



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

RELATÓRIO DE ANÁLISE DE CONTRIBUIÇÕES

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 13/2014

**Dispõe sobre o modelo de regulação tarifária, do
reajuste dos tetos das tarifas aeroportuárias e
estabelece regras para arrecadação e recolhimento.**

I – INTRODUÇÃO

De acordo com o Aviso de Audiência Pública nº 13/2014, publicado no Diário Oficial da União de 30/06/2014, seção 3, página 5, a Diretoria Colegiada desta Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme deliberado na reunião de diretoria realizada em 20 de junho de 2013, resolveu submeter à audiência pública minuta de Resolução que *dispõe sobre o modelo de regulação tarifária, reajusta os tetos das tarifas aeroportuárias e estabelece regras para arrecadação e recolhimento*.

O referido documento foi colocado à disposição do público em geral no sítio desta Agência na rede mundial de computadores por meio do endereço eletrônico <http://www.anac.gov.br/transparencia/audienciaspublicas.asp>.

As contribuições foram encaminhadas a esta Agência por meio de formulário eletrônico próprio disponível no sítio acima indicado até as 18 horas do dia 30 de julho de 2014.

A sessão presencial da Audiência Pública ocorreu em 23 de julho de 2014 no Auditório da sede da ANAC em Brasília, localizado no Setor Comercial Sul, Quadra 9, lote C, Torre A, 1º andar, Ed. Parque Cidade Corporate.

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.

As inscrições prévias dos interessados em manifestar-se verbalmente durante a referida audiência foram efetuadas até as 18h do dia 23 de julho de 2014 sendo

realizada por meio do endereço eletrônico gere@anac.gov.br. Destaca-se que foi facultada a inscrição de oradores durante a sessão presencial.

Os procedimentos formais foram conduzidos na íntegra e todos os prazos foram respeitados. Uma empresa especializada foi contratada para executar o processo de gravação e de gravação das sessões presenciais. Ressalta-se que o método utilizado foi o da de gravação *in verbis*, que consiste em transcrever integral e fielmente a fala de cada participante para o papel, inclusive em caso de intervenção, com registro prévio do nome de cada orador.

Assim, informa-se que o documento que traz a de gravação de toda a sessão presencial está disponível para consulta no site da ANAC junto aos demais documentos relativos à Audiência Pública nº 13/2014, por meio do endereço eletrônico <http://www2.anac.gov.br/transparencia/audienciasPublicasEncerradas2014.asp>

Por fim, informa-se que o presente Relatório de Análise de Contribuições contempla a apresentação e apreciação das manifestações recebidas dentro do período de audiência pública estabelecido, nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 13/2014, encaminhadas por meio eletrônico. Ao final incluiu-se resposta à contribuição protocolada tempestivamente na Agência. Adicionalmente, informa-se que, para fins de autenticidade, os números das contribuições são aqueles gerados pelo sistema de formulário eletrônico do site da ANAC.

I – ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES VIRTUAIS

Audiência Pública realizada virtualmente por meio do link

<http://www.anac.gov.br/transparencia/audienciaspublicas.asp>

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Fábio Fischer de Aguiar
Organização:
Contribuição em anexo: http://www2.anac.gov.br/audpub/ANEXOS/2607/Versão Final DIX para inserção no Site da ANAC - 1.docx
CONTRIBUIÇÃO Nº 2607
<p>A DIX Empreendimentos Ltda, empresa especializada em gestão e administração aeroportuária regional, hoje concessionária dos Aeroportos de Fernando de Noronha/PE e Bonito/MS, vem, conforme aviso de audiência pública nr. 13/2014, apresentar suas sugestões na forma que se segue: 1) Liberdade Tarifária: Implantação da liberdade tarifária mediante acordos comerciais diretos com as companhias aéreas – Aviação Regular e Geral. 1.1. Estratificação dos Aeroportos pelo volume de passageiros (até 200 mil/ano) ou pousos (Até 2,5 mil/ano). O modelo tarifário linear vigente impõe desequilíbrio econômico-financeiro e carência isonômica entre grandes e pequenos aeroportos impactando diretamente a salubridade financeira das operações de aeroportos regionais. Esta realidade inviabiliza a administração desses sites aeroportuários por agentes privados e o modelo em si. A sugestão aqui apresentada é de que a aplicação das tarifas e taxas sejam negociadas diretamente entre a administração do aeroporto regional e as empresas de aviação comercial/geral, através validação da SAC, considerando a estrutura de cada aeroporto, seus custos fixos e economia de escala representada pela quantidade de pousos, decolagens e número de passageiros. Respeitando o princípio da isonomia, que é tratar com igualdade os iguais e com desigualdade os desiguais, não há razoabilidade e viabilidade econômica em um modelo linear que permite que mesmos valores unitários de tarifa sejam aplicados de forma idêntica tanto para aeroportos de grande porte quanto para os de pequeno. Fato este agravado pela obrigação de</p>

investimentos em infraestrutura, pessoal especializado, treinamento, equipamento, material e insumos para segurança dos pousos e decolagens serem os mesmo para ambos os tipos de aeroportos. 1.2. Retirada total da Infraero da intermediação entre as concessionárias que administram os aeroportos regionais e as empresas áreas, de forma que a emissão do faturamento e cobrança das atividades operacionais sejam realizadas diretamente com as empresas aéreas, tanto para aviação comercial, quanto geral. O modelo atualmente em vigor impõe efeito negativo no fluxo de caixa dos Aeroportos Regionais, por aplicar um repasse superior a 45 dias após as atividades de pouso e embarque. 1.3. Faturamento e Recebimento da tarifa em relação à Aviação Geral (Executiva) diretamente entre Administração Aeroporto e as empresas. 2) Atualização e pagamento das tarifas e taxas de imediato em relação aos últimos 2 anos para recomposição de perdas, bem como implantar o reajuste automático anual desses valores. 3) Desoneração fiscal na aquisição de equipamentos destinados a segurança do Aeroporto; 4) Desoneração da folha de pagamentos no itens relativos à encargos sociais (Em relação aos Aeroportos Regionais, há a necessidade de alto volume de funcionários com especialização, porém com baixo faturamento proporcional ao quantitativo de vôos e passageiros. Situação bastante agravada face ao atu

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o presente modelo de regulação tem como principal objetivo preservar a atualidade dos tetos tarifários, bem como compartilhar com os usuários possíveis ganhos de produtividade. De fato, o modelo em discussão não resolve as distorções envolvendo a diversidade de aeroportos brasileiros e suas especificidades. Tais questões, no entanto, poderão ser discutidas oportunamente junto à ANAC e formuladores de políticas públicas a fim de se buscar desenho regulatório alternativo ou medidas saneadoras da situação financeiras desses aeroportos.

Quanto à estrutura tarifária vigente, em que se propõe temas tais como tipos tarifários, regras de aplicação e alternativas para que tais sejam cobradas segundo a estrutura de cada aeroporto, custos e economia de escala, informa-se que o tema não é objeto de discussão nesta audiência pública. Porém, esta Agência informa que está aberta para receber, em canal distinto da presente audiência pública, contribuições e estudos sobre o assunto e que o mesmo já é objeto de análise para futuros trabalhos.

No que tange a saída da INFRAERO do ciclo de faturamento e arrecadação das atividades operacionais das concessionárias dos aeroportos regionais, a ANAC

informa que tal ponto também não é objeto da Audiência, porém já vem trabalhando a fim de apresentar propostas para simplificação do atual modelo de cobrança e arrecadação tarifária, o que deve ser objeto de discussão pública em 2015.

Nesse sentido, vale ressaltar que a Agência trabalha periodicamente com a construção de Agendas Regulatórias, cujo objetivo é reforçar o modelo de transparência e participação social em constante desenvolvimento na ANAC. Trata-se de documento que, durante sua vigência, indica formalmente os temas que demandarão atuação prioritária no processo de normatização da ANAC, considerando os impactos a serem gerados à sociedade. Esse é um mecanismo importante para a inclusão de temas que os atores do setor julguem relevantes. O processo de construção da Agenda Regulatória pode ser acompanhado pelo site da ANAC: <http://www2.anac.gov.br/AgendaRegulatoria/>.

Por fim, tratando-se da EPTA e da solicitação de exoneração fiscal, a ANAC informa que tais assuntos não são de competência desta Agência.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Lindolfo Würzler

Organização:

Contribuição em anexo:

CONTRIBUIÇÃO Nº 2608

As tarifas de permanência estão com valores muito aquém da realidade, pois os estacionamento de uma automóvel, em vários lugares, está com preços superiores ao preço cobrado pela permanência de um avião Phenon 100.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o presente modelo de regulação tem como principal objetivo preservar a atualidade dos tetos tarifários, considerando os valores vigentes, bem como compartilhar com os usuários possíveis ganhos de produtividade. De fato, o modelo em discussão não resolve as distorções envolvendo a diversidade de aeroportos brasileiros e suas especificidades. Tais questões, no entanto, poderão ser discutidas oportunamente junto à ANAC e formuladores de políticas públicas a fim de se buscar desenho regulatório alternativo ou medidas

saneadoras da situação financeiras desses aeroportos. Nesse sentido, vale ressaltar que a Agência trabalha periodicamente com a construção de Agendas Regulatórias, cujo objetivo é reforçar o modelo de transparência e participação social em constante desenvolvimento na ANAC. Trata-se de documento que, durante sua vigência, indica formalmente os temas que demandarão atuação prioritária no processo de normatização da ANAC, considerando os impactos a serem gerados à sociedade. Esse é um mecanismo importante para a inclusão de temas que os atores do setor julguem relevantes. O processo de construção da Agenda Regulatória pode ser acompanhado pelo site da ANAC: <http://www2.anac.gov.br/AgendaRegulatoria/>.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fred Siqueira

Organização:

Contribuição em anexo:

[http://www2.anac.gov.br/audpub/ANEXOS/2609/Contribuições Finais DIX.docx](http://www2.anac.gov.br/audpub/ANEXOS/2609/Contribuições%20Finais%20DIX.docx)

CONTRIBUIÇÃO Nº 2609

À Secretaria de Aviação Civil Agência Nacional de Aviação Civil Referência: Audiência Pública Nr. 13/2014 – Proposta de Modelo de Regulação Tarifária Conforme dicção do Aviso de Audiência Pública epigrafado, publicado no DOU de 30 de Junho de 2014, vem a DIX Empreendimentos Ltda., empresa especializada na gestão e operação de aeroportos regionais, hoje concessionária das operações relativas aos Aeroportos de Fernando de Noronha/PE e Bonito/MS, apresentar suas sugestões em relação ao texto em discussão disponibilizado no site da ANAC. Informamos ainda que o presente texto foi inserido, via formulário eletrônico, no supracitado site. Considerações e Sugestões 1. Estratificação dos Aeroportos pelo volume de passageiros (até 200 mil passageiros por ano) ou pousos (Até 2,5 mil pousos por ano). O modelo tarifário linear vigente impõe desequilíbrio econômico-financeiro e carência isonômica entre grandes e pequenos aeroportos impactando diretamente a salubridade financeira das operações de aeroportos regionais. Esta realidade inviabiliza a administração desses sites aeroportuários por agentes privados e o modelo em si. A sugestão aqui apresentada é de que a aplicação das tarifas e taxas sejam negociadas diretamente entre a administração do aeroporto regional e as

empresas de aviação comercial/geral, através validação da SAC, considerando a estrutura de cada aeroporto, seus custos fixos e economia de escala representada pela quantidade de pousos, decolagens e número de passageiros. Respeitando o princípio da isonomia, que é tratar com igualdade os iguais e com desigualdade os desiguais, não há razoabilidade e viabilidade econômica em um modelo linear que permite que mesmos valores unitários de tarifa sejam aplicados de forma idêntica tanto para aeroportos de grande porte quanto para os de pequeno. Fato este agravado pela obrigação de investimentos em infraestrutura, pessoal especializado, treinamento, equipamento, material e insumos para segurança dos pousos e decolagens serem os mesmo para ambos os tipos de aeroportos.

2. Liberdade Tarifária para Aeroportos Regionais de pequeno porte: Implantação da liberdade tarifária mediante acordos comerciais diretos com as companhias aéreas – Aviação Regular e Geral, sob a supervisão da ANAC e da SAC.

3. Retirada total da Infraero da intermediação de faturamento entre as concessionárias que administram os aeroportos regionais e as empresas áreas. Sugestão de que a emissão do faturamento e cobrança das atividades operacionais sejam realizadas diretamente com as empresas aéreas, tanto para aviação comercial, quanto geral. O modelo atualmente em vigor impõe efeito negativo no fluxo de caixa dos Aeroportos Regionais, por aplicar um repasse superior a 45 dias após as atividades de pouso e embarque.

