



## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

<b>Processo nº:</b>	00058.025403/2018-33	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	ASINT
<b>Assunto do normativo:</b>	Requisitos para monitoramento, reporte e verificação (MRV) de emissões de CO <sub>2</sub> do transporte aéreo internacional.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Novo	<input type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	<input checked="" type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)	

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

A regulamentação brasileira não prevê requisitos de monitoramento, reporte e verificação de emissões de CO<sub>2</sub> de operadores brasileiros em voos internacionais conforme previsto no Volume IV do Anexo 16 à Convenção de Chicago, recentemente adotado pela OACI.

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.

Foram consideradas duas alternativas regulatórias.

A primeira foi a emenda a uma norma existente da ANAC que demanda dados de combustível dos operadores aéreos. Neste caso, poder-se-a emendar a Resolução 191, que demanda dados estatísticos dos operadores. No entanto, esta Resolução abrange somente empresas aéreas, excluindo de seu escopo táxi aéreo e operador aéreo privado. Além disso, os dados repassados pela norma não são verificados pelo organismo de verificação independente e, caso o requisito fosse obrigatório, o ônus regulatório seria mais alto já que englobaria não apenas dados de combustível de voos internacionais, mas também dos voos domésticos.

A inclusão de uma emenda nas Resoluções 219 e 457, que tratam do envio de dados para fins da vigilância operacional, também foi considerada. Apesar de essas normas terem a abrangência necessária e incluir todos os operadores aéreos, também são enviados tanto dados de combustível de voos domésticos como internacionais, de tal modo que a inclusão do requisito de verificação aumentaria o custo regulatório ao operador. Além disso, essas duas resoluções não têm previstos compêndios de fiscalização e, portanto, não haveria a possibilidade de sanção em caso de não envio dos dados à ANAC.

A segunda alternativa regulatória considerada foi a edição de uma resolução baseada nos termos do Anexo 16, v. IV, internalizando em sua totalidade os requisitos estabelecidos de monitoramento, reporte e verificação dos dados de CO<sub>2</sub>. A edição desta norma estabeleceria a abrangência necessária e incluiria os requisitos de verificação dos dados

por organismo de verificação independente acreditado ao Inmetro somente no escopo das operações contempladas no CORSIA - quais sejam, as operações internacionais. Além disso, entende-se que a edição de uma norma específica para o CORSIA já estabelecerá o marco regulatório adequado e específico para a segunda fase de implementação do CORSIA, no qual os operadores nacionais terão obrigação de compensação de suas emissões de CO<sub>2</sub>.

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

A ANAC receberá dados acurados, íntegros e verificados sobre as emissões de CO<sub>2</sub> das empresas e operadores aéreos nacionais em voos exclusivamente internacionais para a implementação do CORSIA em escala internacional.

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

	<b>Ações</b>	<b>Prazo</b>	<b>Acompanhamento</b>
ANAC	Receber os dados consolidados de emissão de CO <sub>2</sub> em voos internacionais e verificar a acurácia e integridade dos dados. Consolidar os dados das empresas e operadores brasileiros para envio à OACI.	Até o último dia útil de julho de cada ano.	
Regulados	Enviar os dados consolidados e auditados de emissão de CO <sub>2</sub> em voos internacionais em base anual.	Até o último dia útil do mês de maio de cada ano.	A área designada pela Diretoria acompanhará o envio dos dados pelos regulados e notificará em caso de falta de dados ou erro no envio.
Outros Órgãos	Acreditar os organismos de verificação do país no escopo do Anexo 16, V. IV.	Como a primeira verificação dos dados será feita entre janeiro e abril de 2020, a acreditação deve ocorrer até final de 2019.	O Inmetro informará à ANAC a lista de organismos de verificação acreditados a auditar os dados das empresas e operadores aéreos brasileiros.

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

- a) Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, art. 5º, art. 8º, IV, X, XLVI;
- b) Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, art. 37 de seu apêndice.

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

A princípio, a edição do regulamento proposto não afetará outras áreas da Agência, caso a atribuição de receber e consolidar os dados de CO<sub>2</sub> das empresas aéreas brasileiras seja conferida à ASINT. O atual Regimento Interno da Agência prevê que compete à ASINT acompanhar, coordenar e propor, no âmbito da ANAC, medidas para a

implementação das recomendações ambientais da Organização Internacional de Aviação Civil - OACI, avaliando os resultados e sugerindo as alterações necessárias, quando for o caso. No entanto, a ASINT não tem a competência comum às Superintendências de submeter propostas de atos normativos e fiscalizar os serviços auxiliares ao transporte aéreo nas atividades de sua esfera de competência (art. 31, inciso XII). Nesse sentido, a depender da decisão da Diretoria, a edição do referido documento poderá impactar outras áreas da Agência.

