



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

RESOLUÇÃO Nº _____, DE _____ DE _____ DE _____.

Dispõe sobre o modelo de regulação das tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência e dos preços unificado e de permanência.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício das competências que lhe conferem os arts. 8º, inciso XXV, e 34 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e 4º, inciso XXVI, e 11, inciso III, do Anexo I do Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006,

Considerando que a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO administra aeroportos que processam cerca de 95% (noventa e cinco por cento) do tráfego de passageiros e cargas no Brasil, o que atesta sua representatividade e viabiliza a utilização de seus dados na definição e aplicação da metodologia desta Resolução;

Considerando a importância do estabelecimento de um arcabouço regulatório objetivo e transparente que incentive a busca de eficiência, qualidade de serviço e modicidade tarifária na prestação de serviços aeroportuários, e

Considerando a decisão prolatada na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em ___ de _____ de _____,

RESOLVE:

Art. 1º Estabelecer o modelo de regulação das tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência e dos preços unificado e de permanência, domésticos e internacionais, para os aeroportos públicos que não estejam sob condições tarifárias específicas definidas em ato de autorização ou contrato de concessão.

CAPÍTULO I DAS DEFINIÇÕES

Art. 2º Para os efeitos desta Resolução e seus Anexos, aplicam-se as seguintes definições:

I - aeroportos públicos: são os aeroportos homologados e classificados pela ANAC;

II - atividades aeroportuárias (ou simplesmente atividades): são aquelas remuneradas pelas tarifas aeroportuárias, definidas, para os efeitos desta Resolução, como as atividades de embarque de passageiros e de pouso e permanência de aeronaves – cujas tarifas se encontram regulamentadas por esta Resolução – e as atividades de armazenagem e capatazia de carga, cujas tarifas se encontram definidas na regulamentação vigente;

III - atividades não reguladas: são as atividades para as quais não há regulação tarifária e que, portanto, geram receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, tais como

aquelas provenientes da concessão de áreas para exploração comercial, ganhos financeiros, prestação dos demais serviços não regulados, etc;

IV - categorias aeroportuárias: correspondem às categorias definidas na regulamentação vigente, segundo as quais os aeroportos, para fins de cobrança de tarifas aeroportuárias, são classificados de acordo com as facilidades disponíveis;

V - custo: composto pelos custos operacionais, financeiros, depreciação e remuneração dos bens da União e da INFRAERO;

VI - fator X: é o componente que incidirá na fórmula do reajuste anual, com objetivo de repassar aos consumidores ganhos esperados de produtividade;

VII - funcionários orgânicos: são os funcionários contratados pela INFRAERO via concursos ou cargos comissionados ou, ainda, aqueles cedidos de outros órgãos, autarquias ou empresas públicas à Empresa;

VIII - funcionários terceirizados: são os funcionários de pessoas jurídicas contratadas pela INFRAERO para exercer, na Empresa, atividades específicas;

IX - índice de eficiência: corresponde à eficiência no uso dos recursos, medido pela razão entre o WLU do aeroporto e os custos registrados no mesmo;

X - índice de produtividade: corresponde à produtividade do trabalho, medido pela razão entre o WLU do aeroporto e o número de funcionários alocados no mesmo;

XI - preços de permanência: correspondem às tarifas domésticas e internacionais de permanência cobradas da aviação geral, conforme regulamentação vigente;

XII - preço unificado: correspondem às tarifas domésticas e internacionais de pouso e embarque cobradas da aviação geral, conforme regulamentação vigente;

XIII - reajuste anual: é a atualização monetária das tarifas aeroportuárias, realizada por meio da aplicação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA ajustado pela dedução do fator X;

XIV - revisão tarifária: é o processo periódico realizado pela ANAC com o objetivo de definir os novos tetos tarifários e os parâmetros que incidirão nos reajustes anuais e na revisão tarifária subsequentes;

XV - tarifas reguladas: são aquelas sobre as quais se aplica o disposto nesta Resolução, quais sejam, as tarifas domésticas e internacionais de embarque de passageiros, pouso e permanência de aeronaves e os preços unificado e de permanência;

XVI - teto tarifário: são os valores máximos, estabelecidos pela ANAC, que poderão ser cobrados pelos aeroportos submetidos a esta Resolução;

XVII - valor médio tarifário arrecadado: são os valores ponderados das tarifas praticadas, calculadas separadamente por tipo tarifário e por natureza do voo, se doméstico ou internacional;

XVIII - WLU (*work load unit*): é uma medida de ponderação de passageiros e carga e se refere ao volume de cargas processadas, em quilos, dividido por 100 (cem) e somado ao número de passageiros processados no aeroporto.