4. Faturamento e Recebimento da tarifa em relação à Aviação Geral e Regular diretamente entre Administração do Aeroporto, as empresas aéreas e particulares.

5. Ratificamos a neces

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o presente modelo de regulação tem como principal objetivo preservar a atualidade dos tetos tarifários, bem como compartilhar com os usuários possíveis ganhos de produtividade. De fato, o modelo em discussão não resolve as distorções envolvendo a diversidade de aeroportos brasileiros e suas especificidades. Tais questões, no entanto, poderão ser discutidas oportunamente junto à ANAC e formuladores de políticas públicas a fim de se buscar desenho regulatório alternativo ou medidas saneadoras da situação financeira desses aeroportos.

Quanto à estrutura tarifária vigente, em que se propõe temas tais como, tipos tarifários, regras de aplicação e alternativas para que tais sejam cobradas segundo a estrutura de cada aeroporto, custos e economia de escala, informa-se que o tema não é objeto de discussão nesta audiência pública. Porém, a Agência informa que tal

assunto já é objeto de estudo para futuros trabalhos.

No que tange a saída da INFRAERO do ciclo de faturamento e arrecadação das atividades operacionais das concessionárias dos aeroportos regionais, a ANAC informa que tal ponto também não é objeto da Audiência, porém já vem trabalhando a fim de apresentar propostas para simplificação do atual modelo de cobrança e arrecadação tarifária, o que deve ser objeto de discussão pública em 2015.

Nesse sentido, vale ressaltar que a Agência trabalha periodicamente com a construção de Agendas Regulatórias, cujo objetivo é reforçar o modelo de transparência e participação social em constante desenvolvimento na ANAC. Trata-se de documento que, durante sua vigência, indica formalmente os temas que demandarão atuação prioritária no processo de normatização da ANAC, considerando os impactos a serem gerados à sociedade. Esse é um mecanismo importante para a inclusão de temas que os atores do setor julguem relevantes. O processo de construção da Agenda Regulatória pode ser acompanhado pelo site da ANAC: <http://www2.anac.gov.br/AgendaRegulatoria/>.

Por fim, tratando-se da EPTA e da solicitação de exoneração fiscal, a ANAC informa que tais assuntos não são de competência desta Agência.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização:

Contribuição em anexo:

CONTRIBUIÇÃO Nº 2610

Na definição dos grupos I e II, não fica clara a classificação de aeronaves de empresas de táxi aéreo. Táxis aéreos são empresas de transporte aéreo não regular de carga e/ou passageiros operando serviços de transporte em voos não previstos em HOTRAN, encaixando-se na definição do Grupo I do art. 5º, V, c (pode se comparar com a definição contida na portaria 190/GC5). Porém, na definição do grupo II, há também "Serviços de Transporte Público Não Regular – Táxi Aéreo". Supondo-se que a intenção é classificar aeronaves de táxi aéreo no grupo II, entendo que se deveria explicitá-los como exceção na definição do grupo I, acrescentando ao final do art. 5º, V, c: "... exceto táxi aéreo". Uma outra possibilidade, dada a

similaridade com as categorias de aeronaves definidas na resolução 293 da ANAC, seria listar explicitamente as categorias dos arts 59 e 60 da resolução 293, incluindo seus códigos (TPR, TPN, TPX, TPP etc), de modo a não deixar dúvidas sobre a classificação de cada aeronave. Ainda, creio que é inadequado incluir táxi aéreo como "aviação geral", considerando a definição contida no RBAC 111 e no Decreto 7168: "aviação geral: Todas as operações de aviação civil que não configurem transporte aéreo público de passageiros ou carga." (vide http://www2.anac.gov.br/anacpedia/por_ing/tr2159.htm . Desconheço outra definição oficial de aviação geral, no âmbito da ANAC) Assim, supondo que a intenção seja manter táxi aéreo no grupo II, recomendo retirar da definição o trecho "de Aviação Geral", ficando apenas "aeronaves registradas para as seguintes atividades".

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, segundo a norma em discussão, para efeito de cobrança das tarifas aeroportuárias, são consideradas as seguintes definições e conceituações:

V - GRUPO 1: as aeronaves das empresas de transporte aéreo, registradas para as seguintes atividades:

- a) DOMÉSTICAS REGULARES - quando em cumprimento de HOTRAN (Horário de Transporte);
- b) INTERNACIONAIS REGULARES - quando em cumprimento de Acordo Bilateral e de HOTRAN, com pouso ou sobrevôo do território nacional; e
- c) NÃO REGULARES - de carga e/ou passageiros, de empresas brasileiras ou estrangeiras, em vôos não previstos em HOTRAN.

VI - GRUPO 2: as aeronaves da aviação geral, registradas para as seguintes atividades:

- a) PÚBLICAS: (a) Administração Direta Federal, Estadual, Municipal e do Distrito Federal; (b) Instrução; (c) Experimental; e (d) Histórica.
- b) PRIVADAS: (a) Administração Indireta Federal, Estadual, Municipal e do Distrito Federal; (b) Serviços Aéreos Especializados; (c) Serviços de Transporte Público Não-Regular - Táxi Aéreo; (d) Serviços Aéreos Privados; (e) Instrução; (f). Experimental; e (g) Histórica.

De acordo com a definição contida na referida norma, os voos não-regulares realizados por empresas de transporte aéreo de que trata o Grupo I referem-se a

voos charter e de fretamento. Embora a denominação esteja similar na presente norma ao fazer uso da expressão "não-regular", trata-se de atividades distintas daquelas realizadas por taxi aéreo.

Assim, para sanar qualquer dúvida sobre o assunto, esta Agência procederá a alteração da norma a fim de retirar a expressão "Serviços de Transporte Público Não do Regular" do item "c" da letra "b" da relação de aeronaves do Grupo 2, permanecendo somente "Táxi Aéreo".

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização:

Contribuição em anexo:

CONTRIBUIÇÃO Nº 2611

Inicialmente, creio que se deveria deixar claro se a memória de cálculo será o Anexo IV à resolução ou se será um documento a parte, publicado em BPS, como consta no art. 15. Faltou acento em "destas tarifas e explicada abaixo". Deveria ser "destas tarifas é explicada abaixo". Em seguida, há "encontra-se o valor de 7,765%", embora o cálculo em seguida aponte resultado de 7,766% e, depois, se tenha "percentual a ser acrescido ao reajuste de 7,766%". O valor de 1,07766 é usado em contas seguintes. Também, se tem que "o valor do reajuste das tarifas aeroportuárias, exceto as tarifas de conexão, armazenagem e capatazia, é de 7,943% conforme a seguinte expressão", embora o cálculo em seguida apresente resultado de 1,07934 - com o 3 e o 4 em posições invertidas. Sugiro ainda verificar o valor de $\delta(r)$ [o "percentual adicional"] utilizado, pois se diz que "O valor encontrado para o percentual a ser acrescido ao reajuste é de 0,164%", mas no cálculo em seguida é utilizado o valor de 0,156%. Nos cálculos de $\delta(r)$, tenho algumas dúvidas: - há necessidade do expoente "1" para a base "(1+WACC)", considerando que elevado a 1 é uma operação neutra? - Na primeira equação, consta um delta sem o "r". Pelo isolamento de $\delta(r)$ em seguida, penso que o delta deveria ser mesmo " $\delta(r)$ ". - Na segunda equação, há um "V" antes de "P2013", que não deveria existir, considerando a equação anterior. Por fim, verificar se, na tabela 2, a recomposição também deveria ser indicada por " $\delta(r)$ ", em vez de apenas "delta".

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, de acordo com a Resolução nº 350/2014, o reajuste de 2015 será fixado por meio de Portaria da Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado (SRE) e será calculado conforme a metodologia estabelecida no Anexo II da Resolução.

A memória de cálculo do reajuste constará como Anexo da Portaria SRE e será publicada apenas em BPS dado que este não é considerado instrumento de aplicação da Portaria. Contudo, para publicação no site da Agência a memória de cálculo constará como anexo da Portaria.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização:

Contribuição em anexo:

CONTRIBUIÇÃO Nº 2612

Sugestão: como feito para FNAC, poderia se colocar o nome por extenso do ATAERO (Adicional de Tarifas Aeronáuticas). No art. 15, confirmar se a memória de cálculo será o Anexo IV à resolução (como consta na minuta) ou se será um documento a parte, publicado em BPS, como consta no art. 15.

RESPOSTA DA ANAC:

A Agência agradece a contribuição e informa que incluiu o nome por extenso do ATAERO, conforme sugerido.

Adicionalmente, informa-se que, de acordo com a Resolução nº 350/2014, o reajuste de 2015 será fixado por meio de Portaria da Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado (SRE) e será calculado conforme a metodologia estabelecida no Anexo II da Resolução.

A memória de cálculo do reajuste constará como Anexo da Portaria SRE e será publicada apenas em BPS dado que este não é considerado instrumento de aplicação da Portaria. Contudo, para publicação no site da Agência a memória de cálculo

constará como anexo da Portaria..

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito
Organização:
Contribuição em anexo: http://www2.anac.gov.br/audpub/ANEXOS/2614/formulario (Tarifas Aeroportuárias).docx
CONTRIBUIÇÃO Nº 2614
Segue formulário preenchido com as observações.
RESPOSTA DA ANAC:
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Diferentemente do modelo atual, a presente Resolução não prevê revisões tarifárias periódicas baseadas em análise de receitas e custos. Ressalte-se que seu principal objetivo é manter a atualidade das tarifas frente à inflação, descontado o Fator X, cujo objetivo é compartilhar ganhos de eficiência com os usuários. Assim, independente dos ganhos decorrentes de dividendos e outros resultados financeiros não há previsão para revisões tarifárias, mas tão somente a manutenção da atualidade das tarifas, descontado os ganhos de eficiência esperados pelo setor.2) Os recursos oriundos do ATAERO são destinados ao Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) administrado pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR). Portanto, recomenda-se que tal questionamento seja endereçado àquele órgão, uma vez que esse assunto não é objeto da presente audiência pública.3) O objetivo do gerenciamento tarifário proposto na norma em questão é proporcionar ao administrador aeroportuário maior liberdade para precificar adequadamente a infraestrutura. Assim, ainda que não haja efeitos significativos em termos de transferência das operações para horários de menor utilização, conforme

colocado na presente contribuição, vale ressaltar que a medida permitirá precificar adequadamente a infraestrutura, de modo que o preço reflita sua demanda.

Adicionalmente, o operador aeroportuário, ao fazer uso das regras de gerenciamento tarifário, deverá observar o disposto na presente Resolução, de modo que o valor médio arrecadado seja igual ou inferior ao teto estabelecido. Desse modo, não se vislumbram prejuízos para o setor em função das regras postas para descontos e majoração das tarifas aeroportuárias. Pelo contrário, há ganhos potenciais, uma vez que a precificação mais flexível pode estimular a demanda em horários com maior capacidade ociosa.

4) A Agência tem fiscalizado e exigido a publicação das tarifas aeroportuárias no site dos administradores aeroportuários. Cabe ressaltar que a publicidade das tarifas é obrigação prevista nos contratos de concessão e seu descumprimento é passível de aplicação de penalidade administrativa pela ANAC. Quanto às tarifas de embarque internacional, esta Agência tem solicitado aos administradores que informem o valor integral a ser arrecadado, incluindo o Adicional do FNAC convertido para reais. Ademais, o §1º do art. 5 da minuta de resolução posta em audiência pública prevê exatamente a obrigação de publicidade das tarifas pelos aeroportos com 30 dias de antecedência como condição para entrada em vigor dos tetos tarifários reajustados. Por sua vez, o §3º do mesmo artigo estabelece a obrigatoriedade de disponibilização das informações atualizadas nos aeroportos e em seus sítios eletrônicos para fins de livre acesso e consulta pelo público em geral. Naturalmente o descumprimento desses dispositivos podem gerar penalidades administrativas. Logo, a contribuição já se encontra atendida.

5) De acordo com a Resolução nº 274/2013, o passageiro em conexão é aquele que desembarca em aeroporto intermediário para reembarcar, no mesmo aeroporto, em voo de mesma natureza, na mesma aeronave ou em outra, em prosseguimento à mesma viagem, independente de mudança de companhia aérea, desde que constante do mesmo contrato de transporte. Dessa forma, a norma aborda a questão conceitualmente, uma vez que não é possível tratá-la a cada caso específico de acordo com a efetiva utilização das facilidades disponíveis no aeroporto por cada passageiro. Importante notar que o conceito independe do tempo de permanência em conexão, logo nos exemplos mencionados incide tarifa de conexão.

