



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
Secretaria de Governo
Secretaria Especial de Relações Institucionais

OFÍCIO Nº 871/2021/GAB/SERI/SEGOV/PR

Brasília, 14 de dezembro de 2021

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Federal **LUCIANO BIVAR**
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados
Câmara dos Deputados - Praça dos Três Poderes
CEP 70160-900 - Brasília DF

Assunto: Proposta de Indicações parlamentares | Encaminha resposta.

Ref.: Ofício 1ªSec/I/E/nº 1158/20 (1852229)

Anexos: OFÍCIO Nº 1621/2021/ASPAR/GM (2757375)

OFÍCIO Nº 428/2020/GAB-SAC/SAC (2757370)

OFÍCIO Nº 394/2020/AESINT/GM (2757359)

OFÍCIO Nº 224/2020/GAB-ANAC (2757366)

PARECER Nº 14/2020/GTEC/GEAC/SAS (2757367)

NOTA INFORMATIVA Nº 19/2020/DPR/SAC (2757369)

Excelentíssimo Senhor Deputado,

1. Cumprimentando-o cordialmente, dirijo-me a Vossa Excelência, em nome da Sra. Ministra de Estado da Secretaria de Governo, para reportar-me ao Ofício 1ªSec/I/E/nº 1158/20 (1852229), por meio do qual essa Primeira Secretaria encaminha relação de Indicações apresentadas pelos nobres Parlamentares dessa egrégia Casa de Leis.
2. A este respeito, faço menção às Indicações 94/2020, de autoria do Deputado Federal Mário Heringer, acerca da qual o Ministério da Infraestrutura manifestou-se nos termos do Ofício nº 1621/2021/ASPAR/GM (2757375) e demais documentos que seguem anexos.
3. Na oportunidade, renovo votos de distinta consideração e apreço.

Respeitosamente,

HENRIQUE MARQUES VIEIRA PINTO

Secretário Especial de Relações Institucionais

Secretaria de Governo da Presidência da República | SERI/SEGOV/PR

Documento assinado eletronicamente por **Henrique Marques Vieira Pinto, Secretário(a) Especial**, em 15/12/2021, às 12:32, 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 do documento pode ser conferida informando o código verificador **3068970** e o código CRC **AC1E270B** no site:

https://sei-pr.presidencia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50000.013048/2020-16

SEI nº 3068970

Palácio do Planalto - 4º andar - Sala 421 — Telefone: (61) 3411-1785/1316

CEP 70150-900 Brasília/DF - <https://www.gov.br/planalto/pt-br>



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
GABINETE DO MINISTRO
ASSESSORIA DE ASSUNTOS PARLAMENTARES

OFÍCIO Nº 1621/2021/ASPAR/GM

Brasília, 24 de julho de 2021.

A Sua Senhoria a Senhora

JANAÍNA DONOSINO

Assessora da Assessoria Especial da Casa Civil

Assunto: **Indicação nº 94/2020, de autoria do Deputado Mário Heringer.**

Referência: *Processo nº 00030.001308/2020-77.*

Senhora Assessora,

Ao cumprimentá-la, reporto-me ao Ofício nº 244/2021/PROTOCOLO/AESP/CC/PR (SEI 4369281), de 21 de julho de 2021, no qual Vossa Senhoria encaminha cópia do Ofício 1ª Sec/I/E/nº 1158/2020, de 15 de abril de 2020, acompanhado da Indicação nº 94/2020, de autoria do Deputado Mário Heringer (PDT/MG).

A esse respeito, encaminho Ofício nº 428/2020/GAB-SAC/SAC (SEI 2402737), de 16 de abril de 2020, e seus anexos, elaborado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, e seus anexos, contendo os esclarecimentos sobre o assunto em questão.

Atenciosamente,



Documento assinado eletronicamente por **André Luis Boratto Braga, Chefe da Assessoria de Assuntos Parlamentares**, em 26/07/2021, às 15:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **4376007** e o código CRC **3D0AC9B9**.



Referência: Processo nº 50000.013048/2020-16



SEI nº 4376007



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
GABINETE

OFÍCIO Nº 428/2020/GAB-SAC/SAC

Brasília, 16 de abril de 2020.

Ao Assessor Especial de Assuntos Institucionais e Internacionais
Esplanada dos Ministérios, Bloco R
Brasília/DF

Assunto: Indicação nº 94/2020.

Senhor Assessor Especial,

Cumprimentando-o e de ordem, em resposta ao Ofício nº 394/2020/AESINT/GM (SEI nº 2324627), por meio do qual essa Assessoria Especial de Assuntos Institucionais e Internacionais remete a Indicação nº 94/2020, de autoria do Deputado Mário Heringer (PDT/MG), o qual sugere *que a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC intervenha junto às companhias aéreas para que se proceda à remarcação gratuita de bilhetes ou ao reembolso integral dos valores pagos, dispensadas as multas contratuais, em caso de passagens compradas para países considerados de risco para Coronavírus – Covid- 19*, encaminha-se o Ofício nº 224/2020/GAB-ANAC (SEI nº 2378034), o qual remete o Parecer nº 14/2020/GTEC/GEAC/SAS (SEI nº 2378040), da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, bem como a Nota Informativa nº 19/2020/DPR/SAC (SEI nº 2381720), do Departamento de Políticas Regulatórias, contendo manifestações sobre o assunto.

Atenciosamente,

CARLOS EDUARDO RESENDE PRADO
Chefe de Gabinete



Documento assinado eletronicamente por **Carlos Eduardo Resende Prado, Chefe de Gabinete**, em 21/04/2020, às 00:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **2402737** e o código CRC **CB4E767A**.



EQSW 301/302, Lote 01, Edifício Montes - Bairro Setor Sudoeste
Brasília/DF, CEP 70673-150
Telefone: (61) 2029-8632 - www.infraestrutura.gov.br



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
GABINETE DO MINISTRO
ASSESSORIA ESPECIAL DE ASSUNTOS INSTITUCIONAIS E INTERNACIONAIS

OFÍCIO Nº 394/2020/AESINT/GM

Brasília, 11 de março de 2020.

A Sua Senhoria o Senhor
Ronei Saggioro Glanzmann
Secretário Nacional de Aviação Civil - SAC

Assunto: **Indicação nº 94/2020, de autoria do Deputado Mário Heringer.**

Senhor Secretário,

De ordem do Senhor Ministro, encaminho a Indicação nº 94/2020, de autoria do Deputado Mário Heringer(PDT/MG), sugerindo *que a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC intervenha junto às companhias aéreas para que se proceda à remarcação gratuita de bilhetes ou ao reembolso integral dos valores pagos, dispensadas as multas contratuais, em caso de passagens compradas para países considerados de risco para Coronavírus – Covid- 19.*

Primeiramente, ressalto que, nos termos do Ofício-Circular nº 83/2020/SE (2211381), da Secretaria Executiva deste Ministério, a AESINT deverá encaminhar as proposições legislativas somente à Secretaria Executiva ou à Secretaria Nacional competente quanto ao assunto principal tratado, para apreciação preliminar. Caso haja necessidade de manifestação de alguma entidade vinculada ao Ministério da Infraestrutura, caberá à respectiva Secretaria finalística proceder a essa consulta, emitindo, finalmente, um parecer conclusivo para devolução à Assessoria Especial.

A respeito, solicito a gentileza de Vossa Senhoria transmitir a esta Assessoria as informações necessárias sobre o assunto em questão, de modo a subsidiar resposta desta Pasta à Secretaria Especial de Relacionamento Externo da Casa Civil da Presidência da República.

Respeitosamente,



Documento assinado eletronicamente por **Ivan Furlan Falconi, Gerente de Projeto**, em 11/03/2020, às 17:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **2324627** e o código CRC **CD1AC30D**.



Referência: Processo nº 50000.013048/2020-16



SEI nº 2324627

Esplanada dos Ministérios,
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: - www.infraestrutura.gov.br



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 7º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor
Comercial Sul, Brasília/DF, CEP 70308-200
+55 (61) 3314-4154 - www.anac.gov.br

Ofício nº 224/2020/GAB-ANAC

Brasília, 02 de abril de 2020.

