



## PARECER SEI Nº 20496/2021/ME

**Assunto: Consulta Pública Anac 019/2021 - que submete proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado Nível 4.**

Processo SEI nº 10099.100972/2021-48

### 1 SUMÁRIO EXECUTIVO

1. Trata-se de manifestação relativa à Consulta Pública nº 019/2021, da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). A proposta de resolução visa regulamentar a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado Nível 4.

2. Por meio dessa consulta, a Anac realiza uma revisão da Resolução ANAC nº 338, de 22 de julho de 2014, que regulamenta o procedimento de partidas em aeroportos coordenados (*slots*) e dispõe sobre os aeroportos de interesse.

3. Essa revisão foi motivada pela necessidade de uma discussão mais aprofundada sobre as regras de acesso a aeroportos coordenados para avaliação de aspectos concorrenciais existentes e alternativas regulatórias adequadas ao problema brasileiro.

4. A Anac informa que procedeu à Análise de Impacto Regulatório (AIR), que avaliou sete alternativas diferentes e concluiu que a Alternativa 2 é a mais adequada para a solução do problema regulatório. Isso porque cria um novo nível de coordenação de aeroportos para aqueles saturados que possuirão regras diferenciadas, como: alteração dos critérios adicionais de priorização adotados, exclusão da divisão igualitária, limitação de porte de aeronave e limitação de participação.

5. Contudo, a Agência Reguladora informa que a Alternativa 7, que contempla todas as medidas especificadas na Alternativa 2 e ainda realiza uma alteração nas regras de direito histórico, pode ser a alternativa apropriada, caso seja aumentado o critério de contestabilidade.

6. Diante da minuta de Resolução e dos demais documentos disponibilizados pela Anac, a Seae identificou alguns pontos passíveis de aperfeiçoamento, os quais destacam-se:

- I - Utilização de regras que flexibilizam o direito histórico, visto que as regras atuais não têm conseguido reduzir a concentração nos aeroportos congestionados;
- II - Restrição do uso de serviço de táxi aéreo nos aeroportos Nível 4, visto que esses reduzem a capacidade do aeroporto em volume de passageiros transportados;
- III - Reavaliação da implantação do Mercado Secundário, dado que esse pode induzir a concentração nos aeroportos;
- IV - Submeter sempre à consulta pública as propostas de portarias específicas que descreverão o processo de coordenação de aeroportos e os procedimentos relativos à alocação e ao monitoramento da infraestrutura aeroportuária; e
- V - Especificar, na Resolução, que 100% (cem inteiros por cento) do banco de *slots* seja preferencialmente destinado às entrantes.

7. Cabe salientar que as considerações da Seae nas Audiências e Consultas Públicas objetivam contribuir com o aprimoramento da proposta de regulamentação, sob as óticas concorrencial e regulatória, relacionadas a efeitos sobre a eficiência econômica, reconhecendo que a agência reguladora tem autonomia institucional para disciplinar os serviços prestados no setor de transportes aéreo, nos termos da lei.

8. Trata-se de manifestação 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 9.745, de 08 de abril de 2019, com base nas informações disponibilizadas na Consulta Pública.

## **2 DA ANÁLISE**

### **2.1 DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL**

9. A Anac foi criada pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, para regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, contendo dentre suas atribuições, o estabelecimento do modelo de concessão de infraestrutura aeroportuária.

10. Conforme os incisos XIX e XX do art. 8º da referida Lei, compete à Anac regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infraestrutura aeroportuária disponível; e compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.

11. Nesse contexto, a Anac submete à avaliação a proposta de regulamentação constante da Consulta Pública Anac 019/2021.

### **2.2 CONTEXTUALIZAÇÃO**

12. A proposta de regulamentação tem o objetivo de revisar a Resolução Anac nº 338, de 22 de julho de 2014, que regulamenta o procedimento de alocação de horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados (*slots*) e dispõe sobre aeroportos de interesse.

13. Esta resolução teve como base o documento *Worldwide Slots Guidelines* (atualmente chamado *Worldwide Airport Slots Guidelines - WASG*) da Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA), de modo que o processo de coordenação de *slots* fosse compatível com as práticas internacionais.

