atual arranjo do processo sancionatório da ANAC e suas consequências para a morosidade da efetivação das medidas administrativas decorrentes da fiscalização.

Além de diversas soluções institucionais para a resolução dos fatores processuais – a saber: Comitê de Instâncias Julgadoras, projeto prioritário de padronização do processo sancionatório, revisão da estrutura organizacional da Junta Recursal –, a proposta em tela ataca algumas dessas causas na parte em que disciplina o processo sancionatório. A análise de alternativas para essa parte encontra-se nos formulários de análise para proposição de ato normativo do processo sancionatório e da aplicação das medidas cautelares.

Quanto aos aspectos regulatórios, elencam-se duas alternativas para a resolução do problema, a seguir descritas.

Alternativa 1: Revisar as normas materiais da Agência tornando-as menos detalhistas e prescritivas. Para se avaliar a oportunidade de adoção desta alternativa, foi analisada a capacidade de produção normativa da Agência sob dois prismas: a produção histórica total e a execução das normas constantes da Agenda Regulatória da Agência. O primeiro prima abrange todas as normas emitidas pela Agência, não as distinguindo em termos de complexidade e nível de esforço. Já a análise no âmbito da Agenda Regulatória tende a se concentrar em normas (temas) de maior impacto à sociedade e, portanto, que demandam maior esforço da Agência.

Para fins de análise, considera-se então que o cálculo baseado no histórico total configura-se um cenário otimista (em termos da capacidade normativa da Agência), ao passo que o baseado na Agenda Regulatória, o cenário pessimista. A tabela abaixo resume as prospecções de quanto tempo demoraria para que a ANAC revisasse todos os seus regulamentos e instruções suplementares (RBACs, RBHAs e ISs) para torná-los menos detalhistas, de acordo com cada um dos mencionados cenários:

Cenários	Otimista	Pessimista
P – Produtividade normativa anual	48,3	13,0
Q – Quantidade de RBAC, RBHA e IS a serem revistos (vide tabela 6)	141	141
Tempo de revisão completa (em anos): P/Q	2,9	10,8

Além do longo tempo e grande esforço demandados, tal alternativa tem de ser olhada à luz da estabilidade regulatória e dos compromissos internacionais do Estado Brasileiro no sentido de manter a harmonização de seus regulamentos de segurança na aviação civil com os Anexos da OACI e os regulamentos das principais autoridades internacionais.

Conclui-se portanto que, embora tal alternativa seja importante para melhorar a qualidade de nossos regulamentos, sua adoção de forma isolada apresenta-se, ainda, pouco factível para resolver os problemas descritos anteriormente.

Alternativa 2: Alterar o marco regulatório da fiscalização da Agência, criando outros mecanismos de *enforcement* que não apenas os punitivos

De acordo com o que foi argumentado no campo anterior de descrição do problema, a existência de mecanismos de *enforcement* meramente punitivos dificulta a criação de um ambiente mais cooperativo entre regulado e regulador. Assim, a literatura de regulação sugere o modelo de Pirâmide do Enforcement, ilustrado pela figura abaixo, segundo o qual o órgão regulador deve dispor de diversos tipos de mecanismos de enforcement, para serem aplicados de forma proporcional às violações verificadas e aos níveis de intenção e recorrência do regulado infrator.



Seguindo essa lógica de gradação, a presente alternativa sugere a criação e o disciplinamento das providências administrativas que a ANAC pode adotar como decorrência de suas atividades de fiscalização – não necessariamente com os mesmos nomes da pirâmide acima. Tais providências seriam segregadas nos seguintes tipos:

- Preventivas:
 - aviso de condição irregular (ACI): pelo qual a Agência apenas informa o regulado da constatação de irregularidade, mantendo o histórico de ocorrências; e
 - solicitação de reparação de condição irregular (SRCI): além da informação acima, a ANAC determina a correção da irregularidade em prazo que pode ser estabelecido pela própria Agência ou proposto pelo regulado por meio de plano de ação corretiva (PAC);
- Punitivas:
 - multa;
 - suspensão punitiva de certificados, licenças, concessões ou autorizações; e
 - cassação punitiva de certificados, licenças, concessões ou autorizações;
- Cautelares:
 - detenção, interdição ou apreensão de aeronave e de produtos aeronáuticos de uso civil, de bens e material transportado;

- apreensão de licenças, certificados, autorizações e registros;
- suspensão cautelar, parcial ou total, de quaisquer certificados, licenças, concessões, autorizações, operações ou habilitações.