CAPÍTULO II DA REGULAÇÃO TARIFÁRIA

Art. 3º A regulação das tarifas de embarque, pouso e permanência e dos preços unificado e de permanência, domésticos e internacionais, será realizada por meio do estabelecimento de tetos tarifários, os quais sofrerão atualizações monetárias por meio de reajustes anuais e serão periodicamente redefinidos por meio de revisões tarifárias, ambos fundamentados em incentivos à eficiência.

§ 1º Poderão ser concedidos descontos aos usuários, baseados em critérios objetivos e não discriminatórios, tais como o horário, dia, temporada ou facilidades disponíveis.

§ 2º As tarifas estabelecidas poderão ser majoradas em até 20% (vinte por cento) acima do teto fixado, de acordo com critérios objetivos e não discriminatórios, desde que o valor médio tarifário arrecadado, calculado conforme metodologia estabelecida no Anexo III desta Resolução, não ultrapasse o valor máximo estabelecido pela ANAC.

§ 3º Os excedentes dos valores tarifários médios, se identificados, serão compensados no reajuste anual subsequente, sem prejuízo de eventuais medidas administrativas cabíveis.

§ 4º Os descontos ou aumentos praticados deverão ser comunicados à ANAC e tornados públicos com antecedência mínima de 15 (quinze) dias.

Art. 4º Os superávits decorrentes de atividades não reguladas serão computados no cálculo do teto tarifário, com vistas a favorecer a modicidade tarifária.

Seção I Da Primeira Revisão Tarifária

Art. 5º Na primeira revisão tarifária, serão estabelecidos os tetos das tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência e dos preços unificado e de permanência, domésticos e internacionais.

Art. 6º Os tetos tarifários serão estabelecidos por meio da metodologia descrita no Anexo I desta Resolução.

Parágrafo único. As atividades identificadas como deficitárias terão suas tarifas recompostas, observados os parâmetros de produtividade estabelecidos, conforme metodologia descrita no Anexo II desta Resolução.

Art. 7º Na primeira revisão tarifária, serão estabelecidas as metas de eficiência a serem observadas quando da segunda revisão tarifária, conforme metodologia descrita nos Anexos I e II desta Resolução.

Seção II Da Segunda Revisão Tarifária

Art. 8º Na segunda revisão tarifária, serão redefinidos os tetos tarifários, conforme metodologia utilizada na primeira revisão, para a identificação dos resultados das atividades em cada categoria.

Art. 9º As metas de eficiência definidas na primeira revisão serão utilizadas como parâmetros para a recomposição dos déficits identificados nas atividades aeroportuárias.

Parágrafo único. A partir da revisão de que trata esta Seção:

I - os aeroportos constantes da categoria 01 terão recomposições tarifárias individuais, com base no alcance das metas de eficiência;

II - os aeroportos constantes das categorias 02, 03 e 04 terão recomposição com base na média de eficiência da categoria, calculada a partir do percentual de alcance das metas dos aeroportos classificados na respectiva categoria.

Art. 10. As metas de eficiência que serão observadas na revisão subsequente serão estabelecidas conforme metodologia descrita no Anexo II desta Resolução.

Art. 11. A ANAC estabelecerá a metodologia de avaliação da qualidade de serviço prestado aos usuários da infraestrutura aeroportuária.

Parágrafo único. A metodologia a que se refere o *caput* deste artigo definirá os procedimentos e os critérios a serem adotados para:

I - a obtenção e o tratamento dos dados necessários;

II - o estabelecimento de parâmetros de classificação de qualidade; e

III - a atribuição de responsabilidades aos entes regulados quanto à prestação das informações e aos estudos que se fizerem necessários.