14. Posteriormente, a Anac publicou a Resolução nº 487, de 22 de agosto de 2018 que alterou as Resoluções 338, de 22 de julho de 2014; 472, de 6 de junho de 2018; e 25, de 25 de abril de 2008. As alterações tiveram o objetivo de promover melhorias necessárias ao atual processo de monitoramento de *slots* em aeroportos coordenados, bem como um novo mecanismo de avaliação de uso não eficiente do *slot*, buscando otimizar o uso da infraestrutura aeroportuária em aeroportos saturados.

15. No WASG os aeroportos são classificados em categorias (Nível 1 a 3), para fins de coordenação, baseados no nível de congestionamento.

16. No Nível 1 encontram-se aeroportos onde a capacidade de infraestrutura é adequada para atender a demanda dos usuários do aeroporto a qualquer momento.

17. Já no Nível 2, estão presentes os aeroportos em que existe um potencial de congestionamento em determinados períodos do dia, semana ou temporada, mas que podem ser resolvidos por meio de ajustes entre o facilitador e as empresas aéreas.

18. O Nível 3 é utilizado para os aeroportos nos quais é impossível atender a demanda com a infraestrutura disponível ou devido a outras restrições.

19. O processo de alocação de *slots* baseia-se no princípio do *grandfather rights*, em que as empresas mantêm o direito à utilização de *slots*, enquanto cumprem os parâmetros mínimos de operação definidos.

20. Ocorre que alguns aeroportos brasileiros se encontram em elevados níveis de saturação, como pode ser visto na Figura 1, que compara os aeroportos brasileiros mais saturados com outros aeroportos coordenados (Nível 3) nos Estados Unidos e na Inglaterra, devidamente sopesados pelo Índice Herfindahl-Hirschman (HHI), que mede a concentração de mercado de uma indústria.

Figura 1 - Saturação e Concentração nos principais aeroportos brasileiros e no mundo.



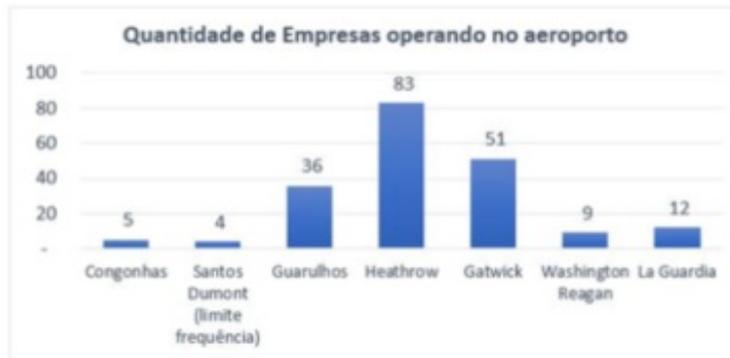
Fonte: AIR.

21. O aeroporto de Congonhas é um aeroporto que opera essencialmente voos domésticos e possui elevada saturação de *slots* bem como elevado índice HHI<sup>[1]</sup>. O aeroporto de Santos Dumont possui, atualmente, uma restrição de aumento de frequências imposta pela Portaria Anac nº 1.043/SAI/2016, até que o aeroporto seja certificado. Caso o aeroporto se certifique, fazendo com que a portaria perca seu efeito, a saturação do aeroporto cairia para 44%. Já o aeroporto de Guarulhos possui índice similar ao aeroporto de Heathrow, com alguma disponibilidade de *slots* em dias

úteis.

22. A Figura 2 e a Figura 3 apresentam o número de empresas operando nos aeroportos e a quantidade de destinos atendidos, respectivamente. A Anac apresenta que os aeroportos com participação nos voos internacionais (Guarulhos, Heathrow e Gatwick) possuem maior número de empresas em operação do que aqueles com voos majoritariamente (Washington Reagan e La Guardia) ou exclusivamente (Congonhas e Santos Dumont) domésticos, como pode ser visto na Figura 2.

Figura 2 - Quantidade de empresas operando voos regulares por aeroporto.



Fonte: AIR.

23. A Agência Reguladora avalia a quantidade de destinos atendidos (Figura 3) com voos regulares e indica que, nesses aeroportos, por mais que uma empresa possua grande quantidade de slots no aeroporto, ela enfrentará grande dificuldade em exercer o poder de mercado sobre todas as empresas e destinos atendidos.

Figura 3 - Quantidade de destinos atendidos com voos regulares por aeroporto.