Ao Senhor
CARLOS EDUARDO RESENDE PRADO
Chefe de Gabinete
Secretaria Nacional de Aviação Civil
EQSW 301/302, Lote 1, Edifício Montes, Sudoeste
Brasília, DF
CEP: 70673-150
chgab.sac@transportes.gov.br

Assunto: **Indicação nº 94/2020, de autoria do Deputado Mário Heringer (PDT-MG).**

Referência: **Processo SEI-ANAC nº 00058.010717/2020-56.**

Anexos: **Parecer nº 14/2020/GTEC/GEAC/SAS (NUP SEI-ANAC 4175288).**

Senhor Chefe de Gabinete,

1. Cumprimentando-o cordialmente, faço referência ao OFÍCIO N. 239/2020/GAB-SAC/SAC, que solicitou à ANAC subsídios de resposta à Indicação nº 94/2020, de autoria do Deputado Mário Heringer (PDT-MG), sugerindo a intervenção desta Agência junto às companhias aéreas para que procedam à remarcação gratuita de bilhetes ou ao reembolso integral de valores pagos, dispensadas multas contratuais, em caso de passagens compradas para países considerados de risco para o COVID-19.

2. Em resposta, esta Agência expediu, por e-mail endereçado a esse Gabinete em 26 de março último, o Ofício nº 199/2020/GAB-ANAC. Ressalta-se, contudo, que foi identificado posteriormente o envio indevido de um dos pareceres anexos ao ofício, razão pela qual solicita-se que essa Secretaria Nacional de Aviação Civil desconsidere, na íntegra, todos os documentos na ocasião remetidos por esta Agência, considerando para resposta ao digníssimo parlamentar tão somente o presente Ofício nº 224/2020/GAB-ANAC e o Parecer

nº 14/2020/GTEC/GEAC/SAS que o segue.

3. Feitas as devidas ressalvas, seguem abaixo os esclarecimentos devidos, em resposta ao OFÍCIO N. 239/2020/GAB-SAC/SAC.

Da competência da Agência Nacional de Aviação Civil

4. Primeiramente, deve-se atentar para a competência legalmente atribuída à ANAC para tratar de temas que versem sobre a regulação da aviação civil. Os limites da competência atribuída a essa Agência Reguladora estão previstos no artigo 2º da sua Lei instituidora, a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, segundo a qual *“competete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária”*.

5. A Lei de criação da Agência destaca em seu artigo 8º um dispositivo de fundamental importância, aduzindo que *“cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade”*.

6. Assim, os princípios elencados pelo legislador ordinário na Lei nº 11.182/2005 são os mesmos previstos na Constituição Federal, o que significa dizer que os regulamentos expedidos por esta Agência, para além do rigor técnico necessário, devem obediência ao regime de direito previsto no ordenamento jurídico brasileiro. As normas sob a responsabilidade desta autarquia submetem-se aos preceitos constitucionais e aos ditames legais.

Da regulamentação do assunto pela Resolução ANAC nº 400, de 13 de dezembro de 2016

7. Inicialmente, importante pontuar que a exploração de serviço de transporte aéreo regular se baseia na existência de dois pilares do setor: a liberdade de oferta e a liberdade tarifária. São pilares que surgiram como consequência da dinâmica existente no mercado de aviação civil. A Lei nº 11.182/2005 consagrou tais princípios em seu texto por meio dos artigos 48 e 49, conforme se observa abaixo:

Art. 48. (VETADO)

§ 1º Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.

Art. 49. Na prestação de serviços aéreos regulares, prevalecerá o regime de liberdade tarifária.

§ 1º No regime de liberdade tarifária, as concessionárias ou permissionárias poderão determinar suas próprias tarifas, devendo comunicá-las à ANAC, em prazo por esta definido. (gn)

8. O tema da alteração e resilição do contrato de transporte aéreo, contido implicitamente na Indicação nº 94/2020, é objeto de regulamentação por parte da Agência, estando previsto na Resolução ANAC nº 400, de 2016, em vigor desde 14 de março de 2017, desdobrando-se em duas vertentes, de acordo com o agente responsável por dar causa à alteração / resilição contratual.

Da alteração e resilição do contrato de transporte aéreo pelo passageiro

9. O tema é tratado na Resolução nº 400/2016 a partir da Seção III do Capítulo I, que regulamenta as condições em que se deve operar a remarcação da passagem aérea ou a desistência da passagem adquirida pelo passageiro. No bojo da proteção aos direitos do consumidor, o artigo 9º da Resolução assim estabelece:

Art. 9º As multas contratuais não poderão ultrapassar o valor dos serviços de transporte aéreo.

Parágrafo único. As tarifas aeroportuárias pagas pelo passageiro e os valores devidos a entes governamentais não poderão integrar a base de cálculo de eventuais multas.

10. Assim, o artigo 9º da Resolução nº 400/2016 reitera a liberdade do transportador aéreo para estabelecer regras para resilição e alteração contratual, bem como as penalidades aplicáveis. Destaca-se que o dispositivo está em consonância com o Código Civil Brasileiro - CCB, em seu dispositivo que trata de eventuais cláusulas penais (multas contratuais), que não podem extrapolar a principal. Nesse sentido, assim dispõe o art. 412 do CCB:

Art. 412. O valor da cominação imposta na cláusula penal não pode exceder o da obrigação principal.

11. Disso decorre, diretamente, que no contrato de transporte pode ser atribuída uma penalidade civil para cada solicitação do contratante, que eventualmente possa gerar perdas ao prestador de serviços. Ou seja, contratado o transporte, caso sobrevenha a resilição, que acarreta na quebra plena, então somente uma penalidade civil é atribuída, geralmente a perda total ou parcial do valor da passagem (se promocional) ou multa percentual ou em valor fixo. Na mesma linha, uma alteração da data do voo deve se ater à mesma dinâmica, fixando uma multa única ou redução do aproveitamento do crédito, por exemplo. Então, caso o passageiro queira modificar seu bilhete, ou terá multa fixa para tanto (e eventualmente terá de arcar com o preço da nova passagem sem qualquer abatimento) ou verá seu crédito com parcial aproveitamento.

12. Ademais, o artigo 9º da Resolução nº 400/2016 fundamenta-se no sentido de que fique clara a impossibilidade de o operador aéreo, a despeito de sua liberdade de preços e de multas contratuais, cobrar qualquer valor que supere o preço da obrigação principal estabelecida, sob pena de infringir cláusula geral da teoria civilista brasileira. Em outras palavras, independentemente do valor da multa contratual, esta somente poderá ser cobrada até o valor dos serviços de transporte aéreo.

13. Na atual dinâmica do setor as tarifas aéreas são diversificadas e oscilam de acordo com as condições de mercado. Acrescenta-se, ainda, que o transporte aéreo não é um produto homogêneo, pois os usuários do transporte aéreo possuem preferências diferenciadas entre si, tais como: dia de semana e horário do voo, antecedência de aquisição do bilhete de

passagem, remarcação ou cancelamento da viagem, alta ou baixa temporada, origem e destino, entre outros. Assim, a diferenciação dos produtos oferecidos gera a diversificação das tarifas aéreas, fato que permite ao passageiro selecionar aquela que melhor atenda a sua necessidade. Então, para a correta compreensão do regime de liberdade tarifária, é importante que tal conceito seja considerado de forma ampla, e não seja restrito somente à possibilidade de se determinar preços. Isso significa que as empresas aéreas podem estabelecer as regras tarifárias que sustentam o valor de uma tarifa, inclusive quanto àquelas que versam sobre as multas contratuais em decorrência do instituto da rescisão contratual.

14. Dentro deste contexto, a ANAC atua para garantir que essas condições tarifárias sejam expostas ao consumidor de forma clara durante a oferta e a comercialização, isto é, antes que a passagem aérea seja comprada, nos termos do art. 2º e 5º da Resolução nº 400/2016, respectivamente, *in verbis*:

Art. 2º Na oferta dos serviços de transporte aéreo, o transportador poderá determinar o preço a ser pago por seus serviços, bem como suas regras aplicáveis, nos termos da regulamentação expedida pela ANAC.

Parágrafo único. O transportador deverá disponibilizar nos locais de vendas de passagens aéreas, sejam eles físicos ou eletrônicos, informações claras sobre todos os seus serviços oferecidos e as respectivas regras aplicáveis, de forma a permitir imediata e fácil compreensão.

(...)

Art. 5º No processo de comercialização da passagem aérea, a partir da escolha da origem, do destino, da data da viagem e antes de ser efetuado o pagamento pelos seus serviços, o transportador deverá prestar as seguintes informações ao usuário:

I - valor total da passagem aérea a ser pago em moeda nacional, com discriminação de todos os itens previstos no art. 4º, § 1º, desta Resolução;

II - regras de não apresentação para o embarque (no-show), remarcação e reembolso, com suas eventuais multas;

III - tempo de conexão e eventual troca de aeroportos; e

IV - regras e valores do transporte de bagagem.

