

SUPERINTENDÊNCIA DE REGULAÇÃO ECONÔMICA DE AEROPORTOS – SRA
Gerência de Regulação Econômica – GERE
Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Lote C - 2º andar - Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A
CEP 70308-200 - Brasília/DF – Brasil

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

RELATÓRIO DE ANÁLISE DE CONTRIBUIÇÕES

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 04/2018

Dispõe sobre a alteração dos dispositivos da Resolução nº 432, de 19 de junho de 2017, e declara a inaplicabilidade das Portarias nºs 5/GM-5, de 4 de fevereiro de 1975, e 495/GM-5, de 17 de maio de 1977.

I – INTRODUÇÃO

De acordo com o Aviso de Audiência Pública nº 04/2018, publicado no Diário Oficial da União de 09/02/2018, seção 3, página 160, a Diretoria Colegiada desta Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme deliberado na 3ª Reunião Deliberativa da Diretoria, realizada em 06 de fevereiro de 2018, decidiu submeter à audiência pública proposta *de resolução que altera dispositivos da Resolução nº 432, de 19 de junho de 2017, e declara a inaplicabilidade das Portarias nºs 5/GM-5, de 4 de fevereiro de 1975, e 495/GM-5, de 17 de maio de 1977.*

O referido documento foi colocado à disposição do público no sítio desta Agência na rede mundial de computadores por meio do endereço eletrônico <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas>.

As contribuições foram encaminhadas à Gerência de Regulação Econômica da Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos - GERE/SRA – endereço eletrônico normas.gere@anac.gov.br – por meio de formulário próprio disponível no sítio acima indicado até as 18 horas do dia 12 de março de 2018.

Conforme disposto no Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2003, a audiência pública deve cumprir os seguintes objetivos:

- I - recolher subsídios para o processo decisório da ANAC;
- II - assegurar aos agentes e usuários dos respectivos serviços o encaminhamento de seus pleitos e sugestões;
- III - identificar, da forma mais ampla possível, os aspectos relevantes da matéria objeto da audiência pública; e
- IV - dar publicidade à ação regulatória da ANAC.

A seção I deste Relatório de Análise de Contribuições contempla a apresentação e apreciação das manifestações recebidas por meio de formulário eletrônico no endereço eletrônico normas.gere@anac.gov.br.

I – ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS POR MEIO DE FORMULÁRIO ELETRÔNICO

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 4/2018	Processo nº: 00058.084926/2013-15
Assunto: Proposta de resolução que altera dispositivos da Resolução nº 432, de 19 de junho de 2017, e declara a inaplicabilidade das Portarias nºs 5/GM-5, de 4 de fevereiro de 1975, e 495/GM-5, de 17 de maio de 1977.	
DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Antoniebi Vieira Torres	
Organização:	
Telefone de contato: 15996443672	e-mail: Antoniebi.torres@gmail.com
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
Portaria nº 05/GM-5/1975 Portarias nº 495/GC-5/1977	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Mantém inalterada a aplicabilidade dos dispositivos originais, revigorando a sua aplicação a bem do interesse público como política de Estado.	
JUSTIFICATIVA	
<p>Não procede a argumentação apresentada para anular a aplicação dos dispositivos nº 05/GM-5/1975, nº 495/GC-5/1977, por erro formal em incorreta equiparação da figura dos Aeroclubes aos demais partícipes de organizações aeroportuárias onde estes se situam e mantem sede.</p> <p>A instituição dos aeroclubes brasileiros se deu por força de lei em pleno vigor que determina a forma do seu funcionamento como ação de interesse público nacional e estes por imposição legal devem obedecer a parâmetros específicos diversos daqueles aos quais se sujeitam os demais operadores presentes na estrutura aeroportuária. Entenda-se pela mencionada Lei o Código Brasileiro de Aeronáutica.</p> <p>Tem o Ministério Público Federal o dever de inquirir o agente público sobre quaisquer hipóteses que entender cabíveis sem se ater ao conhecimento intrínseco da matéria posta em questão, assim como tem o dever/poder de buscar toda a explicação cabível por parte do agente público. Tem, contudo, o agente público inquirido (ANAC) a obrigação legal de entender e explicar toda a extensão do assunto envolvido em todos</p>	

os seus aspectos legais e regulamentares, prestando ao primeiro a devida explicação e sem usar a suscitação como argumento ou como pretexto para mudar disposições da sua alçada ao seu bel prazer e sob o risco de atropelar esfera de poder misturando ação de governo à ação de estado em névoa de informação contraditória ou omissa. Não pode a autoridade alegar desconhecimento dos aspectos legais envolvidos.

Pelos dispositivos legais e sua respectiva regulamentação em vigor, intra e extra ambiente regulatório da ANAC, o Aeroclubes não pode, sob pena de flagrante ilegalidade, ser equiparado ao agente de economia pública ou privada diverso, que desempenhe papel na estrutura aeroportuária.

A ação de estado determina que o Aeroclubes receba as devidas atribuições e compensações de incentivo à sua atividade e à preservação da sua existência, mas impõe a estes algumas obrigações e limitações de abrangência que o tornam figura especial. Dentre essas limitações está a obrigação de que a sua gestão deva ser exercida por associados de forma VOLUNTÁRIA E SEM REMUNERAÇÃO. Outra disposição é a de que a entidade se configure como SEM FINS LUCRATIVOS, que obriga esta a não perceber remuneração por qualquer serviço prestado e que qualquer valor por ela percebido deva ter a conotação de RESSARCIMENTO POR CUSTOS HAVIDOS. Tal imposição garante ao Aeroclubes a condição de imunidade tributária perante o Ministério da Fazenda.

Ao Aeroclubes se impõe a condição de não possuir patrimônio próprio em condição indeterminada e o diploma legal obriga que em caso de dissolução da entidade, a totalidade do seu patrimônio deve ser revertida à União sem qualquer indenização – em última análise todo o patrimônio do Aeroclubes pertence à União Federal e obriga-se a sua gestão à Res Publica. Ainda, por isto, o Aeroclubes não pode sequer pôr os seus bens em garantia de operações de qualquer natureza sem o devido processo legal.

O Aeroclubes, por sua natureza cultural e desportiva é também condicionado a todas as imposições das leis conhecidas como Lei do Esporte, Lei Pelé e Lei Rouanet e de legislações estaduais e municipais congêneres, que reiteram as imposições acima e que ainda lhe atribui muitas outras diversas da atividade privado por, em princípio, gerir recursos em nome da União em cumprimento da política de Estado i.e. Total transparência na gestão financeira, publicação detalhada das suas operações financeiras, participação aberta do cidadão vinculado no controle da sua gestão, submissão aos condicionantes determinados pelo Ministério do Esporte e/ou pelo Ministério da Cultura, submissão a auditorias da Procuradoria da República ou dos estados, dos tribunais de contas, de agências reguladoras estatais etc. Não é sequer explicada na documentação da consulta pública, sobretudo, a omissão do pedido de parecer pela ANAC aos ministérios e secretarias estaduais envolvidas.

As atividades de gestão VOLUNTÁRIA dos aeroclubes são condicionadas às leis da Cultura e do Esporte e pautadas na chamada Lei do Voluntariado, em plena vigência.

Opostas às “vantagens” usufruídas pelos aeroclubes, podem se relacionar algumas condicionantes que os distanciam totalmente da incorreta figura descrita na proposição de alteração de norma e que se apresentam como flagrantes desvantagens relativas às escolas privadas, aos operadores de instalações e aos gestores aeroportuários: uma vez que o patrimônio dos aeroclubes, embora lhes pertençam não efetivamente lhes pertencem, não podem ser aceitos pelo sistema financeiro nacional como garantias em empréstimos ou em financiamentos, ainda que estes sejam oferecidos por agentes públicos como CEF, BB ou BNDES, o que se lhes impõe que qualquer operação de crédito direto pela rede bancária somente seja aceita se garantida pelos bens pessoais dos seus diretores. Ora, estes além de voluntários e não remunerados teriam que colocar os seus bens pessoais em garantia de qualquer crédito!

Afastam-se os aeroclubes de qualquer possibilidade de investimento em infraestrutura ou em seu parque de equipamento, exceto se o for por seu próprio caixa corrente e evidentemente estes não possuem vitalidade suficiente para ampliação/implementação das suas instalações ou mesmo para renovação e atualização frequente da sua frota. A eles restam tão somente as famosas ações entre amigos ou a tradicional “vaquinha” para os seus muito eventuais investimentos.

A documentação apresentada pela Agência Nacional de aviação Comercial na proposição de alteração dos dispositivos em pauta dificulta até mesmo o comentário dos seus aspectos, vez que se apresenta de forma muito elementar, que omite diversas informações pertinentes e que evidencia o despreparo ou desídia do agente público que o elaborou e/ou aprovou. Denota falta de preparo e de esmero e não deveria ser publicado, porém, como o foi, deve receber as necessárias observações. Percebe-se talvez não corretamente que fora elaborado apenas para dar satisfação meramente protocolar a uma consulta do Ministério Público num “lavar de mãos” da Agência Reguladora. A constatação é corroborada pelo quadro comparativo que compõe o processo, no qual por um pretense milagre administrativo uma ação de tamanha extensão não apresenta nem um sequer efeito negativo.

Pelo lado da presença do Aeroclube no ambiente aeroportuário, é totalmente incorreta a tentativa de equiparação das entidades aos demais partícipes pelo já descrito. As áreas ocupadas pelos aeroclubes nos aeroportos não são significativamente grandes a ponto de comprometer o equilíbrio da gestão da estrutura. O uso percentual das áreas e das instalações nos casos reais é muito reduzida e não impacta significativamente os planos de contas de administração elaborados pelos próprios gestores públicos e privados. Este fato é evidenciado em processo recente de privatização de vários aeroportos do Estado de São Paulo, afetos ao DAESP e vinculados à ARTESP. Alguns destes possuem

aeroclubes nas suas dependências e não ocorreu nenhum prejuízo ao processo de concessão à iniciativa privada e muito pelo contrário, foi efusivamente comemorado pelos agentes públicos gestores o surpreendente sucesso havido no leilão de privatização com a arrecadação de um valor de outorga muito impressionante de R\$ 24,1 milhões e que superou em mais do que o dobro a expectativa inicial. Caso contrário o agente privado não ofertaria tão vultosa quantia para poder explorar durante décadas uma instalação “prejudicada” por um aeroclube. São informações de documentos públicos de conhecimento da gestão da ANAC que corroboram a afirmação de que a presença do Aeroclube não prejudica a gestão, a concessão ou a operação aeroportuária.