Art. 12. A ANAC definirá as regras de transição no que se refere aos valores tarifários que serão assumidos pelos aeroportos que vierem a ser classificados na categoria 01.

Art. 13. A ANAC regulamentará, até a revisão de que trata esta Seção, o conteúdo do plano de contas e metodologia de rateio de custos e receitas a serem enviados periodicamente pelos administradores aeroportuários.

Seção III **Das Revisões Tarifárias Subsequentes**

Art. 14. As revisões tarifárias subsequentes, com periodicidade quinquenal, terão por objetivo definir novos tetos tarifários, com base em metodologia e parâmetros objetivos definidos na revisão imediatamente anterior.

§ 1º As metas de eficiência definidas na revisão anterior incidirão no estabelecimento dos novos tetos tarifários.

§ 2º A avaliação da qualidade de serviço será considerada no cálculo da revisão tarifária e/ou na fórmula de reajuste dos anos subsequentes, conforme metodologia definida pela ANAC.

Art. 15. Em cada revisão tarifária, será estabelecido o fator X a ser considerado nos reajustes anuais subsequentes.

Seção IV **Dos Reajustes Anuais**

Art. 16. Os reajustes dos tetos tarifários têm por objetivo atualizar monetariamente as tarifas, e serão realizados, anualmente, sempre no mês de janeiro, pela aplicação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA ajustado pela dedução do fator X, conforme a fórmula abaixo:

$$Tarifa_t = Tarifa_{t-12} \cdot (IPCA_{t-1} / IPCA_{t-13}) \cdot (1-X), \quad \text{onde:}$$

$Tarifa_t$ = valor tarifário após o reajuste realizado no período t (sempre em janeiro);

$Tarifa_{t-12}$ = valor tarifário vigente antes do reajuste no período t;

$IPCA_{t-1}$ = valor do IPCA no mês anterior ao reajuste no período t; e

$IPCA_{t-13}$ = valor do IPCA no mês anterior ao reajuste realizado em t-12.

Art. 17. O fator X terá valor nulo nos reajustes realizados até o momento de definição de sua metodologia de cálculo, o que ocorrerá até a segunda revisão tarifária.

Art. 18. Nos anos em que forem realizadas revisões tarifárias, o reajuste será efetuado concomitantemente ao estabelecimento do novo teto tarifário.

CAPÍTULO III DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 19. A primeira revisão tarifária será realizada em 2010, com vigência dos tetos tarifários em 1º de janeiro de 2011.

Art. 20. A segunda revisão tarifária será realizada em 2013, com vigência dos novos tetos tarifários em 1º de janeiro de 2014.

Art. 21. O valor da tarifa de embarque, doméstica ou internacional, deve ser aquele vigente na data da compra do bilhete de passagem, independentemente da data e do horário em que ocorrer o embarque do passageiro.

Art. 22. O valor das tarifas de pouso e permanência e dos preços unificado e de permanência, domésticos ou internacionais, deve ser aquele vigente na data da prestação do serviço.

Art. 23. As tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência e os preços unificado e de permanência, domésticos e internacionais, serão fixados em moeda nacional corrente.

Art. 24. Os valores referentes ao estipulado na Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, são fixos, independentemente do valor da tarifa cobrada do usuário.

Art. 25. Os valores referentes ao Adicional de Tarifa Aeroportuária - ATAERO de que trata a Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, são variáveis, constituídos por um percentual da tarifa cobrada do usuário.

Art. 26. A ANAC publicará anualmente os resultados financeiros das atividades aeroportuárias e os índices de realização das metas de eficiência e da avaliação da qualidade de serviço dos aeroportos.

Art. 27. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 27. Fica revogada, a partir da publicação dos novos valores tarifários estabelecidos nos termos desta Resolução, a Resolução nº 103, de 26 de junho de 2009, publicada no Diário Oficial da União de 24 de junho de 2009, Seção 1, páginas 10 e 11.

SOLANGE PAIVA VIEIRA
Diretora-Presidente

ANEXO I

DA METODOLOGIA PARA DEFINIÇÃO DOS TETOS TARIFÁRIOS

Art. 1º A metodologia que será utilizada nas revisões tarifárias, para a definição dos tetos tarifários, é a descrita neste Anexo.

