

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 001/2023**

Proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 119, atualmente intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público”, e 01, intitulado “Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC”.



## **Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 001/2023**

Proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 119, atualmente intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público”, e 01, intitulado “Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC”.

A Consulta Pública foi realizada no período de 30 de janeiro de 2023 a 16 de março de 2023, durante o qual foram recebidas **5 contribuições**.

Processo nº 00058.017697/2022-14

**Agosto/2023**

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 001/2023**

Proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 119, atualmente intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público”, e 01, intitulado “Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC”.

| <b>CONTRIBUIÇÃO Nº1 (23.313)</b>  |   |
|---|---|
| <b>Identificação</b>  |   |
| <b>Autor da Contribuição:</b> Marcos Tognato da Silva   | <b>Documento:</b> Proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil nº 119 (RBAC nº 119) e 01 (RBAC nº 01) |
| <b>Categoria:</b> Empresa Aérea   | <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC Nº 119 - SUBPARTE C (119.31 A 119.73)        |
|   | <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão   |
| <b>Contribuição</b>   |   |
| <b><u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u></b>  |   |
| Adicionalmente, sugerimos a inclusão do parágrafo d) ao item 119.49<br>(d) As informações requeridas nos parágrafos (a), (b) e (c) desta seção devem, no corpo do documento, ser traduzidas para o idioma inglês.   |   |
| <b><u>Justificativa:</u></b>  |   |
| A necessidade de tradução das Especificações Operativas traria um incremento de custos e carga de trabalho para os Operadores, pois cada atualização de EO iria requerer que o documento fosse traduzido (possivelmente tradução juramentada). Caso a ANAC implemente a tradução do corpo da EO, a carga de trabalho em tese seria uma única vez (ajuste do “template” do documento), e as atualizações seriam encaminhadas já traduzidas para os Operadores.   |   |
| <b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi parcialmente acatada.   |   |
| <b>Análise da contribuição:</b>   |   |
| O requisito da tradução das Especificações Operativas para inglês já existe no parágrafo 119.43(d) do RBAC nº 119, não tendo sido objeto específico deste processo. Portanto, a ANAC entende que pode ser dado andamento ao presente processo, sem a inclusão de requisito específico com esta obrigação para a ANAC.<br><br>De qualquer forma, a ANAC concorda que a emissão da EO em inglês – assim como já ocorre para o COA – é a melhor forma de atendimento ao requisito existente, tanto em razão de padronização quanto de racionalização de recursos, por centralizar e uniformizar o trabalho de tradução. Assim, feita consulta às áreas da ANAC responsáveis pela emissão de EO (GOAG e GCTA), foi informado que o sistema utilizado já está configurado para emissão de EO em português e inglês. Somente para os campos de texto livre, que necessita de tradução caso a caso, é que se demandaria um tempo adicional para tradução gradual, à medida que novas revisões da EO sejam emitidas. Entende-se que, assim, a contribuição seria atendida na prática – adotando-se solução não normativa. |   |

**CONTRIBUIÇÃO Nº2 (23.312)****Identificação**

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 001/2023**

Proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 119, atualmente intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público”, e 01, intitulado “Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC”.