6) A alteração sugerida para o item XIV relativo à definição de valor médio arrecadado será acatada, a fim de indicar que se trata da natureza da tarifa efetivamente praticada, se doméstico ou internacional.

7) Quanto à exclusão das tarifas de embarque do rol daquelas sobre as quais podem incidir descontos nos termos na norma proposta, informa-se que os valores definidos pela Agência para as tarifas de embarque correspondem a preços-teto desde a edição da Resolução nº 180, em 30 de janeiro de 2011, representando importante evolução regulatória frente ao modelo de tarifas fixas anteriormente vigente e que já não é praticado nos países que contam com um mercado de aviação civil bem desenvolvido há algum tempo. Essa, em si, é considerada uma importante razão conceitual que torna pouco razoável a proibição de descontos. Destaca-se, ainda, que a proibição da concessão de descontos vai diretamente contra os interesses dos passageiros e indiretamente contra o interesse até de empresas aéreas e aeroportos, uma vez que mecanismos de gerenciamento de demanda tipicamente produzem resultados mais eficientes, não havendo justificativa plausível para sua proibição.

Em relação às dificuldades operacionais, importante destacar que as tarifas de embarque não se encontram no rol daquelas às quais se aplica o gerenciamento tarifário descrito no §2º do art. 3º da minuta de resolução (exatamente por essas possíveis complicações operacionais). Dessa forma, torna-se pouco provável que os aeroportos exerçam, na prática, descontos sobre essas tarifas, uma vez que não dispõem da flexibilidade desejável para obter ganhos como resultado de um gerenciamento de demanda mais eficaz. Dessa forma, é provável que haja pouca variação (ou nenhuma, como tem sido observado) do valor cobrado como tarifa de embarque, minimizando possíveis transtornos operacionais.

Por fim, destaca-se que o operador aeroportuário e as empresas aéreas têm como interesse comum o maior fluxo de passageiros possível no aeroporto, razão pela qual podem negociar, dentro dos termos das leis e das normas aplicáveis, medidas administrativas para minimizar os impactos citados na contribuição caso ocorram descontos significativos sobre as tarifas de embarque. Com efeito, esse seria um motivo para aplicar o gerenciamento tarifário de forma completa às tarifas de embarque, o que pode ser, de fato, objeto de revisão normativa futura

8) Em relação ao prazo para entrada em vigor de alterações tarifárias, vale destacar que o Doc. 9082 da ICAO se refere a *consultation process*, que é exatamente o que está sendo realizado por meio da Audiência Pública nº 13/2014. Considerando a data de abertura da audiência pública (20/06/2014), a realização de sessão presencial e todo o processo de análise e consolidação de respostas às contribuições e alterações da norma, o prazo de consulta ao público provavelmente superará o prazo de quatro meses sugerido pela ICAO.

Não obstante, o prazo de 30 dias para entrada em vigor dos novos tetos tarifários após reajuste é suficiente para as adequações, tendo em vista a dinâmica do próprio setor de transporte aéreo. Com efeito, a Resolução nº 180 (sob revisão) prevê prazo de 45 dias e os contratos de concessão já trazem o prazo de 30 dias aqui usado como referência para padronização. Cabe ressaltar ainda que, neste setor, os agentes já se mostram adaptados a responder rapidamente a diversas alterações conjunturais, além das tarifas aeroportuárias, para estabelecimento de suas estratégias comerciais. Portanto, não se justifica o estabelecimento de prazo superior a 30 dias para vigência dos novos tetos tarifários.

9) O texto do parágrafo 1º do art. 10 será alterado para indicar que se trata de ressarcimento pelos custos eventualmente incorridos pela empresa aérea.

10) O §4º do art. 10 será excluído. Contudo, será acrescido artigo determinando que as empresas aéreas devem encaminhar ao operador aeroportuário todas as informações necessárias para fins de arrecadação das diversas tarifas aeroportuárias, segundo padrão a ser estabelecido por este.

11) Quanto à preocupação referente à menção ao Adicional do FNAC, o respectivo dispositivo foi alterado a fim de indicar que tal adicional é aquele insituído pela Lei 9.825, de 23 de Agosto de 1999.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Jorge Schettini Seabra
Organização:
Contribuição em anexo:
CONTRIBUIÇÃO Nº 2615
ANALISAR AS TARIFAS AEROPORTUÁRIAS DO MERCADO INTERNACIONAL, COM O OBJETIVO DE NIVELAMENTO TARIFÁRIO.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e informa que estuda e acompanha a experiência internacional relativa à regulação econômica da infraestrutura aeroportuária a fim de absorver e aplicar as melhores práticas, principalmente aquelas que melhor se

adéquam à realidade brasileira. Contudo, mesmo em países que alcançaram grande desenvolvimento na aviação civil, a grande diversidade de modelos regulatórios, estruturas tarifárias e valores não permite falar em nivelamento das tarifas, o que, tampouco, seria desejável dada as especificidades de cada local.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Jorge Schettini Seabra

Organização:

Contribuição em anexo:

CONTRIBUIÇÃO Nº 2616

ISENTAR DAS TARIFAS AEROPORTUÁRIAS APENAS AERONAVES PÚBLICAS NACIONAIS, INTERNACIONAIS EM MISSÃO OFICIAL, DE INSTRUÇÃO E HISTÓRICAS.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que as isenções tarifárias estão estabelecidas na Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, não sendo de competência desta Agência sua alteração. Logo, o assunto tratado na contribuição foge ao escopo da presente audiência pública.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Jorge Schettini Seabra

Organização:

Contribuição em anexo:

CONTRIBUIÇÃO Nº 2617

EQUIPARAR AS TARIFAS AEROPORTUÁRIAS DA ÁREA DE ESTADIA DE AERONAVES COM AS DA ÁREA DE MANOBRAS DEVIDO UTILIZAREM A MESMA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA E SERVIÇOS DE SEGURANÇA.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, quanto à estrutura tarifária vigente, em que se propõe temas tais como tipos tarifários, regras de aplicação e alternativas para que tais sejam cobradas segundo a estrutura de cada aeroporto, custos e economia de escala, o tema não é objeto de discussão nesta audiência pública. Porém, esta Agência informa que está aberta para receber, em canal distinto da presente audiência pública, contribuições e estudos sobre o assunto e que o mesmo já é objeto de análise para futuros trabalhos.

Nesse sentido, vale ressaltar que a Agência trabalha periodicamente com a construção de Agendas Regulatórias, cujo objetivo é reforçar o modelo de transparência e participação social em constante desenvolvimento na ANAC. Trata-se de documento que, durante sua vigência, indica formalmente os temas que demandarão atuação prioritária no processo de normatização da ANAC, considerando os impactos a serem gerados à sociedade. Esse é um mecanismo importante para a inclusão de temas que os atores do setor julguem relevantes. O processo de construção da Agenda Regulatória pode ser acompanhado pelo site da ANAC: <http://www2.anac.gov.br/AgendaRegulatoria/>.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Jorge Schettini Seabra

Organização:

Contribuição em anexo:

CONTRIBUIÇÃO Nº 2618

REAJUSTAR AS TARIFAS AEROPORTUÁRIAS ANUALMENTE, DEVIDO REPOSIÇÕES DE PERDAS SALARIAIS, AUMENTO DE COMBUSTÍVEL, ENERGIA ELÉTRICA, ÁGUA E ESGOTO.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a norma em discussão propõe reajustes anuais das tarifas aeroportuárias pelo IPCA, cujo objetivo é manter a atualidade das tarifas frente à inflação, descontado o fator X, cujo objetivo é

compartilhar com os usuários os ganhos de produtividade do setor.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Jorge Schettini Seabra

Organização:

Contribuição em anexo:

CONTRIBUIÇÃO Nº 2619

COBRAR TARIFA DE EMBARQUE PARA A AVIAÇÃO GERAL (GRUPO II), DEVIDO OS PASSAGEIROS FAZER USO DE TODAS AS FACILIDADES AEROPORTUÁRIAS (CANAL DE INSPEÇÃO, RAIOS X PARA BAGAGENS, AGENTES DE PROTEÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL, SALAS DE EMBARQUE, TOILETTES, AR CONDICIONADO).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, quanto à estrutura tarifária vigente, em que se propõe temas tais como tipos tarifários, regras de aplicação e alternativas para que tais sejam cobradas segundo a estrutura de cada aeroporto, custos e economia de escala, o tema não é objeto de discussão nesta audiência pública. Porém, esta Agência informa que está aberta para receber, em canal distinto da presente audiência pública, contribuições e estudos sobre o assunto e que o mesmo já é objeto de análise para futuros trabalhos.

Nesse sentido, vale ressaltar que a Agência trabalha periodicamente com a construção de Agendas Regulatórias, cujo objetivo é reforçar o modelo de transparência e participação social em constante desenvolvimento na ANAC. Trata-se de documento que, durante sua vigência, indica formalmente os temas que demandarão atuação prioritária no processo de normatização da ANAC, considerando os impactos a serem gerados à sociedade. Esse é um mecanismo importante para a inclusão de temas que os atores do setor julgam relevantes. O processo de construção da Agenda Regulatória pode ser acompanhado pelo site da ANAC: <http://www2.anac.gov.br/AgendaRegulatoria/>.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito
Organização:
Contribuição em anexo: http://www2.anac.gov.br/audpub/ANEXOS/2621/Sugestões_ABSA.pdf
CONTRIBUIÇÃO Nº 2621
<p>ABSA - AEROLINHAS BRASILEIRAS S.A. A ABSA encaminha a seguir comentários e observações a respeito da minuta apresentada para a Nova Resolução 180, as quais não representam efetivamente sugestões de alterações no texto proposto, mas como já dito, observações que precisam ser consideradas no momento do fechamento da minuta: Reajustes nas tabelas do Anexo III 1) As tarifas de armazenagem, capatazia e conexão não estavam previstas na RES 180, razão pela qual seus respectivos valores não podem ser reajustados com base na referida resolução; 2) Observamos que dentre as tabelas trazidas no Anexo III (Armazenagem e Capatazia), exceto por aquelas de no. 1, 5 e 7, que não serão reajustáveis por tratarem de valores de referência flexíveis – CIF ou FOB, houve, para as demais tabelas, reajustes para os últimos 2 anos, conforme IPCA, o que nos gera questionamentos pois não poderiam ser reajustados conforme RES 180; 3) Revisão das tabelas (Anexo III) e critérios para cobrança de armazenagem (CIF/FOB) Justificativas: Entendemos que a cobrança realizada sobre o valor CIF onera excessivamente o serviço. Muitas vezes o atraso na liberação das mercadorias depende de fatores atribuídos à própria autoridade aduaneira, onerando o serviço ao importador em decorrência de uma ação que não lhe compete. O modal aéreo no Brasil está perdendo em competitividade em decorrência dos altos valores cobrados pelos serviços de armazenagem, somados à baixa eficiência na liberação; 4) Se mantido o critério atual, que sejam criados períodos intermediários, como por exemplo, esta fazendo a ABV (concessionária VCP).</p>
RESPOSTA DA ANAC:
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que:</p> <p>1) Até 2011, as tarifas de armazenagem e capatazia estavam fixadas em dólar com base na Portaria Nº 219/GC-5, de 2001. Assim, as tarifas acompanhavam a flutuação da taxa de câmbio e era natural que não fossem reajustadas por um índice de preços</p>

que refletisse a inflação doméstica. Contudo, com a publicação da Portaria ANAC nº 52/2012, que efetuou a conversão dessas tarifas para real, posterior à edição da Resolução nº 180/2011, foi estabelecido um vácuo regulatório. Este reajuste é importante como forma de recompor os valores teto dessas tarifas, assim como nos casos das demais tarifas aeroportuárias. Importante ressaltar que não se trata de aplicação retroativa da Resolução nº 180/2011, mas uma decisão exarada na presente norma com o objetivo de atualizar as referidas tarifas e passar a prever seu reajuste anual, solucionando o vácuo regulatório já mencionado.

2) Em relação às tarifas de conexão, tal qual as tarifas de armazenagem e capatazia, o reajuste proposto também não se refere a uma aplicação retroativa da Resolução 180/2011. Este reajuste visa, apenas, a recomposição do valor da tarifa no período compreendido entre maio de 2013 (data de criação da tarifa) e dezembro de 2013. Neste caso foi considerado o fator X objetivando o compartilhamento de ganhos com os usuários do sistema. Ademais, nesse caso, o artigo 5º da Resolução nº 274/2013 estabeleceu que as disposições da Resolução nº 180/2011 se aplicam às tarifas de conexão.

