



VOTO

PROCESSO: 00058.043914/2019-18

INTERESSADO: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A

RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seu art. 8º, incisos XXIV e XXV, prevê a competência da Agência para conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeroportuária e estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte.

1.2. O Contrato de Concessão nº 003/ANAC/2012-SBKP, que tem como objeto a concessão dos serviços públicos para ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura do Complexo Aeroportuário do Aeroporto Internacional de Viracopos – Campinas, definiu a ANAC como Poder Concedente. Por sua vez, a Lei nº 8.987/1995, que trata do regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, dispõe que incumbe ao Poder Concedente aplicar as penalidades regulamentares e contratuais, bem como cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais da concessão.

1.3. Ainda, o art. 9º do Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, confere à Diretoria Colegiada a competência para analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da Agência.

1.4. Nesse sentido, resta evidente a competência da Diretoria Colegiada da Agência para analisar e decidir o presente processo. Passa-se, então, à discussão de mérito.

2. DA ANÁLISE

2.1. Conforme apresentado no relatório (SEI 4087826), o presente processo trata de recurso administrativo protocolado pela Concessionária Aeroportos Brasil Viracopos S.A., em face de decisão acerca do cálculo da tarifa de armazenagem para cargas importadas de Alto Valor Específico.

2.2. Primeiramente, cumpre mencionar que as tarifas aeroportuárias consistem no preço pago aos operadores aeroportuários para remunerar a efetiva utilização das instalações, dos equipamentos e demais serviços disponibilizados pela infraestrutura aeroportuária, podendo ser caracterizadas como tarifas de embarque, de conexão, de pouso, de permanência, de armazenagem e de capatazia.^[1] As tarifas de armazenagem são devidas pelo armazenamento, guarda e controle das mercadorias nos terminais de carga, ao passo que as tarifas de capatazia são devidas pela movimentação e manuseio das mercadorias e incidem sobre o consignatário ou o transportador, no caso de carga aérea em trânsito.

2.3. No caso do Aeroporto Internacional de Viracopos, os critérios de reajuste tarifário e publicação dos tetos das tarifas aeroportuárias estão consignados, respectivamente, nas cláusulas 6.5. e 3.1.25 do Contrato de Concessão nº 003/ANAC/2012-SBKP. O Anexo 4 do Contrato de Concessão define, em maiores detalhes, os valores máximos de cobrança de tarifas aeroportuárias de armazenagem e capatazia, em fração do valor CIF^[2] da carga, a serem observados pela Concessionária, diferenciados entre cargas de caso geral (Tabelas 7 e 8) e cargas de Alto Valor Específico (Tabela 11).

2.4. No caso ora em análise, o usuário que protocolou sua manifestação junto à ANAC comprovou, por meio da apresentação de dois Documentos de Arrecadação de Importação – DAI (SEI 3740942), que a relação entre os valores CIF das cargas importadas e seus pesos brutos [Valor CIF / Peso Bruto] foi de R\$ 17.497,81/kg e R\$ 51.293,43/kg, o que caracterizaria ambas as cargas como de “Alto Valor Específico”, conforme Tabela 11 do Anexo 4 do Contrato de Concessão, prescindindo, assim, da informação quando ao valor líquido da carga.

2.5. Em sua primeira manifestação no processo (SEI 3789311), a Concessionária alegou que, para a aplicação da Tabela 11 do Anexo 4 do Contrato de Concessão, deve o valor do peso líquido ser informado, porquanto, para a classificação da carga como Alto Valor Específico, ou seja, o valor CIF por quilograma tem como referencial para cálculo o peso líquido da carga. Desse modo, concluiu que, no caso de cargas cujos documentos não informem o peso líquido, seria impossível à Concessionária aplicar a Tabela 11. Mais do que isso, a Concessionária argumentou que calcular a aplicação da Tabela 11 com fundamento no peso bruto da carga seria descumprimento contratual.

2.6. A Superintendência de Regulação Econômica – SRA, empregando lógica matemática clara, argumentou que, neste caso, ainda que não tivesse sido informado, pelo importador, o peso líquido da carga à Concessionária, a utilização do peso bruto, constante nos documentos DAI, seria suficiente para caracterizar a carga como de Alto Valor Específico. Isso porque o peso bruto é sempre igual ou superior ao peso líquido e, portanto, a razão $[\text{Valor CIF} / \text{Peso Líquido}]$ da carga em questão é, necessariamente, igual ou superior à razão $[\text{Valor CIF} / \text{Peso Bruto}]$. Por conseguinte, a SRA determinou à Concessionária do Aeroporto Internacional de Campinas que classifique as cargas como sendo de "Alto Valor Específico" quando a razão entre o valor CIF e o Peso Bruto for superior aos valores de referência da Tabela 11 do Anexo 4 ao Contrato de Concessão, ainda que os documentos de importação não informem o peso líquido.

