

JUSTIFICATIVA

Proposta de Resolução que revoga desconto de 50% sobre o Preço Unificado concedido para operações com aeronaves de asas rotativas.

1. Do Objeto

Propor a revogação do desconto de 50% sobre o Preço Unificado¹ concedido para operações com aeronaves de asas rotativas conforme estabelecido no artigo 25 da Portaria 631/DGAC, de 28 de abril de 2003, bem como determinar a inaplicabilidade do artigo 10 da Portaria 306/GC-5, de 25 de março de 2003.

2. Da Justificativa

Verifica-se no artigo 25 da Portaria 631/2003 e no artigo 10, inciso II, da Portaria 306/2003 a concessão de desconto de 50% sobre o Preço Unificado quando da execução de operação com helicóptero, conforme a seguir transcrito:

(Portaria 631/2003) “Art. 25. As operações de helicópteros terão seus preços correspondentes a 50% do valor expresso para os Preços Unificados de pouso em vigor, em razão das condições peculiares de não utilizarem integralmente os serviços da infraestrutura aeroportuária.”

(Portaria 306/2003) “Art. 10. O valor da TPO, fixado na legislação vigente, poderá ter acréscimo ou redução, estabelecido pelo DAC, nas condições a seguir especificadas:

I - acréscimo ou redução de até 50%, em períodos pré-estabelecidos, de acordo com o movimento de aeronaves no aeroporto; e

II - redução de 50% nas operações de helicópteros, face a não utilização integral da infraestrutura aeroportuária.”

Tal proposição tem por justificativa, em ambas as portarias, a não utilização integral da infraestrutura aeroportuária instalada. Entretanto, algumas considerações devem ser feitas, quais sejam:

¹ O Preço Unificado é a tarifa aeroportuária aplicada às operações de serviços aéreos privados, de serviços aéreos especializados e de táxi-aéreo que remunera as facilidades, instalações e serviços de despacho e de embarque de passageiros; e áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, rolagem e permanência da aeronave até 3 (três) horas após o pouso.

- a) Nos últimos anos tem-se observado aumento significativo no movimento de helicópteros, especialmente operações *off shore* para atendimento à atividade petrolífera em alto mar.
- b) Em face do avanço tecnológico e da necessidade de se transportar maior número de passageiros, essencialmente em operações *off shore*, o porte dos helicópteros tem aumentado, utilizando-se, inclusive, modelos que possuem trem de pouso, percorrendo a pista de pouso e decolagem, bem como as pistas de táxi, da mesma forma que aeronaves de asa fixa.

Destaca-se, ainda, que os pousos e decolagens de helicópteros ocupam os mesmos *slots* destinados a aeronaves de asa fixa o que gera problemas em aeroportos já congestionados. Além disso, em diversos aeroportos, a infraestrutura e os procedimentos adotados para passageiros de aeronaves de asa rotativa (helicópteros) são os mesmos utilizados pelos de asa fixa, inclusive procedimentos de embarque e desembarque, nos quais está inserida a atividade de *security*.

Nesse sentido, fica claro que o custo de oportunidade das operações é semelhante. De outra forma, pode-se argumentar que o custo de oportunidade dessas operações não é suficientemente diferente ao ponto de justificar a manutenção de um desconto de 50% para uma delas. Aplicar o mesmo regramento passa a ser uma opção superior do ponto de vista regulatório.

Ademais, em que pese as diferenças existentes entre as diversas operações de aeronaves de asas rotativas que poderiam levar ao estabelecimento de tetos tarifários diferenciados para cada operação com este tipo de aeronave, a simplificação proposta parte do questionamento quanto à razoabilidade de estabelecer medidas regulatórias que impõem regulação direta de preços direcionadas às operações do Grupo II² (entre as quais estão inseridas as operações de helicópteros) nos mesmos moldes do que é feito para as operações de aviação regular, que apresentam maior impacto em termos de bem-estar social e possuem maiores restrições operacionais, o que diminui o conjunto de aeroportos disponíveis. Com efeito, a aviação regular está mais exposta ao exercício de poder de mercado por parte dos aeroportos do que a aviação geral. Além disso, observa-se uma crescente tendência de flexibilização na regulação econômica de aeroportos (até mesmo para aviação regular) em outros países. Nesse sentido, não parece ser razoável, no contexto atual, a manutenção de medidas regulatórias dessa natureza.

Nessa esteira, e conforme mencionado acima, o Decreto nº 7.871, de 21 de dezembro de 2012, regulamentou a exploração, por meio de autorização, de aeródromos públicos destinados exclusivamente ao processamento de operações de serviços aéreos privados, de serviços aéreos especializados e de táxi-aéreo, conforme definições constantes da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dessa forma, os agentes privados interessados poderão construir, operar e explorar economicamente aeródromos públicos destinados à aviação geral, o que proporcionará concorrência entre aeroportos e, conseqüentemente, maior poder de barganha aos usuários. Vale destacar,

² Grupo II abrange, entre outros, as operações de serviços aéreos especializados, táxi aéreo, voos de instrução, voo experimental, voos privados, conforme dispõe a Portaria 306/GC-5, de 25 de março de 2003.

ainda, que o referido decreto prevê que os valores das tarifas poderão ser livremente estabelecidos pelo autorizatário (art. 15), observada a estrutura tarifária vigente (Lei 6.009/73). A Resolução nº 330/2014 estabeleceu a liberdade tarifária para os aeródromos civis públicos explorados por meio de autorização, concretizando o arcabouço regulatório que permite a existência de infraestruturas aeroportuárias específicas para operações de Grupo II que não estão mais submetidas a tetos tarifários.

Face ao acima exposto, esta Agência não encontra justificativa para a manutenção do desconto de 50% para operações de asa rotativa, propondo a convergência entre as formas de remuneração ora vigentes.

Assim, propõe-se revogar o artigo 25 da Portaria nº 631/DGAC, de 28 de abril de 2003, bem como determinar a inaplicabilidade do artigo 10 da Portaria nº 306/GC-5, de 25 de março de 2003. Observe-se que os incisos I e II do artigo 10 da Portaria 306/GC-5/2003 já se encontram superados pelo disposto no art. 3º, §§ 1º e 2º, da Resolução nº 180, de 25 de janeiro de 2011, a seguir reproduzido, uma vez que tal dispositivo já trata da possibilidade de aplicação de descontos e acréscimos não-discriminatórios.

“(Resolução nº 180/2011)

Art. 3º

§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.”

Portanto, a critério do administrador aeroportuário é possível a concessão de descontos e a majoração de tarifas respeitados os termos da Resolução nº 180/2011 ou de normativo que vier substituí-la.