15. O dever de informação presente no Código de Defesa do Consumidor inaugurou nova regra de conduta no mercado, mitigando a ideia de que o consumidor deve buscar todas as informações sobre o produto ou serviço, passando a determinar que o fornecedor informe todos os aspectos relevantes do produto ou serviço, não obstante também seja fundamental o consumidor cercar-se de todas as informações necessárias e imprescindíveis para entabular com segurança e consciência a relação contratual. Desta forma, este direito ganha ainda mais força por meio do CDC em razão da previsão da boa-fé objetiva e necessidade de transparência nas relações de consumo, que são os pilares da boa informação. É dessa forma que estes princípios são incorporados à Resolução nº 400/2016.

16. De modo que, por todo o exposto, quando um consumidor adquire um perfil de tarifa aérea, o mesmo deve receber informações claras acerca de todas as regras para remarcação e rescisão contratual, de maneira que possa avaliar o risco de arcar com eventuais multas contratuais nos casos em que for sua a iniciativa de alteração do contrato firmado, independentemente da motivação, e então tomar a sua decisão de compra.

Da alteração e rescisão do contrato de transporte aéreo pelas empresas aéreas

17. O tema é tratado na Resolução nº 400/2016 a partir da Seção IV do Capítulo I, que regulamenta as alterações contratuais realizadas pelas empresas aéreas. De acordo com o art. 12 da Resolução, as alterações programadas, realizadas pelo transportador, deverão ser informadas com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas. Os parágrafos e incisos deste artigo dispõem acerca dos direitos do passageiro nos casos de alterações programadas:

CAPÍTULO I DAS OBRIGAÇÕES PRÉVIAS À EXECUÇÃO DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

(...)

Seção IV Da Alteração do Contrato de Transporte Aéreo por Parte do Transportador

Art. 12. As alterações realizadas de forma programada pelo transportador, em especial quanto ao horário e itinerário originalmente contratados, deverão ser informadas aos passageiros com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas.

§ 1º O transportador deverá oferecer as alternativas de reacomodação e reembolso integral, devendo a escolha ser do passageiro, nos casos de:

I - informação da alteração ser prestada em prazo inferior ao do caput deste artigo; e

II - alteração do horário de partida ou de chegada ser superior a 30 (trinta) minutos nos voos domésticos e a 1 (uma) hora nos voos internacionais em relação ao horário originalmente contratado, se o passageiro não concordar com o horário após a alteração.

§ 2º Caso o passageiro compareça ao aeroporto em decorrência de falha na prestação da informação, o transportador deverá oferecer assistência material, bem como as seguintes alternativas à escolha do passageiro:

I - reacomodação;

II - reembolso integral; e

III - execução do serviço por outra modalidade de transporte.

18. Do exposto no art. 12 supracitado, infere-se que, no caso da confirmação do cancelamento do voo, o transportador deve informar o passageiro com a antecedência mínima de 72 horas. Ainda, no caso da confirmação do cancelamento programado do voo, o passageiro possui o direito de escolher entre as alternativas de reacomodação e reembolso integral do valor pago.

19. No caso da opção por reacomodação, aplica-se o disposto no art. 28, da mesma Resolução:

Art. 28. A reacomodação será gratuita, não se sobreporá aos contratos de transporte já firmados e terá precedência em relação à celebração de novos contratos de transporte, devendo ser feita, à escolha do passageiro, nos seguintes termos:

I - em voo próprio ou de terceiro para o mesmo destino, na primeira oportunidade; ou

II - em voo próprio do transportador a ser realizado em data e horário de conveniência do passageiro.

Parágrafo único. Os PNAEs, nos termos da Resolução nº 280, de 2013, terão prioridade na reacomodação.

20. Acerca do reembolso, são aplicáveis os dispositivos dos arts. 29 a 31 da Resolução:

Seção V Do Reembolso

Art. 29. O prazo para o reembolso será de 7 (sete) dias, a contar da data da solicitação feita pelo passageiro, devendo ser observados os meios de pagamento utilizados na compra da passagem aérea.

Parágrafo único. Nos casos de reembolso, os valores previstos no art. 4º, § 1º, incisos II e III, desta Resolução, deverão ser integralmente restituídos.

Art. 30. Nos casos de atraso de voo, cancelamento de voo, interrupção de serviço ou preterição de passageiro, o reembolso deverá ser restituído nos seguintes termos:

I - integral, se solicitado no aeroporto de origem, de escala ou conexão, assegurado, nestes 2 (dois) últimos casos, o retorno ao aeroporto de origem;

II - proporcional ao trecho não utilizado, se o deslocamento já realizado aproveitar ao passageiro.

Art. 31. O reembolso poderá ser feito em créditos para a aquisição de passagem aérea, mediante concordância do passageiro.

§ 1º O crédito da passagem aérea e a sua validade deverão ser informados ao passageiro por escrito, em meio físico ou eletrônico.

§ 2º Na hipótese do caput deste artigo, deverá ser assegurada a livre utilização do crédito, inclusive para a aquisição de passagem aérea para terceiros.

21. Assim, verifica-se que, uma vez comprovada a alteração pela empresa aérea, o passageiro tem o direito à realocação ou ao reembolso integral. Como se observa, a empresa aérea assume o risco de arcar com diversas obrigações nos casos em que for sua a iniciativa de alteração do contrato firmado.

Da expedição de atos normativos pela Agência

22. Ainda acerca da Indicação nº 94/2020, para que haja a expedição imediata de ato normativo de caráter geral, direcionado às empresas do setor aéreo sujeitas às normas brasileiras, para que adotem diversas providências, cumpre ressaltar alguns pontos de forma preliminar. O processo decisório das agências reguladoras deve observar os ditames da Lei das Agências Reguladoras, Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, cujo teor estabelece uma série de requisitos legais de motivação para a edição e a alteração de atos normativos, que deverão, entre outros, ser precedidos de Análise de Impacto Regulatório (AIR), que conterá informações e dados sobre os seus possíveis efeitos:

Art. 5º A agência reguladora deverá indicar os pressupostos de fato e de direito que determinarem suas decisões, inclusive a respeito da edição ou não de atos normativos.

Art. 6º A adoção e as propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços prestados serão, nos termos de regulamento, precedidas da realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR), que conterá informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo.

(...)

Art. 7º O processo de decisão da agência reguladora referente a regulação terá caráter colegiado.

23. A citada Lei determina, ainda, que, para fins de ampla discussão pública e transparência das decisões, a proposta de ato normativo deverá ser submetida a consulta pública, com duração mínima de 45 (quarenta e cinco) dias, oportunizando a participação direta dos mais diversos interessados, sem prejuízo de outras formas de participação social. Esse mandamento encontra-se positivado em seus arts. 9º e 11, *in verbis*:

Art. 9º Serão objeto de consulta pública, previamente à tomada de decisão pelo conselho diretor ou pela diretoria colegiada, as minutas e as propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços prestados.

§ 1º A consulta pública é o instrumento de apoio à tomada de decisão por meio do qual a sociedade é consultada previamente, por meio do envio de críticas, sugestões e contribuições por quaisquer interessados, sobre proposta de norma regulatória aplicável ao setor de atuação da agência reguladora.

§ 2º Ressalvada a exigência de prazo diferente em legislação específica, acordo ou tratado internacional, o período de consulta pública terá início após a publicação do respectivo despacho ou aviso de abertura no Diário Oficial da União e no sítio da agência na internet, e terá duração mínima de 45 (quarenta e cinco) dias, ressalvado caso excepcional de urgência e relevância, devidamente motivado.

(...)

§ 5º O posicionamento da agência reguladora sobre as críticas ou as contribuições apresentadas no processo de consulta pública deverá ser disponibilizado na sede da agência e no respectivo sítio na internet em até 30 (trinta) dias úteis após a reunião do conselho diretor ou da diretoria colegiada para deliberação final sobre a matéria.

(...)

Art. 11. A agência reguladora poderá estabelecer, em regimento interno, outros meios de participação de interessados em suas decisões, diretamente ou por meio de organizações e associações legalmente reconhecidas, aplicando-se o § 5º do art. 9º às contribuições recebidas.

24. Por oportuno, cabe pontuar que, nas propostas de edição de ato normativo que possam causar impactos regulatórios significativos para a sociedade, estes estarão suscetíveis, ainda, à análise e às considerações de outros órgãos da administração pública, a exemplo do que dispõe o § 7º do art. 9º da Lei das Agências Reguladoras, nos seguintes termos:

§ 7º Compete ao órgão responsável no Ministério da Economia opinar, quando considerar pertinente, sobre os impactos regulatórios de minutas e propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços prestados submetidas a consulta pública pela agência reguladora.