|  |  |
|--|--|
| <b>Autor da Contribuição:</b> Marcos Tognato da Silva<br><b>Categoria:</b> Empresa Aérea   | <b>Documento:</b> Proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil nº 119 (RBAC nº 119) e 01 (RBAC nº 01)<br><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC Nº 119 - SUBPARTE C (119.31 A 119.73)<br><b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão |
| <b>Contribuição</b>  |  |
| <b><u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u></b><br>Sugerimos a inclusão do parágrafo e) ao artigo 119.43 com a seguinte redação;<br>(e) Para fins de cumprimento das disposições do parágrafo (d) desta seção, será admissível que os Operadores mantenham as versões eletrônicas do COA e das Especificações Operativas nas aeronaves que estiverem autorizadas e que dispuserem de equipamentos “Electronic Flight Bag (EFB)” instalados, quando autorizado através das Especificações Operativas.  |  |
| <b><u>Justificativa:</u></b><br>Está se caminhando, cada vez mais, para uma eliminação completa de materiais impressos a bordo de nossas aeronaves, de modo que a necessidade de portar um COA impresso seria um retrocesso em relação ao processo em curso.<br>Atualmente, temos todos os documentos necessários, inclusive aqueles emitidos pela ANAC (EO, COA, Certificados de Seguros, Licença de Estação, etc.), em nossos EFBs (iPads), disponíveis para consulta e fiscalização das autoridades a qualquer momento, e para tanto, temos uma autorização em nossa EO, que permite que tenhamos apenas a versão eletrônica desses documentos nos EFBs (item B.2.2.).<br>Dessa forma, no caso de uma fiscalização por uma autoridade internacional (para verificação entre outros do COA), seguindo as premissas da certificação de empresa aérea de bandeira (129), as autorizações concedidas pela autoridade aeronáutica do país de origem do Operador aéreo, é reconhecida e aceita pela autoridade local através do processo de covalidação da certificação 121 do Operador.<br>Assim, a intenção é permitir, tal como ocorre atualmente, que os Operadores portem somente as versões eletrônicas dos documentos supracitados, quando dispuserem de autorizações para o uso de EFBs nas aeronaves.  |  |
| <b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.   |  |
| <b>Análise da contribuição:</b><br>A possibilidade de utilizar cópias digitais para os documentos requeridos a bordo já existe, como mencionado na contribuição, independentemente de previsão específica em regulamento, pois o regulamento somente menciona que deve haver cópia a bordo (e, no caso de COA, caracterizada a cópia como “autenticável” – e nesse caso já se deixa explícito que, ao menos do ponto de vista da ANAC, é aceitável a apresentação do COA emitido pela ANAC por meio do SEI, que possui sistema de autenticação próprio, via consulta ao site da ANAC).<br>Ressalva-se da contribuição, no entanto, que a aceitação dos documentos em formato digital, no EFB, por autoridade estrangeira dependerá dos critérios da própria autoridade – como ocorre para quaisquer outros requisitos, em especial naqueles que diferem dos padrões e práticas recomendadas do Anexo 6 e 19 (vide, do Anexo 6 Parte I, “4.2.2.1 Contracting States shall recognize as valid an air operator certificate issued by another Contracting State, provided that the requirements under which the certificate was issued are at least equal to the applicable Standards specified in this Annex and in Annex 19.”, bem como equivalente no Anexo 6 Parte III Seção II, 2.2.2.1). Nesse sentido, esclarece-se que existe discussão no âmbito da OACI sobre os requisitos que devem ser atendidos por um documento |  |

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 001/2023**

Proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 119, atualmente intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público”, e 01, intitulado “Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC”.

eletrônico para que ele possa ser considerado válido, tanto para licenças de pessoal, quanto para documentos operacionais. Nesse último caso, a discussão envolve a criticidade do documento, podendo-se adotar critérios mais exigentes para documentos mais críticos, enquanto documentos menos críticos poderiam ser atendidos por mera disponibilização de arquivo em formato digital.