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

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input checked="" type="checkbox"/>	Outros	INmetro					

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

O Inmetro deverá estabelecer o escopo de acreditação dos organismos de verificação para cumprimento dos requisitos de verificação. Essa atividade constitui um serviço a ser prestado pelo Inmetro sem custo ao órgão, pois o organismo de verificação interessado na acreditação pagará pelo serviço. Desse modo, o Inmetro manifestou que poderá apoiar a ANAC na implementação da norma e, inclusive, propôs a assinatura de um Termo de Cooperação entre os dois órgãos.

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

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	Conforme Nota Técnica nº 28, todos os Estados-membros da OACI que cumpram os requisitos do Anexo 16, v. IV, deverão exigir de seus operadores com voos internacionais o envio anual dos dados verificados de emissão de CO <sub>2</sub> . A partir de contatos diretos, é de conhecimento que a União Europeia, Canadá e Estados Unidos já estão em processo de internalização dos requisitos do referido Anexo em seus normativos internos.
<input type="checkbox"/>	NÃO	-	

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

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	A Política Nacional sobre Mudança Climática - PNMC (Lei nº 12.187/2009) estabelece que devem ser tomadas medidas para prever, evitar ou minimizar as causas identificadas da mudança climática com origem antrópica no território nacional. Para isso, alguns instrumentos são definidos, dentre eles os planos setoriais de mitigação e adaptação à mudança climática. Nesse sentido, apesar de não especificar diretamente o setor de aviação civil, a adoção dos requisitos de MRV alinha-se com a PNMC.
<input type="checkbox"/>	NÃO	-	

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

A internalização do referido Anexo estabelecerá, no primeiro momento, obrigações apenas de monitoramento, reporte e verificação ao operador aéreo brasileiro que cumpre as condições previstas. Nesse sentido, os custos previstos, neste primeiro momento, referem-se à contratação de organismo de verificação para a realização da auditoria dos dados enviados à ANAC. Essa auditoria será realizada em base anual, uma única vez, para os dados de emissão exclusivamente das operações internacionais.

No que se refere aos custos de MRV, foi realizado um estudo, que se baseia em projeções realizadas pela Força-Tarefa de Medidas Baseadas em Mercado (GMTF) do Comitê de Proteção Ambiental da OACI (CAEP). Os resultados encontram-se detalhadas na Nota Técnica nº 28, anexa a este processo. Estima-se, porém, que esses custos, incluindo todos os operadores aéreos brasileiros elegíveis e os custos de administração da ANAC, fiquem abaixo dos 300 mil dólares anuais. Os valores estimados representam entre 1 e 0,5% dos custos anuais esperados com a compensação das emissões na fase posterior, a partir de 2027. Ressalte-se que esse é um estudo inicial com base em pressupostos adotados pela OACI.

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

A internalização do referido Anexo é importante para permitir o alinhamento regulatório nacional com os padrões estabelecidos pela OACI. A adesão ao CORSIA é importante para que o esquema seja o robusto o suficiente e evite a proliferação de esquemas regionais de compensação de carbono, aumentando o custo de transação dos operadores aéreos. Mais do que isso, a robustez do CORSIA é fundamental para que a União Europeia mantenha a decisão de não incluir a aviação internacional no ETS Europeu, o que prejudicaria os operadores que voam para a Europa, criando distorções de mercado. Nesse sentido, os principais Estados-membros da OACI já iniciaram seus processos internos para cumprimento do referido volume ao Anexo 16.

A adoção do CORSIA demonstra a contribuição dos operadores aéreos nacionais para o esforço global de redução do impacto ambiental do setor de aviação civil internacional. Nesse sentido, ressalte-se que tanto a Associação de Transporte Aéreo da América Latina e Caribe (ALTA) quanto a Associação Brasileira de Empresas Aéreas (ABEAR) expressaram oficialmente seu apoio à implementação do CORSIA no Brasil, conforme documentos [SEI! 1830188](#) e [SEI! 1823679](#), respectivamente.