Pode-se dizer que a presente proposta foca a adoção imediata da segunda alternativa, a qual será detalhada nos campos seguintes deste formulário.

Todavia, os arts. 38 e 81 da minuta de resolução criam a previsão de que as normas materiais já contenham o enquadramento das sanções aplicáveis. Além de não gerar um processo abrupto de mudança de normas, tal previsão tende a fazer com que as áreas proponentes de atos normativos reflitam de forma mais cautelosa sobre os dispositivos normativos criados, bem como sua aplicação no mundo real. Acredita-se que isso estimulará um melhor dimensionamento prévio de impactos das normas propostas e, assim, normas de maior qualidade.

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

O presente formulário focará a descrição dos mecanismos de enforcement preventivos. O regramento dos demais ocorrerá nos formulários dos FAPAN 2 e 3.

Diferentemente da proposta em tela, a atual Res. 25/2008 prevê apenas providências punitivas a serem adotadas pela Agência quando da detecção de irregularidade. Na prática, isso acarreta dificuldades na aplicação das interdições, detenções e apreensões; confusão entre os papéis dos agentes fiscalizadores e das instâncias julgadoras; e demasiado ônus ao processo sancionatório, visto que qualquer irregularidade (ou indício de) deve ser ali tratado, independente de uma avaliação de relevância da prática irregular.

Alinhadas ao princípio da estratégia de cooperação entre regulado e regulador (“tit for tat”), as providências administrativas preventivas são destinadas a tratar as irregularidades de pequena relevância, seja por baixo potencial de lesividade, por não colocarem em risco a segurança das operações (ou eventual possibilidade de continuidade de irregularidade) ou, ainda, pelo fato de o regulado infrator não apresentar antecedentes. Nesse sentido, a resolução ora proposta estabelece que as medidas preventivas devem ser buscadas sempre quando elas se mostrarem mais eficazes para o retorno do cumprimento normativo, ou quando os seus benefícios superarem seus custos de implementação.

Para fins de maior gradação das providências preventivas, estas são subdivididas em dois tipos: aviso de condição irregular (ACI) e solicitação de reparação de condição irregular (SRCI).

O ACI constitui-se uma mera comunicação (notificação) da ANAC ao regulado de que foi detectada uma determinada irregularidade. Esse aviso não implica qualquer consequência adicional, a não ser a previsão de que a Agência mantenha o histórico dos avisos emitidos para fins de aplicação de outras providências administrativas que possam vir a ser futuramente aplicadas.

Trata-se de uma ameaça crível: o regulador sinaliza ao regulado que poderá utilizar seu poder sancionatório caso o regulado não corrija a conduta. Uma vez que o regulador de fato possui o poder sancionatório e o interesse de fazer com que o regulado cumpra a norma, esta ameaça pode ser considerada pelo regulado como uma postura racional do regulador, o que justifica o emprego do termo “crível”. Diante disso, espera-se que, tendo recebido o ACI, o regulado busque a correção da irregularidade. E, portanto, constitui-se o ACI (bem assim a previsão da manutenção do histórico de avisos) um instrumento importante para o retorno do cumprimento do requisito, de baixo custo.

Por sua vez, a SRCl se distingue do ACI pelo fato de exigir do regulado um prazo para a correção de conduta. Esse prazo pode ser determinado pela própria ANAC ou sugerido pelo regulado, por meio de um plano de ação corretiva (PAC), o qual tem de ser aprovado pela Agência. Adicionalmente, a proposta prevê a obrigatoriedade de o regulado comprovar à ANAC a correção da conduta dentro do prazo “pactuado”.

Note-se que a solicitação de reparação de condição irregular é uma providência um pouco mais coercitiva que o ACI, porém ainda não tão drástica quanto as providências sancionatórias ou acautelatórias. Cabe ressaltar que atualmente todas as áreas de regulação técnica da Agência adotam, de forma mais ou menos intuitiva, mecanismos como a SRCl, os quais, todavia, sob denominações não padronizadas.