Em contraponto, a crise econômica provoca real dano à gestão aeroportuária, chegando a inviabilizar a operação privada como exemplo o recente evento do abandono contratual pela Concessionária do Aeroporto de Viracopos. Ora, Viracopos não tem aeroclube na sua área!

Mesmo que se considere algum impacto pela presença de aeroclube em instalação aeroportuária, é preciso lembrar que há um dispositivo legal inusado e que pode resolver qualquer desejo dos gestores da aviação nacional. Se trata do Fundo Aeroviário, multimilionário arrecadador e acumulador de recursos aplicáveis e que pode ser gerido pela SAC/ANAC em ação de equilíbrio econômico em favor da infraestrutura e gestão aeroportuária. Não obstante convém observar que ANAC possui uma Gerência de Fomento que poderia ganhar alguma utilidade neste afã, o que não vem ocorrendo ao se observarem os relatórios de desempenho anuais da Gerência, em todos os últimos anos.

Há que se considerar, por outro lado, que o agente privado concessionário ou que mesmo o agente público operador ou concessionário venham a qualquer ocasião questionar o porquê de ter que se obrigar a abrigar um aeroclube que não lhes reverte receita significativa. Podem até mesmo usar a sua influência política sobre a SAC, ANAC ou sobre o MP para colocar em questão tal situação o que, descuidadamente pode conduzir a interpretações equivocadas pelo regulador, do cometimento de ilegalidades “revestidas” de legalidade e da tentativa do abandono da sua atribuição legal.

No caso acima o concessionário privado ou o gestor público podem desejar reverter a situação de isenções dos aeroclubes para, ainda que em valores mínimos, maximizarem os seus resultados financeiros, sobretudo em conjuntura adversa de crise econômica quando lhes diminuem o movimento de aeronaves, a demanda por serviços, a procura por hangaragem e a venda de combustíveis. Não pode ser esperada destes alguma complacência na busca por receitas e na acusação infundada de concorrência desleal. Ora, os aeroclubes brasileiros não possuem acesso a recursos, foram abandonados à própria sorte com o advento da ANAC quando desapareceram as ações de fomento do

antigo DAC, suas instalações são modestas e não disputam em qualidade ou em porte com as grandes estruturas privadas e públicas presentes nos aeroportos. Os seus hangares sequer têm condições de abrigar as aeronaves de maior porte e de maior poder aquisitivo, não apresentam sequer as mesmas condições de conforto, de facilidades ao público e de segurança dos hangares privados e públicos. Os aeroclubes apenas logram captar adesões de aviadores e proprietários de menor poder aquisitivo e isto atende perfeitamente ao fulcro da legislação e à sua utilidade pública, fomentando a pequena aviação, a aviação geral. Não há como dizer em palavras razoáveis que há algum tipo de disputa desleal justamente porque os públicos potenciais são distintos e não se misturam devidos às suas diferenças econômicas.

Há ainda que mencionar a necessidade do amparo da Autoridade Federal em proteção dos aeroclubes sediados nos aeródromos municipais. Muitos desses sequer existiriam não fosse a presença de aeroclubes nessas áreas. São abnegados voluntários que colocam o seu tempo e muitas vezes os seus próprios meios em prol da existência de aeródromos municipais que sofrem usualmente o assédio de gestores mal-intencionados que não compreendem a importância dos pequenos aeródromos na sua dispersão nacional e que estão sujeitos ao assédio dos interesses imobiliários da iniciativa privada e de gestores públicos inidôneos em busca de práticas criminosas. Esses veem nas áreas aeroportuárias e no seu entorno, oportunidades valiosas de obter lucro e vantagens pelo simples desaparecimento de um aeródromo público que condiciona a expansão urbana e limita o uso do solo no seu entorno, com a potencial valorização das áreas de restrição aeroportuária para outros usos “mais nobres” – evidentemente mais lucrativos. Colocar os aeroclubes à exposição perante a mera vontade de prefeitos (e até de governadores) pode condenar dezenas de aeroclubes à extinção e em ato contínuo à extinção dos respectivos aeródromos. Certamente o MPF não levou em conta tal situação e ANAC/SAC aparentam estar passivamente concordando com tal destino.

O diploma legal que atribui utilidade pública aos aeroclubes não (nunca) foi suprimido ou suplantado por qualquer decreto presidencial que tenha divergido em essência i.e. o decretos das oscips.

Contra os operadores públicos e privados presentes nas instalações aeroportuárias em relação aos aeroclubes pesam:

- Possuem instalações modernas, de maior porte;
- Possuem maior número de facilidade e nível de conforto;
- Não precisam (privados) prestar contas em nível de transparência;
- Não estão sujeitos a aprovação de contas e auditorias públicas;
- Podem comercializar serviços e produtos cobrando preço visando lucro;
- Podem acessar fontes de financiamento públicas e privadas até com juros subsidiados;

- Podem vender seu patrimônio (exceto o afetado ao contrato público);
- Podem exercer pressão política sobre o gestor público sob argumento econômico;
- Podem liquidar sua operação reavendo ou amortizando o patrimônio;
- Não estão sujeitos a legislação do esporte e da cultura;
- Podem remunerar livremente todos os seus gestores;
- Não precisam angariar adesões de voluntários para seu funcionamento e gestão.

A legislação no texto acima é mencionada genericamente pela sua denominação comum, sem detalhar o dispositivo legal, por ser de intrínseco conhecimento do agente público.

RESPOSTA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não compete a esta Agência dispor sobre políticas públicas, as quais fogem das competências estabelecidas pela Lei 11.182/2005.

Desse modo, eventuais ações e políticas públicas de estímulo e fomento à aviação civil, direcionadas aos aeroclubes, possuem meios próprios de serem efetivadas. Nesse sentido, compete à Secretaria de Aviação Civil– SAC/MTPA, órgão competente para definição e execução de políticas públicas para o setor aéreo, avaliar e propor os meios de desenvolvimento do setor com a eventual participação do Estado brasileiro através de incentivos e/ou subsídios.

Diante disso, a ANAC consultou a SAC/PR (atualmente integrante do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil) acerca da conformidade da isenção de preço específico frente às políticas públicas setoriais vigentes. Em resposta, a SAC/MTPA se manifestou favoravelmente à revogação da isenção para alocação de áreas aeroportuárias aos aeroclubes e, conseqüentemente, pela inaplicabilidade da Portaria nº 5/GM-5, de 4 de fevereiro de 1975, e da Portaria nº 495/GC-5, de 17 de maio de 1977.

Além disso, em consulta realizada à Procuradora Federal junto à ANAC, foi assentado que, de acordo com o estabelecido no inciso III do parágrafo único do artigo 175 da CF/88, é a lei que deverá dispor sobre a política tarifária e que, portanto, deve ser um ato legal ou a ele equiparado a dispor sobre isenções tarifárias.

Assim, diante da ausência de políticas públicas específicas e de previsão legal, a Portaria nº 5/GM-5, de 4 de fevereiro de 1975, e a Portaria nº 495/GC-5, de 17 de maio de 1977, não constituem os instrumentos normativos adequados para prever qualquer tipo de isenção ou benefício tarifário.

Por último, a ANAC, seguindo o entendimento da Resolução nº 392/2016, que descentralizou a regulação tarifária aplicável aos aeródromos delegados aos Estados e Municípios, entende que o poder público local é o agente com maior capacidade de equacionar as necessidades de recomposição de custos do aeroporto e o interesse do

público usuário. Assim, cabe aos Estados e Municípios avaliarem a conveniência da concessão de isenção para as áreas cedidas aos aeroclubes nos aeroportos sob sua responsabilidade.

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 4/2018	Processo nº: 00058.084926/2013-15
Assunto: Proposta de resolução que altera dispositivos da Resolução nº 432, de 19 de junho de 2017, e declara a inaplicabilidade das Portarias nºs 5/GM-5, de 4 de fevereiro de 1975, e 495/GM-5, de 17 de maio de 1977.	
DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Danilo Costa Pereira	
Organização: Aeroporto de Pouso Alegre - SNZA -	
Telefone de contato: 35 98808-6634	e-mail: costapereira.danilo@gmail.com
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
Altera a Resolução nº 432, de 17 de março de 2015, e declara a inaplicabilidade das Portarias nºs 5/GM-5, de 4 de fevereiro de 1975, e 495/GC-5, de 17 de maio de 1977. “Art. 26. II - que estiverem utilizando os serviços de guarda de aeronaves em áreas cedidas aos aeroclubes.” (NR)	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Altera a Resolução nº 432, de 17 de março de 2015, e declara a inaplicabilidade das Portarias nºs 5/GM-5, de 4 de fevereiro de 1975, e 495/GC-5, de 17 de maio de 1977. “Art. 26. II – Somente farão jus a isenção as aeronaves pertencentes ao Governo Federal (DAC/ANAC) cedidas aos aeroclubes. Caso o Aeroclube abrigue em suas “dependências” aeronaves de terceiros será facultado a Administração Aeroportuária a cobrança de tarifas, PER, como se em área de estadia estivessem.	
JUSTIFICATIVA	
O Aeroclube que possui aeronave própria pressupõe-se que possui capacidade financeira, portanto capazes de arcar com os custos decorrentes. Desta maneira aplica-se a isonomia em relação às Escolas de Aviação. Aeroclubes e Escolas de Aviação, por suas particularidades, geram custo adicional ao Aeroporto, principalmente aqueles que focam suas atividades em fins de semanas e feriados.	
RESPOSTA ANAC	

A ANAC agradece a contribuição e informa que a não incidência da tarifa de permanência sobre as aeronaves de terceiros que estiverem utilizando os serviços de guarda de aeronaves em áreas cedidas aos aeroclubes busca evitar que o explorador ou proprietário de aeronave seja cobrado em duplicidade pela utilização de determinada área (preço específico pela hangaragem cobrada pelo aeroclube e tarifa aeroportuária de permanência). Ainda, com a declaração de inaplicabilidade das Portarias nºs 5/GM-5/75 e 495/GC-5/77, o aeródromo poderá auferir receitas decorrentes do arrendamento das referidas áreas, não cabendo a cobrança de tarifas de permanência sobre o mesmo espaço.

Cumprе destacar que, em caso semelhante, a Agência entendeu se tratar de caso de não incidência tarifária:

Resolução nº 432/2017

Art. 26. As tarifas de permanência não incidem sobre as aeronaves estacionadas em áreas arrendadas para oficinas homologadas pela ANAC, enquanto perdurar o serviço de manutenção.

