



VOTO

PROCESSO: 00058.526941/2017-60

INTERESSADO: CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS S.A GRU AIRPORT

RELATOR: RICARDO BEZERRA

1. DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

1.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, conferiu competência à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC para regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, bem como conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte (art. 8º, incisos XXI, XXIV e XLIII).

1.2. Nesses termos, em 14.06.2012, após o regular procedimento licitatório, foi celebrado o Contrato de Concessão nº 002/ANAC/2012-SBGR entre a ANAC e a Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S/A. – GRU AIRPORT, cujo objeto é a concessão dos serviços públicos para ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura do Complexo Aeroportuário do Aeroporto internacional de São Paulo/Guarulhos - Governador André Franco Montoro.

1.3. Por sua vez, em cumprimento da competência estabelecida no art. 41, VII, do Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de julho de 2016, como gestora dos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária, a Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos - SRA, por intermédio da Gerência de Regulação Econômica (GERE/SRA), tendo em vista a competência outorgada à pelo art. 7º, inciso V, da Portaria nº 455, de 08 de fevereiro de 2017, publicada no BPS V.12 Nº 7 – 17 de fevereiro de 2017, em análise ao pedido de Revisão Extraordinária, apresentado pela Concessionária do Aeroporto de Guarulhos, especificamente sobre o evento intitulado de: **2.2.4.4.2 – A-VGDS – Sistema Avançado de Orientação Visual de Estacionamento**, proferiu decisão nos termos da Nota Técnica nº 10(SEI)/2017/GOIA/SRA, de 22/02/2017 (Doc. 0968677), pelo indeferimento do pleito.

1.4. Inconformada com a referida decisão, a Concessionária apresentou o Recurso Administrativo ora sob análise (Doc. 0968462).

1.5. Ainda, pelas disposições contidas no Regimento Interno da ANAC, art. 9º, *caput*, compete à sua Diretoria, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir em instância administrativa final as matérias de competência da Agência, constatando-se, portanto, que a matéria em discussão é de alçada da Diretoria Colegiada da ANAC, estando atendidos os requisitos de competência para a deliberação sobre o recurso administrativo interposto.

2. DA ANÁLISE

2.1. Em seu recurso, a Concessionária, após fazer breve relato sobre os fatos e comprovar a tempestividade do seu apelo, requer preliminarmente a declaração de nulidade da Decisão Recorrida, alegando insuficiência de motivação por esta Agência, não sendo hábil a aclarar as consequências jurídicas consideradas para eventual responsabilização da Concessionária pelos fatos apurados.

2.2. No mérito, a Recorrente apresenta pedido para que seja deferido o pleito de revisão extraordinária ao Contrato de Concessão nº 002/ANAC/2012-SBGR quanto aos custos incorridos pela Recorrente para atendimento das exigências impostas pelo item 154.305 do RBAC n.º 154, que alega perfazer o montante total de R\$ 216.810,00 (duzentos e dezesseis mil, oitocentos e dez reais), detalhando os temas que sob sua ótica justificam a reforma da Decisão de Primeira Instância (Doc. 0431571), desenvolvendo sua tese mediante os seguintes tópicos:

- I - Obrigatória implantação do sistema A-VGDS pela Concessionária, conforme regras do RBAC n.º 154;
- II - Da exigibilidade do RBAC n.º 154 anteriormente à assinatura do Contrato de Concessão;
- III - Da alocação de riscos e divisão de responsabilidades no Contrato de Concessão;
- IV - Da necessária limitação da expressão "análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário" constante no item 1.33 do Edital de Leilão n.º 02/2011;
- V - Do equívoco quanto à conceituação do termo "passivo" constante na Cláusula 5.2.14 do Contrato de Concessão.

2.3. Colocadas estas questões iniciais, passo à análise pontual dos argumentos apresentados pela Concessionária, a fazendo na ordem disposta nas razões do recurso administrativo, para ao final apresentar meu voto.

I - Da alegação de nulidade da Decisão Recorrida

2.4. Em preliminar, a Recorrente requer a declaração de nulidade da Decisão Recorrida, fundamentando-se na tese de que a análise realizada pela área técnica da ANAC teria sido superficial quanto ao mérito do seu pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, diante dos gastos extraordinários dispendidos na implantação do Sistema A-VGDS. Nesses termos, entende que a decisão ora combatida carece da devida motivação exigida pelo art. 2º, parágrafo único, inciso VII, e art. 50, inciso I, da Lei n.º 9.784/99, *in verbis*:

Art. 2º A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência.