25. Mais precisamente, o regulamento interno dessa Agência destinado a pautar o rito dos processos normativos em curso, a saber, a Instrução Normativa nº 107, de 2016, estabelece as seguintes diretrizes para a edição de atos normativos finalísticos, conforme segue:

Art. 3º São diretrizes gerais para a elaboração de ato normativo finalístico na ANAC:

I - a definição precisa do problema a ser resolvido por meio de ato normativo;

II - a imposição do menor volume de regras necessário;

III - a avaliação, o mais exaustivamente possível, de que os benefícios das regras emitidas justificam os custos de cumprimento pelos regulados e de supervisão pela Administração;

IV - a promoção da transparência e da oportunidade de manifestação de todos os interessados durante o processo normativo;

V - a clareza, a consistência, a abrangência e a disponibilidade adequadas dos normativos, considerando-se o ponto de vista dos regulados impactados;

(...)

Art. 5º O processo de elaboração de ato normativo finalístico envolve as fases de Estudos e de Desenvolvimento de Projeto de Ato Normativo Finalístico.

Art. 6º A fase de Estudos é destinada ao levantamento de informações sobre determinado tema e à avaliação da área finalística quanto à conveniência e oportunidade de proposição de emissão ou alteração de ato normativo finalístico.

§ 1º Os temas a serem submetidos a Estudos serão elencados pela área finalística, após análise de indicações colhidas na própria área, recebidas de outra unidade da ANAC, de

outra entidade pública, ou extraídas de sugestão de qualquer ente regulado ou da sociedade em geral.

§ 2º A fase de Estudos se inicia com a definição pela área finalística do escopo, dos participantes e suas responsabilidades, e do cronograma de execução.

§ 3º A Diretoria deverá ser comunicada dos temas em Estudo pelas áreas finalísticas.

§ 4º O levantamento de informações poderá ser realizado por meio de instrumentos de participação social específicos destinados à construção do conhecimento sobre determinado tema, bem como por meio de pesquisas, tomadas de subsídios, *workshops*, consultas internas, *benchmarkings*, reuniões participativas, entre outros.

§ 5º As conclusões dos Estudos deverão ser registradas em nota técnica, incluindo análise de impacto regulatório (AIR) preliminar, e, caso se identifique a necessidade, serão referenciadas nos Projetos de Atos Normativos Finalísticos.

Art. 7º Caso, na fase de Estudos, se identifique a necessidade de emissão ou alteração de ato normativo, passar-se-á à fase de Desenvolvimento de Projeto de Ato Normativo Finalístico, que é destinada à elaboração da proposta de emissão ou alteração de ato normativo finalístico e à sua deliberação, contemplando as seguintes etapas:

(...)

26. Assinala-se, portanto, que deverão ser realizados estudos prévios, os quais delimitarão o problema, possíveis soluções e respectivos impactos, indicando, ao final, a necessidade ou não de regulamentação da matéria, nos termos da Lei das Agências Reguladoras e das Diretrizes para Qualidade Regulatória da ANAC. Ademais, não se deve ignorar um dos principais instrumentos que confere previsibilidade e transparência ao processo normativo das agências, qual seja, a Agenda Regulatória, que foi instituída no âmbito da ANAC pela Instrução Normativa nº 74, de 03 de setembro de 2013:

Art. 2º A Agenda Regulatória é o documento que indica o conjunto de atividades que a Agência se propõe a desenvolver em um ciclo bienal de trabalho a qual deverá receber tratamento prioritário.

(...)

Art. 3º Serão considerados como potenciais temas aqueles de natureza regulatória que:

I - se enquadrem no cumprimento das determinações legais e das políticas públicas;

(...)

§2º Cada tema terá o seu cronograma de trabalho descrito na Agenda.

(...)

Art. 5º Compete à Diretoria aprovar e publicar, por meio de portaria, as Agendas Regulatórias.

Parágrafo único. Ao final do primeiro ano de cada biênio, dar-se-á uma revisão ordinária da Agenda Regulatória, com inclusão e exclusão de temas, por deliberação da Diretoria.

27. Neste sentido, cumpre informar que a Agenda Regulatória 2019-2020 foi instituída pela Portaria ANAC nº 3834, de 13 de dezembro de 2018, a qual contempla o desenvolvimento de estudos e atividades normativas em 28 (vinte e oito) temas de atuação prioritária da ANAC definidos com a participação interna (servidores e Diretoria) e da sociedade, podendo ser consultada no seguinte endereço: <https://www.anac.gov.br/participacao-social/agenda-regulatoria/agenda-regulatoria-2019-2020>.

Da Medida Provisória nº 925, de 18 de março de 2020

28. Por todo o exposto, verifica-se que a Indicação nº 94/2020, do Deputado Mário Heringer (PDT-MG), que sugere a intervenção desta Agência junto às companhias aéreas para que procedam à remarcação gratuita de bilhetes ou ao reembolso integral de valores pagos, dispensadas multas contratuais, em caso de passagens compradas para países considerados de risco para o COVID-19, representa medida que não cabe à Agência Reguladora, posto consubstanciar-se na formulação de política pública, e constitui objeto da Medida Provisória nº 925, de 18 de março de 2020, que dispõe sobre *medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da COVID-19*.

29. A citada MP foi editada na tentativa de evitar maiores prejuízos ao setor aéreo e versa sobre reembolso de passagens aéreas compradas até o dia 31 de dezembro de 2020. O prazo para reembolso pelas empresas aéreas será de 12 meses, a contar da solicitação do passageiro. Já os consumidores ficarão isentos das penalidades contratuais, mediante a aceitação de crédito para utilização futura, relativo ao valor pago na passagem aérea original. A regra vale para contratos de transporte aéreo celebrados até o dia 31 de dezembro de 2020. Vale ressaltar que a Medida Provisória tem aplicação e abrangência limitada ao território brasileiro, por questões de soberania e extraterritorialidade.

Conclusão

30. A intenção da Indicação nº 94/2020 vai de encontro à Resolução ANAC nº 400/2016, de modo que, para eventual alteração da norma, necessitar-se-ia formalmente da observância dos trâmites previstos na Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, e na Instrução Normativa ANAC nº 107, de 2016. No mérito, resta claro, a partir dos esclarecimentos supra, que a Indicação em comento encontraria oposição nos princípios da liberdade tarifária e liberdade de oferta que regem legalmente o setor.

31. Em se tratando, contudo, de uma intervenção regulatória emergencial, observa-se que a Medida Provisória nº 925, de 18 de março de 2020, que dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da COVID-19, versa sobre remarcação com isenção de multas previstas nos contratos firmados até a data de 31 de dezembro de 2020.

32. Assim, ressalta-se que a referida Medida Provisória trouxe importante flexibilização para os casos de cancelamento e alteração de contratos de prestação de serviços aéreos, tanto na direção do prestador de serviço, a empresa aérea, como na do consumidor, buscando-se assim a manutenção do equilíbrio nas relações de consumo, bem como a segurança jurídica dos contratos firmados, sem prejuízo dos normativos atualmente em vigor, como a Resolução ANAC nº 400/2016.

33. Na expectativa de terem sido prestados os esclarecimentos devidos, esta Agência se encontra à disposição para quaisquer informações adicionais necessárias.

Atenciosamente,

FERNANDO FERREIRA
Chefe de Gabinete



Documento assinado eletronicamente por **Fernando Ferreira, Chefe de Gabinete**, em 03/04/2020, às 12:14, 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 <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4213996** e o código CRC **AA3B947B**.

- A ANAC gostaria de saber sua opinião. Para avaliar os serviços prestados, acesse <https://www.anac.gov.br/avalienossoservico>.

- Para enviar documentos à ANAC, utilize o Protocolo Eletrônico, disponível em <https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/protocolo-eletronico>

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 00058.010717/2020-56

SEI nº 4213996



PARECER Nº 14/2020/GTEC/GEAC/SAS
PROCESSO Nº 00058.010717/2020-56
INTERESSADO: MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - SECRETARIA
NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - GABINETE
ASSUNTO: Análise da Indicação nº 94/2020 da Câmara dos Deputados, de
autoria do Deputado Mário Heringer (PDT/MG).

Senhora Gerente Técnica de Análise Econômica Substituta,

I. OBJETO

1. O presente parecer apresenta esclarecimentos e subsídios de cunho econômico, solicitados via Despacho do Gabinete da Presidência (SEI nº 4146678), de 17/03/2020, para resposta da ANAC ao Ofício nº 239/2020/GAB-SAC/SAC, de 11/3/2020, o qual requer manifestação acerca da Indicação nº 94/2020 da Câmara dos Deputados, de autoria do Deputado Mário Heringer (PDT/MG), que sugere a intervenção da ANAC junto às Companhias Aéreas para a flexibilização na alteração dos contratos de transporte aéreo com destinos aos países considerados de risco ao Covid-19, conforme texto do requerimento a seguir:

“a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC intervenha junto às companhias aéreas para que se proceda à remarcação gratuita de bilhetes ou ao reembolso integral dos valores pagos, dispensadas as multas contratuais, em caso de passagens compradas para países considerados de risco para Coronavírus - Covid-19 mobilidade reduzida”.