Considera-se, portanto, que a criação dessas providências preventivas irá possibilitar que a Agência:

(i) crie um ambiente que propicie maior cooperação com os regulados no qual esses se comprometam com o cumprimento voluntário de regulados, sem prejuízo da capacidade coercitiva da ANAC, quando as circunstâncias assim demandarem;

(ii) trate, com grau de esforço diferenciado, infrações de pesos diferentes (seja por seu grau de lesividade, reincidência ou outros critérios a serem criados), podendo então dedicar-se ao acompanhamento e tratamento mais próximo das ocorrências mais importantes, deixando para o regulado a resolução de problemas mais simples;

(iii) desonere-se (e ao regulado) do pesado processo sancionatório, focando-o apenas nos casos mais apropriados e, dessa maneira, tornando mais efetiva a fiscalização da ANAC como processo responsável pela indução dos regulados ao cumprimento normativo.

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

As ações aqui descritas são um breve resumo do escopo do projeto prioritário “Enforcement”:

Responsável	Ações	Prazo	Acompanhamento
Superintendências finalísticas	Elaboração dos critérios para aplicação de cada uma das providências administrativas	Dez/2017	SPI
SGP	Revisão das capacitações em fiscalização	Dez/2017	SPI
SPI	Comunicação do novo modelo aos servidores da Agência	Dez/2017	SPI

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

- Lei 11.182/2005
- Decreto nº 5.731/2006
- Lei nº 7.565/1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica

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

Sim.

A proposta foi discutida no âmbito do Projeto Prioritário *Enforcement*, cujos membros da equipe de projeto são os titulares da SIA, SAR, SPO e SFI, além de outros representantes destas áreas. Em adição, o assunto foi levado ao Grupo de Desenvolvimento Técnico - GDT (composto por SIA, SAR, SPO, SAS, SRA, SRI, SPI, SFI e ASIPAER) e apresentado à SAS e à SRA individualmente para contribuições.

As áreas diretamente afetadas pela edição do normativo são SIA, SAR, SPO, SAS, SRA e SFI, todas responsáveis por realizar fiscalização.

Cabe mencionar que toda a concepção da proposta foi discutida com a Diretor Patrocinador do projeto previamente ao encaminhamento à Procuradoria.

7) Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma? Não

()	ANVISA	()	COMAER	()	Polícia Federal	()	Receita Federal
()	Outros:						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não aplicável, pois o disciplinamento de medidas administrativas decorrentes de atividades de fiscalização sob competência da ANAC é de competência exclusiva desta.

8) O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

(X)	SIM	Quais?	Não se trata de um regulamento normal, mas de estabelecimento de medidas decorrentes da fiscalização. A proposta em tela inspira-se conceitualmente na regulamentação das autoridades dos Estados Unidos, da Austrália e da Nova Zelândia, apesar de apresentar estrutura diferenciada, em função das diferenças de cultura jurídica e regulatória.
()	NÃO		

9) Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

(x)	SIM	Quais?	Agências reguladoras normalmente estabelecem as medidas administrativas decorrentes da fiscalização por meio de resoluções. Exemplos de normativos de outras agências: ANATEL: Resoluções 612 e 596; ANP: Decreto 2953; ANTAQ: Resolução 3259; e ANTT: Resolução 442.
()	NÃO		

10) Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

- Custos administrativos pela análise e edição de revisão da resolução proposta, revisão das capacitações e elaboração dos critérios de aplicação das providências. O projeto de enforcement é

estimado em R\$ 30 mil com os deslocamentos (diárias e passagens), não computado o custo dos recursos humanos envolvidos – 14 pessoas na equipe do projeto.

- Não se vislumbra para os regulados, a priori, o aumento (ou redução) de custos com os processos punitivos. Existe a tendência a se reduzirem os processos administrativos sancionadores, porém, além de o estoque atual da Agência ser alto, acredita-se que a ANAC conseguirá tratar de forma mais célere as punições mais relevantes.

- No caso das medidas cautelares, espera-se que a ANAC amplie sua capacidade de aplicação, o que pode ensejar maiores custos para os regulados que apresentarem condições de risco iminente. Todavia, olhando para o sistema em geral, também não é possível estimar aumento ou redução de custos.

11) Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

- Maior efetividade da fiscalização da ANAC: ampliação do seu poder corretivo, criação de ambiente cooperativo com os regulados conscientes da importância do cumprimento normativo, ampliação da capacidade de detecção e intervenção nos regulados menos conscientes, menor peso do processo sancionatório – o qual tende a ser utilizado somente nos casos mais importantes.