Parágrafo único. Nos processos administrativos serão observados, entre outros, os critérios de:

(...)

VII - indicação dos pressupostos de fato e de direito que determinarem a decisão;

(...)

Art. 50. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:

I - neguem, limitem ou afetem direitos ou interesses;

2.5. Da simples leitura da Decisão Recorrida – Nota Técnica n.º 10(SEI)/2017/GOIA/SRA - verifica-se que a área técnica competente analisou e apresentou argumentos claros e aprofundados sobre todos os assuntos tratados no pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, dividindo sua análise nos seguintes tópicos:

I - DA FUNDAMENTAÇÃO; e

II - DA ANÁLISE.

2.6. Este último subdividido em:

A) DO SUPOSTO DESCUMPRIMENTO DO RBAC 154 QUANTO AO SISTEMA AVANÇADO DE ORIENTAÇÃO VISUAL DE ESTACIONAMENTO - A-VGDS (ITEM 2.2.4.4.2 DO PEDIDO); e

B) DA CORRETA INTERPRETAÇÃO DA CLÁUSULA 5.2.14 DO CONTRATO QUANTO AO ITEM 2.2.4.4.2 DO REQUERIMENTO E ENQUADRAMENTO ÀS CLÁUSULAS 5.2.3 E 5.2.14 DA MATRIZ DE RISCO.

2.7. Por fim, concluiu a área técnica com clareza e especificidade pelo indeferimento do pleito apresentado no item 2.2.4.4.2 do Requerimento da Concessionária, considerando *os aspectos pertinentes na legislação em vigor; no Contrato de Concessão e baseando-se nas informações apresentadas no expediente protocolado*, fundamentando sua análise nas seguintes convicções:

8.1.1. Pela inexistência de obrigação não cumprida pela INFRAERO em momento anterior ao Estágio 3 da Fase I-A do Contrato no que tange à necessidade de implantação de Sistema Avançado de Orientação Visual de Estacionamento (AVGDS);

8.1.2. Pela inexistência de obrigação pré-constituída decorrente de eventual descumprimento que possa ser considerado passivo, de modo a se enquadrar como risco do Poder Concedente pela cláusula 5.2.14 da matriz de risco trazida em Contrato;

8.1.3. Pelo não enquadramento do pleito a nenhum dos riscos atribuídos ao Poder Concedente por força da cláusula 5.2 do Contrato de Concessão.

2.8. Cumpre ressaltar, ainda, que a referida decisão de indeferimento foi formulada por autoridade competente, tendo em vista a previsão contida no art. 7º, inciso V, da Portaria nº 455, de 08 de fevereiro de 2017, publicada no BPS V.12 Nº 7 – 17 de fevereiro de 2017, que incumbe à Gerência de Regulação Econômica (GERE/SRA) a análise e decisão dos pedidos de revisão extraordinária submetidos à Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos da ANAC.

2.9. Instada a se manifestar nos autos, a Procuradoria Federal junto a ANAC pronunciou-se por meio do Parecer nº 00232/2017/PROT/PFEANAC/PGF/AGU, (Doc. 1134474), de onde se extrai as seguintes conclusões:

18. A decisão de primeira instância, ademais, avançou no sentido de desconstituir todas as alegações apresentadas no pedido de revisão extraordinária, inclusive a de se considerar, hipoteticamente, a obrigação preexistente ao contrato de concessão de implementação do sistema A-VGDS. Ainda assim, conforme restou abordado nas manifestações técnicas, o caso concreto não ensejaria a revisão em razão de desbordar das hipóteses de risco alocados ao Poder Concedente.

(...)

21. A decisão recorrida aborda, de forma motivada, as razões para o indeferimento do pleito, com o enfrentamento das alegações aduzidas pela Concessionária. Os argumentos administrativos são confirmados e robustecidos quando da análise do pedido de reconsideração.

22. Depreende-se do tópico supra que a decisão de primeira instância não apresenta vício de motivação. As alegações da requerente foram enfrentadas na Nota Técnica nº 10/2017/GOIA/SRA, a qual fundamentou a decisão de indeferimento do pedido de revisão extraordinária, com a apresentação das razões da área técnica para não acolher o pleito.