| <b>CONTRIBUIÇÃO Nº3 (23.310; 23.311)</b>   |   |
|--|---|
| <b>Identificação</b>   |   |
| <b>Autor da Contribuição:</b> TAM Linhas Aéreas S/A (LATAM Airlines Brasil) - Flight Standards   | <b>Documento:</b> Proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil nº 119 (RBAC nº 119) e 01 (RBAC nº 01) |
| <b>Categoria:</b> Empresa Aérea  | <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC Nº 119 - SUBPARTE C (119.31 A 119.73)        |
|  | <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração  |
| <b>Contribuição</b>  |   |
| <b><u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u></b>   |   |
| Excluir a segunda frase do item 119.43(d)(2), deixando o parágrafo somente com a seguinte redação: "(2) uma cópia de suas especificações operativas."  |   |
| <b><u>Justificativa:</u></b>   |   |
| A segunda frase do item 119.43(d)(2) dá o entendimento de que é obrigação do operador providenciar a tradução de suas Especificações Operativas. Atualmente, como as EO são emitidas pela ANAC exclusivamente de forma digital, seria totalmente possível à Agência emitir esse documento em formato bilíngue português-inglês, sem custos adicionais à Agência. Isso eliminaria os custos de tradução da EO pelos operadores, em linha com o movimento de desburocratização e simplificação adotado pela ANAC dentro do programa Voo Simples. Também estaria alinhado com o objetivo da ANAC de ser uma agência de relevância e reconhecimento internacional, uma vez que a EO emitida pela ANAC poderia ser acessada diretamente pelas autoridades estrangeiras, em sua via oficial, e não em uma tradução particular realizada por cada operador. Importante destacar que a tradução privada da EO por cada operador pode gerar problemas de compreensão pelas autoridades estrangeiras ou mesmo interpretações divergentes daquelas pretendidas pela ANAC no momento da emissão da EO, já que os termos regulatórios aeronáuticos possuem significados muito específicos em cada contexto, o que por vezes se perde na tradução juramentada. Por fim, ressalta-se que em interações recentes deste operador com a ANAC, foi sinalizado que a emissão da EO bilíngue está em estudo para implementação, o que corrobora a sugestão de alteração ora proposta. |   |
| <b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi parcialmente acatada.  |   |
| <b>Análise da contribuição:</b>  |   |
| Vide resposta à contribuição nº 1.   |   |

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 001/2023**

Proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 119, atualmente intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público”, e 01, intitulado “Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC”.

| <b>CONTRIBUIÇÃO N°4 (23.314)</b>  |   |
|---|---|
| <b>Identificação</b>  |   |
| <b>Autor da Contribuição:</b> Embraer S.A.<br><b>Categoria:</b> Outros  | <b>Documento:</b> Proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil nº 119 (RBAC nº 119) e 01 (RBAC nº 01)<br><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC N° 01<br><b>Tipo de contribuição:</b> Alteração |
| <b>Contribuição</b>   |   |
| <b><u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u></b><br><br>A Embraer sugere manter a definição de avião categoria transporte regional com o seguinte texto alterado:<br>01.1 Definições<br>[...]<br>“Avião categoria transporte regional significa um avião multimotor que possui configuração de 19 (dezenove) ou menos assentos, excluindo-se os assentos para pilotos, e peso máximo de decolagem certificado de 19.000 lb (8.618 kg) ou menos. A operação da categoria transporte regional é limitada a qualquer manobra provável em voo normal, estóis (exceto estóis whip) e curvas acentuadas em que o ângulo de inclinação lateral não exceda 60 (sessenta) graus.”<br>[...]   |   |
| <b><u>Justificativa:</u></b><br><br>Como as definições do RBAC 01 são válidas para todos os regulamentos, entende-se que, se a definição for removida, as aeronaves certificadas nas categorias relacionadas à esta definição, podem sofrer impactos em função da lacuna regulatória criada pela sua exclusão, em especial no que tange a aplicabilidade dos requisitos que ainda utilizam a definição de "transporte regional" para determinar sua efetividade, pois alguns requisitos ainda existentes nos RBAC 21, 91, 121 e 135 utilizam esta definição. É importante salientar que a emenda 64 do RBAC 23 também removeu a definição das características desse tipo de aeronave do regulamento e, portanto, não poderá ser utilizada para estabelecer a aplicabilidade supracitada.<br>Desta forma, sugerimos que seja mantida a definição, sendo esta acrescida das características existentes no RBAC 23 emenda 63.  |   |
| <b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi parcialmente acatada.   |   |
| <b>Análise da contribuição:</b><br><br>Inicialmente, esclarece-se que a remoção da definição, como proposta, não traria qualquer prejuízo à aplicabilidade dos requisitos que são direcionados a aviões categoria transporte regional. Afinal, esta situação já ocorre com requisitos direcionados a outras categorias de certificação (como categoria transporte, primária, normal etc), que não possuem definição no RBAC nº 01 e ainda assim há vários requisitos direcionados a essas categorias de aeronaves, tanto em RBAC de operações quanto em de aeronavegabilidade. O que determina a aplicabilidade dos requisitos, nesse caso, é a categoria em que a aeronave foi certificada, conforme consta em seu TCDS e no registro da aeronave junto à ANAC – e não a existência de uma definição.<br><br>Com relação à proposta de texto, não foi acatada, porque poderia levar a entendimentos incorretos, uma vez que nem todo "avião multimotor que possui configuração de 19 (dezenove) ou menos assentos, |   |