Art. 2º Para a aplicação dessa metodologia, serão utilizados os dados observados nos anos anteriores ao da revisão em andamento.

§ 1º A primeira revisão tarifária considerará os dados da INFRAERO observados nos anos de 2007 a 2009, fornecidos pela Empresa e/ou disponibilizados em seu sítio eletrônico.

§ 2º A segunda revisão tarifária considerará os dados observados nos anos de 2010 a 2012.

§ 3º Para as revisões subsequentes, serão considerados os dados observados entre o ano anterior à revisão em andamento e o ano da última revisão realizada.

§ 4º Na segunda revisão e nas subsequentes, poderão ser utilizados dados de outros aeroportos, se disponíveis.

Art. 3º No caso de número de aeroportos menor do que 5 (cinco) em uma categoria, esses, para a aplicação da metodologia, serão considerados em conjunto com aqueles da categoria imediatamente superior, aplicando-se a mesma variação nas tarifas das duas categorias.

Art. 4º O estabelecimento dos tetos tarifários será parametrizado pelo índice de produtividade, na primeira revisão tarifária, e pelas metas de eficiência, nas revisões subsequentes.

Art. 5º A metodologia utilizada no estabelecimento dos tetos tarifários consiste nos seguintes procedimentos:

I - identificação dos resultados das atividades aeroportuárias em cada categoria;

II - cálculo da variação tarifária.

Parágrafo único. Os procedimentos referidos neste artigo serão realizados considerando cada categoria separadamente.

CAPÍTULO I

DA IDENTIFICAÇÃO DOS RESULTADOS DAS ATIVIDADES AEROPORTUÁRIAS

Art. 6º A identificação dos resultados das atividades aeroportuárias, em cada categoria, tem por objetivo a definição de quais tarifas reguladas precisam sofrer variação, de forma a recompor o déficit observado ou a reverter o superávit identificado, para fins de modicidade tarifária.

Art. 7º O processo de identificação dos resultados das atividades será realizado para cada categoria aeroportuária separadamente, de acordo com as seguintes etapas:

I - primeira etapa: rateio da receita total entre as categorias aeroportuárias;

II - segunda etapa: rateio dos superávits identificados nas atividades aeroportuárias entre aquelas que se encontram deficitárias, em cada categoria aeroportuária;

III - terceira etapa: rateio de parte do superávit identificado nas atividades não reguladas, se houver, entre as atividades aeroportuárias que permanecerem deficitárias, em cada categoria aeroportuária.

Seção I Da Primeira Etapa

Art. 8º A primeira etapa considerará a receita total observada em cada atividade aeroportuária e não-regulada, rateando-a entre as categorias de aeroportos, na proporção de seus custos, conforme os seguintes procedimentos:

I - identificar-se-ão a receita total obtida em determinada atividade, nas 4 categorias, bem como os custos de cada categoria daquela atividade – aeroportuária ou não-regulada;

II - obter-se-á a razão entre o custo da atividade em cada categoria e o custo total da mesma atividade nas 4 categorias;

III - ratear-se-á a receita total da atividade em questão pelo seu custo proporcional na categoria, de acordo com as razões obtidas por meio do procedimento descrito no inciso anterior, de forma que a receita total da atividade seja distribuída entre as categorias conforme a participação no custo total que cada categoria apresenta para a atividade em questão.

Parágrafo único. Após a realização dessa primeira etapa, serão identificadas quais atividades aeroportuárias permanecem deficitárias, em cada categoria.

Seção II Da Segunda Etapa

Art. 9º A segunda etapa de rateios será realizada distribuindo-se os superávits que eventualmente forem observados em algumas atividades aeroportuárias, após a primeira etapa, para redução dos déficits observados nas demais.

Parágrafo único. Considerar-se-á cada categoria individualmente, conforme a seguinte metodologia:

I - obter-se-á a razão entre os custos de cada atividade deficitária e o total dos custos das atividades deficitárias;

II - ratear-se-á o total dos superávits entre as atividades deficitárias, de acordo com as razões encontradas, conforme procedimento descrito no inciso anterior.