2.10. Sendo assim, identificados os requisitos necessários para validade do ato administrativo, conclui-se que não merece prosperar o pedido de anulação de decisão proferida em Nota Técnica 10 (SEI)/2017/GOIA/SRA.

2.11. Superada, portanto, a preliminar de nulidade arguida, passo então a avaliar os pontos apresentados no recurso também sobre o mérito.

II - Da alegada obrigatória implantação do sistema A-VGDS pela Concessionária, conforme regras do RBAC nº 154; e Da alegada exigibilidade do RBAC n.º 154 anteriormente à assinatura do Contrato de Concessão

2.12. Alega a Recorrente não restar dúvida quando a compulsória implantação do Sistema A-VGDS, em consonância com as disposições trazidas pelo RBAC nº 154, essencial para a regularização da operação do Aeroporto de Guarulhos e garantia da segurança dos procedimentos de estacionamento de aeronaves.

2.13. Ressalta, ainda, a Recorrente, que trata-se exigência regulamentar aplicável ao Aeroporto de Guarulhos desde a aprovação do RBAC nº 154, pela Resolução ANAC nº 93, de 11 de maio de 2009, e que, portanto, já deveriam ter sido observadas pelo antigo operador aeroportuário antes mesmo da assinatura do Contrato, e cujos custos não podem ser meramente trespasados para a Concessionária, circunstância que impõe ao Poder Concedente o dever de proceder à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do presente Contrato.

2.14. Inicialmente, cumpre esclarecer a definição do Sistema A-VGDS (Advanced visual *docking guidance systems* – A-VGDS), em tradução literal: é um sistema avançado de orientação visual para estacionamento.

2.15. Sobre o assunto, conforme bem esclarecido pela SRA, na decisão recorrida, *como se extrai da leitura do Regulamento em questão, (...) o sistema AVGDS não é de uso obrigatório, devendo ser utilizado 'onde for operacionalmente desejável'. É, portanto, aplicado para otimizar a operação e torná-la mais segura quando o operador entender a melhor solução, ou seja, tem caráter discricionário.*

2.16. Não obstante o posicionamento da área técnica apresentado na Nota Técnica 10 (SEI)/2017/GOIA/SRA, o Parecer nº 4(SEI)/2017/GTNO/GNAD/SIA, produzido pela Gerência de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas da Superintendência de Infraestrutura

Aeroportuária – SIA, não deixa dúvidas sobre a não obrigatoriedade do Sistema A-VDGS, nem mesmo no enquadramento fático do Aeroporto de Guarulhos, tratando-se de critério operacional facultativo do gestor aeroportuário.

2.17. Conforme exposto no referido parecer, nos termos do parágrafo 154.305 do RBAC 154, um A-VDGS deve ser provido onde for operacionalmente desejável confirmar o tipo correto da aeronave e/ou para indicar o eixo da posição de estacionamento quando haja mais de um. A norma é clara em oportunizar que o operador escolha entre utilizar ou não o sistema quando for, repita-se, “desejável” na modulação da operação.

2.18. Frisou ainda, aquela área técnica que eventuais exigências para mitigação de riscos na operação podem ser cumpridas por diversos outros meios como pela gestão no procedimento, reorganização do pátio, ou, até mesmo, por um processo de reorientação dos balizadores.

2.19. Tal situação foi constatada, inclusive, quanto ao objetivo do Ofício nº 163/2013/GFIS/SIA/ANAC (Doc. 0046986), de 11 de abril de 2013, citado pela concessionária em seu pedido inicial. Conforme se observa pela simples leitura do referido ofício, no caso, a Gerência de Fiscalização Aeroportuária - GFIS (atual Gerência de Controle e Fiscalização - GFIC) tomou conhecimento que os balizadores de pátio estavam orientando os pilotos a estacionarem em posições remotas incompatíveis com a envergadura das aeronaves.

2.20. No ofício em questão, enviado pela ANAC, solicita-se ao Operador do Aeroporto medidas para mitigar o risco e garantir a segurança operacional no aeródromo, sem qualquer exigência que seja o A-VDGS a solução adotada.

2.21. Em resposta à solicitação da Agência, por meio do Ofício DR/0159/2013 (Protocolo nº 00058.037682/2013-SIGAD), a concessionária demonstrou ter o mesmo entendimento aqui esposado, no sentido de que haviam outras formas para mitigação do risco, diversas da implantação do Sistema A-VDGS.