3) Quanto aos critérios da cobrança, o Decreto 89.121, de 06 de dezembro de 1983, que regulamenta a Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, estabelece regras para precificação das tarifas aeroportuárias, entre elas, consta que as tarifas de armazenagem devem ser cobradas pelo valor CIF da carga. Assim, alteração em tal regra requer necessariamente alteração do referido Decreto. Contudo, esta Agência considera o tema relevante e o mesmo poderá ser levado oportunamente para discussão junto à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR).

Nesse sentido, vale ressaltar que a Agência trabalha periodicamente com a construção de Agendas Regulatórias, cujo objetivo é reforçar o modelo de transparência e participação social em constante desenvolvimento na ANAC. Trata-se de documento que, durante sua vigência, indica formalmente os temas que demandarão atuação prioritária no processo de normatização da ANAC, considerando os impactos a serem gerados à sociedade. Esse é um mecanismo importante para a inclusão de temas que os atores do setor julguem relevantes. O processo de construção da Agenda Regulatória pode ser acompanhado pelo site da ANAC: <http://www2.anac.gov.br/AgendaRegulatoria/>.

4) A fim de se criar maiores incentivos para a retirada célere da carga importada do terminal de carga do aeroporto (TECA) e proporcionar adequação da remuneração da atividade de armazenagem da carga importada, esta Agência considera pertinente a

presente contribuição, que sugere realizar a convergência da Tabela 1 relativa à tarifa de armazenagem da carga importada para a respectiva tabela constante nos contratos de concessão. Assim, a carga retirada até o 2º dia útil, após sua entrada no TECA, passa a ser cobrada no máximo por 0,55% do seu valor CIF, enquanto que a carga retirada entre o 3º e 5º dia útil passa a ser cobrada no máximo por 1,10% de seu valor CIF. As demais faixas não serão alteradas.

De fato, verifica-se na regulamentação vigente, aplicada aos aeroportos públicos não concedidos, descompasso entre o preço que remunera a atividade de armazenagem e o tempo de permanência no TECA, tendo em vista que o preço cobrado na primeira faixa da Tabela 1 constante do Anexo II da Resolução nº 216/2012 é de 1,10% sobre o valor CIF para a carga armazenada até 5 dias úteis. Assim, cobra-se o mesmo valor para a carga que permaneceu armazenada por apenas 1 dia e aquela que permaneceu no TECA por 5 dias úteis, por exemplo. Contudo, a carga armazenada por menor tempo permite que seu lugar seja prontamente ocupado por outra, aumentando, assim, a receita do operador. Destaca-se, ainda, que é justamente na primeira faixa da tabela original (período de até 5 dias úteis) que ocorre a retirada da maior parte da carga armazenada. Dessa forma, é razoável que o preço a ser pago cresça com o tempo de permanência no TECA. Caso contrário, cria-se um incentivo para subutilização do terminal.

Assim, tal alteração (criação de uma faixa adicional com menor período de tempo na primeira faixa) visa respeitar a relação entre preço e tempo de permanência no TECA e, assim, estimular uma utilização mais eficiente do terminal a exemplo do que já é praticado pelos aeroportos concedidos, buscando, ainda, maior convergência das regras entre os operadores de aeródromos.

Adicionalmente, é importante destacar a medida adotada pela Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias – CONAERO, em 25 de Abril de 2013, que estabeleceu, para os principais terminais de carga do país (Guarulhos, Viracopos, Galeão e Manaus), o funcionamento dos órgãos públicos necessários para fiscalização e liberação da carga importada e a ser exprotada por 24 horas para os sete dias da semana com o objetivo de facilitar o processamento de cargas internacionais.

Tal medida possibilita uma maior agilidade no trânsito das cargas internacionais para importadores e exportadores e, paralelamente, deve ser refletida também para os operadores aeroportuários. Uma vez que nesses casos haverá funcionamento do terminal ininterruptamente, deverão ser considerados dias úteis todos aqueles em que estejam em efetivo funcionamento o terminal de carga e os órgãos de

fiscalização necessários para a liberação e retirada da carga importada ou para a entrega e embarque da carga a ser exportada, podendo-se cobrar, nesses casos, tarifas de armazenagem e capatazia. Note-se que, além de remunerar o operador aeroportuário pelo serviço prestado, há um incentivo financeiro para que a carga fique menos tempo no terminal de cargas.

Portanto, foi incluído na resolução dispositivo que esclarece que serão considerados dias úteis, para fins de contagem dos dias de armazenagem da carga no TECA e aplicação da respectiva tarifa, aqueles em que o terminal e os órgãos de fiscalização necessários estejam em efetivo funcionamento para a liberação e retirada da carga importada ou para a entrega e embarque da carga a ser exportada.

Assim, busca-se um ajuste conceitual do significado de *dias úteis* para a realidade dos aeroportos abrangidos pela decisão do CONAERO (e eventuais alterações da decisão dessa Comissão) e, dessa forma, adequar a remuneração pelo uso da infraestrutura, bem como promover incentivo para utilização eficiente dos terminais de carga.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos
Organização:
Contribuição em anexo:
CONTRIBUIÇÃO Nº 2622
EMENDA (MODIFICATIVA) Suprima-se no § 1º do art. 3º a expressão "tarifa de embarque", dando-se ao mesmo a seguinte redação: "Art.3º § 1º Poderão ser concedidos descontos às tarifas aeroportuárias de conexão, pouso e permanência e aos preços unificados e de permanência, baseados em critérios objetivos e não discriminatórios, tais como horário, dia, temporada, facilidades disponíveis e nível de serviço. JUSTIFICATIVA Embora meritória a proposição que faculta aos administradores dos aeroportos a concessão de descontos e aumentos tarifários mediante a utilização de critérios objetivos e não discriminatórios, justifica-se a exclusão da tarifa de embarque do rol das tarifas gerenciáveis, em razão das dificuldades operacionais relacionadas não só à arrecadação e ao recolhimento das mesmas, mas também aos próprios

mecanismos de fiscalização dos respectivos procedimentos. É que, como se sabe, a tarifa de embarque é devida pelo passageiro no valor vigente na data de aquisição da passagem aérea, porém é recolhida pelo valor vigente na data do embarque. Sobre aquele valor incide, ainda, os adicionais tarifários previstos em lei e devidos à União Federal à conta do FNAC. Essa não coincidência entre valores tarifários vigentes nas datas de arrecadação e de recolhimento, por si só, causa impacto nas relações jurídicas que decorrem do contrato de transporte, no plano das responsabilidades civis, administrativas, tributárias e financeiras que entrelaçam o transportador, o administrador do aeroporto, o usuário, a ANAC e a Fazenda Pública Federal, acarretando embaraços e perturbações operacionais que serão agravados caso o desconto previsto venha a ser adotado, ante a possibilidade de coexistirem, em um mesmo aeroporto, valores tarifários diversos para uma mesma tarifa, conforme o dia, o horário, a temporada e as facilidades aeroportuárias disponibilizadas. Em razão disto, sugere-se a supressão do gerenciamento sobre as tarifas de embarque, inclusive sob o entendimento corretamente sustentado pela ANAC na NOTA 8 da Justificativa que acompanha os documentos da Audiência Pública.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os valores definidos pela Agência para as tarifas de embarque correspondem a preços-teto desde a edição da Resolução nº 180, em 30 de janeiro de 2011, representando importante evolução regulatória frente ao modelo de tarifas fixas anteriormente vigente e que já não é praticado nos países que contam com um mercado de aviação civil bem desenvolvido há algum tempo. Essa, em si, é considerada uma importante razão conceitual que torna pouco razoável a proibição de descontos. Destaca-se, ainda, que a proibição da concessão de descontos vai diretamente contra os interesses dos passageiros e indiretamente contra o interesse até de empresas aéreas e aeroportos, uma vez que mecanismos de gerenciamento de demanda tipicamente produzem resultados mais eficientes, não havendo justificativa plausível para sua proibição.

Em relação às dificuldades operacionais, importante destacar que as tarifas de embarque não se encontram no rol daquelas às quais se aplica o gerenciamento tarifário descrito no §2º do art. 3º da minuta de resolução (exatamente por essas possíveis complicações operacionais). Dessa forma, torna-se pouco provável que os aeroportos exerçam, na prática, descontos sobre essas tarifas, uma vez que não dispõem da flexibilidade desejável para obter ganhos como resultado de um gerenciamento de demanda mais eficaz. Dessa forma, é provável que haja pouca

variação (ou nenhuma, como tem sido observado) do valor cobrado como tarifa de embarque, minimizando possíveis transtornos operacionais.

Por fim, destaca-se que o operador aeroportuário e as empresas aéreas têm como interesse comum o maior fluxo de passageiros possível no aeroporto, razão pela qual podem negociar, dentro dos termos das leis e das normas aplicáveis, medidas administrativas para minimizar os impactos citados na contribuição caso ocorram descontos significativos sobre as tarifas de embarque. Com efeito, esse seria um motivo para aplicar o gerenciamento tarifário de forma completa às tarifas de embarque, o que pode ser, de fato, objeto de revisão normativa futura.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos

Organização:

Contribuição em anexo:

CONTRIBUIÇÃO Nº 2623

Emenda Supressiva - Suprima-se, no Anexo III da Resolução, a " Tabela 1 - Preço relativo à tarifa aeroportuária de armazenagem de carga importada" Justificativa: A Tabela 1 do Anexo III do Projeto de Resolução fixa os preços das tarifas relativas à armazenagem e à movimentação (capatazia) de mercadorias importadas ou em trânsito aduaneiro, com base em valores percentuais incidentes sobre o valor CIF, conforme os períodos de permanência, acrescidos de um sobre-preço fixado de acordo com o peso das mesmas. Não fosse só a ilegal cumulatividade de tarifas, a incidência sobre o valor da CIF das mercadorias importadas é rigorosamente irracional, uma vez que os fatores a serem considerados deveriam resumir-se, exclusivamente, ao peso e ao volume das mercadorias, isto é, a imposição das tarifas nos moldes propostos não corresponde aos serviços públicos de armazenagem e capatazia a serem prestados, com a violação do principio constitucional e legal da prestação de serviço adequado. Além disto, a cumulatividade resultante da imposição da tarifa sobre o valor CIF e o peso da mercadoria configura barreira protecionista contra o ingresso de produtos importados, do que decorre que a parte da tarifa referente ser destinada à União Federal e não ao delegatário de serviços de infraestrutura aeroportuária. Sugere-se, portanto, a supressão da Tabela.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a Tabela 1 se refere à tarifa de armazenagem de carga importada, ao passo que a Tabela 2 se refere à tarifa de capatazia de carga importada, configurando, portanto, tarifas que remuneram serviços distintos, não cabendo o argumento de cumulatividade. Ressalta-se, ademais, que a proposta de resolução não introduz uma nova estrutura tarifária, mantendo-se, deste modo, a estrutura vigente de acordo com a Portaria nº 219/GC-5/2001, consolidada na Resolução da ANAC nº 216/2012.

Adicionalmente, o Decreto 89.121, de 06 de dezembro de 1983, que regulamenta a Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, estabelece regras para precificação das tarifas aeroportuárias. Entre elas, consta que as tarifas de armazenagem devem ser cobradas pelo valor CIF da carga. Assim, alteração em tal regra requer necessariamente alteração do referido Decreto. Contudo, esta Agência considera o tema relevante e o mesmo poderá ser levado oportunamente para discussão junto à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR).

Nesse sentido, vale ressaltar que a Agência trabalha periodicamente com a construção de Agendas Regulatórias, cujo objetivo é reforçar o modelo de transparência e participação social em constante desenvolvimento na ANAC. Trata-se de documento que, durante sua vigência, indica formalmente os temas que demandarão atuação prioritária no processo de normatização da ANAC, considerando os impactos a serem gerados à sociedade. Esse é um mecanismo importante para a inclusão de temas que os atores do setor julguem relevantes. O processo de construção da Agenda Regulatória pode ser acompanhado pelo site da ANAC: <http://www2.anac.gov.br/AgendaRegulatoria/>.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Rafael da Anunciação

Organização:

Contribuição em anexo:

CONTRIBUIÇÃO Nº 2624

Considerações acerca do fator X, conforme Parecer anexo.