III - eliminar-se-ão todos os excedentes superavitários eventualmente identificados após o procedimento anterior, realizando-se, se necessário e reiteradamente, o rateio do superávit entre as atividades que permanecerem deficitárias, na proporção de seus custos.

Seção III Da Terceira Etapa

Art. 10. Identificadas, em cada categoria, as atividades que permanecem deficitárias após a realização das etapas anteriores, será realizado o rateio de parte do superávit das atividades não reguladas, se houver, com vistas a favorecer a modicidade tarifária.

Art. 11. O percentual do superávit das atividades não reguladas a ser utilizado para o rateio referido no art. 10 será definido com base na razão entre o déficit total das atividades aeroportuárias e o déficit total das atividades tarifadas dos aeroportos.

§ 1º O déficit total das atividades tarifadas dos aeroportos corresponde à soma do déficit total das atividades aeroportuárias e das atividades de navegação aérea.

§ 2º O rateio do superávit ocorrerá entre as atividades aeroportuárias deficitárias na proporção de seus custos em relação ao total dos custos das atividades deficitárias da categoria.

Art. 12. No caso em que todas as atividades fiquem superavitárias em uma categoria após a aplicação das três etapas de rateio descritas neste Anexo, os excedentes serão distribuídos entre as atividades deficitárias das demais categorias.

§ 1º A distribuição dos excedentes observará a proporção dos custos das atividades deficitárias restantes em relação ao custo total delas, de forma que os superávits sejam rateados entre as atividades deficitárias de todas as categorias, de acordo com os seus custos proporcionais.

§ 2º A distribuição será realizada de forma reiterada nas categorias até que todos os excedentes sejam eliminados.

§ 3º Na identificação de resultado superavitário em todas as atividades de todas as categorias, os superávits serão compensados por meio da variação tarifária negativa das atividades identificadas como superavitárias após a primeira etapa de rateio, na proporção do seu superávit em relação ao superávit total.

Art. 13. As atividades que permanecerem deficitárias em cada categoria terão suas tarifas recompostas de acordo com parâmetros estabelecidos.

§ 1º Na primeira revisão tarifária, a recomposição será realizada considerando o índice de produtividade média da categoria identificado conforme metodologia descrita no Anexo II.

§ 2º Nas revisões tarifárias subsequentes, a recomposição será realizada com base na realização das metas de eficiência definidas conforme metodologia descrita no Anexo II.

CAPÍTULO II DO CÁLCULO DA VARIAÇÃO TARIFÁRIA

Art. 14. As tarifas correspondentes às atividades que permanecerem deficitárias após as etapas mencionadas no Capítulo anterior sofrerão majoração proporcional ao índice de produtividade média da categoria, na primeira revisão e ao alcance das metas de eficiência, nas revisões seguintes.

Parágrafo único. As metodologias de cálculo dos índices de produtividade média das categorias e de definição das metas de eficiência estão dispostas no Anexo II desta Resolução.

Art. 15. A variação tarifária será aplicada somente às atividades aeroportuárias deficitárias cujas tarifas são reguladas por esta Resolução.

Parágrafo único. Na primeira revisão, as tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência e os preços unificado e de permanência, internacionais, serão convertidos para moeda nacional com base na PTAX média dos 12 (doze) meses anteriores.

Art. 16. O preço unificado sofrerá a mesma majoração que as tarifas de pouso, e os preços de permanência, a mesma majoração que as tarifas de permanência da respectiva categoria, respeitada a natureza das tarifas, se domésticas ou internacionais.

Seção I **Da Variação Proporcional à Produtividade**

Art. 17. A variação das tarifas na primeira revisão ocorrerá conforme fórmula abaixo:

$$\text{Variação Tarifária} = [(\text{Produtividade Média} * \text{Déficit})] / \text{Receita}, \quad \text{onde:}$$

Déficit = montante, em moeda corrente, que corresponde ao resultado da atividade aeroportuária deficitária, identificado conforme metodologia definida no Capítulo I deste Anexo; e

Receita = montante, em moeda corrente, que corresponde à arrecadação da atividade aeroportuária, identificada conforme metodologia definida no Capítulo I deste Anexo.