2.22. Conforme explicitado, ainda, no mencionado Parecer nº 4(SEI)/2017/GTNO/GNAD/SIA, a transcrição da resposta da Concessionária no ofício DR/0159/2013 deixa clara a ciência da referida administradora aeroportuária de não haver obrigatoriedade na implantação do Sistema A-VDGS. Senão vejamos:

Salientamos que o fato narrado foi isolado, sem qualquer prejuízo à operação aeroportuária, nem mesmo dano às aeronaves. Destaca-se, ainda, que, como medida mitigadora, os balizadores passaram por um processo de reorientação, de modo que nenhuma outra ocorrência desta natureza voltou a ser registrada.

2.23. Ora, a própria concessionária cita que estabeleceu como medida mitigadora a reorientação dos balizadores; e que nenhuma ocorrência similar voltou a ser registrada.

2.24. Por fim, é relevante considerar que, conforme elucidado pela área técnica, a instalação do sistema A-VDGS tende a gerar benefícios econômicos diretos e indiretos para o operador de aeródromo.

2.25. Assim, diante de todo o constante dos autos, é imperioso concluir que:

a) O Sistema A-VDGS não é obrigatório, nem mesmo no enquadramento fático do Aeroporto de Guarulhos, sendo sua implementação facultativa a critério operacional do gestor aeroportuário.

b) Não havia exigibilidade de implantação do sistema A-VDGS antes da assinatura do Contrato de Concessão pela administração aeroportuária local.

2.26. Conforme exposto, nem a hermenêutica, nem a prática e nem mesmo o conhecimento da própria concessionária resultam no entendimento de que a ANAC exige a implantação do Sistema. Ademais, o uso do equipamento tem a razão lógica de aumentar a eficiência na operação do aeroporto. Desta forma, os argumentos apresentados pela Recorrente não merecem prosperar.

III - Da alocação de riscos e divisão de responsabilidades no Contrato de Concessão

2.27. Conforme bem asseverado pela Procuradoria Federal junto a ANAC, nos termos do Parecer nº 232/2017/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (Doc. 1134474) exarados nos autos, tem-se o seguinte:

20. O esclarecimento da ausência de obrigatoriedade de adoção do A-VDGS faz cair por terra os demais argumentos trazidos na petição inaugural e no documento recursal. A implantação do

sistema, por parte da Concessionária, parte de uma decisão discricionária sua, certamente pautada na maior eficiência, segurança e ganhos para a gestão da operação aeroportuária. A adoção do sistema não parte de uma obrigação da Infraero, anterior à celebração do Contrato de Concessão, e que era descumprida. Essa situação rechaça, de pronto, qualquer enquadramento da situação nos riscos alocados ao Poder Concedente. A situação descrita pela Concessionária como ensejadora da revisão extraordinária não se amolda à matriz de risco contratual.

2.28. Nesta toada, cumpre enfatizar ainda que conforme estabelecido no Contrato de Concessão, cabe ao Poder Concedente a alocação dos riscos expressamente expostos na cláusula 5.2, Seção I, Capítulo V, do Contrato de Concessão. Aqueles que não estão dispostos nesta cláusula, conforme dispõe a cláusula 5.3, são de integral e exclusiva responsabilidade da Concessionária.

2.29. Dentre os riscos de responsabilidade da Concessionária, está o disposto na cláusula 5.4.17, que atribui à Concessionária *mudanças tecnológicas implantadas pela Concessionária e que não tenham sido solicitadas pela ANAC*. Além deste, também estão alocados à Concessionária:

Seção II - Dos Riscos da Concessionária

5.4. Observado o disposto no item 5.3, constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária:

(...)

5.4.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessários para o atendimento do PEA ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos no Contrato;

(...)

5.4.24 quaisquer outros riscos afetos à execução do objeto da Concessão, que não estejam expressamente previstos no item 5.2.

5.5. A Concessionária declara:

5.5.1. ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos no Contrato; e

5.5.2. ter levado tais riscos em consideração na formulação de sua Proposta e assinatura do Contrato de Concessão.

5.6. A Concessionária não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso quaisquer dos riscos não alocados expressamente ao Poder Concedente, em especial, a não realização da demanda projetada pela Concessionária, venham a se materializar.