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 4/2018	Processo nº: 00058.084926/2013-15
Assunto: Proposta de resolução que altera dispositivos da Resolução nº 432, de 19 de junho de 2017, e declara a inaplicabilidade das Portarias nºs 5/GM-5, de 4 de fevereiro de 1975, e 495/GM-5, de 17 de maio de 1977.	
DADOS DO COLABORADOR	
Nome: LUIZ ANTONIO DE OLIVEIRA (Presidente)	
Organização: AERoclube DE SÃO PAULO	
Telefone de contato: (11) 2089-1061	e-mail: coordenacao@aeroclubesp.com.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
Art. 2º Fica declarada a inaplicabilidade: <ul style="list-style-type: none"> I- da Portaria nº 5/GM-5, de 4 de fevereiro de 1975; e II- da Portaria nº 495/GC-5, de 17 de maio de 1977. 	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Art. 2º Fica declarada a manutenção: <ul style="list-style-type: none"> I- da Portaria nº 5/GM-5, de 4 de fevereiro de 1975; e II- da Portaria nº 495/GC-5, de 17 de maio de 1977. 	

JUSTIFICATIVA

Efetivamente, cabe consideração da inaplicabilidade da supressão parcial ou integral do artigo 2º da Portaria nº 495/GM5/1977.

O referido artigo garante o direito dos Aeroclubes à isenção de tarifação para cessão de área em sítios aeroportuários.

A adoção de quaisquer medidas que impliquem na incidência deste tipo de tarifação culminará, impreterivelmente, em condições de insustentabilidade financeira a estas Entidades, haja vista os valores atualmente praticados e que se regulam em bases comerciais e de mercado. Situação que forçosamente implicará no encerramento das atividades destas Instituições e o sepultamento de suas funções sociais e históricas.

A presente justificativa baseia-se nas seguintes premissas:

1 – Desacordo com princípio da supremacia do interesse público: os Aeroclubes são notadamente reconhecidos como associações civis, sem fins lucrativos e de utilidade pública, conforme Decreto Lei nº 205 de 27 de fevereiro de 1967. Equiparar entidades desta natureza às empresas de cunho e interesse privado contrapõe a resguarda e a prevalência dos princípios constitucionais de garantia das estruturas e organismos de interesse coletivo.

2 – Relevância histórica: Os Aeroclubes foram empreiteiros na construção dos alicerces da aviação civil e militar brasileira. Há de se considerar seu papel histórico, sua vetustez, qualidade e valor social, durante anos, na formação de aeronautas, fomento à aviação, prática do turismo e desporto e cumprimento de ações de emergência. Sua importância foi observada e garantida nas estruturas normativas e legais que definiram as bases de sua existência e sobrevivência ao longo dos últimos 90 anos. Seu papel foi historicamente reconhecido na literatura aeronáutica e de conhecimento entre profissionais, amantes e entusiastas da aviação. Considerando que na atualidade a aviação já é por si só extremamente onerosa em sua operação, a imputação de tarifação para cessão de área aos aeroclubes implicará em custos elevadíssimos e que colocarão sua existência em jogo. Quaisquer medidas dessa natureza custarão a existência daqueles que historicamente proporcionaram os lastros para o nascimento, crescimento e evolução da aviação brasileira.

3 – Inexistência de concorrência comercial: diferentemente do que se afirma na justificativa da proposta normativa em pauta, é de conhecimento público que os Aeroclubes, em todo território nacional, sobrevivem às duras penas e em situações financeiras de relativa precariedade. Ao alegar-se “distorção concorrencial entre o aeroclube, o próprio aeroporto e demais agentes” parece desconhecimento das reais condições de existência e prática dessas Entidades. Não há o que se dizer de distorção concorrencial ou condição vantajosa a considerar-se que, em primazia, os Aeroclubes são Entidades sem fins lucrativos e, em segundo, contrariamente às razões lançadas pela ANAC, os aeroclubes não concorrem com ninguém – quanto muito lutam pela sua sobrevivência – e, não obstante à previsão do item

140.81 do RBHA 140 os Aeroclubes não prestam serviços a terceiros, sendo, como é de exemplo pelo Aeroclubes de São Paulo, serviços realizados aos seus associados e aeronaves de sua propriedade e/ou operação.

Com isso, reprisa-se a justificativa aqui apresentada, que observam muito mais a necessidade da manutenção de medidas de incentivo aos Aeroclubes do que da supressão unilateral de seus direitos conquistados a considerar, principalmente, as funções sociais praticadas por este tipo de organização social.

Não se deve, em nenhum momento, perde-se de vista que os Aeroclubes, em seu desiderato, não têm pretensões comerciais e não tem fins lucrativos. Há de se observar também que ao longo dos anos os Aeroclubes procuram adaptar-se às inúmeras exigências que foram impostas em igualdade a eles e aos demais usuários dos sítios aeroportuários como cuidados com a segurança, operação, pessoal, manutenção e conservação patrimonial, harmonizando-se à política de gestão aeroportuária impostas aos usuários, muitas vezes com pouquíssimo ou nenhum recurso para fazê-lo.

Por fim, há de se considerar, primordialmente, a amplitude da supressão parcial ou integral do artigo 2º da Portaria nº 495/GM5/1977 que representará – em poucas palavras – o sepultamento dos Aeroclubes brasileiros. Beneficiários por sua condição de legislação especial, aos Aeroclubes cabe congregar a sociedade aeronáutica, preservar caras tradições e riquíssima história. Condição de destaque e importância à Aviação Brasileira.

RESPOSTA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não compete a esta Agência emitir parecer sobre políticas públicas, as quais fogem das competências estabelecidas pela Lei 11.182/2005.

Desse modo, eventuais ações e políticas públicas de estímulo e fomento à aviação civil, direcionadas aos aeroclubes, possuem meios próprios de serem efetivadas. Nesse sentido, compete à Secretaria de Aviação Civil– SAC/MTPA, órgão competente para definição e execução de políticas públicas para o setor aéreo, avaliar e propor os meios de desenvolvimento do setor com a eventual participação do Estado brasileiro através de incentivos e/ou subsídios.

Diante disso, a ANAC consultou a SAC/PR (atualmente integrante do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil) acerca da conformidade da isenção de preço específico frente às políticas públicas setoriais vigentes. Em resposta, a SAC/MTPA se manifestou favoravelmente à revogação da isenção para alocação de áreas aeroportuárias aos aeroclubes e, conseqüentemente, pela inaplicabilidade da Portaria nº 5/GM-5, de 4 de fevereiro de 1975, e da Portaria nº 495/GC-5, de 17 de maio de 1977.

Além disso, em consulta realizada à Procuradora Federal junto à ANAC, foi assentado que, de acordo com o estabelecido no inciso III do parágrafo único do artigo 175 da CF/88, é a lei

que deverá dispor sobre a política tarifária e que, portanto, deve ser um ato legal ou a ele equiparado a dispor sobre isenções tarifárias.

Assim, diante da ausência de políticas públicas específicas e de previsão legal, a Portaria nº 5/GM-5, de 4 de fevereiro de 1975, e a Portaria nº 495/GC-5, de 17 de maio de 1977, não constituem os instrumentos normativos adequados para prever qualquer tipo de isenção ou benefício tarifário.

Por último, a ANAC, seguindo o entendimento da Resolução nº 392/2016, que descentralizou a regulação tarifária aplicável aos aeródromos delegados aos Estados e Municípios, entende que o poder público local é o agente com maior capacidade de equacionar as necessidades de recomposição de custos do aeroporto e o interesse do público usuário. Assim, cabe aos Estados e Municípios avaliarem a conveniência da concessão de isenção para as áreas cedidas aos aeroclubes nos aeroportos sob sua responsabilidade.

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 4/2018	Processo nº: 00058.084926/2013-15
<p>Assunto: Proposta de resolução que altera dispositivos da Resolução nº 432, de 19 de junho de 2017, e declara a inaplicabilidade das Portarias nºs 5/GM-5, de 4 de fevereiro de 1975, e 495/GM-5, de 17 de maio de 1977.</p>	
<p>DADOS DO COLABORADOR</p>	
<p>Nome: Mariana Couto Loschi de Oliveira</p>	
<p>Organização: Concessionária do Aeroporto Internacional de Belo Horizonte</p>	
<p>Telefone de contato: (31) 3689-6853</p>	<p>e-mail: mariana.loschi@bh-airport.com.br</p>
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p>	
<p>Comprovação da manutenção da aeronave para incidência (ou não) da tarifa aeroportuária de permanência.</p>	
<p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p>	
<p>Item 1- Texto original: “Art. 26. As tarifas de permanência não incidem sobre as aeronaves: I - estacionadas em áreas arrendadas para oficinas homologadas pela ANAC, enquanto perdurar o serviço de manutenção; e II - que estiverem utilizando os serviços de guarda de aeronaves em áreas cedidas aos aeroclubes.”</p>	

Inclusão:

É de responsabilidade do proprietário/explorador da aeronave informar previamente e formalmente ao administrador aeroportuário sobre o ingresso de aeronave (s) para manutenção em oficinas homologadas, para que haja suspensão temporária da emissão de cobrança da tarifa de permanência.

Para que posteriormente haja isenção total da cobrança da tarifa de permanência citada acima, o proprietário/explorador deverá apresentar a Ordem de Serviço imediatamente após a conclusão da manutenção ao aeródromo tarifador.

A Ordem de Serviço deverá conter obrigatoriamente os dados:

I - Detalhamento dos dados da (s) aeronave (s);

II - Período da prestação do (s) serviço (s)- contendo data e hora de início e fim;

III – Assinatura do técnico responsável pelo (s) serviço (s) da oficina homologada com seu respectivo carimbo.

Item 2- Texto original:

§ 2º A tarifa de embarque não incide sobre os passageiros em caso de reembarque em aeroporto de alternativa por motivos de ordem técnica ou meteorológica que impeçam o prosseguimento para o aeroporto de destino.

Inclusão:

Compete ao operador aeroportuário enviar os arquivos com dados operacionais (passageiros, cargas, bagagens e correio) da forma determinada pelo tarifador aeroportuário do voo cancelado /retornado/ alternado assim como do voo reembarcado.

JUSTIFICATIVA

Item 1- Atualmente os proprietários/exploradores não enviam em tempo hábil nenhuma documentação (ou enviam documentações incompletas) de comprovação de manutenção das aeronaves em oficina homologada.

Com isso, contestações após o recebimento da cobrança por parte dos clientes ocorrem com frequência, gerando necessidade de cancelamentos, devoluções de valores pagos entre outros, gerando retrabalho para a concessionária e em alguns casos perda na recuperação de impostos sobre serviços cancelados.