(grifo nosso)

2. Ante o exposto, apresentam-se os subsídios de competência desta Gerência Técnica para ação da Assessoria do Gabinete de Presidência junto ao Ministério da Infraestrutura.

II. ASPECTOS TEÓRICOS

Regime de Prestação de Serviço de Transporte Aéreo Público

3. A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA, em seu art. 180, estabelece que a exploração de serviços públicos de transporte aéreo regular dependerá sempre de prévia concessão. No entanto, a outorga por meio de concessão ali prevista não se adequa às condições das concessões normatizadas pelas leis nº 8.666 (Lei de Licitação e Contratos), de 1993, e nº 8.987 (Lei de Concessões), de 1995. E isso se deve principalmente pelas próprias características do setor, que é competitivo e, portanto, admite a presença de diversos operadores, não sendo necessária a escolha de um operador em detrimento de outro. Tal entendimento foi consagrado pelo Acórdão nº 346/2008 do Plenário do Tribunal de Contas da União – TCU e ratificado pelos Acórdãos nº 1241/2018 e 2955/2018, todos do Plenário do Tribunal de Contas da União – TCU^[1].

4. O setor aéreo se assemelha a mercados com livre entrada e saída, nos quais o preço é definido endogenamente, por meio da interação entre oferta e demanda, sem intervenção do Estado. Portanto, a prestação de serviços aéreos não pode ser vista como uma concessão comum.

5. Não é necessário, nem é desejável em termos de busca por menores preços, outorgar a exploração de uma linha aérea para um único operador, uma vez que o mercado é competitivo. Pelo contrário, o interesse é que haja a maior quantidade de operadores possível, de modo que haja concorrência entre eles e, conseqüentemente, queda nos preços praticados e inovação. Nesse sentido, é extremamente relevante destacar que os serviços de transporte aéreo não são explorados sob regime de monopólio público e que a outorga para a exploração dos serviços de transporte aéreo não é precedida de licitação, ou seja, qualquer empresa interessada, por sua própria conta e risco, pode obter “concessão” do Estado, desde que atendidos os requisitos jurídicos e técnicos.

6. Outro fator que diferencia a concessão de serviços aéreos de uma concessão comum é a inexistência de garantia de equilíbrio econômico-financeiro do contrato por parte do Estado. Ao oferecer o serviço de transporte aéreo, todos os riscos são assumidos pelas empresas ofertantes. A falta de garantias financeiras para permanecer ou não em determinada rota é o motivo pelo qual não se pode obrigar uma empresa a prestar determinado serviço ou impor o que deve cobrar, seja por limitação de preços ou por especificação de produtos. Por isso, é necessário garantir a liberdade de oferta, isto é, o acesso a todas as empresas que queiram operar determinada rota, observando-se, obviamente, a capacidade operacional da infraestrutura e a regulação técnica de segurança, conforme preconiza o art. 48 da Lei nº 11.182/2005. Conseqüentemente, não cabe à ANAC ou a qualquer outro órgão governamental o estabelecimento de preços, rotas ou mesmo o tipo de produto ofertado, desde que resguardados os quesitos de segurança vigentes.

7. A garantia de que qualquer linha aérea possa ter serviços ofertados por qualquer empresa aérea interessada a qualquer tempo é um dos principais fatores que propicia a contestabilidade do mercado. Esta constante ameaça não permite que as empresas aéreas que eventualmente atuem sem concorrentes em determinada linha aérea permaneçam em zona de conforto, ao contrário, as estimula a buscarem mais eficiência e a ofertarem melhores serviços. A contestabilidade do mercado também propicia que, caso haja lucros acima do normal em uma determinada rota, outra empresa também possa explorá-la, havendo concorrência e, conseqüentemente, aumento na oferta, redução de preços e, portanto, redução dos lucros.

8. Em síntese, como decorrência das características do setor, a exploração de serviço de transporte aéreo regular se baseia na existência de dois pilares do setor: a liberdade de oferta, como mencionado, e a liberdade tarifária. São pilares que não foram criados a partir de leis, mas que surgiram como consequência da dinâmica existente no setor, resultados da evolução do mercado^[2]. A Lei nº 11.182 (de criação da ANAC), de 27 de setembro de 2005, apenas consagrou tais princípios em seu texto por meio dos artigos 48 e 49, ressaltando-se que a liberdade tarifária passou a ser aplicada no mercado doméstico com a publicação da Portaria do Ministério da Fazenda nº 248, de 10 de agosto de 2001.

9. Esse modelo, com maior liberdade, trouxe maior eficiência e ganhos para ofertantes e consumidores, permitindo o surgimento de produtos e preços diferenciados. Este cenário tende a estimular o crescimento do mercado à medida que se cria um ciclo em que mais consumidores passam a ter acesso ao mercado, atraindo mais investidores para explorar os serviços, o que viabiliza a ampliação da oferta e a diversificação de produtos a preços reduzidos. Por consequência, mais pessoas passam a ter acesso de fato aos serviços aéreos.

10. Portanto, considerando-se a dinâmica do mercado e os dispositivos legais em vigor, deve-se destacar que é de interesse público, e defendido por esta Agência, que haja a

maior quantidade de operadores possível no mercado, para que haja concorrência entre eles, a ampliação da oferta de serviços e, conseqüentemente, queda nos preços praticados e inovação.

Variações nos Preços e Diferenciação de Produtos (Gerenciamento de Receitas)

11. O valor das tarifas aéreas oscila a todo momento em razão de inúmeros fatores que influenciam a sua precificação, tais como a evolução dos custos (afetados pelo preço do barril de petróleo e pela taxa de câmbio - Dólar/Real); a distância da linha aérea; o grau de concorrência do mercado; a densidade de demanda; a baixa e a alta temporada; restrições de infraestruturas aeroportuária e de navegação aérea; a taxa de ocupação das aeronaves; o horário do voo; a antecedência de compra da passagem; as condições contratuais para remarcação, cancelamento e reembolso da passagem; a franquia de bagagem despachada; o serviço de refeição a bordo; a marcação de assentos; a realização de promoções; entre outros.

12. Assim, para atender a um maior número de passageiros, otimizar a ocupação das aeronaves e alcançar rentabilidade, as preferências dos usuários também são consideradas na prestação e na precificação dos serviços.

13. Com base nesses fatores as empresas aéreas normalmente estabelecem preços diferenciados para assentos e demais serviços em um mesmo voo, buscando atender às diversas características do maior número possível de usuários, inclusive o valor que estão dispostos a pagar e, assim, alcançar maiores níveis de ocupação de suas aeronaves, tentando obter rentabilidade, que é o fator que sustenta a oferta do serviço e os investimentos no setor. Trata-se de um mecanismo chamado de gerenciamento de receitas (*yield management*). Seus benefícios, entretanto, não se restringem aos ofertantes, sendo benéfico também aos consumidores.

14. Conforme a literatura, poucas práticas negociais estão tão intimamente relacionadas com um tipo de negócio específico quanto o gerenciamento de receitas está com a aviação civil, pois o setor foi pioneiro em sua utilização^[3]. O gerenciamento de receita é uma ferramenta que busca conciliar os diversos tipos de demanda com os objetivos das empresas. Ou seja, por meio dele, as empresas tentam identificar quais são as decisões que os demandantes tomam para que elas possam definir seus produtos e ofertá-los de maneira convergente a seus interesses^[4].

15. O gerenciamento de receita se baseia em três fundamentos: discriminação de preços, diferenciação de produtos e sistema de controle de estoque de assentos^[5].

16. A discriminação de preços e a diferenciação dos produtos são os fundamentos do gerenciamento de receita mais perceptíveis aos consumidores. É possível, por exemplo, acessar a página de uma empresa aérea na internet e, ao realizar uma busca por uma passagem, obter como resultado mais de uma possibilidade de escolha, tendo como variáveis os preços e as condições de aplicação de cada tarifa, além do horário do voo, aeroporto de origem e destino, da antecedência da compra da passagem, entre outros. Os preços variados são a discriminação de preços e ocorrem em função das condições variadas, que correspondem à diferenciação de produtos.

17. Contudo, a discriminação de preços e a diferenciação de produtos exigem que a empresa tenha conhecimento de uma ampla gama de variáveis que revelem (ou indiquem) as preferências do consumidor. A partir dessas informações, ela alimentará seu banco de dados e fará suas previsões de demanda. Tais estimativas servirão para alimentar seu sistema de controle de estoque de assentos, que determinará o número de assentos de cada classe tarifária alocado em cada voo e, conseqüentemente, a oferta do produto (ibid). Assim, o sistema de controle de estoque de assentos é essencial para a utilização do gerenciamento de receitas e conseqüente definição e precificação de seus produtos. Ou seja, o controle de estoque de assentos é uma informação de gestão da empresa, associado a informações concorrenciais estratégicas como a

capacidade de otimizar a ocupação de suas aeronaves, de definir estratégias comerciais e de organizar sua malha aérea, entre outros.