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 001/2023**

Proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 119, atualmente intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público”, e 01, intitulado “Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC”.

excluindo-se os assentos para pilotos, e peso máximo de decolagem certificado de 19.000 lb (8.618 kg) ou menos" é um avião categoria transporte regional – a título de exemplo, tem-se o Sêneca EMB-810/PA-34 (categoria normal) e o Learjet 31 (categoria transporte).

De toda forma, em atendimento à manifestação da SAR, na análise da contribuição, a definição foi mantida, com ajuste do texto para se referir a emenda específica do RBAC nº 23 ou regulamento equivalente.

**Itens alterados na proposta:**

RBAC nº 01, definição de “avião categoria transporte”

**CONTRIBUIÇÃO Nº5 (23.308)**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Caio Ferrone Corrêa

**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil nº 119 (RBAC nº 119) e 01 (RBAC nº 01)

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** RBAC Nº 01

**Tipo de contribuição:** Outros

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

VOTO FAVORAVELMENTE

**Justificativa:**

No que tange a pequenas e médias propriedades, o uso de veículos automotores para a aplicação de defensivos é tradicional. Muitos necessitam de deslocamento entre diversas propriedades e/ou parcelas de tratamento, o que ocorre através de vias simples e com alta exposição ao risco de acidentes, pois é a maneira como os produtores possuem para tal.

Ampliar o uso de RPAs será notadamente favorável ao fluxo logístico de atendimento a essa demanda, contribuindo para mudanças de área através de veículos mais ágeis (ex.: pick-ups) e apropriados para deslocamentos, na redução do uso de água como fonte de dispersão das moléculas (ultra baixo volume), além do fomento ao emprego de capacitação na operação, o que beneficia não só a qualidade do serviço em si, mas também a critérios de austeridade no conjunto como um todo.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Contribuição fora do escopo.

**CONTRIBUIÇÃO Nº6 (00058.017262/2023-42)**

**Identificação**

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 001/2023**

Proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 119, atualmente intitulado "Certificação: operadores de transporte aéreo público", e 01, intitulado "Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC".