2.30. Desta forma, resta claro que a situação descrita pela Concessionária como ensejadora da revisão extraordinária não se amolda à matriz de risco contratual, portanto, não há elementos suficientes para ensejar a alteração da decisão recorrida sob essa ótica.

IV - Da alegada necessidade de limitação da expressão "ANÁLISE DIRETA DAS CONDIÇÕES DO RESPECTIVO COMPLEXO AEROPORTUÁRIO" constante no item 1.33 do Edital de Leilão nº 02/2011

2.31. O item 1.33 do Edital assim dispõe:

1.33. As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos.

2.32. O conteúdo do item transcrito enfatiza ao Licitante uma de suas responsabilidades para com o processo licitatório, tornando-o mais transparente e juridicamente seguro ao participante. Não cabe, neste momento, eximir-se dos deveres previamente pactuados e tornados público na época do certame.

2.33. A clareza do item em comento afasta a tese da Recorrente de desconhecimento das condições do complexo aeroportuário, tendo inclusive à época da participação da Leilão aceitado o disposto na cláusula 1.34 do Edital:

1.34. A participação no Leilão implica a integral e incondicional aceitação de todos os termos, disposições e condições do Edital e Anexos, da minuta do Contrato de Concessão e anexos, bem como das demais normas aplicáveis ao Leilão.

2.34. De qualquer modo, como demonstrando no tópico II acima, o Sistema A-VDGS não era obrigatório, nem mesmo no enquadramento fático do Aeroporto de Guarulhos, sendo sua implementação facultativa a critério operacional do gestor aeroportuário. Desta forma, irretocável se torna a decisão recorrida também considerando a argumentação apresentada pela Recorrente quanto a esse tópico.

V - Do equívoco quanto à conceituação do termo "PASSIVO" constante na cláusula 5.2.14 do Contrato de Concessão

2.35. A Recorrente assevera que houve incorreção, por parte desta Agência Reguladora, de interpretação da cláusula abaixo transcrita:

5.2. Constituem riscos suportados exclusivamente pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária, nos termos deste contrato:

(...)

5.2.14. custos relacionados aos passivos fiscais, previdenciários, cíveis e outros que decorram de atos ou fatos anteriores ao Estágio 3 de Fase I-A, salvo se decorrentes de atos da Concessionária relacionados à execução da Fase I-B do Contrato; e

2.36. Na decisão recorrida foi apresentada interpretação para a cláusula 5.2.14 no sentido de que se tratam de custos relacionados aos passivos fiscais, passivos previdenciários, passivos cíveis, e outros passivos que decorram de atos ou fatos anteriores ao Estágio 3 de Fase I-A, salvo se decorrentes de atos da Concessionária relacionados à execução da Fase I-B do Contrato.

2.37. A análise tratou da questão dos custos subdivididos quanto aos tipos de passivo. Demonstrou-se que o termo "outros" está relacionado ao termo "passivo" e, não, "custos", como a recorrente sustenta; ou seja, dever-se-ia identificar se os custos dispendidos pela Concessionária estariam relacionados a passivos distintos dos elencados, que tivessem fato gerador anterior ao Estágio 3 de Fase I-A.

2.38. Os tipos de passivos limitar-se-iam àquelas obrigações cujo fato gerador fosse anterior ao início da operação aeroportuária pela Concessionária, mesmo que tivessem sido formalmente constituídas em momento posterior.

2.39. Conforme entendimento da Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos – SRA, emitido por meio da Nota Técnica nº 3(SEI)/2017/GOIA/SRA (Doc. 0364304) nos autos do processo nº 00058.103027/2014-00, que tratou de outro pleito da mesma Concessionária, ratificado em reunião de Diretoria, na qual o Colegiado acolheu os termos do Voto DIR/RB (Doc. 0554398):

6.51. A lograda interpretação “correta” apresentada pela Recorrente muda o foco da análise, invocando que os riscos suportados exclusivamente pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária estão vinculados aos custos relacionados aos passivos fiscais; passivos previdenciários; passivos cíveis; e outros custos que decorram de atos ou fatos anteriores ao Estágio 3 de Fase I-A, salvo se decorrentes de atos da Concessionária relacionados à execução da Fase I-B do Contrato. Ou seja, não se trataria de uma disputa relacionada à existência ou caracterização de ser ou não um passivo decorrente de atos ou fatos anteriores ao Estágio 3 da Fase I-A; mas defende a Concessionária tratar-se de razão referente à existência de custos.