Tem-se também como finalidade a criação de um procedimento padronizado para atendimento de ambas as partes, evitando-se também cobranças indevidas aos clientes.

Item 2- Atualmente as airlines enviam para o setor de Faturamento apenas os dados dos passageiros reembarcados em voos retornados/alternados etc. Isso diminui a rastreabilidade

dos passageiros por parte da concessionária e é uma possível perda de receita, uma vez que 100% dos dados enviados são das cias aéreas.

Com o comparativo dos dados do voo anterior x voo reembarcado, a concessionária consegue verificar quais passageiros foram realocados em quais voos e quem realmente desistiu de voar.

RESPOSTA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que, em que pese a proposta em discussão trazer alteração na Resolução nº 432/2017, o assunto tratado versa exclusivamente sobre as disposições que afetam os aeroclubes, constantes das portarias em tela. Desse modo, as sugestões fogem do escopo do tema tratado.

Contudo, cumpre esclarecer que a Resolução nº 432/2017, ao consolidar os diversos normativos que tratavam de cobrança e arrecadação tarifária, buscou simplificar os regramentos existentes, bem como dar maior liberdade aos agentes regulados (aeroportos e empresas aéreas) para condução dos procedimentos necessários à efetivação da cobrança das tarifas aeroportuárias, bem como das isenções. Desse modo, entende-se que não há necessidade de tratar, na referida norma, de pormenores a respeito de procedimentos que podem ser estabelecidos diretamente entre as partes interessadas.

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 4/2018	Processo nº: 00058.084926/2013-15
Assunto: Proposta de resolução que altera dispositivos da Resolução nº 432, de 19 de junho de 2017, e declara a inaplicabilidade das Portarias nºs 5/GM-5, de 4 de fevereiro de 1975, e 495/GM-5, de 17 de maio de 1977.	
DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Jari Adriano Vargas	
Organização: AEROESTE	
Telefone de contato: 45 999817249	e-mail: cmtadriano@hotmail.com
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
Art. 2. Fica declarada a inaplicabilidade: I - da Portaria nº 05/GM-5, de 04 de fevereiro de 1975; e II - da Portaria nº 495/GC-5, de 17 de maio de 1977.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	

Permanecer a isenção, pois a grande maioria dos aeroclubes não prestam serviços de hangaragem, venda de combustível e demais, ficando apenas com as aulas práticas e teórica como renda, acredito que esta cobrança ira extinguir totalmente a maioria dos aeroclubes do país.

JUSTIFICATIVA

Permanecer a isenção, pois a grande maioria dos aeroclubes não prestam serviços de hangaragem, venda de combustível e demais, ficando apenas com as aulas práticas e teórica como renda, acredito que esta cobrança ira extinguir totalmente a maioria dos aeroclubes do país.

RESPOSTA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não compete a esta Agência emitir parecer sobre políticas públicas, as quais fogem das competências estabelecidas pela Lei 11.182/2005.

Desse modo, eventuais ações e políticas públicas de estímulo e fomento à aviação civil, direcionadas aos aeroclubes, possuem meios próprios de serem efetivadas. Nesse sentido, compete à Secretaria de Aviação Civil– SAC/MTPA, órgão competente para definição e execução de políticas públicas para o setor aéreo, avaliar e propor os meios de desenvolvimento do setor com a eventual participação do Estado brasileiro através de incentivos e/ou subsídios.

Diante disso, a ANAC consultou a SAC/PR (atualmente integrante do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil) acerca da conformidade da isenção de preço específico frente às políticas públicas setoriais vigentes. Em resposta, a SAC/MTPA se manifestou favoravelmente à revogação da isenção para alocação de áreas aeroportuárias aos aeroclubes e, conseqüentemente, pela inaplicabilidade da Portaria nº 5/GM-5, de 4 de fevereiro de 1975, e da Portaria nº 495/GC-5, de 17 de maio de 1977.

Além disso, em consulta realizada à Procuradora Federal junto à ANAC, foi assentado que, de acordo com o estabelecido no inciso III do parágrafo único do artigo 175 da CF/88, é a lei que deverá dispor sobre a política tarifária e que, portanto, deve ser um ato legal ou a ele equiparado a dispor sobre isenções tarifárias.

Assim, diante da ausência de políticas públicas específicas e de previsão legal, a Portaria nº 5/GM-5, de 4 de fevereiro de 1975, e a Portaria nº 495/GC-5, de 17 de maio de 1977, não constituem os instrumentos normativos adequados para prever qualquer tipo de isenção ou benefício tarifário.

Por último, a ANAC, seguindo o entendimento da Resolução nº 392/2016, que descentralizou a regulação tarifária aplicável aos aeródromos delegados aos Estados e Municípios, entende que o poder público local é o agente com maior capacidade de equacionar as necessidades de recomposição de custos do aeroporto e o interesse do público usuário. Assim, cabe aos

Estados e Municípios avaliarem a conveniência da concessão de isenção para as áreas cedidas aos aeroclubes nos aeroportos sob sua responsabilidade.

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 4/2018	Processo nº: 00058.084926/2013-15
Assunto: Proposta de resolução que altera dispositivos da Resolução nº 432, de 19 de junho de 2017, e declara a inaplicabilidade das Portarias nºs 5/GM-5, de 4 de fevereiro de 1975, e 495/GM-5, de 17 de maio de 1977.	
DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Valéria M. Caselato (presidente@planadores.org.br)	
Organização: Federação Brasileira de Voo a Vela – FBVV (presidente)	
Telefone de contato: 11 41120190	e-mail: presidente@planadores.org.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
Portaria nº 05/GM–5/1975 Portaria nº 495/GM-5/1977	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Enquanto não for editado novo texto em conformidade com toda a justificativa a seguir, manter inalterada a aplicabilidade dos dispositivos originais. Posteriormente, é imprescindível revigorar a sua aplicação a bem do interesse público como política de Estado. A FBVV ressalta, mais uma vez, que o prazo de 30 dias para Audiência Pública é insuficiente para fazer uma discussão adequada, que conduza a propostas concretas, minimizando o surgimento de efeitos indesejados no futuro. Assim, mais uma vez coloca-se à disposição para aprofundar o assunto em reuniões a serem agendadas.	
JUSTIFICATIVA	
A Federação Brasileira de Voo a Vela - FBVV - é instituída no ordenamento jurídico nacional como uma pessoa jurídica de direito privado, considerada como uma associação civil sem fins lucrativos, caracterizando-se como uma entidade nacional de administração do Desporto - Lei n. 9.615/98, inciso III do Art.13. Esta instituição é constituída ainda por inúmeras entidades de prática desportiva - Aeroclubes e Atletas - pilotos e candidatos a pilotos, que a ela se associam por decisão livre e espontânea, em consonância com os Princípios Constitucionais da Autonomia de	

Organização e Funcionamento e da Liberdade - incisos II e IV do Art.2º e Art.16, destacando-se por fim, por integrar o subsistema específico do Sistema Nacional do Desporto - Art.14.

No caso da FBVV, todos os Aeroclubes de Planadores e Pilotos a ela associados/filiados também atendem aos objetivos de prática desportiva formal e não formal, devidamente estabelecida na Lei n. 9.615/98, conforme estabelecem o parágrafo 1º e 2º do Art.1º, desporto de rendimento - inciso III do Art.3º, de modo não profissional - inciso II, parágrafo 1º, do Art.3º.

Prevê ainda a CF/88:

“Art. 217. É dever do Estado fomentar práticas desportivas formais e não-formais, como direito de cada um, observados:

I - a autonomia das entidades desportivas dirigentes e associações, quanto a sua organização e funcionamento;

II - a destinação de recursos públicos para a promoção prioritária do desporto educacional e, em casos específicos, para a do desporto de alto rendimento;

III - o tratamento diferenciado para o desporto profissional e o não-profissional;

IV - a proteção e o incentivo às manifestações desportivas de criação nacional.

§ 1º O Poder Judiciário (...)

§ 2º A justiça desportiva (...)

§ 3º O Poder Público incentivará o lazer, como forma de promoção social.”

Tendo em vista os teores legais acima estabelecidos, demonstra-se que no Brasil é claramente imprescindível a manutenção da viabilidade financeira dos Aeroclubes de Voo a Vela e da FBVV, com exigências contidas no inciso I do Art.18 da Lei n. 9.615/98, que busca estruturar as obrigações do Estado contidas no inciso II do Art. 217 da CF/88.

Portanto, conforme demonstrado, envolve matéria regida por lei específica, sendo ainda devidamente regulada pela Constituição Federal do Brasil. Qualquer mudança que venha a prejudicar o bem jurídico já garantido, mesmo que por via de regulamento, resolução, despacho, ordem de serviço e/ou instrução normativa irá de encontro à lei maior; sendo assim, logicamente, o ato poderá ser suscetível de vícios que acarretem nulidades legais e administrativas.

Devemos lembrar que a origem, a criação e a organização destas entidades já mencionadas foram historicamente conduzidas pelo Ministério da Aeronáutica, estando agora de forma subsidiária sob comando da ANAC. A supressão de garantias que hoje são fundamentais para preservar a existência destas entidades seria um retrocesso político e administrativo, que além de atingir a prática do voo a vela em nosso país, acabaria por fulminar a existência e a sobrevivência de inúmeros aeroclubes.

Não devemos desconsiderar, ainda, conforme estabelecido no parágrafo 2º do Art. 97 do CBA e posteriormente instituído no RBHA 140, que os Aeroclubes são associações civis com patrimônio e administração próprios, que realizam serviços locais ou regionais, cujos objetivos principais são o ensino e a prática da aviação civil, de turismo e desporto em todas as suas modalidades, podendo cumprir missões de emergência ou de notório interesse da coletividade, sem esquecer, e o mais importante, que são entidades consagradas de utilidade pública.

Aparentemente a agência reguladora (ANAC) está desconsiderando a existência legal de alguns institutos, inclusive das características de utilidade pública e de relevância social local e/ou regional de determinadas entidades, como os Aeroclubes de Voo a Vela. Devemos lembrar que tais características dão origem à concessão, pelos poderes públicos em seus diversos níveis e abrangências, de determinados auxílios e isenções de taxas em sentido amplo. Portanto, nada mais correto seria a manutenção das isenções de tarifas aeroportuárias a essas entidades, haja vista que já foram legalmente instituídas.

A simples alegação de que os aeroclubes estejam sendo beneficiados por uma isenção de taxas e, como resultado, suas administrações financeiras estão prejudicando a concorrência saudável com os demais entes aeroportuários e/ou outras empresas do setor aéreo poderá ser considerada leviana, pouco conclusiva.