2.7. Em seu recurso administrativo (SEI 3958538), a Concessionária repetiu os mesmos argumentos apresentados em sua primeira manifestação, alegando, ainda, que o cumprimento da determinação da SRA seria um ato de ilegalidade, uma vez que contrário aos termos do Contrato de Concessão.

2.8. Ocorre que o Contrato de Concessão é muito claro neste aspecto. A carga importada de Alto Valor Específico é definida como aquela carga cuja relação entre o seu valor CIF e o seu peso líquido, em quilogramas $[\text{Valor CIF} / \text{Peso Líquido}]$, é igual ou superior a R\$ 5.000/kg. Note-se, portanto, que a definição de carga de Alto Valor Específico está alicerçada na relação entre seu valor CIF e seu peso, cuja resultante deve ser igual ou superior a R\$ 5.000/kg, caso em que a Concessionária deverá, necessariamente, aplicar, para fins de cobrança de tarifa de armazenagem e capatazia, os percentuais definidos na Tabela 11 do Anexo 4 do Contrato de Concessão.

2.9. Ainda que o peso líquido não tenha sido informado pelo usuário à Concessionária, a relação do valor CIF das cargas importadas e seus respectivos pesos brutos, neste caso, já é bastante suficiente para caracterizá-las como de Alto Valor Específico, como muito acertadamente ponderou a SRA (SEI 3883884 e SEI 3970621). Neste caso, transcrevo, em termos literais, a análise técnica da SRA (SEI 3883884):

"6. Inicialmente, o Contrato de Concessão estabelece tetos tarifários, em fração do valor CIF da carga, diferenciados entre cargas no caso geral e cargas de alto valor específico. Com isso, o teto tarifário, em percentual do valor CIF, é menor para cargas de alto valor específico. Nesse sentido, a referência para a classificação da carga como sendo de alto valor específico foi estabelecida quando a razão $[\text{Valor CIF} / \text{Peso Líquido}]$ for superior a R\$ 5.000 / kg.

7. Todavia, considerando que o Peso Bruto é sempre igual ou superior ao Peso Líquido, é conclusão matemática que a razão $[\text{Valor CIF} / \text{Peso Líquido}]$ da carga em questão é, portanto, igual ou superior à razão $[\text{Valor CIF} / \text{Peso Bruto}]$.

8. Assim, ainda que o Peso Líquido não conste de documento de importação, basta que a razão $[\text{Valor CIF} / \text{Peso Bruto}]$ seja superior à referência constante da tabela 11 para classificação como carga de alto valor específico, pois, consequentemente, a razão $[\text{Valor CIF} / \text{Peso Líquido}]$ também será superior à referência. Portanto, tal carga deverá ser beneficiada pela aplicação da tabela de cargas de alto valor específico. Ao contrário do alegado pela Concessionária, tal classificação não é uma infração ao contrato, mas sim o seu fiel cumprimento."

2.10. Portanto, entendo que a determinação da SRA, consubstanciada no Ofício nº 1/2020/GERE/SRA/ANAC (SEI 3883884), de que a Concessionária do Aeroporto de Viracopos classifique as cargas importadas como de Alto Valor Específico, quando, mesmo que os documentos de importação não informem o peso líquido, em virtude da razão entre o valor CIF e o Peso Bruto for

superior aos valores de referência da Tabela 11 do Anexo 4 ao Contrato de Concessão, coaduna-se com os princípios da legalidade e cumpre fielmente o disposto no Contrato de Concessão, garantindo, desse modo, os direitos dos usuários do Terminal de Cargas do Aeroporto.

3. DO VOTO

3.1. Considerando os termos do Contrato de Concessão nº 003/ANAC/2012-SBKP, em particular das tabelas de cobrança tarifária de carga importada constantes do Anexo 4, **VOTO pelo indeferimento do recurso administrativo** interposto pela Concessionária Aeroportos Brasil Viracopos S.A., mantendo-se, portanto, a decisão da Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos - SRA, materializada no Ofício nº 1/2020/GERE/SRA/ANAC (SEI 3883884).

É como voto.

RICARDO BISINOTTO CATANANT

Diretor

[1] Conforme definido na Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973.

[2] O Valor CIF da carga é o valor que considera a soma das parcelas relativas ao custo, seguro e frete da carga importada.



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor**, em 18/03/2020, às 15:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4088841** e o código CRC **8B84670D**.