Fonte: AIR.

24. Por fim, a Anac ainda destaca que, mesmo nos aeroportos saturados, são encontradas aeronaves com menos de 100 assentos realizando voos regulares (Figura 4).

Figura 4 - Menor Aeronave operando voos regulares por aeroporto.

Aeroporto	Menor Aeronave operando voo regular
Congonhas	C208 (~9 pax) / AT72 (~70 pax)
Santos Dumont	AT72 (~70 pax)
Guarulhos	AT72 (~70 pax)
Heathrow	DH4 (~78 pax)
Gatwick	AT72 (~70 pax)
Reagan	E145 (~45 pax) / CRJ2 (~50 pax)
La Guardia	E135 (~37 pax)

Fonte: AIR.

25. Nesse contexto, a Anac entende que, mesmo por meio dos benefícios

alcançados pela Resolução nº 338/2014, ao incorporar as práticas do WASG, é notório que o mecanismo de acesso previsto encontra dificuldades para promover a desconcentração no mercado em situações específicas.

26. O aeroporto de Congonhas encontra-se numa situação ainda mais relevante, visto que existem limitações de capacidade aeroportuária significativas, ao ponto de restringir o acesso a esse aeroporto em dias úteis. Além disso, o aeroporto possui um horário de funcionamento reduzido, por decisão judicial, decorrente do ruído aeronáutico.

27. A Anac ainda apresenta que o acesso de empresas aéreas entrantes a esse aeroporto fica condicionado à eventual perda do histórico de *slots* pelas empresas incumbentes, decorrentes do resultado do monitoramento de uso dos *slots* alocados. Ainda, ao acompanhar a evolução da concentração no aeroporto, percebeu-se que o mecanismo de acesso da Resolução nº 338/2014 não levou a uma situação em que houvesse uma distribuição mais equilibrada dos *slots* do aeroporto.

28. A situação do aeroporto de Congonhas foi ainda mais agravada após a paralisação das operações da Oceanair/Avianca Brasil, em maio de 2019, sendo verificado um cenário de aumento de concentração de mercado, potencializado pelo próprio mecanismo de distribuição previsto na Resolução nº 338/2014.

29. Diante desse contexto, a Anac submete à Consulta Pública a revisão da Resolução nº 338/2014.

### 2.3 DA PROPOSTA DE REGULAMENTAÇÃO

30. A Anac realizou a Análise de Impacto Regulatório (AIR) onde verificou sete opções normativas e considerou viável a Alternativa 2, que compreende a criação de um Nível 4 de coordenação de aeroportos para aqueles classificados como saturados e concentrados, e a Alternativa 7, que altera a regra de direito histórico (*grandfather rights*), bem como cria no Nível 4 de coordenação de aeroportos, tal como ocorre na Alternativa 2.

31. Conforme a proposta submetida à Audiência Pública, os aeroportos enquadrados no Nível 4 poderão ter regras diferenciadas, o que inclui a alteração dos critérios adicionais de priorização atualmente adotados (incluindo critério de concorrência), exclusão da divisão igualitária (art. 22, parágrafo 3), limitação de porte de aeronave (a ser definido posteriormente) e limitação de participação.

32. Já a flexibilização do direito histórico, presente na Alternativa 7, determina que parte dos *slots* (percentual a ser definido e limitado a 10%) das empresas aéreas retornem regularmente para o banco de *slots* para então serem redistribuídos por meio de critérios administrativos.

33. No entanto, a Decisão, promulgada pela Diretoria Colegiada, optou por uma Alternativa diferente, que mais se assemelha a Alternativa 4 prevista presente na AIR. Nessa alternativa, é criado o Nível 4 de coordenação de aeroportos, bem como seria permitido o Mercado Secundário de *slots*, que está regulamentado no Capítulo V da Minuta de Resolução.

34. Além disso, a referida proposta (Alternativa 4) não compreende alguns aspectos administrativos, considerado pela Agência durante a elaboração da AIR, como o fim da regra de distribuição dos *slots* de forma igualitária para os aeroportos de nível 4.