(...)

6.53. Para tanto, a disputa argumentativa muda de foco, visto que o conceito de custo (elemento semântico utilizado na interpretação da Recorrente), obviamente, é divergente do adotado para passivo (utilizado pela Agência). De acordo com Eliseu Martins, custo é o “gasto relativo a bem ou serviço utilizado na produção de outros bens ou serviços[4]”. Ou seja, diante da interpretação defendida pela Concessionária, qualquer gasto que tenha sido resultante de atos ou fatos anteriores ao Estágio 3 da Fase I-A seria de responsabilidade do Poder Concedente.

Gasto: compra de um produto ou serviço qualquer, que gera sacrifício financeiro para a entidade (desembolso), sacrifício esse representado por entrega ou promessa de entrega de ativos (normalmente dinheiro) (MARTINS, 2003, p. 17).

6.54 Em novel empréstimo à alegação oferecida no Recurso Administrativo, reconhece-se o “esforço argumentativo” na tentativa de elucidar a questão, porém claramente sem sucesso, visto ser insustentável a ideia de que quaisquer itens que não foram antecipadamente previstos, por serem decorrentes de fatos anteriores ao Estágio 3 da Fase I-A, seriam de responsabilidade do Poder Concedente.

6.55. Mostrando-se coerente a visão demonstrada quanto à adoção do termo “passivos” em relação ao termo “outros” indicado na cláusula 5.2.14, cabe definir se os custos dispendidos pela Concessionária eram relacionados a “outros passivos que decorram de atos ou fatos anteriores ao

Estágio 3 de Fase I-A”. Na Nota Técnica nº. 02/2016/GOIA/SRA foi demonstrado que “os tipos de passivos elencados na cláusula 5.2.14 limitam-se àquelas obrigações decorrentes de fato gerador prévio ao início da operação aeroportuária pela Concessionária, ainda que formalmente constituídas em momento posterior”.

6.56. A fim de ratificar o que já foi desenvolvido na supracitada Nota Técnica, que já demonstrou detalhadamente o conceito de passivo e seus desdobramentos, demonstra-se o que segue:

Passivo é uma obrigação presente da entidade, derivada de eventos passados, cuja liquidação se espera que resulte na saída de recursos da entidade capazes de gerar benefícios econômicos (CPC 00 R1)[5].

Uma característica essencial para a existência de passivo é que a entidade tenha uma obrigação presente (IUDÍCIBUS, 2013, p. 47-48)[6].

6.57. Ao contrário do que defende a Recorrente, que alega que “a discussão principal não diz com questão de se saber o que estaria inserido no conceito de passivo, mas sim em se determinar o momento em que a obrigação se constituiu, bem como identificar o responsável pelo cumprimento da obrigação”, ressalta-se que tão importante quanto saber o momento, é definir se o caso se trata de passivo, à medida que, como demonstrado, o próprio conceito de passivo depende da caracterização de duas qualificantes: (i) se é uma obrigação; e (ii) se tal obrigação era presente à época dos fatos.

2.40. Sendo assim, quanto a esse tópico, ratifica-se o entendimento exposto na decisão recorrida, corroborado pelo entendimento estabelecido na Nota Técnica nº 3(SEI)/2017/GOIA/SRA (Doc. 0364304) e no Voto DIR/RB (Doc. 0554398).

3. DAS RAZÕES DO VOTO

3.1. Assim sendo, ante a todo o exposto e com base no conteúdo dos autos do presente processo, conheço do recurso interposto pela Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S/A. – GRU AIRPORT e **VOTO** por rejeitar a preliminar de declaração de nulidade da Decisão Recorrida e, no mérito, **NEGAR PROVIMENTO** ao apelo referente ao evento intitulado **item 2.2.4.4.2 – A-VGDS – Sistema Avançado de Orientação Visual de Estacionamento**, mantendo a decisão recorrida estabelecida pela Nota Técnica nº 10(SEI)/2017/GOIA/SRA, de 22/02/2017 (Doc. 0968677), em todos os seus termos.

É como voto.



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Sérgio Maia Bezerra, Diretor**, em 01/11/2017, às 11:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1182487** e o código CRC **26902E4B**.