RESPOSTA DA ANAC:

ANAC agradece a contribuição e esclarece que em vista dos argumentados apresentados nesta Audiência Pública, considerou-se pertinente reavaliar o fator X a ser considerado na fórmula de reajuste para o ano de 2014 (referente ao IPCA acumulado em 2013) apresentado para discussão pública.

Assim, utilizou-se o Fator X de 1,42%, estabelecido no Anexo 11 – Fator X dos Contratos de Concessão dos Aeroportos do Galeão e Confins. A alteração se justifica uma vez que o valor obtido para os referidos contratos de concessão considerou base de dados mais atualizada que aquela utilizada para determinação do fator X de 1,95% estabelecido pela Resolução nº 215/2012 e considerado inicialmente nos cálculos dos reajustes.

Cabe observar que a metodologia utilizada é a mesma empregada na Resolução nº 215/2012. Assim, no Anexo 11 dos Contratos de Concessão, utiliza-se o índice de Tornqvist, o qual mede a razão entre a variação da produção, ponderada pela receita, e a variação dos custos. Contudo, buscou-se estimar os ganhos de produtividade dos anos de 2010, 2011 e 2012, enquanto que a base de dados utilizada na citada Resolução vai até 2010. Adicionalmente, ressaltou-se que o cálculo realizado para o Contrato de Concessão, considerou em sua amostra todos os aeroportos administrados pela INFRAERO, além dos aeroportos de Galeão e Confins.

Portanto, o resultado obtido para o fator X estabelecido nos Contratos de Concessão de Galeão e Confins é adequado para representar as variações de produtividade a serem compartilhadas com os usuários referentes aos anos 2013 e 2014. Quanto à estimativa da variação da produtividade relativa ao ano de 2012, mantém-se o fator X estabelecido pela Resolução nº 215/2012.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Rafael da Anunciação

Organização:

Contribuição em anexo:

CONTRIBUIÇÃO Nº 2625

Considerações acerca do Fator X, constante do Parecer anexo.

RESPOSTA DA ANAC:

ANAC agradece a contribuição e esclarece que em vista dos argumentados apresentados nesta Audiência Pública, considerou-se pertinente reavaliar o fator X a

ser considerado na fórmula de reajuste para o ano de 2014 (referente ao IPCA acumulado em 2013) apresentado para discussão pública.

Assim, utilizou-se o Fator X de 1,42%, estabelecido no Anexo 11 – Fator X dos Contratos de Concessão dos Aeroportos do Galeão e Confins. A alteração se justifica uma vez que o valor obtido para os referidos contratos de concessão considerou base de dados mais atualizada que aquela utilizada para determinação do fator X de 1,95% estabelecido pela Resolução nº 215/2012 e considerado inicialmente nos cálculos dos reajustes.

Cabe observar que a metodologia utilizada é a mesma empregada na Resolução nº 215/2012. Assim, no Anexo 11 dos Contratos de Concessão, utiliza-se o índice de Tornqvist, o qual mede a razão entre a variação da produção, ponderada pela receita, e a variação dos custos. Contudo, buscou-se estimar os ganhos de produtividade dos anos de 2010, 2011 e 2012, enquanto que a base de dados utilizada na citada Resolução vai até 2010. Adicionalmente, ressaltou-se que o cálculo realizado para o Contrato de Concessão, considerou em sua amostra todos os aeroportos administrados pela INFRAERO, além dos aeroportos de Galeão e Confins.

Portanto, o resultado obtido para o fator X estabelecido nos Contratos de Concessão de Galeão e Confins é adequado para representar as variações de produtividade a serem compartilhadas com os usuários referentes aos anos 2013 e 2014. Quanto à estimativa da variação da produtividade relativa ao ano de 2012, mantém-se o fator X estabelecido pela Resolução nº 215/2012.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO
Organização:
Contribuição em anexo:
CONTRIBUIÇÃO Nº 2626
MANIFESTAÇÃO DA INFRAERO SOBRE O FATOR X, CONFORME PARECER ANEXO.
RESPOSTA DA ANAC:
ANAC agradece a contribuição e esclarece que em vista dos argumentados apresentados nesta Audiência Pública, considerou-se pertinente reavaliar o fator X a ser considerado na fórmula de reajuste para o ano de 2014 (referente ao IPCA

acumulado em 2013) apresentado para discussão pública.

Assim, utilizou-se o Fator X de 1,42%, estabelecido no Anexo 11 – Fator X dos Contratos de Concessão dos Aeroportos do Galeão e Confins. A alteração se justifica uma vez que o valor obtido para os referidos contratos de concessão considerou base de dados mais atualizada que aquela utilizada para determinação do fator X de 1,95% estabelecido pela Resolução nº 215/2012 e considerado inicialmente nos cálculos dos reajustes.

Cabe observar que a metodologia utilizada é a mesma empregada na Resolução nº 215/2012. Assim, no Anexo 11 dos Contratos de Concessão, utiliza-se o índice de Tornqvist, o qual mede a razão entre a variação da produção, ponderada pela receita, e a variação dos custos. Contudo, buscou-se estimar os ganhos de produtividade dos anos de 2010, 2011 e 2012, enquanto que a base de dados utilizada na citada Resolução vai até 2010. Adicionalmente, ressaltou-se que o cálculo realizado para o Contrato de Concessão, considerou em sua amostra todos os aeroportos administrados pela INFRAERO, além dos aeroportos de Galeão e Confins.

Portanto, o resultado obtido para o fator X estabelecido nos Contratos de Concessão de Galeão e Confins é adequado para representar as variações de produtividade a serem compartilhadas com os usuários referentes aos anos 2013 e 2014. Quanto à estimativa da variação da produtividade relativa ao ano de 2012, mantém-se o fator X estabelecido pela Resolução nº 215/2012.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização:

Contribuição em anexo:

CONTRIBUIÇÃO Nº 2627

Sugerimos a alteração da redação do art. 10: § 3o. Em caso de cancelamento da passagem, a empresa aérea deverá ressarcir o o passageiro do valor integralmente pago pela tarifa de embarque. § 4o. As empresas aéreas deverão fornecer ao operador aeroportuário todas as informações necessárias para a verificação do valor da tarifa de embarque devida pelo passageiro em formulário padrão estabelecido pelo operador, em até 48 horas após o embarque.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

1) Em caso de cancelamento, quem detiver o valor da tarifa de embarque deverá restituí-lo ao passageiro. Como as empresas aéreas são responsáveis pelo recolhimento da tarifa de embarque, em caso de cancelamento caberá a elas a devolução ao passageiro, não sendo necessária a alteração proposta.

2) A ANAC entendeu pertinente ampliar o escopo do dispositivo contido no §4º do art. 10 da minuta de Resolução, de modo que as empresas aéreas ficarão obrigadas a fornecer as informações necessárias para a arrecadação das diversas tarifas aeroportuárias, conforme padrão definido pelo operador aeroportuário.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Camila Ricardo Cabral Lopes de Salles

Organização:

Contribuição em anexo:

http://www2.anac.gov.br/audpub/ANEXOS/2628/Sugestões_Audiência Pública 13.2014_ANAC.docx

CONTRIBUIÇÃO Nº 2628

Contribuições elencadas no anexo supra.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

1) Os valores definidos pela Agência para as tarifas de embarque correspondem a preços-teto desde a edição da Resolução nº 180, em 30 de janeiro de 2011, representando importante evolução regulatória frente ao modelo de tarifas fixas anteriormente vigente e que já não é praticado nos países que contam com um mercado de aviação civil bem desenvolvido há algum tempo. Essa, em si, é considerada uma importante razão conceitual que torna pouco razoável a proibição de descontos. Destaca-se, ainda, que a proibição da concessão de descontos vai diretamente contra os interesses dos passageiros e indiretamente contra o interesse até de empresas aéreas e aeroportos, uma vez que mecanismos de gerenciamento de demanda tipicamente produzem resultados mais eficientes, não havendo

justificativa plausível para sua proibição.

Em relação às dificuldades operacionais, importante destacar que as tarifas de embarque não se encontram no rol daquelas às quais se aplica o gerenciamento tarifário descrito no §2º do art. 3º da minuta de resolução (exatamente por essas possíveis complicações operacionais). Dessa forma, torna-se pouco provável que os aeroportos exerçam, na prática, descontos sobre essas tarifas, uma vez que não dispõe da flexibilidade desejável para obter ganhos como resultado de um gerenciamento de demanda mais eficaz. Dessa forma, é provável que haja pouca variação (ou nenhuma, como tem sido observado) do valor cobrado como tarifa de embarque, minimizando possíveis transtornos operacionais.

Por fim, destaca-se que o operador aeroportuário e as empresas aéreas têm como interesse comum o maior fluxo de passageiros possível no aeroporto, razão pela qual podem negociar, dentro dos termos das leis e das normas aplicáveis, medidas administrativas para minimizar os impactos citados na contribuição caso ocorram descontos significativos sobre as tarifas de embarque. Com efeito, esse seria um motivo para aplicar o gerenciamento tarifário de forma completa às tarifas de embarque, o que pode ser, de fato, objeto de revisão normativa futura.

2) O prazo de 30 dias para entrada em vigor dos novos tetos tarifários após reajuste é suficiente para as adequações, tendo em vista a dinâmica do próprio setor de transporte aéreo. Cabe ressaltar que, neste setor, os agentes já se mostram bastante adaptados a responder rapidamente a diversas alterações conjunturais, além das tarifas aeroportuárias, para estabelecimento de suas estratégias comerciais. Portanto, não se justifica o estabelecimento de prazo superior a 30 dias para vigência dos novos tetos tarifários. Vale lembrar que o prazo de 30 dias já é previsto nos contratos de concessão em vigor e o prazo até então vigente na Resolução nº 180/2011 é de 45 dias.

3) Tendo em vista a complexidade do tema qualidade de serviço, o mesmo faz jus a regulamentação específica, conforme disposto no art. 6º da norma proposta, e será submetido a ampla discussão pública. Com efeito, o tema consta da Agenda Regulatória 2014 da ANAC, o que indica seu grau de prioridade (<http://www2.anac.gov.br/AgendaRegulatoria/legislacao.asp>). Dessa forma, não é necessário manter aspectos relacionados à regulamentação de qualidade de serviço na presente norma.

4) A redação sugerida para o artigo 9º restringe o escopo desejado em relação às tarifas, razão pela qual não será acatada. Destaca-se, ainda, que os aeroportos

submetidos a regime de outorga específico (concessão e autorização) são públicos e, por isso, são claramente abrangidos pelo capítulo da norma em questão.

5) O artigo 10 informa que uma vez disponibilizada a tabela de valores das tarifas pelo operador aeroportuário com os preços que passarão a vigorar a partir de uma determinada data, dentro dos moldes das normas vigentes, as empresas aéreas já poderão recolher dos passageiros as tarifas de embarque com os novos valores para os embarques que ocorrerem a partir daquela data (de vigência) em diante. Cabe ressaltar que esta já tem sido a prática adotada pelas empresas aéreas.

Quanto à exclusão do termo "horário" no caput e no §2º, entende-se que a possibilidade da prática de preços diferenciados é interessante para o mercado e pode ser feita por meio de consenso entre o operador aeroportuário e as empresas aéreas, que têm como interesse comum levar o máximo de passageiros ao aeroporto. Acrescenta-se a isso o fato de que as referidas tarifas não se encontram no rol daquelas às quais se aplica o gerenciamento tarifário descrito no §2º do art. 3º da minuta de resolução, o que simplifica sua aplicação e fiscalização.

Com relação ao desconto de 10% do valor da tarifa de embarque a ser reembolsado, a sugestão não será acatada uma vez que a norma em discussão já propõe a livre negociação entre empresas e operador aeroportuário para reembolso dos custos implícitos no recolhimento da tarifa de embarque. O pagamento da tarifa de embarque por parte do passageiro só é devido com o fato gerador (embarque), conforme estabelece a Lei nº 6.009/73. A retenção de seu valor (total ou parcialmente) sem a existência ou a expectativa de existência do fato gerador (no caso do recolhimento antecipado) é indevida. Além disso, as empresas aéreas operam sob regime de liberdade tarifária e podem imputar todos os custos oriundos de risco de cancelamento que acharem necessários nos preços dos bilhetes de passagem.

6) É importante esclarecer, em primeiro lugar, que a obrigatoriedade de arrecadação da tarifa de embarque pela empresa aérea tem como objetivo assegurar que a referida tarifa seja arrecadada antes do embarque do passageiro no aeroporto a fim de dar cumprimento à recomendação constante do Anexo 9 da ICAO, segundo a qual, para fins de facilitação, os Estados Membros devem procurar evitar que tarifas ou quaisquer outras taxas sejam cobradas diretamente do passageiro no aeroporto. Tal recomendação, ao facilitar o trânsito do passageiro pelo terminal, evitando também atrasos no seu embarque, beneficia todo o setor de transporte aéreo, inclusive as empresas aéreas.