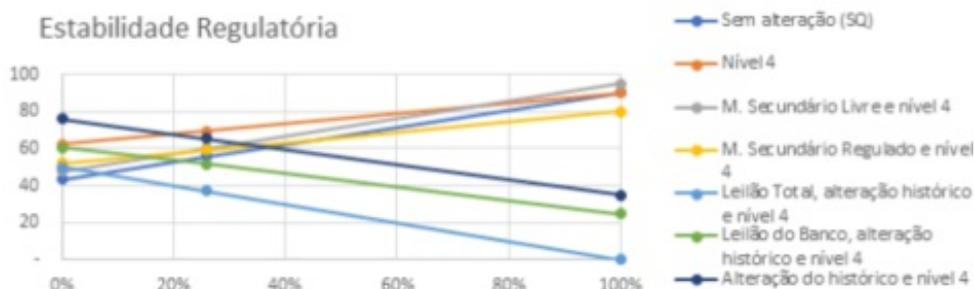
35. O mercado secundário, definido pela Diretoria Colegiada, permitirá somente a negociação para os *slots* com histórico reconhecido por três temporadas consecutivas, o que se aplica inclusive entre empresas aéreas do mesmo grupo econômico. Além disso, há uma previsão onde as empresas de transporte aéreo que

cederem *slots* a outra companhia estarão proibidas de receber *slots* do banco por três temporadas equivalentes, salvo nos casos que inexista outra empresa interessada.

36. Como mencionado anteriormente, na AIR, o Mercado Secundário não foi relacionado com uma das alternativas para solucionar o problema regulatório identificado, e, no item 4.5.17 daquele documento, pontua-se como uma de suas principais desvantagens: i) a possibilidade de aumento de custo e, conseqüentemente, a tarifa para o passageiro; ii) a redução da distribuição de *slots* no aeroporto por devolução; e iii) a possibilidade do aumento de concentração, entre outros.

37. A AIR indica que o Mercado Secundário somente é a proposta mais atraente no caso que a Estabilidade Regulatória obtivesse maior peso dentre os critérios analisados, como pode ser constatado na Figura 5.

Figura 5 - Análise de sensibilidade - Estabilidade Regulatória



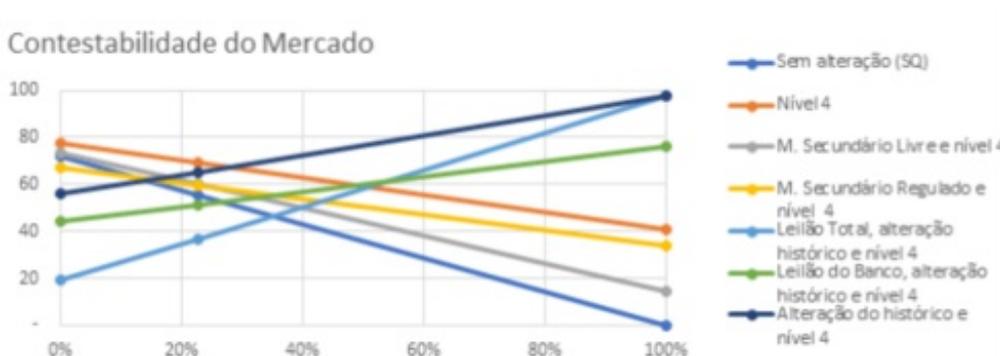
Fonte: AIR

38. A Anac, na AIR, cita ainda que não houve um consenso entre empresas aéreas brasileiras e estrangeiras em relação à possibilidade de criação de um mercado secundário (item 4.5.16 da AIR).

39. Ainda, cabe lembrar que, como descrito pela Anac, os aeroportos essencialmente domésticos com alto nível de concentração, possuem poucas empresas atuantes, o que torna a contestabilidade de mercado ainda mais importante.

40. Ao verificar o aumento do peso do critério de contestabilidade, a opção que envolve a criação de mercado secundário não se mostra de interesse, como pode ser observado na Figura 6, decorrente do potencial aumento de concentração que pode ocorrer com essa alternativa.

Figura 6 - Análise de Sensibilidade - Contestabilidade do Mercado



Fonte: AIR

41. A análise de sensibilidade, constante da AIR, ainda mostra que, num cenário onde a contestabilidade de mercado possui maior peso, a Alternativa 7 é a mais interessante. Isso porque a Alternativa 7 atua diretamente na redução da concentração, ao permitir uma rotatividade maior dos *slots* a partir da flexibilização do direito histórico de parte dos *slots* do aeroporto.