Há de ressaltar-se, ainda, que a internalização do CORSIA permite à Agência traçar o perfil real de emissão dos operadores aéreos nacionais, para eventualmente estabelecer parâmetros para adoção de medidas regulatórias futuras de redução do impacto ambiental do setor.

Por fim, mencione-se que, no caso da não internalização imediata da norma pela Agência, os operadores aéreos brasileiros não teriam dados fidedignos de emissão para a composição da linha de base, porquanto não fariam a estimativa conforme os requisitos harmonizados definidos no Anexo 16, Volume IV, e que servirão de parâmetros para todos os Estados. Caso a ANAC não envie os dados de emissão, a OACI fará a estimativa dos dados referentes ao país e, inclusive, definirá a linha de base dos operadores aéreos brasileiros. A linha de base será o parâmetro usado para a definição das obrigações de compensação de emissões a partir de 2027. Ou seja, a partir deste parâmetro será definido o valor a ser compensado pelos operadores aéreos brasileiros.

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

	<b>Efeitos positivos</b>	<b>Efeitos negativos</b>
Empresas de transporte aéreo regular	Cumprimento harmonizado dos requisitos de monitoramento, reporte e verificação. Diminuição do impacto ambiental do setor e, consequentemente, da pressão social para adoção de medidas mais restritivas. Diminuição da possibilidade de adoção de esquemas de compensação regionais e sobrepostos e, portanto, diminuição do custo regulatório para o setor.	Custo de contratação de empresa de verificação independente para auditoria dos Relatórios Anuais de Emissão.
Empresas de transporte aéreo não regular	Cumprimento harmonizado dos requisitos de monitoramento, reporte e verificação. Diminuição do impacto ambiental do setor e, consequentemente, da pressão social para adoção de medidas mais restritivas. Diminuição da possibilidade de adoção de esquemas de compensação regionais e sobrepostos e, portanto, diminuição do custo regulatório para o setor.	Custo de contratação de empresa de verificação independente para auditoria dos Relatórios Anuais de Emissão.

Empresas de serviços aéreos especializados	Caso operem voos internacionais com emissões de CO <sub>2</sub> acima de 10 mil toneladas, os mesmos descritos para as empresas de transporte aéreo internacional.	Custo de contratação de empresa de verificação independente para auditoria dos Relatórios Anuais de Emissão.
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	Não há.	Não há.
Operadores de Aeródromos	Não há.	Não há.
Fabricantes de Aeronaves	Não há.	Não há.
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	Não há.	Não há.
Proprietários de aeronaves	Caso operem voos internacionais com emissões de CO <sub>2</sub> acima de 10 mil toneladas, os mesmos descritos para as empresas de transporte aéreo internacional.	Caso operem voos internacionais com emissões de CO <sub>2</sub> acima de 10 mil toneladas, os mesmos descritos para as empresas de transporte aéreo internacional.
Empresas de manutenção aeronáutica	Não há.	Não há.
Mecânicos	Não há.	Não há.
Escolas e Centros de Treinamento	Não há.	Não há.
Tripulantes	Não há.	Não há.
Passageiros	Conhecimento da "pegada de carbono" do transporte aéreo internacional. Diminuição do impacto ambiental do transporte aéreo internacional para a atmosfera.	Possibilidade de algum repasse marginal dos custos da empresa para o preço do bilhete aéreo internacional.
Comunidades	Conhecimento da "pegada de carbono" do transporte aéreo internacional. Diminuição do impacto ambiental do transporte aéreo internacional para a atmosfera.	Não há.
Meio ambiente	Monitoramento das emissões de CO <sub>2</sub> do transporte aéreo internacional e compensação das emissões por parte de empresas aéreas que operam rotas sob o esquema	Não há.
Outros (identificar)	---	---

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

Por meio da verificação dos dados enviados pelas empresas e operadores aéreos. Essa verificação será feita comparando-se os dados enviados pelo regulado com os dados que a Agência dispõe e com dados de movimentação aérea do país, fornecidos pelo DECEA.

### ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Laís Macedo Facó Alencar, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 28/08/2018, às 18:34, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

Documento assinado eletronicamente por **Marcela Braga Anselmi, Analista Administrativo**, em 28/08/2018, às 18:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



---

Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Ayres Padilha, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 28/08/2018, às 18:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



Documento assinado eletronicamente por **Daniel Ramos Longo, Chefe da Assessoria Internacional**, em 29/08/2018, às 20:55, 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 **2088406** e o código CRC **5124981C**.

---