Trata-se, portanto, de obrigação imposta pelo regulador, entre outras, que visa

alcançar melhor desenvolvimento da aviação civil. Apesar de não caber retenção automática de receita própria do administrador aeroportuário, a norma prevê expressamente a possibilidade de negociação direta entre as partes – que têm o interesse comum de promover um melhor fluxo dos passageiros no terminal, melhorando a percepção sobre a qualidade de seus serviços e alavancando receitas acessórias – para remuneração dos custos de arrecadação.

Não obstante, a contribuição será acatada no que se refere ao termo *remuneração*, que será substituído pelo termo *ressarcimento* no §1º para ficar claro que não se trata de receita por prestação de serviços.

7) A redação do dispositivo será alterada de modo que as empresas aéreas ficarão obrigadas a fornecer todas as informações necessárias para a correta arrecadação das diversas tarifas aeroportuárias, conforme padrão definido pelo operador aeroportuário.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO

Organização:

Contribuição em anexo:

CONTRIBUIÇÃO Nº 2629

I - DO RELATÓRIO Trata-se de manifestação da Infraero sobre a proposta de edição de Resolução que disporá sobre o modelo de regulação tarifária e estabelecerá os tetos das tarifas aeroportuárias e regras para arrecadação e recolhimento, a ser editada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). 2. Conforme Aviso publicado pela Agência, houve sessão presencial para manifestação oral dos interessados – na qual esta Empresa Pública teve oportunidade de sustentar seu entendimento – no dia 23 de julho de 2014, sendo que há possibilidade de envio de manifestação escrita até o dia 30 de julho de 2014. 3. Neste sentido, tendo esta Superintendência de Assuntos Regulatórios (DJRG) ouvido as áreas técnicas da Infraero cujas atribuições guardam pertinência temática com o tema sob Audiência Pública, necessário se faz formalizar o entendimento desta Empresa Pública sobre a forma de cálculo e aplicação do Fator “X” quando do reajuste de tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso, permanência, preços unificado e de permanência. É o relatório. II – DA ANÁLISE 4.

Consta da justificativa da proposta de Resolução que dispõe sobre o modelo de regulação tarifária, reajusta os tetos das tarifas aeroportuárias, estabelece regras para arrecadação e recolhimento e revoga a Resolução nº 180, de 25 de janeiro de 2011, acerca do Fator “X”, o seguinte: Primeiramente, deve-se destacar novamente que se buscou aproximar a regulação os aeroportos sob a égide da Resolução nº 180/2011 daquela aplicada aos aeroportos concedidos. Nos contratos de concessão, está prevista a existência de reajustes anuais e de revisões dos parâmetros da concessão (RPC) a cada cinco anos... A existência do fator X já consta da Resolução atual e será mantida devida à sua importante função de compartilhamento de ganhos de produtividade com os usuários, como destacado anteriormente. Portanto, a minuta ora proposta prevê apenas a revisão periódica do fator X. Note-se, ainda, que a definição do fator X a ser utilizado no primeiro reajuste anual deverá ocorrer até a data de publicação do reajuste anual subsequente à publicação desta norma. 5. Extraí-se ainda da justificativa a aplicação de um fator “X” de 1,95%, conforme estabelecido e fundamentado na Resolução ANAC nº 215, de 30 de janeiro de 2012. 6. Conforme demonstraremos, o novo cenário da infraestrutura aeroportuária, que se apresenta após a concessão à iniciativa privada dos maiores aeroportos do país, impede a aplicação do fator “X” na fórmula de cálculo de reajuste das tarifas aeroportuárias da maneira prevista na proposta de resolução. Tal conclusão fundamenta-se tanto do ponto de vista econômico, tendo em vista as premissas de aplicação do fator “X” e sua forma de cálculo, quanto do ponto de vista jurídico, por se tratar de inegável quebra de isonomia. 7. Dentro das normas regulatórias expedidas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), aquela que definiu e fundamentou o percentual aplicável ao fator “X”, nos molde

RESPOSTA DA ANAC:

ANAC agradece a contribuição e esclarece que em vista dos argumentados apresentados nesta Audiência Pública, considerou-se pertinente reavaliar o fator X a ser considerado na fórmula de reajuste para o ano de 2014 (referente ao IPCA acumulado em 2013) apresentado para discussão pública.

Assim, utilizou-se o Fator X de 1,42%, estabelecido no Anexo 11 – Fator X dos Contratos de Concessão dos Aeroportos do Galeão e Confins. A alteração se justifica uma vez que o valor obtido para os referidos contratos de concessão considerou base de dados mais atualizada que aquela utilizada para determinação do fator X de 1,95% estabelecido pela Resolução nº 215/2012 e considerado inicialmente nos cálculos dos reajustes.

Cabe observar que a metodologia utilizada é a mesma empregada na Resolução nº 215/2012. Assim, no Anexo 11 dos Contratos de Concessão, utiliza-se o índice de

Tornqvist, o qual mede a razão entre a variação da produção, ponderada pela receita, e a variação dos custos. Contudo, buscou-se estimar os ganhos de produtividade dos anos de 2010, 2011 e 2012, enquanto que a base de dados utilizada na citada Resolução vai até 2010. Adicionalmente, ressaltou-se que o cálculo realizado para o Contrato de Concessão, considerou em sua amostra todos os aeroportos administrados pela INFRAERO, além dos aeroportos de Galeão e Confins.

Portanto, o resultado obtido para o fator X estabelecido nos Contratos de Concessão de Galeão e Confins é adequado para representar as variações de produtividade a serem compartilhadas com os usuários referentes aos anos 2013 e 2014. Quanto à estimativa da variação da produtividade relativa ao ano de 2012, mantém-se o fator X estabelecido pela Resolução nº 215/2012.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO

Organização:

Contribuição em anexo:

CONTRIBUIÇÃO Nº 2630

I – RELATÓRIO Trata-se de manifestação da Infraero sobre a proposta de edição de Resolução que disporá sobre o modelo de regulação tarifária e estabelecerá os tetos das tarifas aeroportuárias e regras para arrecadação e recolhimento, a ser editada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). 2. Conforme Aviso publicado pela Agência, houve sessão presencial para manifestação oral dos interessados – na qual esta Empresa Pública teve oportunidade de sustentar seu entendimento – no dia 23 de julho de 2014, sendo que há possibilidade de envio de manifestação escrita até o dia 30 de julho de 2014. 3. Neste sentido, tendo esta Superintendência de Assuntos Regulatórios (DJRG) ouvido as áreas técnicas da Infraero cujas atribuições guardam pertinência temática com o tema sob Audiência Pública, necessário se faz formalizar o entendimento desta Empresa Pública sobre a necessidade de reajuste das tarifas de armazenagem e capatazia, de modo a refletir a variação da inflação desde seu último reajuste. É o relatório. II – DA ANÁLISE 4. Relativamente à atualização prevista para as tarifas de armazenagem e capatazia na proposta em análise, destaca-se que os valores atualmente vigentes foram estabelecidos no ano de 2001, pela Portaria nº 219/GC-5, de 27 de março de 2001. Muito embora as tabelas que estabelecem os tetos das tarifas tenham sido modificadas pela Portaria ANAC nº 52/SRE, de 9 de

janeiro de 2012, e pela Resolução nº 213, de 9 de janeiro de 2012, estas modificações implicaram aumento somente daquelas tarifas estabelecidas em percentuais (tabelas 1 e 5), ao passo que em relação às demais tabelas, fixadas em valores (tabelas 2, 3, 4 e 6), as modificações se limitaram em transformar os valores expressos em Dólar americano para reais. 5. Neste cenário resta claro que os valores atualmente vigentes estão altamente defasados, tendo em vista a inexistência de sua atualização desde o ano de 2001, conforme inclusive reconhecido pela própria ANAC por ocasião da sessão presencial da audiência pública nº 13/2014, realizada em 23 de julho de 2014. 6. Assim, se aplicarmos o índice oficial de inflação (IPCA) acumulado desde aquele período até a presente data aos valores históricos estabelecidos na Portaria nº 219/GC-5, de 2001, vemos que os valores propostos estão muito longe do ideal, havendo, mesmo com a implantação da proposta sob debate, defasagem de mais de 100% em relação aos valores estabelecidos em 2001, conforme tabela abaixo: 7. O que se extrai é que os valores teto atualmente vigentes não mais refletem os custos da atividade, em razão do longo período em que as tarifas não sofreram reajuste. 8. Inicialmente poderia se cogitar de um aumento desarrazoado caso se aplicasse o reajuste pelo valor acumulado da inflação oficial acumulada pelo período de 2001 até a presente data. Não obstante, temos que levar em consideração a real concorrência do setor de transporte de carga. Consta da própria Justificativa da proposta em debate:

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que até 2011 as tarifas estavam fixadas em dólar com base na Portaria Nº 219/GC-5, de 2001. Assim, as tarifas acompanhavam a flutuação da taxa de câmbio e era natural que não fossem reajustadas por um índice de preços que refletisse a inflação doméstica. Não cabe aqui a discussão sobre o mérito do arcabouço regulatório da época, que optou por atrelar essas tarifas à flutuação de uma moeda estrangeira.

Com a publicação da Portaria ANAC nº 52/2012, que efetuou a conversão dessas tarifas para real, posterior à edição da Resolução nº 180/2011, foi estabelecido um vácuo regulatório. Este reajuste é importante como forma de recompor os valores teto dessas tarifas, assim como nos casos das demais tarifas aeroportuárias. Importante ressaltar que não se trata de aplicação retroativa da Resolução nº 180/2011, mas uma decisão exarada na presente norma com o objetivo de atualizar as referidas tarifas desde que elas estão estabelecidas em reais e passar a prever seu reajuste anual, incluindo-a no escopo do modelo regulatório e solucionando o vazio regulatório

já mencionado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Pedro Gilson Azambuja

Organização:

Contribuição em anexo:

[http://www2.anac.gov.br/audpub/ANEXOS/2631/Contribuição SINEAA Audiência Pública ANAC.pdf](http://www2.anac.gov.br/audpub/ANEXOS/2631/Contribuição%20SINEAA%20Audiência%20Pública%20ANAC.pdf)

CONTRIBUIÇÃO Nº 2631

Contribuição do Sindicato Nacional das Empresas de Administração Aeroportuária para a Audiência Pública da ANAC Nº13/2014.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, quanto à estrutura tarifária vigente, em que se propõe temas tais como tipos tarifários, regras de aplicação e alternativas para que tais sejam cobradas segundo a estrutura de cada aeroporto, custos e economia de escala, o tema não é objeto de discussão nesta audiência pública. Porém, esta Agência informa que está aberta para receber, em canal distinto da presente audiência pública, contribuições e estudos sobre o assunto e que o mesmo já é objeto de análise para futuros trabalhos.

Nesse sentido, vale ressaltar que a Agência trabalha periodicamente com a construção de Agendas Regulatórias, cujo objetivo é reforçar o modelo de transparência e participação social em constante desenvolvimento na ANAC. Trata-se de documento que, durante sua vigência, indica formalmente os temas que demandarão atuação prioritária no processo de normatização da ANAC, considerando os impactos a serem gerados à sociedade. Esse é um mecanismo importante para a inclusão de temas que os atores do setor julguem relevantes. O processo de construção da Agenda Regulatória pode ser acompanhado pelo site da ANAC: <http://www2.anac.gov.br/AgendaRegulatoria/>.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos
Organização:
Contribuição em anexo:
CONTRIBUIÇÃO Nº 2632
<p>Emenda Modificativa Dê-se aos parágrafos 1º e 2º do Art. 5º do Projeto a seguinte redação: Art. 5º § 1º A partir da publicação dos novos tetos tarifários, caberá aos administradores aeroportuários divulgar à população e aos usuários em geral os novos valores das tarifas aeroportuárias e a data em que os mesmos entrarão em vigor, pelo menos com 120 (cento e vinte) dias de antecedência. § 2º O prazo mínimo de 120 (cento e vinte) dias fixado no parágrafo anterior aplica-se, também, a qualquer alteração subsequente que venha a ser estabelecida pelo administrador do aeroporto nos preços das tarifas aeroportuárias. JUSTIFICATIVA O prazo de 30 (trinta) dias ficado para a entrada em vigor das alterações tarifárias (§ 1º do Art. 3º do Projeto de Resolução) é insuficiente para que as empresas transportadoras adotem as necessárias modificações nos seus procedimentos de comercialização de passagens e cargas, bem como para readequação dos respectivos preços, sugerindo-se, em razão disto, a modificação do prazo para 120 (cento e vinte) dias, que deverá abranger, também, qualquer alteração subsequente de preço. Esta sugestão também adequaria o texto às recomendações da International Civil Aviation Organization - ICAO, contidas no DOC 9082 - ICAO's Policies on Charges for Airport and Air Navigation Services [pag. 6, Consultation process, item 25 (i)].</p>
RESPOSTA DA ANAC:
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o prazo de 30 dias para entrada em vigor dos novos tetos tarifários após reajuste é suficiente para as adequações, tendo em vista a dinâmica do próprio setor de transporte aéreo. Cabe ressaltar que, neste setor, os agentes já se mostram bastante adaptados a responder rapidamente a diversas alterações conjunturais, além das tarifas aeroportuárias, para estabelecimento de suas estratégias comerciais. Portanto, não se justifica o estabelecimento de prazo superior a 30 dias para vigência dos novos tetos tarifários. Vale lembrar que o prazo de 30 dias já é previsto nos contratos de concessão em</p>

vigor e o prazo até então vigente na Resolução nº 180/2011 é de 45 dias.