Não foram apresentados exemplos concretos que revelem a todos os integrantes da Aviação Civil a atual e real situação desta problemática apresentada pela ANAC; o que existe somente são meras afirmações/especulações provenientes de uma análise teórica e bastante parcial deste problema.

Proceder qualquer tipo de mudança, de forma unilateral, sem discussão profunda com as entidades afetadas, utilizando-se de suposições não comprovadas, mostra-se uma atitude temerosa, muito afastada do que se espera de um ente regulador da importância da ANAC.

Ainda, a fim de complementarmos, são os aeroclubes entidades que não possuem qualquer finalidade lucrativa, nem remuneram seus dirigentes, direta ou indiretamente; no seu relevante papel de formação de pilotos, estão ainda explicitamente excetuados da abrangência da Resolução n. 377/2016, que trata dos Serviços Aéreos Públicos e dos Especializados, que são, estes sim, remunerados profissionalmente - item n. 1.2.12 do Anexo da mesma Resolução.

As atividades aéreas da FBVV e de seus aeroclubes filiados são consideradas atividades de recreio (ou lazer, sinônimos) e desportivas, e são caracterizadas por serem realizadas sem remuneração, em benefício do próprio operador - inciso I do Art. 177 do CBA.

Portanto, tanto a FBVV como os seus aeroclubes associados não possuem qualquer finalidade de exploração comercial, tampouco buscam auferir lucro e não distribuem qualquer resultado entre seus associados, diferentemente do que acontece com as outras organizações presentes no aeroporto, empresas privadas em sua imensa maioria.

Assim, desconsiderar os aspectos acima seria também desconsiderar o valor histórico das instituições formadoras de pilotos, suprimindo um legado na qual a aviação nacional se originou e que ainda hoje é fundamental para seu desenvolvimento.

O doutrinador deve considerar que a prática do voo a vela no Brasil, e também no mundo, é caracterizado há quase oito décadas por operar a partir de sistemas de voluntariado, em que os mais experientes disponibilizam seus conhecimentos e tempos livres (principalmente aos finais de semana) para formar e treinar os iniciantes. Assim o fazem porque querem compartilhar a paixão por voar.

Isso se reflete também na organização do esporte. Nas competições, por exemplo, a lógica é igual: a organização e a condução das mesmas é feita por equipe de voluntários de reconhecidas experiência e competência no meio. Na administração da FBVV, destacamos que nenhum de seus dirigentes ou conselheiros são remunerados e esta também é a realidade da administração da imensa maioria dos aeroclubes de planadores em todo o Brasil.

Lembremos que relativamente à prática do aerodesporto de rendimento de modo não-profissional, prevê a legislação em seu inciso II, parágrafo 1º do art.3º da Lei n. 9.615/98, que é permitido o recebimento de incentivos materiais e de patrocínio.

Não sem razão, de modo análogo, prevê a Política Nacional de Aviação Civil (Decreto 6780 de 2009): “*Promover o adequado funcionamento dos aeroclubes e das escolas de aviação para garantir a formação prática dos profissionais, buscando o aprimoramento do sistema de repasse de recursos e equipamentos, selecionando aquelas entidades que atendam aos padrões de qualidade e de eficiência estabelecidos*”.

Assim, para que o aerodesporto possa crescer, inclusive pela continuidade da formação de novos pilotos, FBVV e seus aeroclubes precisam ter uma longevidade madura e equilibrada, conforme tradicionalmente se vê em países aeronauticamente relevantes. Nesse sentido, **é primordial preservar as condições que proporcionam suas autonomias e suas viabilidades financeiras e ainda melhorá-las, dado que o Brasil ainda está, neste quesito, muito atrás de seus pares.**

Destacamos abaixo alguns trechos da Política Nacional de Aviação Civil.

“DECRETO Nº 6.780, DE 18 DE FEVEREIRO DE 2009.

Aprova a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC)

2.5.O DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL

(...) a adequada coordenação das atividades da indústria aeronáutica, da formação de profissionais em todos os seus níveis, da infraestrutura aeroportuária civil, da infraestrutura aeronáutica civil e dos serviços aéreos constitui tarefa de fundamental importância para o desenvolvimento da aviação civil brasileira.

Medidas como o estímulo à formação e capacitação de profissionais (...)

O Estado brasileiro deve ser capaz, portanto, de prever adequadamente a demanda por bens e serviços aeronáuticos e propiciar as condições para que o desenvolvimento da aviação civil se faça de maneira harmônica, equilibrada e adequada. Tal condição torna-se ainda mais relevante no que tange ao provimento da infraestrutura necessária ao desenvolvimento da aviação civil.

(...) Há que superar os óbices que impedem o crescimento da aviação civil de maneira ordenada e em sintonia com os objetivos nacionais de integração e ampliação do acesso ao serviço, de forma a promover a prosperidade equitativamente.

3.5.O DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL

- Promover o desenvolvimento da aviação civil mediante a cooperação entre os elos do Sistema, garantindo que seus planejamentos sejam elaborados de forma integrada.
- **Reconhecer a especificidade e promover o desenvolvimento das atividades de aviação agrícola, experimental e aerodesportiva, desenvolvendo regulamentação específica para os setores e estimulando a difusão de seu uso.**

Formação, Capacitação e Atualização de Recursos Humanos

- Fomentar a adequada formação de recursos humanos, visando atender às necessidades nacionais e regionais do Sistema.
- Incentivar a formação de recursos humanos pelo setor público e pela iniciativa privada.
- Promover o adequado funcionamento dos aeroclubes e das escolas de aviação para garantir a formação prática dos profissionais (...)
- Estimular a formação de profissionais por meio de incentivos às instituições de ensino, da ampliação de programas governamentais de concessão de bolsas de estudo e do fomento à instalação de polos de qualificação profissional

Infraestrutura Aeroportuária Civil

- Promover junto aos respectivos entes federados o provimento da infraestrutura necessária à implantação e operação dos aeródromos,

Serviços Aéreos

- Estimular o desenvolvimento de serviços aéreos em todo o território brasileiro
- Estimular o desenvolvimento da aviação geral"

Assuntos relativos a administração, a cessão e uso de aeródromos públicos, como a cessão de áreas destinadas a alguns aeroclubes, são matérias as quais as legislações estaduais e municipais poderiam tratar individualmente com as entidades, sendo necessário, porém, que o órgão regulador federal (ANAC) estabeleça as bases que possam garantir as condições mínimas que permitam a continuidade dos aeroclubes, sob pena de lesão ao bem jurídico primordial de qualquer instituição, que é o simples direito de existir.

Deste modo, mesmo não sendo conhecido qualquer caso concreto de aeroclube que, por “concorrência desleal”, tenha colocado em risco a sobrevivência, ao longo do tempo, de outros entes aeroportuários, é que apresentamos a seguinte solução:

1) A ANAC estabeleça, em instrumento jurídico apropriado, a não cobrança de taxas/preços/tarifas aeroportuárias de aeroclubes, ao qual estarão sujeitos todos os níveis de administração aeroportuária: federal, estadual, municipal;

2) Que cada aeroclube estabeleça, junto a seu administrador aeroportuário, um termo de compromisso em que se compromete a não prestar serviços duradouros (mais de 90 dias) de hangaragem/guarda para aeronaves cujo proprietário, operador ou piloto não seja associado a uma entidade aerodesportiva brasileira, ou a própria.

3) Após concretizados os atos acima, declaração da inaplicabilidade das duas portarias já referidas.

Cumpra esclarecer que a introdução do conceito de serviços duradouros feita acima é necessária para dar cobertura aos seguintes casos relativamente comuns:

a) aeronaves que planejavam apenas transitar pelo aeródromo mas que constatarem alguma condição insegura para prosseguimento do voo: falha mecânica, degradação da condição psicofísica do piloto ou adversidade meteorológica. Nestas condições, muitas vezes não há tempo hábil para que o piloto ou responsável pela aeronave faça uma “licitação” entre todos os possíveis “ofertantes” no aeródromo. Em muitos casos, ainda, o aeroclube é o único local onde o piloto vai efetivamente conseguir encontrar um interlocutor. Alguns zeladores de hangares “particulares” estão até impedidos de abrir as portas de seus hangares para pessoas não cadastradas previamente. Como se sabe, porém, em diversos aeródromos não há vigilância suficiente para garantir a integridade da aeronave que fica no pátio durante a noite. Nestes casos, a falta de opção pode levar o piloto a prosseguir o voo até uma localidade onde haja abrigo, com evidente risco à segurança de voo. Caso decida não colocar em risco a segurança de voo, terminará por colocar em risco a integridade da aeronave, o que também pode afetar a segurança dos voos seguintes. Ressalte-se que a prática dos aeroclubes, em casos similares (onde está em jogo a segurança de voo e a integridade da aeronave no curtíssimo prazo), é o de geralmente nem cobrar qualquer taxa.

b) Aeronaves estrangeiras aerodesportivas que venham participar de alguma competição. No voo a vela, por exemplo, a estada mínima é de 3 semanas (uma de treino oficial e duas de competição). No entanto, é comum os competidores estenderem a estada por até 3 meses, sendo uma parte anterior à competição para treino não-oficial e uma parte posterior para fazer intercâmbio do equipamento com outros pilotos, de maneira a melhorar o rateio dos custos de transporte e participação. É fundamental lembrar que os prazos citados assim o são porque o voo de planador só se faz em condições meteorológicas favoráveis.

RESPOSTA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não compete a esta Agência emitir parecer sobre políticas públicas, as quais fogem das competências estabelecidas pela Lei 11.182/2005.

Desse modo, eventuais ações e políticas públicas de estímulo e fomento à aviação civil, direcionadas aos aeroclubes, possuem meios próprios de serem efetivadas. Nesse sentido, compete à Secretaria de Aviação Civil– SAC/MTPA, órgão competente para definição e execução de políticas públicas para o setor aéreo, avaliar e propor os meios de desenvolvimento do setor com a eventual participação do Estado brasileiro através de incentivos e/ou subsídios.

Diante disso, a ANAC consultou a SAC/PR (atualmente integrante do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil) acerca da conformidade da isenção de preço específico frente às políticas públicas setoriais vigentes. Em resposta, a SAC/MTPA se manifestou favoravelmente à revogação da isenção para alocação de áreas aeroportuárias aos aeroclubes e, conseqüentemente, pela inaplicabilidade da Portaria nº 5/GM-5, de 4 de fevereiro de 1975, e da Portaria nº 495/GC-5, de 17 de maio de 1977.