|  |  |
|--|--|
| <b>Autor da Contribuição:</b> Ministério da Fazenda<br><b>Categoria:</b> Outros  | <b>Documento:</b> Proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil nº 119 (RBAC nº 119) e 01 (RBAC nº 01)<br><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b><br><b>Tipo de contribuição:</b> |
| <b>Contribuição</b>  |  |
| <b><u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u></b>   |  |
| <b><u>Justificativa:</u></b><br>PARECER SEI Nº 141/2023/MF<br>Assunto: Trata-se de Consulta Pública nº 001/2023 da Agência Nacional da Aviação Civil - ANAC, com propostas de emendas aos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBACs) nº 01 e nº 119.<br>Processo SEI nº 19995.101001/2023-48<br><b>1 SUMÁRIO EXECUTIVO</b><br>1. A Secretaria de Reformas Econômicas do Ministério da Fazenda (SRE/MF) apresenta, por meio deste parecer, considerações sobre a Consulta Pública nº 001/2023 da Agência Nacional da Aviação Civil - ANAC, a qual apresenta propostas de emendas aos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBACs) nº 119 (RBAC nº 119), atualmente intitulado "Certificação: operadores de transporte aéreo público" (e que passaria a ser intitulado "Certificação: operadores de serviço de transporte aéreo"), e nº 01 (RBAC nº 01), intitulado "Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC".<br>2. Grande parte das alterações propostas é meramente de cunho editorial, incluindo-se adequação à Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022 (resultado da conversão da Medida Provisória nº 1.089, de 29 de dezembro de 2021) e à Resolução nº 659, de 2 de fevereiro de 2022, para as quais não houve identificação de impacto regulatório.<br>3. O Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) apresentado se concentrou nas alterações propostas para os requisitos de pessoal de administração, visto que as demais modificações tratam de atualizações que buscam a convergência a padrões internacionais; que reduzem exigências com o objetivo de diminuir o custo regulatório; que atualizam normas obsoletas, sem alteração de mérito; e que retiram dispositivos já definidos em norma hierarquicamente superior, para os quais não há a possibilidade de definição de alternativas regulatórias. Nessa toada, sob o enfoque concorrencial, também não foram identificados aspectos para aperfeiçoamento da proposta.<br>4. Por fim, ressalta-se que o posicionamento do presente parecer está em conformidade com as atribuições da Secretaria relativas à promoção da concorrência e outros incentivos à eficiência econômica constantes na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Decreto nº 11.344, de 1º de janeiro de 2023.<br><b>2 ANÁLISE</b><br>5. Conforme procedimentos publicados pela ANAC, o objeto da Consulta Pública nº 001/2023 é buscar comentários e sugestões para aperfeiçoamento nas minutas apresentadas. O presente parecer constitui a manifestação por escrito da SRE sobre a matéria. |  |

### **Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 001/2023**

Proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 119, atualmente intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público”, e 01, intitulado “Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC”.

6. No Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR), de 1409/2022, a ANAC explica que o processo teve início no resultado de auditoria USOAP/CMA (Universal Safety Oversight Audit Programme/Continuous Monitoring Approach), programa da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) em que os Estados contratantes são avaliados com relação às questões de protocolo e quanto à implementação dos padrões e práticas recomendadas constantes nos Anexos à Convenção de Chicago. Em especial, essa demanda trata do transporte de cópia autenticada do Certificado de Operador Aéreo (COA) a bordo de aeronaves em serviço de transporte aéreo público internacional.

7. A AIR da ANAC narra que durante o processo de revisão, foram identificadas ainda outras oportunidades de melhoria, em especial sobre os seguintes temas:

a) quadro de pessoal de administração, com maior alinhamento aos requisitos do 14 CFR Part 119, publicado pela FAA; b) redução de burocracia, no que tange à realização de voo de avaliação operacional, à relação do processo de certificação com o processo de autorização para explorar o serviço aéreo e à desnecessidade de constar, no RBAC, regra vigente por outros meios, como a referente à aplicação do artigo 83 bis da Convenção de Chicago; e c) requisitos sobre as instalações físicas dos detentores de certificado, incluindo permissão a que determinados registros sejam disponibilizados em locais aceitos pela ANAC - em contraposição à exigência prescritiva de manutenção do registro na sede operacional (a ser denominada sede administrativa).

8. Em linhas gerais, AIR identifica como problema regulatório que seja objeto de análise de impacto regulatório somente as alterações nos requisitos de pessoal de administração. As demais alterações são apresentadas fundamentadamente como casos que dispensam a análise de impacto regulatório.

9. Em suma, a AIR é elaborada em 8 (oito) laudas nas quais enfrenta a análise da indigitada questão regulatória sob os prismas recomendados na doutrina, como por exemplo, a definição do problema, a identificação e análise das causas e consequências, identificação dos agentes afetados, delimitação da base legal de atuação da ANAC, mapeamento da experiência internacional, análise de impacto, comparação das opções e, por fim, estratégias de implementação, fiscalização e monitoramento.