18. Além disso, mecanismos de discriminação de preços com base em uma variedade de produtos geram mais opções com preços diferenciados. São diversas as maneiras pelas quais as empresas podem diferenciar seus produtos, como regras de remarcação e cancelamento da passagem, a inclusão ou não de franquias de bagagem, marcação de assentos gratuita, embarque preferencial, momento da compra, tempo de estadia, etc. Em geral, produtos com menos benefícios tendem a ser mais baratos no intuito de captar a demanda que está disposta a abrir mão deles.

19. Se essa diferenciação não fosse possível, todos os assentos corresponderiam a apenas um produto que, por óbvio, teria um único preço, acima do valor do produto com menos benefícios, alcançando uma quantidade menor de usuários dispostos a pagar por transporte aéreo. Conforme ressaltado por Viscusi et al (2005)^[6], a perda do consumidor em casos de imposição de produtos não essenciais na prestação do serviço aéreo está justamente em não ter a opção de se consumir um produto mais simples por um preço menor. Seria um equilíbrio pior para empresas aéreas e passageiros^[7].

20. A teoria econômica, contudo, não tem o poder de afirmar taxativamente o que irá ocorrer. Ao contrário, sua contribuição é oferecer análise das tendências de determinados fenômenos sob os pressupostos de racionalidade. Essa ressalva normalmente é apresentada por meio da cláusula *ceteris paribus*, que significa “todas as outras coisas constantes”. A interpretação mais apropriada das previsões da teoria econômica não é “o que vai acontecer”, mas algo mais próximo de “o que aconteceria em um cenário alternativo em que todas as variáveis são inalteradas, à exceção daquela que se está estudando”.

21. Por isso, deve-se levar em consideração que o contexto das diversas variáveis que influenciam todo o mercado e a economia em geral dentro de um período pode ser bastante diferente do outro período que se quer comparar. Não se pode esperar que diferenças nos preços sejam explicadas por um único fator isoladamente. A associação de oscilações nos preços a qualquer possível causa, como o transporte de bagagem, depende necessariamente de uma série temporal robusta com diversos indicadores, para que seja possível isolar os impactos de cada variável considerada.

22. Importante notar que as receitas auferidas com bilhetes mais caros e com serviços comercializados à parte (como franquias de bagagem, marcação de assentos, venda de alimentos, etc.) contribuí para uma maior viabilidade econômica do voo, permitindo que se ofertem tarifas mais baratas para atender a um outro nicho de mercado. Esse nicho corresponde justamente a uma parcela da população com menor propensão a gastar com transporte aéreo, gerando inclusão social no setor e diversos benefícios consequentes. Além disso, permite que os passageiros escolham o produto que melhor lhes atenda, incluindo ou não serviços não essenciais conforme desejam.

23. Observa-se, então, que a possibilidade de se ofertar o transporte aéreo isoladamente, com a possibilidade de dissociação de produtos (preservando-se questões de segurança, evidentemente) constitui uma evolução do setor. Ou seja, além da liberdade de oferta e de preços, deve-se garantir a livre determinação dos produtos a serem ofertados. Caso contrário, corre-se o risco de cercear o desenvolvimento de novos modelos de negócio e do setor como um todo, além de trazer prejuízo aos próprios consumidores.

24. Na prática do regime de liberdade tarifária, a autoridade de aviação civil detém a atribuição de receber das empresas aéreas a comunicação de suas tarifas. Por outro lado, não compete ao órgão regulador a definição das tarifas praticadas, tampouco o estabelecimento de parâmetros ou expectativas a respeito das tarifas futuras. No entanto, isso não afasta a

competência do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência para a repressão às infrações contra a ordem econômica, definida na Lei nº 12.529/2011.

25. Assim, o registro de tarifas aéreas comercializadas é uma das iniciativas que compõem o acompanhamento de mercado exercido pela ANAC e atende a um dos seus objetivos estratégicos previstos no Planejamento Estratégico de 2015-2019, que consiste em “acompanhar e estimular o desenvolvimento de um setor de transporte aéreo acessível, eficiente e competitivo”.

III. ANÁLISE

26. A pandemia da Covid-19 tem se mostrado muito veloz, aumentando a incerteza a cada dia de avanço da doença. Entre as orientações divulgadas em meio à pandemia, cancelamentos e alterações de voos fizeram parte da rotina de muitos usuários do transporte aéreo, pois, além do intuito de se evitar o contágio, muitas pessoas pararam de viajar por conta do fechamento de fronteiras em diversos países e como forma de se conter a propagação do vírus.

27. O contexto afeta severamente o fluxo de caixa das empresas aéreas, pois, além dos passageiros que haviam comprado passagens e não voarão, há uma queda nas vendas. Agrega-se a isso o dispêndio decorrente de reembolsos e suas despesas que não podem ser ajustados instantaneamente.

28. Devido ao cenário de cancelamentos de viagens turísticas ou a negócios, eventos no Brasil e resto do mundo, e mesmo acontecimentos para muitas semanas à frente, o Deputado Mário Heringer (PDT/MG), por meio da Indicação nº 94/2020 da Câmara dos Deputados (objeto desta análise), solicita ao Ministério da Infraestrutura que interceda junta à ANAC para que “proceda à remarcação gratuita de bilhetes ou ao reembolso integral dos valores pagos, dispensadas as multas contratuais, em caso de passagens compradas para países considerados de risco para Coronavírus - Covid-19 mobilidade reduzida”. Essa indicação foi publicada em 11 de março de 2020, duas semanas após o primeiro caso confirmado no Brasil no dia 26 de fevereiro de 2020.

29. Ressalta-se que, nesse contexto de restrição de viagens, algumas empresas aéreas tomaram a iniciativa de adotar medidas para flexibilizar políticas de remarcação e cancelamento, inicialmente, para os voos destinados a países com entradas de estrangeiros suspensas e, em seguida, para viagens internacionais e domésticas.

30. Contudo, aprofundando-se o cenário da doença no Brasil e no mundo, uma semana após a Indicação do deputado Mário Heringer, o Governo Federal publicou a Medida Provisória nº 925, em 18 de março de 2020, que dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação civil devido à pandemia da Covid-19. Tal MP emite regras mais abrangentes que as propostas pela Indicação nº 94/2020, afetando todos os voos domésticos e internacionais, para todos os destinos.

31. O Art. 3º da MP nº 925/2020 estabelece que:

“O prazo para o reembolso do valor relativo à compra de passagens aéreas será de doze meses, observadas as regras do serviço contratado e mantida a assistência material, nos termos da regulamentação vigente.

§ 1º Os consumidores ficarão isentos das penalidades contratuais, por meio da aceitação de crédito para utilização no prazo de doze meses, contado da data do voo contratado.

§ 2º O disposto neste artigo aplica-se aos contratos de transporte aéreo firmados até 31 de dezembro de 2020.

32. Dessa forma, o Governo Federal determina, diferentemente da Indicação nº 94/2020, que o reembolso do valor da passagem aérea, devido à desistência da viagem,

continuará a seguir as regras estabelecidas na Resolução ANAC nº 400/2016, buscando equilibrar a relação entre consumidores e ofertantes, de maneira que:

- Pelo *caput*, casos de reembolsos poderão ser concluídos em até 12 meses, mantendo-se as condições contratuais;
- o parágrafo primeiro ajusta o equilíbrio a favor dos consumidores, em decorrência do cenário atual, isentando-os de penalidades se o reembolso se proceder na forma de crédito para utilização no prazo de doze meses a partir da data do voo; e
- o parágrafo segundo coloca o prazo até 31 de dezembro para a aplicação da regra.

33. Assim, essa Gerência Técnica entende que a MP do Governo Federal, de alcance de aplicação mais abrangente e mais equilibrada entre as partes, busca preservar o fluxo de caixa das companhias aéreas e o direito adquirido do consumidor de viajar sem custo extra, dada a criticidade do momento, sendo mais adequada para o presente cenário que a Indicação nº 94/2020 da Câmara dos Deputados.

III. CONCLUSÃO

34. Espera-se que as informações apresentadas contribuam para subsidiar a resposta da ANAC ao Gabinete do Ministério da Infraestrutura, observando-se que, ao se considerar os aspectos econômicos relacionados à aviação civil, esta Gerência Técnica de Análise Econômica entende que **a MP 925/2020 do Governo Federal é mais adequada ao atual cenário, sendo contrária à Indicação nº 94/2020**, de autoria do Deputado Mário Heringer (PDT/MG).