Além disso, em consulta realizada à Procuradora Federal junto à ANAC, foi assentado que, de acordo com o estabelecido no inciso III do parágrafo único do artigo 175 da CF/88, é a lei que deverá dispor sobre a política tarifária e que, portanto, deve ser um ato legal ou a ele equiparado a dispor sobre isenções tarifárias.

Assim, diante da ausência de políticas públicas específicas e de previsão legal, a Portaria nº 5/GM-5, de 4 de fevereiro de 1975, e a Portaria nº 495/GC-5, de 17 de maio de 1977, não constituem os instrumentos normativos adequados para prever qualquer tipo de isenção ou benefício tarifário.

Por último, a ANAC, seguindo o entendimento da Resolução nº 392/2016, que descentralizou a regulação tarifária aplicável aos aeródromos delegados aos Estados e Municípios, entende que o poder público local é o agente com maior capacidade de equacionar as necessidades de recomposição de custos do aeroporto e o interesse do público usuário. Assim, cabe aos Estados e Municípios avaliarem a conveniência da concessão de isenção para as áreas cedidas aos aeroclubes nos aeroportos sob sua responsabilidade.

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 4/2018**Processo nº: 00058.084926/2013-15**

Assunto: Proposta de resolução que altera dispositivos da Resolução nº 432, de 19 de junho de 2017, e declara a inaplicabilidade das Portarias nºs 5/GM-5, de 4 de fevereiro de 1975, e 495/GM-5, de 17 de maio de 1977.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: José Mauro de Figueiredo Garcia	
Organização: Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo	
Telefone de contato: (11) 3312-9663	e-mail: jmgarcia@daesp.sp.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
Art 1º da Minuta da Portaria a ser editada.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
<p><i>Art 1º...</i></p> <p><i>Art. 26. As tarifas de permanência não incidem sobre as aeronaves:</i></p> <p><i>I – estacionadas em áreas arrendadas para oficinas homologadas pela ANAC, enquanto perdurar o serviço de manutenção, comprovado por cópia da Ordem de Serviço, apresentada à AAL; e,</i></p> <p><i>II – que estiverem utilizando os serviços de guarda de aeronaves e que sejam de propriedade do aeroclube ou arrendadas para fins de instrução em áreas cedidas ao aeroclube.</i></p>	
JUSTIFICATIVA	
<p>Em princípio é preciso salientar que o DAESP considera que todas as áreas arrendadas em seus aeroportos são consideradas áreas de estadia quando se trata de aeronaves de terceiros. O DAESP só isenta aeronaves da cobrança da tarifa de permanência em área de estadia, as aeronaves de propriedade dos arrendatários. Isto é firmado através do contrato de arrendamento das áreas.</p> <p>A sugestão do item “I” do Art. 1º é fundamentada na experiência do DAESP em ter dificuldades em identificar as aeronaves que permanecem em áreas arrendadas e que estejam em manutenção, pois existem arrendatários que são oficinas e guardam aeronaves em seus hangares.</p> <p>Já a sugestão do item “II” do Art. 1º considera que o texto sugerido na minuta da Portaria não resolve o problema da distorção concorrencial, considerando que a simples cobrança de preço específico não equipara os aeroclubes aos demais arrendatários. Isto se baseia na própria experiência do DAESP, com 17 Aeroclubes em seus aeroportos, com 13 aeroclubes em operação. Conforme mencionado o DAESP isenta o pagamento as aeronaves de propriedade dos arrendatários de áreas/hangares nos seus aeroportos, para aeronaves de terceiros, o DAESP cobra valores variáveis previstos em contrato que “correspondem às tarifas de permanência”. Nos casos de aeronaves que sejam estacionadas em áreas arrendadas e que</p>	

por qualquer motivo não se de conhecimento à administração do aeroporto, destas aeronaves são cobradas as tarifas de permanência como se em área de estadia tivessem.

Exemplo dos procedimentos adotado pelo DAESP é demonstrado a seguir:

Já é cobrado dos Aeroclubes valores variável (mensais) pela hangaragem de aeronaves de terceiros dos aeroclubes de:

Aeroporto de São José do Rio Preto

Aeroclubes de São José do Rio Preto. – 2º TA Acom 38/12 (15.06.16)

Valor variável reajustado anualmente pelo índice do IGP-DI. **Reaj Jun/17 - JUNHO**

Aeronaves	Nacionais (Reais)	Internacionais (Dólar)
Ultraleves	90,00	90,00
Ultraleves avançados	100,00	100,00
Aeronaves até 1.000kg	154,00	144,00
Aeronaves de 1.000 à 2.000kg	220,00	180,00
Aeronaves de 2.001 à 4.000kg	220,00	396,00
Aeronaves de 4.001 à 6.000kg	220,00	720,00
Aeronaves de 6.001 à 12.000kg	286,00	1.260,00
Aeronaves de 12.001 à 24.000kg	565,00	2.376,00

Aeroporto de Bragança Paulista

- Aeroclubes de Bragança Paulista – 2º TA Contr. 003/01 (01.09.2015)

Valor Variável Reajustado anualmente pelo índice do IGP-DI. **Set/17**

Aeronaves	Nacionais (Reais)	Internacionais (Dólar)
Ultraleves	100,11	100,11
Ultraleves avançados	111,24	111,24
Aeronaves até 1.000kg	171,30	160,18
Aeronaves de 1.000 à 2.000kg	244,72	200,23

Aeronaves de 2.001 à 3.000kg	244,72	440,50
Aeronaves de 3.001 à 4.000kg	244,72	440,50
Aeronaves de 4.001 à 5.000kg	244,72	800,91
Aeronaves de 5.001 à 6.000kg	244,72	800,91
Aeronaves de 6.001 à 7.000kg	318,14	1.401,59...

Aeroporto de Jundiaí.

- Aeroclube Politécnico de Planadores – 1º TA 001/03 5% Contr ou Tabela Valor Variável reajustado anualmente pelo índice do IGP-DI. Out/17 - OUTUBRO*

Aeronaves	Nacionais	Internacionais (Dolar)
Ultraleves	125,06	125,06
Ultraleves Avançados	138,95	138,95
Até 1.000kg	213,99	200,09
de 1.001 a 2.000kg	305,70	250,12
de 2.001 a 4.000kg	305,70	550,26
de 4.001 a 6.000kg	305,70	1.000,47
de 6.001 a 12.000kg	397,41	1.750,83
de 12.001 a 24.000kg	785,09	3.301,56

Aeroporto de Amarais

Aeroclube de Campinas Amarais – Acordo firmado em 01.12.2014.

Em SDAM c/ Calloni

1º TA 002/2004(01.02.2016) - 5% sobre Contrato ou Tabela

Valor Variável reajustado anualmente pelo índice do IGP-DI. Reaj. Fev/17

Aeronaves	Nacionais (Real)	Internacionais (Dólar)
Ultraleves	95,39	95,39
Ultraleves Avançados	105,99	105,99

Até 1.000kg	163,23	152,63
de 1.001 a 2.000kg	233,18	190,79
de 2.001 a 3.000kg	233,18	419,73
de 3.001 a 4.000kg	233,18	419,73
de 4.001 a 5.000kg	233,18	763,15
de 5.001 a 6.000kg	233,18	763,15

Como se pode ver a cobrança de valores variáveis via contrato já é prática adotada pelo DAESP. No entanto este procedimento não resolve ainda o problema da distorção na concorrência entre aeroclubes e arrendatários privados. Entretanto, a revogação das Portarias nº 05/GM-5 e nº 495/GC-5, que retira a isenção da cobrança de preço específico dos aeroclubes, pode resolver essa questão e o DAESP vê como uma medida muito importante para o estímulo à concorrência e correção das distorções existentes nos aeroportos onde existem aeroclubes. Embora ainda permaneçam distorções concorrenciais na venda de combustíveis, manutenção de aeronaves, explorações comerciais (lanchonete), etc. Isto tudo relacionado à terceiros, pois algumas desses serviços deveriam ser prestados aos associados e, no entanto, isto não fica restrito a este círculo.

Por final, a modificação sugerida no item II permitirá ao DAESP ou às administrações aeroportuárias atuar nos casos de prestação de serviços à terceiros por parte dos aeroclubes, definindo exatamente o espírito da Lei 6009/1973 quanto à isenção das tarifas de permanência, especificamente “em caso de estacionamento em áreas arrendadas pelo **proprietário ou explorador da aeronave**”. (grifo nosso)

RESPOSTA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que, em relação à alteração do item II do artigo 26, a finalidade da não incidência da tarifa de permanência sobre as aeronaves que estiverem utilizando os serviços de guarda de aeronaves em áreas cedidas aos aeroclubes visa evitar que o explorador ou proprietário de aeronave seja cobrado em duplicidade pela utilização de determinada área (preço específico da hangaragem e tarifa aeroportuária de permanência).

Cumprido destacar que, em caso semelhante, a Agência entendeu se tratar de caso de não incidência tarifária:

Resolução nº 432/2017

Art. 26. As tarifas de permanência não incidem sobre as aeronaves estacionadas em áreas arrendadas para oficinas homologadas pela ANAC, enquanto perdurar o serviço de manutenção.

Quanto à alteração do item I do artigo 26, cumpre esclarecer que a Resolução nº 432/2017, ao consolidar os diversos normativos que tratavam de cobrança e arrecadação tarifária, buscou simplificar os regramentos existentes, bem como dar maior liberdade aos agentes regulados, aeroportos e empresas aéreas, para condução dos procedimentos necessários à efetivação da cobrança das tarifas aeroportuárias, bem como das isenções e casos de não incidência. Desse modo, entende-se que não há necessidade para tratar, na referida norma, de pormenores a respeito de procedimentos que podem ser estabelecidos diretamente entre as partes interessadas.