### **3 DOS ASPECTOS CONCORRENCIAIS (CHECKLIST DA OCDE) E DA ONEROSIDADE REGULATÓRIA**

10. Para avaliação dos aspectos concorrenciais, a SRE adota a metodologia de análise dos impactos concorrenciais desenvolvida pela Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) [1]. A metodologia da OCDE consiste em conjunto de questões a serem verificadas na análise do impacto de políticas públicas sobre a concorrência, que pode ocorrer por meio de quatro efeitos anticompetitivos:

1º efeito - limitação no número ou variedade de fornecedores, provável no caso da política proposta: i) conceder direitos exclusivos a um único fornecedor de bens ou de serviços; ii) estabelecer regimes de licenças, permissões ou autorizações como requisitos de funcionamento; iii) limitar a alguns tipos de fornecedores a capacidade para a prestação de bens ou serviços; iv) aumentar significativamente os custos de entrada ou saída no mercado; e, v) criar uma barreira geográfica à aptidão das empresas para fornecerem bens ou serviços, mão-de-obra ou realizarem investimentos.

2º efeito - limitação da concorrência entre empresas, provável no caso da política proposta: i) limitar a capacidade dos vendedores de fixar os preços de bens ou serviços; ii) limitar a liberdade dos fornecedores de fazerem publicidade ou marketing dos seus bens ou serviços; iii) fixar padrões de qualidade do produto que beneficiem apenas alguns fornecedores ou que excedam o nível escolhido por determinados consumidores bem informados; e, iv) aumentar significativamente o custo de produção para apenas alguns fornecedores (especialmente dando tratamento diferente aos operadores históricos e aos concorrentes novos).

### Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 001/2023

Proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 119, atualmente intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público”, e 01, intitulado “Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC”.

3º efeito - diminuir o incentivo para as empresas competirem, prováveis no caso da política proposta: i) estabelecer um regime de autorregulamentação ou de corregulamentação; ii) exigir ou estimular a publicação de dados sobre níveis de produção, preços, vendas ou custos das empresas; e, iii) isentar um determinado setor industrial ou grupo de fornecedores da aplicação da legislação geral da concorrência.

4º efeito – Limitação das opções dos clientes e da informação disponível, provável no caso da política proposta: i) limitar a capacidade dos consumidores para escolherem o fornecedor; ii) reduzir a mobilidade dos clientes entre fornecedores de bens ou serviços por meio do aumento dos custos, explícitos ou implícitos, da mudança de fornecedores; e iii) alterar substancialmente a informação necessária aos consumidores para poderem comprar com eficiência.

11. Considerando esse referencial supramencionado, não foram identificados, prima facie, efeitos anticoncorrenciais nas propostas da Consulta Pública. Como previamente gizado, as alterações em sua maior parte abrangem ajustes de cunho editorial e adaptação de nomenclaturas, o que, por sua natureza, não abriga qualquer tipo de dispositivo que tenha o potencial de prejudicar a concorrência nos termos da metodologia da OCDE (2017).

12. Entretanto, como sugestão de discussão e análise, no tópico acerca do acúmulo e compartilhamento em posições de administração de operadores sob o RBAC nº 121, entendemos ser pertinente uma melhor avaliação acerca das opções (b) e (d) elencadas no AIR.

13. A opção (b) até o momento escolhida pela ANAC adota um requisito genérico a ser detalhado em normativo de hierarquia inferior a posteriori. Ocorre que esse normativo ainda será objeto de elaboração e aprovação o que pode causar insegurança jurídica.

14. Já a opção (d), adota o requisito de dedicação exclusiva como regra com possibilidade de a ANAC aprovar de forma diversa. Entendemos que tal opção, salvo melhor juízo, traz mais segurança jurídica para os operadores, bem como não engessa o sistema pois permite tratar situações particulares como exceção. Segundo a AIR essa opção teria resultado similar ao da opção (b), mas acredita-se com menor flexibilidade. Ocorre que a flexibilidade é a possibilidade de analisar opções particulares, e isso está contido na opção (d), enquanto na opção (b) o tipo fica totalmente em aberto aguardando um normativo trazendo insegurança jurídica para o setor.