42. Nesse sentido, por entender que o mercado de *slots* possui características de um oligopólio, e que os estudos apresentaram que as normas atuais não foram

suficientes para reduzir a concentração de mercado, a Seae recomenda que a Anac considere a Alternativa 7 como a mais adequada, visto que essa alternativa combina mecanismos que coíbem a concentração (criação do Nível 4), com mecanismos que favoreçam a desconcentração do mercado (flexibilização do direito histórico).

**(Recomendação 1)**

43. A Anac recebeu solicitações, durante a tomada de subsídios, para que o tamanho da aeronave fosse considerado como critério para fins de alocação de *slots*, para evitar que a quantidade ofertada de assentos nos aeroportos saturados fosse reduzida, como ocorreu durante a redistribuição dos *slots* em Congonhas, decorrente da falência da Oceanair.

44. A Agência Reguladora optou por atuar em duas maneiras distintas: i) estabelecer um tamanho mínimo de aeronave (em quantidade de assentos) apenas para o aeroporto de nível 4; e ii) o tamanho da aeronave serviria de critério de desempate nos critérios adicionais.

45. Essas duas opções regulatórias se mostram adequadas para aumentar a oferta de assentos decorrente da utilização da capacidade aeroportuária e não há nada a se opor. Contudo, existem outras possibilidades a serem exploradas que podem aumentar a capacidade dos aeroportos saturados e de baixa contestabilidade. Com o intuito complementar tais propostas, a Seae recomenda que seja avaliada a possibilidade de restringir as operações de táxi aéreo nos aeroportos que venham ser classificados como Nível 4. **(Recomendação 2)**

46. Caso não seja adota a recomendação anterior, a Seae recomenda para que a Agência Reguladora justifique os motivos pelos quais a modalidade táxi aéreo não será submetida as mesmas restrições. **(Recomendação 3)**

47. Mesmo que não sejam implementadas as medidas estabelecem o tamanho mínimo das aeronaves, a Seae entende que a modalidade de táxi aéreo reduz a capacidade de infraestrutura do aeroporto. Portanto, a Seae sugere que a Anac justifique tecnicamente os motivos do tratamento de exceção concedido à modalidade táxi aéreo. **(Recomendação 4)**

48. Ainda que não seja implantada a Alternativa 7, a Seae recomenda que não seja implantada a alternativa de mercado secundário, por entender que ela possui o potencial de facilitar a concentração de mercados nos aeroportos saturados, e, conseqüentemente, aumentar as tarifas para os usuários.

49. Reforça-se que existe ainda uma preocupação de que o mecanismo possa ser utilizado para que as empresas dominantes usem de seu poder para ficar com os *slots* mais rentáveis, ao realizar trocas com algumas incumbentes que desejam sair do aeroporto e dificultar ainda mais a entrada de novos incumbentes no mercado. Por fim, após implantado o mercado secundário e essa se demonstre uma medida desinteressante, pode haver certa dificuldade em extingui-la, como pontuado na AIR. **(Recomendação 5)**

50. A Anac apresenta na sua AIR, bem como no Art. 2º da minuta de Resolução, que as Portarias específicas que descrevem o processo de coordenação e os procedimentos relativos à alocação e ao monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária serão publicados por uma de suas Superintendências.

51. Por se tratar de processos que possuem o potencial de afetar o ambiente concorrencial e gerar efeitos nocivos ao usuário final, a Seae recomenda que essas Portarias sejam obrigatoriamente objeto de participação social, recebendo contribuição de todos os agentes interessados, garantindo maior transparência para o setor. **(Recomendação 6)**

52. Ademais, a Seae entende que alguns critérios podem constar em resolução e não precisam ser especificados a cada caso, visto que eles abrangerão os aeroportos coordenados. Por isso, a Seae recomenda que a Anac adicione na Resolução que, para o caso de aeroportos coordenados, a totalidade dos *slots* (100% dos *slots*) dos bancos deve ser, preferencialmente, distribuída para empresas entrantes, sendo destinada para as empresas incumbentes somente nos casos em que não exista interesse por parte das empresas entrantes. **(Recomendação 7)**

## 2.4 **CHECKLIST DA CONCORRÊNCIA DA OCDE**

53. Segundo a metodologia de análise de impacto concorrencial da OCDE<sup>[2]</sup>, que consiste em um conjunto de questões a serem verificadas na análise do impacto de políticas públicas sobre a concorrência, o impacto competitivo poderia ocorrer por meio de quatro efeitos:

### **1º efeito - limitação no número ou variedade de fornecedores, provável no caso de a política proposta:**

Conceder direitos exclusivos a um único fornecedor de bens ou de serviços;

Estabelecer regimes de licenças, permissões ou autorizações como requisitos de funcionamento;

Limitar a alguns tipos de fornecedores a capacidade para a prestação de bens ou serviços;

Aumentar significativamente os custos de entrada ou saída no mercado;

e,

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 de a política proposta:**

Limitar a capacidade dos vendedores de fixar os preços de bens ou serviços;

Limitar a liberdade dos fornecedores de fazerem publicidade ou marketing dos seus bens ou serviços;

Fixar padrões de qualidade do produto que beneficiem apenas alguns fornecedores ou que excedam o nível escolhido por determinados consumidores bem informados; e,

Aumentar significativamente o custo de produção para apenas alguns fornecedores (especialmente dando tratamento diferente aos operadores históricos e aos concorrentes novos).

### **3º efeito - diminuição do incentivo para as empresas competirem, prováveis no caso de a política proposta:**

Estabelecer um regime de autorregulamentação ou de correção;

Exigir ou estimular a publicação de dados sobre níveis de produção, preços, vendas ou custos das empresas; e,

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 de a política proposta:**

Limitar a capacidade dos consumidores para escolherem o fornecedor;

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,

Alterar substancialmente a informação necessária aos consumidores

para poderem comprar com eficiência.

54. Com base nos critérios elencados acima, a Seae identificou três pontos que podem causar prejuízos à concorrência, condizentes com o item (i) – limitação do número ou variedade de fornecedores, sendo eles: 1) ao não flexibilizar o direito histórico de *slots*; 2) ao estabelecer o Mercado Secundário, que, na análise da própria Agência, possui o potencial de aumentar a concentração em aeroportos que possuem a devida concentração; e 3) ao não regulamentar que o banco de *slots* deve ser destinado, em sua totalidade, para as empresas entrantes.

## 2.5 AVALIAÇÃO DE ONEROSIDADE REGULATÓRIA E OUTRAS QUESTÕES DE BEM-ESTAR

55. A Instrução Normativa Seae nº 111, de 5 de novembro de 2020, prevê a análise de cinco itens, com foco na redução da onerosidade regulatória<sup>[3]</sup>:

i) obrigações regulatórias;

Padrão pró-concorrência: a obrigação não deve provocar distorção concorrencial entre agentes econômicos; onerosidade da obrigação não deve representar barreira econômica ou prejudicar agentes econômicos de menor porte ou potenciais entrantes; deve haver acessibilidade e isonomia aos meios de cumprimento da obrigação.

ii) requerimentos técnicos;

Padrão pró-concorrência: a exigência de requerimento técnico não deve onerar mercado a ponto de limitar a concorrência; o requerimento técnico não deve inviabilizar produto ou serviço de oferta ampla e global; o requerimento técnico não deve submeter os produtores brasileiros a ambiente mais oneroso que concorrentes que produzam em solo estrangeiro; e o requerimento técnico não deve inviabilizar o desenvolvimento de tecnologias ou modelos disruptivos que possam potencialmente ocorrer na margem da regulação.

iii) restrições e proibições;

Padrão pró-concorrência: a regulação não deve limitar o uso de técnicas, meios ou resultados úteis ao mercado que não apresentem comprovado risco a terceiros ou caráter sistêmico; a regulação não deve inviabilizar o livre desenvolvimento tecnológico de diferentes alternativas concorrentes; a regulação não deve inviabilizar a oferta de produtos ou serviços de livre e amplo acesso em mercados desenvolvidos.

iv) licenciamento; e

Padrão pró-concorrência: a regulação deve garantir isonomia, transparência e previsibilidade entre agentes econômicos estabelecidos e potenciais entrantes, inclusive para o desenvolvimento de modelos econômicos disruptivos; onerosidade do cumprimento do licenciamento, incluindo custos diretos e indiretos, não deve representar barreira de entrada ou distorção concorrencial; Licenciamento não deve sujeitar o produtor brasileiro a ambiente menos competitivo que seus concorrentes estrangeiros.

v) complexidade normativa.