- Maior nível de cumprimento dos requisitos mais relevantes para o objetivo final das regulações materiais – objetivo indireto, conseguido à medida que a ANAC consegue concentrar seus esforços no que for mais importante, deixando para o regulado a resolução – de forma autônoma – dos problemas mais simples.

- Menor peso do processo sancionatório:

(i) ANAC: passará a processar o que for mais importante, tornando o processo mais célere;

(ii) regulados: passarão a se preocupar mais em melhorar sua performance, em vez de se estruturarem para a justificar as condutas inadequadas

- Maior capacidade de supervisão da Agência aos regulados com mal comportamento: o processo punitivo mais célere e as novas medidas cautelares permitirão uma intervenção mais direta e tempestiva da ANAC nos casos em que esta for necessária.

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

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	Maior foco no cumprimento dos requisitos mais relevantes, tendo autonomia para a resolução dos problemas menos importantes.	Maior capacidade de intervenção da Agência nas irregularidades normativas mais importantes
Empresas de transporte aéreo não regular	Maior foco no cumprimento dos requisitos mais relevantes, tendo autonomia para a resolução dos problemas menos importantes.	Maior capacidade de intervenção da Agência nas irregularidades normativas mais importantes
Empresas de serviços aéreos especializados	Maior foco no cumprimento dos requisitos mais relevantes, tendo autonomia para a resolução dos problemas menos importantes.	Maior capacidade de intervenção da Agência nas irregularidades normativas mais importantes

Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	Maior foco no cumprimento dos requisitos mais relevantes, tendo autonomia para a resolução dos problemas menos importantes.	Maior capacidade de intervenção da Agência nas irregularidades normativas mais importantes
Operadores de Aeródromos	Maior foco no cumprimento dos requisitos mais relevantes, tendo autonomia para a resolução dos problemas menos importantes.	Maior capacidade de intervenção da Agência nas irregularidades normativas mais importantes
Fabricantes de Aeronaves	Maior foco no cumprimento dos requisitos mais relevantes, tendo autonomia para a resolução dos problemas menos importantes.	Maior capacidade de intervenção da Agência nas irregularidades normativas mais importantes
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	Maior foco no cumprimento dos requisitos mais relevantes, tendo autonomia para a resolução dos problemas menos importantes.	Maior capacidade de intervenção da Agência nas irregularidades normativas mais importantes
Proprietários de aeronaves	Maior foco no cumprimento dos requisitos mais relevantes, tendo autonomia para a resolução dos problemas menos importantes.	Maior capacidade de intervenção da Agência nas irregularidades normativas mais importantes
Empresas de manutenção aeronáutica	Maior foco no cumprimento dos requisitos mais relevantes, tendo autonomia para a resolução dos problemas menos importantes.	Maior capacidade de intervenção da Agência nas irregularidades normativas mais importantes
Mecânicos	Maior foco no cumprimento dos requisitos mais relevantes, tendo autonomia para a resolução dos problemas menos importantes.	Maior capacidade de intervenção da Agência nas irregularidades normativas mais importantes
Escolas e Centros de Treinamento	Maior foco no cumprimento dos requisitos mais relevantes, tendo autonomia para a resolução dos problemas menos importantes.	Maior capacidade de intervenção da Agência nas irregularidades normativas mais importantes
Tripulantes	Maior foco no cumprimento dos requisitos mais relevantes, tendo autonomia para a resolução dos problemas menos importantes.	Maior capacidade de intervenção da Agência nas irregularidades normativas mais importantes
Passageiros	Ambiente regulatório mais propício ao cumprimento consciente dos requisitos normativos, sobretudo os mais importantes. Maior capacidade da Agência de focar os problemas de descumprimento normativo mais relevantes.	N/A
Comunidades	N/A	N/A
Meio ambiente	N/A	N/A
Outros (identificar)	N/A	N/A

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

O monitoramento inicial do ato normativo ora proposto ocorrerá no âmbito da execução do projeto prioritário de enforcement. Futuramente, prevê-se a elaboração de um sistema que permita a automação dos procedimentos, após finalizado o sistema informatizado previsto no projeto prioritário de padronização do processo sancionatório. Espera-se que este último seja estendido para abarcar não apenas os processos punitivos, mas também os preventivos e cautelares. No entanto, tal extensão deverá ser escopo de outro projeto da ANAC.