Vale observar que o Doc. 9082 da ICAO se refere a *consultation process*, que é exatamente o que está sendo realizado por meio da Audiência Pública nº 13/2014. Considerando a data de abertura da audiência pública (20/06/2014), a realização de sessão presencial e todo o processo de análise e consolidação de respostas às contribuições e alterações da norma, o prazo de consulta ao público provavelmente superará o prazo de quatro meses sugerido pela ICAO.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: João Eduardo Tabalipa Ferreira

Organização:

Contribuição em anexo:

CONTRIBUIÇÃO Nº 2633

Carta nº 41/2014/ANEAA Brasília, 30 de julho de 2014. Ao Senhor Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino Diretor ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil Setor Comercial Sul, Qd 09, Lote C, Ed. Parque Cidade Corporate, Torre A 70.308-200 - Brasília – DF Com Cópia: Ao Senhor Marcelo Pacheco dos Guaranys Diretor-Presidente ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil Setor Comercial Sul, Qd 09, Lote C, Ed. Parque Cidade Corporate, Torre A 70.308-200 - Brasília - DF Ao Senhor Cláudio Passos Simão Diretor ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil Setor Comercial Sul, Qd 09, Lote C, Ed. Parque Cidade Corporate, Torre A 70.308-200 - Brasília - DF Ao Senhor Ricardo Sérgio Maia Bezerra Diretor ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil Setor Comercial Sul, Qd 09, Lote C, Ed. Parque Cidade Corporate, Torre A 70.308-200 - Brasília – DF Assunto: Contribuição à proposta de Resolução que dispõe sobre o modelo de regulação tarifária, reajusta os tetos das tarifas aeroportuárias, estabelece regras para arrecadação e recolhimento e revoga a Resolução nº 180, de 25 de janeiro de 2011. Referência: Audiência Pública n.º 13/2014 – Processo n.º 00058.032582/2014-31. Senhor Diretor, A ANEAA – Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos, no cumprimento de suas funções estatutárias e na busca de melhor contribuir para a defesa dos interesses de seus associados, vem, conforme previsto no Aviso de Audiência Pública nº 13/2014, apresentar suas contribuições à proposta de resolução (“Proposta”) que

dispõe sobre os “dispõe sobre o modelo de regulação tarifária, reajusta os tetos das tarifas aeroportuárias, estabelece regras para arrecadação e recolhimento e revoga a Resolução nº 180, de 25 de janeiro de 2011”. I – PRELIMINAR – DA FORMA DA CONTRIBUIÇÃO E DO SEU ENDEREÇAMENTO. Ao analisar o Aviso de Audiência Pública nº 13/2014 percebemos que a única forma de contribuição é via formulário eletrônico constante no link disponibilizado pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC. Este formulário contém campos de preenchimento obrigatórios que limitam a capacidade de contribuição dos regulados como os campos documento e item. Onde o primeiro limita o tipo de documento como uma minuta de resolução e o segundo aos artigos da minuta em audiência pública. Contudo nossa contribuição é mais ampla e busca a discussão dos princípios e premissas que justificam os comandos legais dispostos na minuta em audiência pública. Assim, haja a vista falta de informação a quem dirigir as contribuições estamos encaminhando à Vossa Senhoria na qualidade de relator do processo nº 00058.032582/2014-31. II – PRELIMINAR – DA MOTIVAÇÃO JUSTIFICADA DAS CONTRIBUIÇÕES APRESENTADAS. Estamos diante de um processo normativo realizado por uma agência reguladora, onde seus comandos legais têm poder de interferir diretamente na ordem econômica e nas obrigações de todo um setor regulado. Todavia, de forma alguma se

RESPOSTA DA ANAC:

Contribuição apresentada está incompleta não sendo possível apresentação de resposta pela ANAC.

Ressalva-se que foi protocolado nesta Agência, documento em que se apresentam as contribuições da ANEAA para a presente Audiência Pública, as quais encontram-se devidamente respondidas na Seção II deste Relatório.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos

Organização:

Contribuição em anexo:

CONTRIBUIÇÃO Nº 2634

EMENDA (MODIFICAÇÃO) Dê-se ao caput, ao § 2º e ao § 3º do art. 10 do Projeto de

Resolução, a seguinte redação: " Art. 10. O valor da tarifa de embarque doméstica e internacional, é o vigente na tabela da administração aeroportuária na data de celebração do contrato de transporte aéreo.

§ 2º Em caso de remarcação da passagem, se houver variação no valor da tarifa de embarque entre a data de aquisição da passagem e a data da remarcação, o passageiro deve pagar ou ser reembolsado da diferença. § 3º Sem prejuízo do disposto no parágrafo anterior deste artigo, se houver remarcação do bilhete ou o cancelamento da viagem por conveniência do passageiro, sem que tenha havido qualquer modificação nas condições contratadas por parte da empresa transportadora, poderá ser descontada uma taxa de serviço de 10 (dez) por cento sobre o valor da tarifa de embarque arrecadada, sempre que solicitado o reembolso pelo passageiro."

JUSTIFICATIVA A redação proposta para o caput do art. 10 não é clara, podendo ensejar dúvida de interpretação, uma vez que a passagem aérea é sempre adquirida para embarque no futuro, o que pode vir a ocorrer até um ano após a aquisição (prazo de validade do bilhete), ou seja, o valor da tarifa é sempre o vigente na data da aquisição da passagem e não valor previsto para a data de embarque, que pode ocorrer após o prazo de vigência da tabela da administração aeroportuária, mormente em caso de alteração subsequente do valor da tarifa. Demais disto, ainda que vigente a tabela da administração aeroportuária, qualquer modificação do valor da tarifa por alteração do horário de embarque pode implicar na impossibilidade do passageiro modificar seu horário de embarque por meio eletrônico, obrigando-o a procurar um balcão de atendimento para fazê-lo, circunstância esta que poderia criar um passivo entre a empresa aérea e o passageiro e vice-versa de difícil equacionamento, inclusive no que se refere a adicionais tarifários. Tal ocorrência não se verifica no que respeita às demais tarifas aeroportuárias, uma vez que a relação jurídica se estabelece, exclusivamente, entre a empresa aérea usuária e a respectiva administração aeroportuária. Nessa conformidade, para dar-se clareza ao texto proposto ao caput do art. 10 e evitarem-se contradições e disputas de interpretação, sugere-se a supressão das expressões "data" e "horário" constantes da disposição. De igual modo e pela mesma razão, sugere-se nova redação ao § 2º do art. 10, suprimindo-se as expressões "data" e "horário" constantes da disposição. Por fim, no que diz respeito ao § 3º do art. 10, sugere-se nova redação, para conferir à hipótese de reembolso do valor da tarifa de embarque a mesma disciplina regulamentar já conferida na Seção III do Capítulo II da Portaria nº 676/GC-5, de 13 de novembro de 2000, do Comandante da Aeronáutica, aos casos de reembolso do valor da

passagem aérea decorrentes de uma conveniência do pas

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

1) Quanto proposto para o *caput*, deve-se se observar que uma vez disponibilizada a tabela de valores das tarifas pelo operador aeroportuário com os preços que passarão a vigorar a partir de uma determinada data, dentro dos moldes das normas vigentes, as empresas aéreas já poderão recolher dos passageiros as tarifas de embarque com os novos valores para os embarques que ocorrerem a partir daquela data (de vigência) em diante. Portanto, a tarifa de embarque a ser recolhida no momento da compra do bilhete será aquela que já estiver publicada e vigente para a data do embarque. Cabe ressaltar que esta já tem sido a prática adotada pelas empresas aéreas. Quando é publicado reajuste tarifário, por exemplo, o mesmo entra em vigor após 30 dias de publicação, mas as empresas aéreas já podem recolher do passageiro o valor reajustado, caso este embarque em data posterior à entrada em vigor dos novos tetos.

2) Quanto à exclusão do termo "horário" no *caput* e no §2º, entende-se que a possibilidade da prática de preços diferenciados é interessante para o mercado e que pode ser feita por meio de consenso entre o operador aeroportuário e as empresas aéreas, que tem como interesse comum levar o máximo de passageiros ao aeroporto. Acrescenta-se a isso o fato de que as referidas tarifas não se encontram no rol daquelas às quais se aplica o gerenciamento tarifário descrito no §2º do art. 3º da minuta de resolução, o que simplifica sua aplicação e fiscalização.

3) Em relação ao desconto de 10% do valor da tarifa de embarque a ser reembolsado, a sugestão não será acatada, uma vez que a norma proposta já permite a livre negociação entre empresas e operador aeroportuário para reembolso dos custos implícitos no recolhimento da tarifa de embarque. O pagamento da tarifa de embarque por parte do passageiro só é devido com o fato gerador (embarque), conforme estabelece a Lei nº 6.009/73. A retenção de seu valor (total ou parcialmente) sem a existência ou a expectativa de existência do fato gerador (embarque) é indevida. Além disso, as empresas aéreas operam sob regime de liberdade tarifária e podem imputar todos os custos oriundos de risco de cancelamento que acharem necessários nos preços dos bilhetes de passagem.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos
Organização:
Contribuição em anexo:
CONTRIBUIÇÃO Nº 2635
<p>Emenda Modificativa - Dê-se ao art. 6º do Projeto de Resolução a seguinte redação:</p> <p>Art. 6º A ANAC estabelecerá metas de eficiência e metodologia de avaliação de qualidade dos serviços de infraestrutura aeroportuária prestados aos usuários, a serem observados e aplicados em cada aeroporto público não sujeito a regras específicas definidas em contrato de concessão. § 1º A metodologia a que se refere o caput deste artigo definirá os procedimentos e os critérios a serem adotados para: I - a obtenção e o tratamento dos dados necessários; II - o estabelecimento de parâmetros de classificação de qualidade; III - as metas de eficiência a serem atingidas, IV - a atribuição de responsabilidades aos entes regulados quanto à prestação das informações e aos estudos que se fizerem necessários. § 2º As metas de eficiência definidas incidirão no estabelecimento dos tetos tarifários. § 3º A avaliação da qualidade de serviço será considerada na fórmula de reajuste das tarifas aeroportuárias. § 4º A ANAC regulamentará o conteúdo do plano de contas e metodologia de rateio de custos e receitas a serem enviados trimestralmente pelos administradores de cada aeroporto. § 5º Os superávits decorrentes de atividades não reguladas serão computados no cálculo dos tetos tarifários, com vistas a favorecer a assegurar aos usuários a modicidade tarifária. Justificativa A letra "a" do art. 17 do Projeto prevê a revogação integral da Resolução nº 180, de 21 de janeiro de 2011, que dispõe sobre a regulação das tarifas aeroportuárias, a par de estabelecer diretrizes e metodologias a serem implementadas pela própria Agência na execução da política regulatória dos aeroportos não concessionados e administrados pela INFRAERO. A simples revogação da Resolução nº 180/2011, sem ressalvas quanto às diretrizes da política regulatória assumida pela Agência perante a sociedade, significará um verdadeiro retrocesso, com reafirmação da ambiguidade de papéis entre a autarquia federal reguladora e a empresa federal estatal regulada, com prejuízo dos direitos dos usuários, da modicidade tarifária, da transparência da política tarifária e da prestação de serviços adequados, tal como resulta das exigências previstas no art. 175 da constituição Federal e na lei Geral de Concessão e dos</p>

princípios constitucionais que regem a Administração Pública. A sugestão e demanda, portanto, objetiva apenas ressaltar da cláusula geral de revogação do objeto do Projeto de Resolução as diretrizes e metodologias para avaliação das metas de eficiência e de qualidade a serem cumpridas pela INFRAERO em cada aeroporto, na sua atividade de exploração de serviços público de infraestrutura aeroportuária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que tendo em vista a complexidade do tema qualidade de serviço, o mesmo faz jus a regulamentação específica, conforme disposto no art. 6º da norma proposta, e será submetido a ampla discussão pública. Com efeito, o tema consta da Agenda Regulatória 2014 da ANAC, o que indica seu grau de prioridade (<http://www2.anac.gov.br/AgendaRegulatoria/legislacao.asp>). Dessa forma, não é necessário manter aspectos relacionados à regulamentação de qualidade de serviço na presente norma.