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 4/2018	Processo nº: 00058.084926/2013-15
Assunto: Proposta de resolução que altera dispositivos da Resolução nº 432, de 19 de junho de 2017, e declara a inaplicabilidade das Portarias nºs 5/GM-5, de 4 de fevereiro de 1975, e 495/GM-5, de 17 de maio de 1977.	
DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Arsênio Neiva Costa	
Organização: Aeroclubes de Goiás – fundado em 19/06/1938	
Telefone de contato: 62 99235-9000 e 3264-7001	e-mail: presidencia@aeroclubedegoias.com.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
<p>TRECHOS DA MINUTA A DISCUTIR:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. “Inicialmente, verifica-se que a convivência da isenção de preço específico para as áreas cedidas aos aeroclubes e a exploração de atividades diversas, tais como hangaragem, venda de combustível, manutenção de aeronaves entre outras, por essas entidades, tem causado <u>distorção concorrencial</u> entre o aeroclube, o próprio aeroporto e demais agentes que atuam no âmbito da infraestrutura aeroportuária.” (grifos nossos) 2. “A isenção pelo uso de área aeroportuária permite aos aeroclubes a prestação de serviços em condições mais vantajosas que os demais, inclusive em relação ao próprio aeroporto.” (grifos nossos) 3. “Como efeito, a condição vantajosa adquirida pelos aeroclubes pode, ainda, causar desinteresse pelo arrendamento de áreas aeroportuárias por demais prestadores de serviços, afetando negativamente a percepção de receitas pelos aeroportos que sediam tais entidades.” (grifos nossos) 	

4. “Dessa forma, no que se refere à adequada remuneração da infraestrutura aeroportuária utilizada por seus usuários, faz todo sentido que **os aeroclubes paguem pela utilização do espaço, tal como ocorre com as escolas de aviação civil**, as empresas especializadas em hangaragem e manutenção de aeronaves que arrendam onerosamente áreas no aeroporto.” (grifos nossos)
5. “Nesse sentido, é de se destacar que os preços específicos cobrados pela cessão de áreas ou pela prestação de **serviços auxiliares ao transporte aéreo ou de natureza comercial** devem se aplicar igualmente a todos os usuários do aeroporto, conforme Resolução nº 302, de 05 de fevereiro de 2014.” (grifos nossos)
6. “Adicionalmente, na esteira do que preconiza a Resolução nº 392/2016, que descentralizou a regulação tarifária aplicável aos aeródromos delegados aos estados e municípios, esta Agência entende que a decisão quanto à concessão de isenções para utilização de áreas aeroportuárias deve caber ao poder público a que se submete o aeródromo, seja ele municipal, estadual ou federal, não cabendo, por exemplo, **à esfera federal estabelecer isenções que serão aplicadas aos aeroportos sob responsabilidade dos Estados ou Municípios.**” (grifos nossos)
7. “Conforme comentado, **o poder local, delegatário da infraestrutura, constitui o agente com maior capacidade de equacionar as necessidades de recomposição dos custos do aeroporto e o interesse do público usuário.**” (grifos nossos)
8. “Ainda, cabe destacar que, conforme entendimento da Procuradoria Federal junto à ANAC, a Constituição Federal prevê, nos **termos do artigo 175, parágrafo único, inciso III, que a lei disporá sobre a política tarifária** e que portanto é o ato legal ou a ele equiparado que deve prever isenção ou diferenciação tarifária, não sendo, portanto, a **Portaria nº 495/GM-5/1977 instrumento mais adequado para tratar do tema.**” (grifos nossos)
9. “Promover o crescimento do setor por meio da regulação eficiente do mercado, de **estímulos a investimentos privados e do incentivo à concorrência, visando coibir práticas anticoncorrenciais** e assegurar a prestação adequada de serviços, a modicidade dos preços e a garantia dos direitos dos usuários.” (grifos nossos)
10. “2. Reduzir eventuais **barreiras à entrada de empresas nos mercados de serviços aéreos e de infraestrutura aeroportuária.** 3 Realizar o devido acompanhamento do mercado para identificar possíveis **distorções que indiquem necessidade de atuação ou desregulamentação** por parte da Agência ou dos órgãos antitruste.” (grifos nossos)
11. “Verifica-se que as diretrizes para a regulação econômica visam principalmente promover a **concorrência entre os diversos prestadores de serviços na aviação civil**, bem como remover distorções existentes.” (grifos nossos)
12. “Assim, conforme trazido anteriormente por esta Justificativa, a convivência da isenção de preço específico para as áreas cedidas aos aeroclubes e a exploração de atividades diversas, tais como hangaragem, venda de combustível, manutenção de aeronaves entre outras, por

essas entidades, tem causado distorção concorrencial entre o aeroclube, o próprio aeroporto e demais agentes que atuam no âmbito da infraestrutura aeroportuária, notadamente **as escolas de aviação civil** que desempenham **atividades semelhantes aos aeroclubes.**" (grifos nossos)

13. "Ato contínuo, o documento ao tratar da regulamentação traz como mote que a ANAC deve realizar a adequada intervenção regulatória quando necessária, mantendo sua estrutura normativa **compreensível e atualizada.**" (grifos nossos)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

1. Alteração ou exclusão do termo "distorção concorrencial" e reformulação de seu contexto.
- Itens 2 e 3 – Inserção do contexto em que se dá as mencionadas "condições mais vantajosas que os demais", e, em especial, qual a destinação prevista em lei para os possíveis frutos das condições mais vantajosas citadas pelo texto.
4. Alteração da incorreta comparação (em termos legais e infralegais) entre aeroclubes e escolas de aviação civil no que diz respeito a utilização da infraestrutura aeroportuária por seus usuários.
5. Diferenciar o impacto econômico alegado inicialmente como justificativa para a extinção das isenções aplicadas aos aeroclubes nestas três distintas seções: cessão de áreas, prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo ou de natureza comercial.
6. Informar que a regulamentação quanto a isenção de tarifas aeroportuárias não é tratada pela Resolução Nº 392/2016 e que a ausência desta delegação poderá impedir os municípios, estados e distrito federal de analisar a aplicação da isenção prevista pela Portaria Nº 495/GM-5/1977.
7. Idem para o item 6.
8. Não foi citado em quais os normativos emitidos pela agência que são contrariados pela portaria em questão. A portaria encontra-se em vigor e, dado o conteúdo do artigo 8º, inciso XXV da Lei 11.182/2005, a ANAC é competente para regulamentar as tarifas, cumprindo o disposto no artigo 175, parágrafo único, inciso III da Constituição Federal. A Lei 6.009/1973 não prevê a matéria e é por esta razão que a portaria em análise, posterior a ela, contemplou a isenção dos aeroclubes. O Decreto 89.121 não prevê a isenção em análise, e exclui a regulação prevista em outros atos normativos a respeito das tarifas aeroportuárias.
9. Necessidade de que o Conselho de Administração de Defesa Econômica (CADE) seja provocado por meio de seu Departamento de Estudos Econômicos (DEE) a analisar a situação fática, o impacto da isenção tarifária concedida aos aeroclubes face aos demais usuários do sistema e para que possa opinar se a prática é anticoncorrencial ou não.

10. Para que verificar a aplicação das medidas propostas no que tange a regulamentação econômica baseando-se nas Diretrizes para a Qualidade Regulatória, é indispensável que se identifique o cenário em que se desenvolve a atividade econômica fulcro da isenção.

Assim sendo, que sejam citadas as fontes que permitiram a elaboração do projeto concluir pela ocorrência de redução efetiva da concorrência provocada diretamente pela isenção das tais tarifas aos aeroclubes, e como tais isenções figuram no cenário econômico como verdadeiras barreiras à entrada de empresas. Assim sendo, será possível identificar as citadas distorções que necessitam de correção.

Ademais, é necessário citar quais as mudanças do cenário econômico que ocorreram nas últimas quatro décadas que levam a ANAC a suscitar a revogação de isenção a serviços de utilidade pública, tais como os aeroclubes, somente agora, e não na década anterior. Também é necessário citar quais os benefícios econômicos, imediatos ou não, os usuários dos sistemas aeroportuários terão com a oneração dos aeroclubes por todo o país, e, principalmente, no seu afastamento das zonas aeroportuárias, dado a provável inviabilidade de sua operação nos aeroportos.

Por fim, considerando a natureza de utilidade pública dos aeroclubes, citar os estudos da agência que permitam concluir que a extinção da isenção não afetará a sobrevivência destas entidades de ensino, já que não se trata de empresas, mas de sociedades civis com objetivos definidos em lei.

11. Identificar qual a concorrência existente entre aeroclubes e escolas de aviação e qual a destinação dos lucros obtidos por ambos tipos de entidade de ensino prevista em lei. A identificação não pode prescindir de números e gráficos que representem proporcionalmente a ocupação dos mercados de adestramento de voo em diversas regiões por ambos tipos de entidades. Por fim, identificar junto a SCD/ANAC qual a previsão de crescimento na demanda para profissionais da aviação civil nos próximos anos e qual seria o impacto da ausência do fomento a atividade na formação de profissionais e se, em caso de redução do número de entidades de formação tais como os aeroclubes, haverá meios de suprir as necessidades do mercado de trabalho aeronáutico brasileiro por meio de aeronautas estrangeiros.

12. Diferenciar escolas de aviação civil e aeroclubes.

13. Explicar qual a razão que lastreia a ideia de que a Portaria Nº 495/GM-5/1977 não torna a estrutura normativa atual compreensível e atualizada, dada o arcabouço legal já mencionado.

JUSTIFICATIVA

1. A problematização, segundo a justificativa da proposta normativa em análise, reside principalmente, dentre algumas outras citadas, na “distorção concorrencial” que seria provocada por aeroclubes em relação a demais agentes aeroportuários e o próprio aeroporto. Em suma análise, a concorrência se dá em um mesmo espaço geográfico e com mesmo grupo de produtos. Para se discutir distorções neste âmbito, é preciso conhecer os dados objetivos

atinentes a atuação de todos os agentes econômicos envolvidos na seara do adestramento de pessoal de voo, inclusive os aeroclubes, e os impactos das isenções tarifárias em comento em relação a concorrência entre estes e os não isentos. Só então será possível analisar o cabimento do emprego do termo “distorção” dentro da sistemática proposta.

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) tem as atribuições de analisar e aprovar ou não os atos de concentração econômica, de investigar condutas prejudiciais à livre concorrência e, se for o caso, aplicar punições aos infratores, e de disseminar a cultura da livre concorrência.

Assim sendo, para que a discussão não se baseie em preposições, mas em dados objetivos que justifiquem a discussão proposta, dada a amplitude da alteração em comento (que é indiscutivelmente nacional, já que atingirá a operação de todos os aeroclubes de todas as 27 unidades da federação), é necessário, numa perspectiva que justifique a motivação que venham a lastrear o ato administrativo o qual se pretende praticar, que se submeta à análise econômica a hipotética distorção concorrencial mencionada ao Departamento de Estudo Econômico (DEE) do CADE, conforme é previsto pelo artigo 17 da Lei 12.529/11. Do contrário, a discussão será inócua já que os dados quanto ao alegado impacto concorrencial em favor dos aeroclubes não são conhecidos, muito menos seu caráter predatório a concorrência.

Itens 2 e 3 – Qualquer entidade de utilidade pública recebe tratamento diferenciado por parte dos órgãos administrativos das diferentes esferas da administração pública. O tratamento diferencial é visto por alguns como vantagens. Já para outros, em geral os incumbidos do múnus assistencial, beneficente ou fomentador, em geral o tratamento diferenciado é visto como meio fundamental para concretização do objetivo da entidade.