Seção II **Da Variação Proporcional à Eficiência**

Art. 18. A variação das tarifas nas revisões subsequentes ocorrerá conforme o alcance das metas de eficiência.

Parágrafo único. O alcance das metas corresponde à razão entre a taxa de variação dos índices de eficiência no período analisado e a meta estipulada para cada aeroporto.

Art. 19. O percentual do déficit a ser recuperado em cada aeroporto de categoria 01 será igual ao alcance de sua meta.

Art. 20. O percentual do déficit a ser recuperado nas demais categorias será a média dos alcances das metas de seus aeroportos, conforme a seguinte metodologia:

I - calcular-se-á o produto entre o alcance da meta de cada aeroporto e o percentual dos custos deste aeroporto, no total dos custos daquela categoria;

II - realizar-se-á a soma dos produtos encontrados no procedimento anterior, resultando na média da categoria.

Art. 21. A variação tarifária será realizada considerando o percentual identificado, conforme procedimentos descritos para cada categoria, conforme a fórmula abaixo:

$$\text{Variação Tarifária} = [(\text{Percentual} * \text{Déficit})] / \text{Receita}, \quad \text{onde:}$$

Déficit = montante, em moeda corrente, que corresponde ao resultado da atividade aeroportuária deficitária, identificado conforme metodologia definida no Capítulo I deste Anexo; e

Receita = montante, em moeda corrente, que corresponde à arrecadação da atividade aeroportuária, identificada conforme metodologia definida no Capítulo I deste Anexo.

ANEXO II

DA METODOLOGIA PARA IDENTIFICAÇÃO DOS ÍNDICES DE PRODUTIVIDADE E PARA DEFINIÇÃO DAS METAS DE EFICIÊNCIA

Art. 1º As metodologias que serão utilizadas na identificação dos índices de produtividade e na definição das metas de eficiência são as descritas neste Anexo.

Parágrafo único. Os índices de produtividade média das categorias serão utilizados na primeira revisão tarifária, enquanto que as metas de eficiência serão utilizadas nas demais, para parametrização da recomposição dos déficits das atividades aeroportuárias.

CAPÍTULO I

DA IDENTIFICAÇÃO DOS ÍNDICES DE PRODUTIVIDADE MÉDIA DAS CATEGORIAS AEROPORTUÁRIAS

Art. 2º A identificação dos índices de produtividade baseia-se na produtividade média de cada categoria aeroportuária e tem por objetivo indicar o percentual de recuperação dos custos das atividades deficitárias a ser aplicado na primeira revisão tarifária.

§ 1º Na aplicação dessa metodologia, serão considerados os dados da INFRAERO observados nos anos de 2007 a 2009, fornecidos pela Empresa e/ou disponibilizados em seu sítio eletrônico.

§ 2º No caso de número de aeroportos menor do que 5 (cinco) em uma categoria, esses, para a aplicação da metodologia, serão considerados em conjunto com aqueles da categoria imediatamente superior, aplicando-se a mesma variação nas tarifas das duas categorias.

Art. 3º A produtividade média de cada categoria será calculada de acordo com os resultados individuais de produtividade de seus aeroportos ponderados de acordo com o custo que representam no custo total da categoria.

Seção I

Do Índice de Produtividade Média do Aeroporto

Art. 4º Para cada aeroporto, será calculado um índice anual de produtividade que afere a quantidade de carga e passageiros processados por funcionário, considerando os anos de 2007 a 2009, conforme a fórmula abaixo:

$$\textit{Produtividade} = \textit{WLU/Funcionário}$$

Parágrafo único. O número de funcionários considerado neste cálculo corresponde à soma de funcionários orgânicos e terceirizados alocados, pela INFRAERO, no aeroporto, considerando os dados de 2009.

Art. 5º Após o cálculo dos índices, em cada ano, será calculada uma média simples dos três resultados para se encontrar a produtividade média de cada aeroporto no período.

Seção II

Do Índice de Produtividade Média da Categoria

Art. 6º Para o cálculo do índice de produtividade média da categoria, será considerada a média normalizada dos índices de produtividade média de cada aeroporto.