Padrão pró-concorrência: a regulação deve ser clara, objetiva, previsível e isonômica, a fim de garantir simetria de informação regulatória entre os agentes econômicos do setor; a regulação deve ser consolidada, harmonizada e íntegra, a fim de garantir ampla acessibilidade a

potenciais novos entrantes, incluindo de origem estrangeira.

56. Da análise da documentação disponibilizada, verifica-se um ponto que possui potencial de aumentar a onerosidade regulatória, decorrente do aumento da complexidade normativa. Isso ocorre porque a Agência prevê, em sua minuta de Resolução, a utilização de Portarias específicas para descrever o processo de coordenação e os procedimentos em cada aeroporto coordenado, que necessitarão de novos estudos e, como recomendação dessa Secretaria, novas participações sociais.

### **3 CONCLUSÕES**

57. Este parecer apresentou considerações a respeito da Consulta Pública Anac nº 019/2021, que submete proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4.

58. Foram identificados efeitos nocivos à concorrência ou que possuem potencial de aumentar a onerosidade regulatória, para os quais seguem as seguintes recomendações:

I - Utilizar regras que flexibilizam o direito histórico, visto que as regras atuais não têm sido efetivas na redução da concentração nos aeroportos congestionados;

II - Avaliar a possibilidade de restrição do uso do serviço de táxi aéreo nos aeroportos Nível 4, visto que esses reduzem a oferta de assentos decorrentes da utilização capacidade do aeroporto;

III - Reavaliar a implantação do Mercado Secundário, visto que esse possui o potencial de aumentar a concentração nos aeroportos;

IV - Justificar tecnicamente o motivo pelo qual a modalidade de táxi aéreo não está submetida às mesmas restrições atribuídas ao transporte aéreo regular e não regular, quando realizados em aeroportos coordenados, especialmente quando aplicadas as restrições de tamanhos mínimos de aeronaves;

V - Submeter obrigatoriamente à consulta pública as portarias específicas que descreverão o processo de coordenação de aeroportos e os procedimentos relativos à alocação e ao monitoramento da infraestrutura aeroportuária; e

VI - Especificar, na Resolução, que 100% (cem inteiros por cento) do banco de *slots* seja destinado preferencialmente a entrantes.

59. A análise desenvolvida neste documento decorre das atribuições da Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade (SEAE) na promoção da concorrência e de outros incentivos à eficiência econômica dos mercados de bens e serviços, conforme Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e Decreto nº 9.745, de 08 de abril de 2019. Trata-se de posicionamento com base nas informações disponíveis até presente data.

---

[1] Índice Herfindahl-Hirschman – índice que mede a concentração de mercado de uma indústria.

[2] Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE (2017). **Guia de Avaliação da Concorrência. Versão 3.0.** Disponível em:

[3] 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 Competividade do Ministério da Economia. Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competividade – 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 02/03/2021.

Brasília, 20 de dezembro de 2021.

À consideração superior

Documento assinado eletronicamente

**GUILHERME DE SOUZA FERREIRA**

Engenheiro de Produção

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

**FÁBIO COELHO BARBOSA**

Coordenador

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

**PATRÍCIA DA SILVA PEREIRA**

Coordenadora-Geral, Substituta

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

**ANDREY VILAS BOAS DE FREITAS**

Subsecretário de Advocacia da Concorrência

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

ALEXANDRE MESSA PEIXOTO DA SILVA

Secretário- Adjunto de Advocacia da Concorrência e Competitividade



Documento assinado eletronicamente por **Alexandre Messa Peixoto da Silva, Secretário(a) Adjunto(a)**, em 20/12/2021, às 20:12, 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 **Andrey Vilas Boas de Freitas, Subsecretário de Advocacia da Concorrência**, em 20/12/2021, às 20:37, 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 **Patrícia da Silva Pereira, Coordenador(a)-Geral Substituto(a)**, em 21/12/2021, às 10:00, 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 **Guilherme de Souza Ferreira, Assistente**, em 21/12/2021, às 10:50, 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 **Fábio Coelho Barbosa, Coordenador(a)**, em 21/12/2021, às 14:20, 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 **21232587** e o código CRC **5A64C0CC**.

Referência: Processo nº 10099.100972/2021-48

SEI nº 21232587