Os aeroclubes são, por força de lei, considerados de utilidade pública. É o que prevê o Decreto-Lei Nº 205/1967 em seu artigo 1º, parágrafo único e o Código Brasileiro de Aeronáutica, em seu artigo 97, parágrafo 2º.

As “condições mais vantajosas” são reflexo da política estatal que permitiu, até os dias de hoje, a formação ininterrupta de profissionais da aviação civil por todo o país, mesmo em momentos em que a atividade econômica aeronáutica do país era majoritariamente deficitária e não havia interesse privado na expansão de escolas privadas de formação aeronáutica.

Nos termos do artigo 4º do Decreto-Lei Nº 205/1967, a totalidade das subvenções, doações de qualquer natureza, rendas provenientes das atividades aéreas e de estadias de aeronaves particulares deve ser destinada ao desenvolvimento dos objetivos principais dos aeroclubes, elencados no artigo 1º do mesmo diploma. Ou seja, o lucro é reinvestido na própria atividade aeronáutica exercida por estes entes.

A alegada afetação negativa da percepção de receita por aeroportos, se ocorrer, ocorre em favor de entidades de utilidade pública (aeroclubes) que, em última análise, forma profissionais que movimentam as atividades privadas, lucrativas, que se utilizam dos serviços oferecidos pelos próprios aeroportos. Em suma análise, extinguir as “vantagens” dos aeroclubes em favor

de aeroportos ou de entes privados cujo o lucro é desvinculado da atividade aeronáutica, é sufocar o fornecedor de profissionais para estas próprias atividades.

4. As escolas de aviação se submetem a uma regulamentação completamente distinta dos aeroclubes em termos infralegais (RBHA 141 e RBHA 140, respectivamente) e legais (os aeroclubes por meio do Decreto-Lei Nº 205/1967 e as escolas as pelas demais leis atinentes a exploração de atividade econômica por entes privados com fins lucrativos). Como já é mencionado anteriormente, os objetivos da exploração da atividade de adestramento de pessoal de voo possuem fins distintos dentro da seara econômica aeronáutica. Enquanto as escolas de aviação civil visam a obtenção e distribuição societária de lucros provenientes da atividade econômica relacionada a instrução aérea, aos aeroclubes é defeso tal prática. Assim sendo, a comparação não só é injustificada do ponto de vista legal e infralegal, como parte de premissas que não correspondem à realidade das entidades. Neste sentido, a correção do texto é imperativa para que se impeça apressadas e imprecisas conclusões quanto a alegada necessidade de igualdade nas regras tarifárias.

5. O texto trata de forma igual três diferentes itens aos quais a isenção se aplica. Entretanto, como cediço, a razão preponderante a qual a alegadamente lastreia-se a proposta de extinção das isenções é, fundamentalmente, a hipotética distorção concorrencial entre aeroclubes e demais agentes econômicos pertencentes a seara aeroportuária. Assim sendo, não é preciso aprofundar-se na questão para que se identifique de antemão as claras diferenças entre a cessão de área aeroportuária para uso de aeroclubes e a isenção de tarifas aplicáveis a operações aéreas de natureza comercial. Deve o texto, é homenagem ao princípio da razoabilidade e proporcionalidade, que se individualize os impactos causados pela isenção em cada um dos itens assinalados, bem como os benefícios concretos, imediatos ou não, que os usuários do sistema aeroportuário brasileiro terão caso a isenção venha a ser revogada.

6. O Direito aeronáutico é matéria privativa da União. Em que pese a Portaria 392/2016 da ANAC dispor quanto a delegação do regime tarifário aplicável a aeródromos públicos delegados aos estados, municípios e distrito federal, não há previsão quanto a política de isenção por aplicação do que é disposto na Portaria Nº 495/GM-5/1977. Isto é, não é previsto a possibilidade de isenção porque não houve delegação deste poder. Além do mais, não há delegação quanto a tarifas ou preços por uso de áreas aeroportuárias na portaria em comento. Considerando que a isenção nos termos da Portaria Nº 495/GM-5/1977 em discussão é de caráter de política que fomenta entidade de utilidade pública, que a delegação do regime tarifário aos entes citados não contempla isenção, pelo princípio da legalidade, é muito provável que os entes se neguem a analisar a questão da política de fomento aos aeroclubes alegando para tal ausência de delegação de competência.

7. Idem para o que foi respondido para o item 6.

8. Não houve revogação da Portaria nº 495/GM-5/1977. Tal portaria, atualmente em vigor, fora emitida por autoridade competente para tal. Segundo o artigo 8º, inciso XXV da Lei

11.182/2005, cabe a ANAC a “estabelecer o regime tarifário da exploração da infra-estrutura aeroportuária, no todo ou em parte”. A ANAC é, portanto, a autoridade competente para estabelecer regime tarifário. Por se tratar de ato ordinatório, sua validade permanece face a substituição do Departamento de Aviação Civil pela Agência Nacional de Aviação Civil, que nesta audiência pública realiza a auto-revisão decorrente do poder de auto-tutela administrativa da agência, seguindo o procedimento previsto no artigo 27 de sua lei de criação. Portanto, o instrumento, data máxima vênua, é legítimo e adequado para tratar do tema.

Considerando o conteúdo do 8º, inciso XXV da Lei 11.182/2005, é inadequada a conclusão constante no entendimento exarado pela Procuradoria Federal junto à ANAC. Devem ser identificados e ser citado exatamente o que a Portaria nº 495/GM-5/1977 contraria os recentes normativos emitidos pela agência. A Lei 6.009/1973 não poderia mesmo dar guarida a questão em análise porque além de ser anterior a Portaria nº 495/GM-5/1977 e a Portaria nº 05/GM-5/1975, não contemplava nominalmente a tarifa referente ao uso de área, mas tão somente previa que a utilização destas áreas estaria SUJEITA a ao pagamento referente aos preços que incidissem em tais partes utilizadas. Por ordem cronológica, as portarias em questão regulamentaram a matéria.

Já o Decreto nº 89.121/1983 é claro em estabelecer, no seu artigo 1º, a permissão quanto a regulação da utilização de aeroportos por disposições legais complementares, até mesmo porque, no que diz respeito a áreas essenciais dos aeroportos, o diploma legal é taxativo em seu artigo 12º e não contemplava as atividades de instrução aérea.

9. A sugestão de alteração é substancial para a análise da suspensão da isenção tarifária. O texto proposto para a audiência pública parte da presunção de que a previsão do Decreto n. 6.780/2009 é automaticamente aplicável em situação de isenção tarifária. A citação dos dispositivos legais previstos no PNAC tais como práticas anticoncorrenciais não pode prescindir de uma análise econômica competente para lastrear a discussão quanto a suspensão de isenção que perdura 41 (quarenta e um) anos.

10. Autoexplicativo.

11. Ignorar a diferença entre aeroclubes e escolas de aviação não é aceitável. As dimensões do negócio, a destinação dos lucros, o uso de aeronaves da união para subsídio de formação de aviadores com menor poder aquisitivo e a missões de caráter social são apenas algumas das características que colocam ambas entidades em posições literalmente opostas. A ANAC precisa atentar-se a importância dos aeroclubes, tal como fora feito nos anos de 1975 e 1977 pelo Departamento de Aviação Civil. Sugere-se o uso de estudos econômicos para verificar-se o verdadeiro impacto da isenção de tarifas no ambiente concorrencial e, principalmente, os fatores positivos que envolvem a permanência de aeroclubes em aeroportos. Por fim, não menos importante, é preciso atentar-se a previsão de demanda por aeronautas nos próximos anos e as atuais barreiras legais a contratação de aeronautas estrangeiros: não seria errado supor que a incidência tarifária inviabilize alguns ou muitos aeroclubes, fazendo-os diminuir

suas operações ou fechar suas portas. Estaríamos prontos para suportar a demanda com o atual quadro de escolas de aviação? E se a formação de pilotos, em razão de fatores econômicos, não for mais atrativa? Sem os aeroclubes, onde irá o país buscar formar seus aeronautas? O fomento da aviação civil por meio de aeroclubes é mesmo dispensável? São questões fundamentais e inerentes a esta discussão.

12. Autoexplicativo.

13. Autoexplicativo.

RESPOSTA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não compete a esta Agência emitir parecer sobre políticas públicas, as quais fogem das competências estabelecidas pela Lei 11.182/2005.

Desse modo, eventuais ações e políticas públicas de estímulo e fomento à aviação civil, direcionadas aos aeroclubes, possuem meios próprios de serem efetivadas. Nesse sentido, compete à Secretaria de Aviação Civil– SAC/MTPA, órgão competente para definição e execução de políticas públicas para o setor aéreo, avaliar e propor os meios de desenvolvimento do setor com a eventual participação do Estado brasileiro através de incentivos e/ou subsídios.

Diante disso, a ANAC consultou a SAC/PR (atualmente integrante do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil) acerca da conformidade da isenção de preço específico frente às políticas públicas setoriais vigentes. Em resposta, a SAC/MTPA se manifestou favoravelmente à revogação da isenção para alocação de áreas aeroportuárias aos aeroclubes e, conseqüentemente, pela inaplicabilidade da Portaria nº 5/GM-5, de 4 de fevereiro de 1975, e da Portaria nº 495/GC-5, de 17 de maio de 1977.

Além disso, em consulta realizada à Procuradora Federal junto à ANAC, foi assentado que, de acordo com o estabelecido no inciso III do parágrafo único do artigo 175 da CF/88, é a lei que deverá dispor sobre a política tarifária e que, portanto, deve ser um ato legal ou a ele equiparado a dispor sobre isenções tarifárias.

Assim, diante da ausência de políticas públicas específicas e de previsão legal, a Portaria nº 5/GM-5, de 4 de fevereiro de 1975, e a Portaria nº 495/GC-5, de 17 de maio de 1977, não constituem os instrumentos normativos adequados para prever qualquer tipo de isenção ou benefício tarifário.

Por último, a ANAC, seguindo o entendimento da Resolução nº 392/2016, que descentralizou a regulação tarifária aplicável aos aeródromos delegados aos Estados e Municípios, entende que o poder público local é o agente com maior capacidade de equacionar as necessidades de recomposição de custos do aeroporto e o interesse do público usuário. Assim, cabe aos Estados e Municípios avaliarem a conveniência da concessão de isenção para as áreas cedidas aos aeroclubes nos aeroportos sob sua responsabilidade.