Art. 7º A identificação do índice de produtividade média da categoria será realizada conforme a seguinte metodologia:

I - normalizar-se-ão os índices de produtividade média dos aeroportos da categoria identificados na seção anterior;

II - identificar-se-ão os custos proporcionais de cada aeroporto obtidos por meio da razão entre o custo do aeroporto e o custo total dos aeroportos da categoria;

III - multiplicar-se-ão os índices normalizados de cada aeroporto pelos seus custos proporcionais;

IV - somar-se-ão os produtos obtidos no procedimento anterior, obtendo-se o índice de produtividade média da categoria.

CAPÍTULO II DA METODOLOGIA PARA A DEFINIÇÃO DAS METAS DE EFICIÊNCIA

Art. 8º A ANAC definirá metas individuais de eficiência para os aeroportos, que incidirão nas revisões tarifárias subsequentes à primeira.

§ 1º Na primeira revisão tarifária, serão considerados, para a definição das metas, os dados da INFRAERO observados nos anos de 2007 a 2009, fornecidos pela Empresa ou disponibilizados em seu sítio eletrônico.

§ 2º Na segunda revisão, serão considerados os dados observados nos anos de 2010 a 2012.

§ 3º Nas revisões subsequentes, serão considerados os dados observados entre o ano anterior à revisão em andamento e o ano da última revisão realizada.

§ 4º Para o cálculo das metas de eficiência que incidirão nas revisões tarifárias subsequentes à primeira, poderão ser utilizados dados de outros aeroportos, conforme disponibilidade.

§ 5º Na primeira revisão tarifária, as metas serão definidas para os aeroportos atualmente administrados pela INFRAERO.

Art. 9º O cálculo das metas de eficiência será realizado conforme a seguinte metodologia:

I - identificar-se-á o índice anual de eficiência do aeroporto, conforme a seguinte fórmula:

$$\text{Índice de Eficiência} = \text{WLU/Custo} \ ;$$

II - calcular-se-á a razão entre os índices identificados no último e no primeiro ano do período analisado, o que corresponde à taxa de variação do índice de eficiência.

Parágrafo único. Quando utilizados os dados da INFRAERO, somar-se-ão aos custos administrativos do aeroporto aqueles da Sede e das Superintendências Regionais, rateados entre os aeroportos.

Art. 10. A atribuição das metas de eficiência considerará o índice de eficiência do aeroporto no ano anterior à realização da revisão tarifária.

§ 1º Ao aeroporto que se mostrar menos eficiente em sua categoria, será atribuída, como meta, a taxa de variação do índice de eficiência daquele que tiver apresentado a melhor evolução na respectiva categoria no período avaliado.

§ 2º Aos demais aeroportos da categoria, será atribuída, como meta de eficiência, a taxa de variação inversamente proporcional ao respectivo índice de eficiência observado no ano anterior ao da revisão, calculada com base no percentual de evolução do aeroporto que apresentou o melhor resultado na respectiva categoria no período avaliado.

ANEXO III

DA METODOLOGIA PARA CÁLCULO DO VALOR MÉDIO TARIFÁRIO ARRECADADO

Art. 1º A metodologia que será utilizada no cálculo do valor médio tarifário arrecadado nos aeroportos é a descrita neste Anexo.

Art. 2º Anteriormente ao reajuste anual subsequente, a ANAC irá aferir se o valor médio arrecadado por cada tarifa aeroportuária, no ano civil anterior, em cada aeroporto, é igual ou inferior ao teto estabelecido, conforme metodologia descrita a seguir.

Art. 3º Os valores médios das tarifas domésticas e internacionais serão aferidos separadamente.

CAPÍTULO I

DAS TARIFAS DE EMBARQUE

Art. 4º O valor médio arrecadado pela tarifa de embarque, doméstica ou internacional, será aferido conforme a fórmula abaixo:

$$\bar{x} = \frac{\sum_{i=1}^n x_i p_i}{\sum_{i=1}^n p_i}, \text{ onde:}$$

\bar{x} = valor médio arrecadado pela tarifa de embarque;

x_i = tarifas praticadas pelo aeroporto na atividade de embarque; e

p_i = número de passageiros submetidos à tarifa x_i .