15. Sob o enfoque da onerosidade regulatória, a referência técnica é a Instrução Normativa Seae nº 111, de 5 de novembro de 2020, da extinta Secretaria de Acompanhamento Econômico, e absorvido pela atual Secretaria de Reformas Econômicas (SRE), cuja instrução prevê a análise de cinco itens, com foco na redução da onerosidade regulatória [2] : (i) obrigações regulatórias; (ii) requerimentos técnicos; (iii) restrições e proibições; (iv) licenciamento; e (v) complexidade normativa.

16. Da análise da documentação disponibilizada, também não foram identificados aspectos que representem onerosidade regulatória desnecessária, pelo contrário, o intuito é adaptar aos padrões internacionais e agilizar os procedimentos, minimizando eventuais dúvidas.

#### 4 CONCLUSÃO

17. Este parecer apresenta considerações sobre as propostas da Consulta Pública nº 001/2023 da ANAC com propostas de emendas aos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBACs) nº 01 e nº 119.

18. A presente análise não identificou qualquer restrição à concorrência e nem qualquer onerosidade regulatória injustificável que merecesse ser removida.

19. Como sugestão para aperfeiçoamento da proposta da Consulta Pública em referência, recomendamos a análise acerca dos pontos levantados nos itens nºs 11 a 14 deste Parecer envolvendo a questão sobre acúmulo e compartilhamento em posições de administração de operadores sob o RBAC nº 121. À consideração superior.

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 001/2023**

Proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 119, atualmente intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público”, e 01, intitulado “Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC”.

[1] OCDE . Guia de Avaliação da Concorrência. Versão 3.0, 2017. Disponível em: <http://www.oecd.org/daf/competition/49418818.pdf>.

[2] Instrução Normativa nº 111, de 05 de novembro de 2020. Estabelece os quesitos de referência para análises referentes a melhoria regulatória relacionada à diminuição dos custos de negócios. Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia. Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade – SEAE. Publicada no DOU em 06/11/2020. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/instrucao-normativa-seae-n-111-de-5-de-novembro-de-2020-286706982>. Acesso em 01/09/2021. Brasília, 20 de março de 2023.

Documento assinado eletronicamente

LUIZ ANTONIO FASSINA MILANEZ

Assessor

MAURO RODRIGUES SANJAD

Assessor

ANA PATRÍZIA GONÇALVES LIRA RIBEIRO

Subsecretária de Regulação e Concorrência

Documento assinado eletronicamente por Luiz Antonio Fassina Milanez, Assessor(a) Técnico(a), em 20/03/2023, às 17:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

Documento assinado eletronicamente por Mauro Rodrigues Sanjad, Assessor(a) Técnico(a), em 20/03/2023, às 17:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

Documento assinado eletronicamente por Ana Patrícia Gonçalves Lira Ribeiro, Subsecretário(a), em 21/03/2023, às 18:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.economia.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.economia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador 32250030 e o código CRC 1CF9C886. Referência: Processo nº 19995.101001/2023-48 SEI nº 3225003

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Com relação à adoção da opção (b) no quesito de acúmulo e compartilhamento em posições de administração de operadores sob o RBAC nº 121, observa-se que não se considera haver insegurança jurídica porque o critério vai estar publicado em normativo de hierarquia inferior, em específico na IS nº 119-001, com previsão de entrada em vigor em seguida à da própria emenda ao RBAC nº 119. Como observado na AIR, já ocorre dessa forma no âmbito do RBAC nº 135, na IS nº 119-004 (embora os critérios sejam diferentes, dada a natureza diferente das operações, a estrutura dos atos normativos que trata do assunto seria a mesma).

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 001/2023**

Proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 119, atualmente intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público”, e 01, intitulado “Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC”.

**NOTA:** os comentários realizados por colaboradores da ANAC no âmbito desta consulta pública representam sua posição pessoal, e não necessariamente refletem a posição institucional da Agência.