35. É o Parecer que submeto à apreciação da Gerente Técnica de Análise Econômica Substituta.

Marcelo Toniazzo Lissa

Especialista em Regulação de Aviação Civil

36. De Acordo. Submeta-se ao Gerente de Acompanhamento de Mercado Substituto.

Flávia Macedo Rocha de Godoi

Gerente Técnica de Análise Econômica Substituta

37. De Acordo. Submeta-se à Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos – SAS para apreciação.

Luiz André de Abreu Cruvinel Gordo

Gerente de Acompanhamento de Mercado Substituto

[1] Disponíveis em www.tcu.gov.br.

[2] Mais detalhes do histórico de desregulação do setor estão disponíveis na Nota Técnica nº 1/2013/GEAC/SRE, (SEI n.º 3058397).

[3] TALLURI, K.T. e VAN RYZIN, G. J. Revenue Management. Nova York: Springer, 2004.

[4] Maior aprofundamento sobre o assunto consta da Nota Técnica nº 5/2013/GERE/SRE (SEI n.º 3058406), e do Parecer Técnico nº 197/2016 – SEAP, (SEI n.º 3058421).

[5] Fundamentos baseados no trabalho de OLIVEIRA, A. V. M. de e FERRAZ, R. B. Overbooking, gerenciamento de receitas e previsão de demanda: estudo empírico das posições em sistemas de reservas de companhias aéreas. Rev. adm. contemp. [online]. 2008, vol.12, n.2, pp. 481-506. ISSN 1982-7849. <http://dx.doi.org/10.1590/S1415-65552008000200009>.

[6] VISCUSI, W. K.; HARRINGTON JR, J. E.; VERNON, J. M. Economics of Regulation and Antitrust. 4ª Edição. The MIT Press, 2005.

[7] Maior aprofundamento sobre o assunto consta da Nota Técnica nº 5/2013/GERE/SRE e da Nota Técnica nº 1/2013/GEAC/SRE.



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Toniazio Lissa, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 24/03/2020, às 15:45, 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 **Flávia Macedo Rocha de Godoi, Gerente Técnica, Substituta**, em 24/03/2020, às 15:47, 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 **Luiz Andre de Abreu Cruvinel Gordo, Gerente, Substituto (a)**, em 24/03/2020, às 15:57, 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 <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4175288** e o código CRC **FBB5C5D5**.



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
DEPARTAMENTO DE POLÍTICAS REGULATÓRIAS

Nota Informativa nº 19/2020/DPR/SAC

Brasília, 06 de abril de 2020

Referência: Processo nº 50000.013048/2020-16

Assunto: Sugere que a remarcação de passagens seja efetuada de forma gratuita e que o reembolso seja concedido integralmente, sem a incidência de multas contratuais, quando as viagens tiverem como destino países considerados de risco para a disseminação do Coronavírus - Covid -19.

I. INTRODUÇÃO

O objetivo desta Nota Informativa será analisar a Indicação nº 94/2020 (SEI nº 2324622), de autoria do Deputado Mário Heringer (PDT-MG), a qual sugere que a *Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC intervenha junto às companhias aéreas para que se proceda à remarcação gratuita de bilhetes ou ao reembolso integral dos valores pagos, dispensadas as multas contratuais, em caso de passagens compradas para países considerados de risco para Coronavírus – Covid- 19*. O pedido de manifestação a respeito da referida Indicação veio por meio do Ofício nº 394/2020/AESINT/GM (SEI nº 2324627), encaminhado a este Departamento pelo Gabinete da Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura - MInfra, a partir do envio do Despacho nº 361/2020/GAB-SAC/SAC (SEI nº 2378643), em 03 de abril de 2020.

Tendo em vista o Decreto nº 9.676, de 2 de janeiro de 2019, que aprova a Estrutura Regimental do Ministério da Infraestrutura, compete ao Departamento de Políticas Regulatórias desta Secretaria, nos termos do Art. 18, inciso II, do Anexo I "*propor e avaliar políticas e diretrizes para regulação econômica de serviços aéreos, infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, estimulando o desenvolvimento, a concorrência, a sustentabilidade ambiental e a prestação adequada dos serviços*".

II. ANÁLISE

Assim como apresenta o Deputado Mário Heringer em sua Indicação nº 94/2020 (SEI nº 2324622), a disseminação do novo coronavírus levou inúmeros passageiros a optar pelo cancelamento ou a remarcação de suas viagens, como forma de evitar o risco de contágio no decorrer do deslocamento. Em se tratando de uma emergência sanitária global, o parlamentar sugeriu, então, que as regras de remarcação e de reembolso fossem flexibilizadas por parte das companhias aéreas. Nos termos da própria Indicação nº 94/2020:

Indicação nº 94/2020

"(...)

Por se tratar de uma emergência sanitária global, logo, motivo de força maior, sugiro, por meio da presente Indicação, que a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC intervenha junto às companhias aéreas que operam com venda de bilhetes no território nacional, para que se proceda à remarcação gratuita das passagens compradas para países considerados pelo Ministério da Saúde como de risco para Coronavírus – Covid-19 ou ao reembolso integral dos valores pagos, dispensadas as multas contratuais.

A medida ora sugerida é particularmente importante para ajudar a reduzir o risco de contaminação em massa pelo Coronavírus e minimizar as chances de novas quarentenas, como a que já ocorreu com pessoas vindas da China para o Brasil, além de dar segurança ao consumidor.

Entendo que todos os esforços devem ser feitos e todos os órgãos devem agir conjuntamente para evitarmos a propagação do Coronavírus no Brasil, cabendo à ANAC papel crucial nesse processo.

(...)"

Antes de analisar a matéria da Indicação, cumpre esclarecer que a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) já havia se manifestado em duas oportunidades a respeito do pleito acima, conforme Ofício nº 244/2020/GAB-ANAC (SEI nº 2378034), bem como seu anexo (SEI nº 2378040). Nessas ocasiões, a ANAC tratou não apenas do arcabouço regulatório que rege a prestação do serviço de transporte aéreo, como também das providências que têm sido adotadas pelo Governo Federal como forma de amenizar os efeitos da crise provocada pelo coronavírus no setor aéreo e, consequentemente, na prestação desse serviço aos consumidores.

Nesse contexto, utilizando como referência as análises empreendidas pela referida agência reguladora e os avanços que têm sido feitos em relação à implementação de medidas emergenciais no setor, este Departamento considera relevante destacar três questões em reposta à Indicação ora analisada: (1) a data de publicação da Indicação, (2) as medidas emergenciais adotadas e (3) a manutenção das regras contratuais nos casos de reembolso.

• Data de publicação da Indicação nº 94/2020

Como abordado no Parecer nº 14/2020/GTEC/GEAC/SAS (SEI nº 2378040) da ANAC, a Indicação nº 94/2020 foi publicada em 11 de março de 2020, duas semanas após o Brasil registrar o primeiro caso confirmado de coronavírus. Nesse período, o número de cancelamentos e de remarcações de passagens aéreas cresceu significativamente, muito por conta das orientações gerais visando conter o contágio e a propagação desse novo vírus.

Em meio à essa nova realidade, as companhias aéreas, por iniciativa própria, começaram a flexibilizar suas políticas de remarcação e de cancelamento, uma vez que muitos países passaram a suspender a entrada de estrangeiros em seus territórios, inviabilizando

as operações dessas empresas nesses locais. Em que pese as políticas de flexibilização terem sido, inicialmente, voltadas para as viagens internacionais, pouco depois, o mesmo passou a ser válido para as viagens domésticas.

No entanto, até a data de publicação da Indicação, medidas emergenciais propostas pelo Governo Federal ainda não haviam sido expedidas. Em razão disso, como forma de garantir, legalmente, que os consumidores, diante da emergência sanitária global, teriam direito de solicitar o reembolso e a remarcação das passagens aéreas, sem a incidência de multas contratuais, o Deputado Mário Heringer emitiu a Indicação nº94/2020. Como será visto em seguida, uma semana após a publicação da referida demanda, foi expedida a Medida Provisória nº925, que implementou medidas emergenciais visando a minimização de perdas tanto do lado das companhias aéreas, quanto do lado dos consumidores.

- **Medidas emergenciais**

A propagação exponencial do vírus, tal como tem sido observada, suscitou preocupações em vários setores da economia e, em especial, no setor de aviação civil, devido à queda drástica da demanda por passagens aéreas e, paralelamente, ao aumento considerável no número de passageiros solicitando o cancelamento ou a remarcação de suas viagens. Desse modo, visando equilibrar os efeitos da crise sobre as companhias aéreas e sobre os passageiros, em 18 de março de 2020, o Governo Federal publicou a Medida Provisória nº925:

Medida Provisória nº925/2020

"O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º Esta Medida Provisória dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da **covid-19**.