CAPÍTULO II

DAS TARIFAS DE POUSO

Art. 5º O valor médio arrecadado pela tarifa de pouso, doméstica ou internacional, será aferido conforme a fórmula abaixo:

$$\bar{y} = \frac{\sum_{i=1}^n y_i t_i}{\sum_{i=1}^n t_i}, \text{ onde:}$$

\bar{y} = valor médio arrecadado pela tarifa de pouso;

y_i = tarifas praticadas pelo aeroporto na atividade de pouso; e

t_i = total de toneladas das aeronaves submetidas à tarifa y_i .

CAPÍTULO III

DAS TARIFAS DE PERMANÊNCIA – ÁREA DE MANOBRAS

Art. 6º O valor médio arrecadado pela tarifa de permanência no pátio de manobras, doméstica ou internacional, será aferido conforme fórmula abaixo:

$$\bar{z} = \frac{\sum_{i=1}^n z_i thm_i}{\sum_{i=1}^n thm_i}, \text{ onde:}$$

\bar{z} = valor médio arrecadado pela tarifa de permanência em pátio de manobra;

z_i = tarifas praticadas pelo aeroporto na atividade de permanência em pátio de manobra; e

thm_i = total de toneladas hora das aeronaves submetidas à tarifa z_i .

CAPÍTULO IV DAS TARIFAS DE PERMANÊNCIA – ÁREA DE ESTADIA

Art. 7º O valor médio arrecadado pela tarifa de permanência em área de estadia, doméstica ou internacional, será aferido conforme fórmula abaixo:

$$\bar{w} = \frac{\sum_{i=1}^n w_i the_i}{\sum_{i=1}^n the_i} , \text{ onde:}$$

\bar{w} = valor médio arrecadado pela tarifa de permanência em área de estadia;

w_i = tarifas praticadas pelo aeroporto para atividade de permanência em área de estadia; e

the_i = total de toneladas hora das aeronaves submetidas à tarifa w_i .

CAPÍTULO V DO PREÇO UNIFICADO

Art. 8º O valor médio arrecadado pelo preço unificado, doméstico ou internacional, cobrado da aviação geral será aferido para cada faixa de peso máximo de decolagem separadamente, conforme fórmula abaixo:

$$\bar{pu} = \frac{\sum_{i=1}^n pu_i a_i}{\sum_{i=1}^n a_i} , \text{ onde:}$$

\bar{pu} = valor médio arrecadado pelo preço unificado de pouso e permanência;

pu_i = preço unificado de pouso e permanência praticado pelo aeroporto; e

a_i = número de aeronaves cujo peso máximo de decolagem esteja dentro da faixa analisada.

CAPÍTULO VI DO PREÇO DE PERMANÊNCIA – ÁREA DE MANOBRAS

Art. 9º O valor médio arrecadado pelo preço de permanência, doméstico ou internacional, no pátio de manobras cobrado da aviação geral será aferido para cada faixa de peso máximo de decolagem separadamente, conforme fórmula abaixo:

$$\bar{pm} = \frac{\sum_{i=1}^n pm_i hm_i}{\sum_{i=1}^n hm_i} , \text{ onde:}$$

\bar{pm} = valor médio arrecadado pelo preço de permanência em pátio de manobra;

pm_i = preço de permanência em área de estadia praticado pelo aeroporto; e

hm_i = total de horas que as aeronaves da faixa de peso máximo de decolagem analisada foram submetidas à tarifa pm_i .

CAPÍTULO VII DO PREÇO DE PERMANÊNCIA – ÁREA DE ESTADIA

Art. 10. O valor médio arrecadado pelo preço de permanência, doméstico ou internacional, em área de estadia cobrado da aviação geral será aferido para cada faixa de peso máximo de decolagem separadamente, conforme fórmula abaixo:

$$\bar{pe} = \frac{\sum_{i=1}^n pe_i he_i}{\sum_{i=1}^n he_i} , \text{ onde:}$$

\overline{pe} = valor médio arrecadado pelo preço de permanência em área de estadia;

pe_i = preço de permanência em área de estadia praticado pelo aeroporto; e

he_i = total de horas que as aeronaves da faixa de peso máximo de decolagem analisada foram submetidas à tarifa he_i .