Art. 2º Nos contratos de concessão de aeroportos firmados pelo Governo federal, as contribuições fixas e as variáveis com vencimento no ano de 2020 poderão ser pagas até o dia 18 de dezembro de 2020.

Art. 3º O prazo para o reembolso do valor relativo à compra de passagens aéreas será de doze meses, observadas as regras do serviço contratado e mantida a assistência material, nos termos da regulamentação vigente.

§ 1º Os consumidores ficarão isentos das penalidades contratuais, por meio da aceitação de crédito para utilização no prazo de doze meses, contado da data do voo contratado.

§ 2º O disposto neste artigo aplica-se aos contratos de transporte aéreo firmados até 31 de dezembro de 2020.

Art. 4º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação."

Do lado das companhias aéreas, então, a Medida Provisória flexibilizou o prazo para o pagamento do reembolso aos consumidores, que passou a ser de doze meses, mantendo-se as regras do serviço contratado e a assistência material, nos termos da regulação vigente. Quanto aos consumidores, estes passaram a ficar isentos de penalidades contratuais caso aceitem, no lugar do reembolso, crédito para a utilização também no prazo de doze meses, contado da data do voo contratado. Essas regras já passaram a valer a partir da data de publicação da norma e serão aplicadas aos contratos de transporte aéreo internacionais e domésticos firmados até 31 de dezembro de 2020.

Paralelamente à publicação da Medida Provisória nº925, em 20 de março do 2020, um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) foi assinado entre o Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP), o Ministério Público Federal (MPF) e o Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (MPDFT), juntamente com as Empresas Aéreas, visando garantir aos consumidores a possibilidade de remarcação das passagens aéreas a serem operadas entre 1º de março e 30 de junho sem a incidência de multa ou custo adicional. Assim, além da isenção das penalidades contratuais afastadas pela Medida Provisória nº 925/2020, o TAC traz a possibilidade de que não sejam cobradas nem mesmo as diferenças tarifárias - caso mantidas a origem-destino da viagem e respeitadas as temporadas de compra do bilhete.

De acordo com o TAC, a remarcação poderá acontecer para qualquer período dentro do intervalo de validade da passagem, sem a cobrança de taxa de remarcação ou diferença tarifária, a depender do período em que o voo será operado. Para os passageiros que tiverem adquirido passagens aéreas em períodos ditos de "alta temporada" (julho, dezembro, janeiro, feriados e vésperas de feriado), estes poderão remarcar a viagem para qualquer data, atentando-se apenas para o tempo de validade do bilhete. Por outro lado, para aqueles passageiros que compraram passagens a serem operadas em períodos de "baixa temporada", os mesmos não incorrerão em custos apenas se realizarem a remarcação para períodos também ditos de "baixa temporada".

Assim, o consumidor deverá arcar com a diferença tarifária apenas nos casos em que desejar remarcar seu bilhete para um período de alta temporada - sendo sua viagem original prevista para um período de baixa temporada - ou, então, caso tenha interesse em mudar o destino de sua passagem. Por fim, a medida não será válida para os voos operados em *code-share*, *interline*, por companhias que possuem parceria de plano de milhagem ou por voos *charter*.

Tendo em vista o exposto, nota-se que medidas emergenciais já foram adotadas pelo Governo Federal com o intuito de trazer flexibilidade aos consumidores em relação à contratação de serviços de transporte aéreo. Essas medidas vieram consolidadas não apenas na publicação da Medida Provisória nº 925, de 18 de março de 2020, como também na assinatura, em 20 de março de 2020, de um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), que prevê a remarcação de passagens sem multas e custos adicionais, observado-se as regras estabelecidas.

A única diferença entre as medidas já implementadas e o pleito constante na Indicação nº94/2020 se refere à previsão de manutenção das regras contratuais nos casos em que o passageiro optar pelo reembolso, ao invés do crédito para a utilização futura junto à mesma companhia aérea.

- **Manutenção das regras contratuais em casos de reembolso**

Sobre a manutenção das regras contratuais para os casos de solicitação de reembolso, cabe assinalar, primeiramente, que a prestação do serviço de transporte aéreo no país ocorre no contexto do regime de liberdade de oferta e de liberdade tarifária, conforme previsto nos artigos 48º e 49º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. Nesse sentido, cabe exclusivamente às empresas aéreas, com base em considerações próprias do mercado, a definição das tarifas cobradas por seus serviços, bem como a definição das rotas e frequências dos voos a serem operados.

Tal arcabouço de liberdade de mercado tem obtido sucesso em promover, ao longo das últimas duas décadas, o aumento da concorrência na prestação de serviços de transporte aéreo e, como consequência, o estímulo a investimentos, expansão da oferta, diversificação

dos serviços e, especialmente, redução de preços.

Em contrapartida, sendo um mercado caracterizado pela livre entrada e saída, com os preços definidos pela interação da oferta e da demanda, todos os riscos relacionados aos resultados financeiros das empresas aéreas são assumidos pelo setor privado.

Por isso, diante dos significativos prejuízos que estão sendo absorvidos pelas empresas aéreas na atual crise, a Medida Provisória nº925/2020 teve como finalidade a minimização de perdas para as partes envolvidas na contratação do serviço de transporte aéreo. Se, por um lado, o *caput* do art. 3º visa preservar o fluxo de caixa das companhias aéreas no curto prazo, o § 1º do mesmo artigo tem como propósito garantir ao consumidor o direito de realizar a remarcação da viagem previamente planejada, sem custo adicional.

Dado que esse setor é um dos mais atingidos pela disseminação do coronavírus, entende-se que, caso o reembolso fosse realizado nos moldes da Indicação nº94/2020, o impacto sobre o fluxo de caixa de curto prazo das companhias aéreas, com chance de resultar em prejuízos financeiros irreversíveis, o que levaria à redução de oferta de serviços e de concorrência, prejudicando em última instância os próprios consumidores. A preservação das regras do serviço contratado para as solicitações de reembolso, associada à isenção de penalidades contratuais para a realização de remarcações se consolidam, então, como as alternativas mais adequadas para viabilizar a continuidade do serviço de transporte aéreo, bem como a promoção dos interesses do consumidor, tal como sustenta o Parecer nº14/2020/GTEC/GEAC/SAS (SEI nº 2378040) da ANAC.

III. CONCLUSÃO

A presente Nota Informativa tratou da Indicação nº 94/2020, de autoria do Deputado Mário Heringer (PDT-MG), que sugere que a remarcação de passagens seja efetuada de forma gratuita e que o reembolso seja concedido integralmente, sem a incidência de multas contratuais, quando as viagens tiverem como destino países considerados de risco para a disseminação do Coronavírus - Covid -19.

Sobre a matéria endereçada na referida Indicação, nota-se que medidas emergenciais já foram adotadas pelo Governo Federal com o intuito de trazer flexibilidade aos consumidores em relação à contratação de serviços de transporte aéreo. Essas medidas vieram consolidadas não apenas na publicação da Medida Provisória nº 925, de 18 de março de 2020, como também na assinatura, em 20 de março de 2020, de um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC).

Ademais, entende-se que a preservação das regras do serviço contratado para as solicitações de reembolso, associada à isenção de penalidades contratuais para a realização de remarcações se consolidam como as alternativas mais adequadas para viabilizar a continuidade do serviço de transporte aéreo, assim como a promoção dos interesses do consumidor.

Ante o exposto, embora a flexibilização prevista na Medida Provisória nº 925/2020 e no Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) não tenha ocorrido exatamente nos moldes da Indicação nº94/2020, resta claro já ter ocorrido a regulamentação no sentido de minimizar as perdas causadas pela disseminação do Coronavírus do ponto de vista do consumidor e das companhias aéreas.

PAULA BOGOSSIAN

Chefe de Divisão

EDUARDO TATI NÓBREGA

Coordenador-Geral

Aprovo. Encaminhe-se ao Gabinete da Secretaria Nacional de Aviação Civil.

RICARDO SAMPAIO FONSECA

Diretor do Departamento de Políticas Regulatórias



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Sampaio Da Silva Fonseca**, **Diretor do Departamento de Políticas Regulatórias**, em 16/04/2020, às 09:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Tati Nóbrega**, **Coordenador-Geral**, em 16/04/2020, às 10:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Paula Bogossian**, **Chefe da Divisão**, em 16/04/2020, às 10:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **2381720** e o código CRC **CF9B6714**.



17/12/2021 08:45

SEI/MINFRA - 2381720 - Nota Informativa

Brasília/DF, CEP 70673-150

Telefone: (61) 2029-8534 - www.infraestrutura.gov.br