Quanto à sugestão relativa às metas de eficiência é importante destacar que, diferentemente do modelo atual, a presente Resolução não prevê revisões tarifárias periódicas baseadas em análise de receitas e custos eficientes. Com efeito, há uma opção regulatória de convergência para o modelo aplicável aos contratos de concessão vigentes. Nesse sentido, o principal objetivo do modelo proposto é manter a atualidade das tarifas frente à inflação, descontado o fator X, cujo objetivo é compartilhar ganhos de eficiência com os usuários. Importante ressaltar que em modelos não baseados em custo (*non cost-based*), como esse, o fator X desempenha papel fundamental na produção de incentivos para que a firma se comporte de maneira eficiente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos

Organização:

Contribuição em anexo:

CONTRIBUIÇÃO Nº 2636

EMENDA MODIFICATIVA Dê-se ao Art. 9º do Projeto de Resolução a seguinte redação: "Art. 9º A arrecadação e o recolhimento das tarifas de embarque, doméstica

e internacional, rege-se pelas disposições deste Capítulo, inclusive as relativas a aeroportos que estejam sob regime tarifário específico, previsto em ato de autorização ou contrato de concessão." JUSTIFICATIVA Trata-se de emenda de redação que objetiva afastar qualquer dúvida sobre o âmbito de incidência da disposição, uma vez que as demais disposições se aplicam exclusivamente aos aeroportos que não estejam sob condições tarifárias específicas, conforme ressalva prevista no parágrafo único do Art. 1º do mesmo Projeto de Resolução.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação sugerida restringe o escopo desejado em relação às tarifas, razão pela qual não será acatada. Destaca-se que os aeroportos submetidos a regime de outorga específico (concessão e autorização) são públicos e, por isso, estão claramente abrangidos pelo capítulo da norma em questão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos

Organização:

Contribuição em anexo:

CONTRIBUIÇÃO Nº 2637

EMENDA (SUPRESSIVA) Suprima-se o § 4º do art. 10 do Projeto de Resolução JUSTIFICATIVA O § 4º do art. 10 do Projeto de Resolução estabelece que as empresas aéreas devem fornecer ao operador aeroportuário todas as informações para verificação do valor das tarifas de embarque devidas pelos passageiros. Ocorre que tais valores são fixados e divulgados pelas próprias administrações aeroportuárias, não fazendo nenhum sentido e, portanto, sendo rigorosamente irracional e de nenhum proveito, obrigar justamente as empresas transportadoras informarem as administrações aeroportuárias sobre valores tarifários fixados pelas últimas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação do dispositivo será alterada

de modo que as empresas aéreas ficarão obrigadas a fornecer todas as informações necessárias para a devida arrecadação das diversas tarifas aeroportuárias, conforme padrão definido pelo operador aeroportuário.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos

Organização:

Contribuição em anexo:

CONTRIBUIÇÃO Nº 2638

EMENDA MODIFICATIVA Dê-se ao § 1º do Art. 10 do Projeto de Resolução, a seguinte redação: “Art. 1º § 1º As tarifas de embarque serão arrecadadas pelas empresas aéreas e recolhidas ao operador aeroportuário, ficando o último obrigado a ressarcir integralmente as empresas pela totalidade dos custos decorrentes da arrecadação e do recolhimento, conforme for demonstrado pelas empresas aéreas, ajustando-se livremente entre partes a forma e o modo de ressarcimento.” JUSTIFICATIVA Não há dúvida de que a relação jurídica estabelecida entre o passageiro do transporte aéreo e a administração aeroportuária no inciso I do art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, esta sendo violada pela proposição regulamentar sob audiência pública, ou seja, há nítida quebra do vínculo legal direto estabelecido entre o passageiro e a administração aeroportuária, da qual decorre inquestionável e substancial ônus às empresas aéreas, sejam eles decorrentes dos próprios procedimentos administrativos de arrecadação e de recolhimento das tarifas e dos correspondentes adicionais tarifários, como também da obrigação que se está atribuindo às empresas aéreas de as repassarem à administração aeroportuária e à União Federal nos valores vigentes na data de embarque e não na data em que foram comercializadas. Portanto, a imposição de ônus financeiro às empresas aéreas é evidente e deve ser integralmente ressarcido pelos beneficiários da arrecadação e do recolhimento, sob pena de terem efeito de confisco. Daí porque tais ônus devem ser objeto de ressarcimento de despesas e não de remuneração por serviços prestados, que implicaria em sujeitar as empresas aéreas a custos tributários incontornáveis, cujas hipóteses de incidência devem recair exclusivamente sobre os beneficiários. Demais

disto, submeter as mesmas empresas e as administrações aeroportuárias, simploriamente, como o faz a proposta de regulamento, a um processo de livre negociação entre partes, para que dele resulte a fixação do valor da remuneração, não assegura de antemão o resultado, porque não elucida, previamente, a solução no caso de divergência, inclusive no que se refere à arrecadação e recolhimentos dos adicionais tarifários que compõem os preços das tarifas. A proposição, portanto, implica em sério prejuízo ao princípio constitucional da segurança jurídica que deve permear a relação jurídico-administrativa que se pretende estabelecer entre os agentes públicos e privados envolvidos. Nessa conformidade, sugere-se a adequação da redação do dispositivo na forma proposta, de modo a não pairar dúvida, de um lado, de que se trata de hipótese de ressarcimento de despesas e não de prestação de serviços e, de outro lado, que o valor do ressarcimento deve cobrir integralmente as despesas previstas, conforme ficar demonstrado pelas empresas aéreas, ajustando-se livremente entre as partes a form

RESPOSTA DA ANAC:

É importante esclarecer, em primeiro lugar, que a obrigatoriedade de arrecadação da tarifa de embarque pela empresa aérea tem como objetivo assegurar que a referida tarifa seja arrecadada antes do embarque do passageiro no aeroporto a fim de dar cumprimento à recomendação constante do Anexo 9 da ICAO, segundo a qual, para fins de facilitação, os Estados Membros devem procurar evitar que tarifas ou quaisquer outras taxas sejam cobradas diretamente do passageiro no aeroporto. Tal recomendação, ao facilitar o trânsito do passageiro pelo terminal, evitando também atrasos no seu embarque, beneficia todo o setor de transporte aéreo, inclusive as empresas aéreas.

Trata-se, portanto, de obrigação imposta pelo regulador, entre outras, que visa alcançar melhor desenvolvimento da aviação civil. Apesar de não caber retenção automática de receita própria do administrador aeroportuário, a norma prevê expressamente a possibilidade de negociação direta entre as partes – que têm o interesse comum de promover um melhor fluxo dos passageiros no terminal, melhorando a percepção sobre a qualidade de seus serviços e alavancando receitas acessórias – para remuneração dos custos de arrecadação.

Não obstante, a contribuição será acatada no que se refere ao termo *remuneração*, que será substituído pelo termo *ressarcimento* no §1º para ficar claro que não se trata de receita por prestação de serviços.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Inframérica Concessionária do Aeroporto de Brasília S/A
Organização:
Contribuição em anexo: http://www2.anac.gov.br/audpub/ANEXOS/2639/Audiência Pública 13 ANAC - art 1 par único e art 2 inc I - contribuição.pdf
CONTRIBUIÇÃO Nº 2639
<p>Art. 1º § único e art. 2º I: Imprecisão técnica. Ilegalidade manifesta de alteração de definição legal através de Resolução. Redefinições que podem dar margem a equívocos subsequentes, como a criação de uma nova modalidade de ato de abertura de aeródromo ao tráfego (autorização, classificação?!) e o que é pior, abrir perigoso precedente que conduza à possibilidade de exploração comercial por aeródromos privados, o que só poderia ocorrer mediante alteração do Código Brasileiro de Aeronáutica. Embora desnecessário definir em Resolução o que já vem definido em Lei, se for o caso de fazê-lo melhor transcrever o que já consta no CBAer. Vide justificativa no documento em anexo.</p>
RESPOSTA DA ANAC:
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o termo <i>aeroportos públicos</i> não dá espaço à possibilidade de interpretações equivocadas relativas a exploração comercial por aeródromos privados.</p> <p>Em relação ao termo <i>autorização</i>, este é tratado no inciso IV do art. 36 da Lei 7.565/86 (CBA). Além disso, o Decreto nº 7.871/2012 da Presidência da República dispõe sobre as condições de delegação da exploração de aeródromos civis públicos por meio de autorização. E, em conformidade com este decreto, a Resolução nº 330/2014 dispõe sobre a emissão do termo de autorização para exploração de aeródromos civis públicos. Deste modo, fica claro que o ato de autorização está legalmente fundamentado.</p> <p>Em relação ao termo <i>classificação</i>, este mesmo termo é empregado na Portaria nº 306/GC-5, de 2003, e na Portaria nº 1592/GM5, de 1984, estando, portanto, em consonância com os dispositivos legais.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Thomaz Henrique Jodjahn da Silva
Organização:
Contribuição em anexo:
CONTRIBUIÇÃO Nº 2640
<p>Texto Original: Art. 3º. As tarifas aeroportuárias reguladas por esta Resolução se submetem a um modelo de preços-teto, com atualizações monetárias por meio de reajustes anuais. § 1º Poderão ser concedidos descontos das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso e permanência e dos preços unificado e de permanência, baseados em critérios objetivos e não discriminatórios, tais como horário, dia, temporada, facilidades disponíveis e nível de serviço. Texto Sugerido: Art. 3º §1º: Poderão ser concedidos descontos às tarifas aeroportuárias de conexão, pouso e permanência e aos preços unificados e de permanência, baseados em critérios objetivos e não discriminatórios, tais como horário, dia, temporada, facilidades disponíveis e nível de serviço.” Ação: Suprime-se no § 1º do art. 3º a expressão “tarifa de embarque”. Justificativa: A possibilidade da tarifa de embarque ser gerenciável pelo operador aeroportuário poderá trazer dificuldades operacionais significativas para os operadores aéreos e para os próprios operadores aeroportuários. Entende-se que o valor da tarifa de embarque é cobrado dos passageiros, pelas companhias aéreas, no momento da celebração do contrato de transporte, considerando o valor vigente no momento do efetivo embarque. As companhias áreas repassarão os valores recolhidos para os operadores aeroportuários quando do efetivo embarque. Permitir que o valor da tarifa de embarque flutue de acordo com horário e dia da semana do efetivo embarque poderá causar maiores contratempos aos passageiros e às companhias aéreas, sem falar de dificuldade para a fiscalização dos valores devidos por parte dos operadores aeroportuários. A título de exemplo, a difundida prática das companhias aéreas de permitir a antecipação dos voos dentro de uma janela de tempo razoável, poderá ser impedida pela dificuldade operacional de cobrar ou devolver a diferença de tarifa de embarque caso haja variação da mesma em função da hora de embarque. Na própria justificativa da minuta, na nota 8, a ANAC defende a exclusão da tarifa de embarque dentre as tarifas gerenciáveis.</p>

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os valores definidos pela Agência para as tarifas de embarque correspondem a preços-teto desde a edição da Resolução nº 180, em 30 de janeiro de 2011, representando importante evolução regulatória frente ao modelo de tarifas fixas anteriormente vigente e que já não é praticado nos países que contam com um mercado de aviação civil bem desenvolvido há algum tempo. Essa, em si, é considerada uma importante razão conceitual que torna pouco razoável a proibição de descontos. Destaca-se, ainda, que a proibição da concessão de descontos vai diretamente contra os interesses dos passageiros e indiretamente contra o interesse até de empresas aéreas e aeroportos, uma vez que mecanismos de gerenciamento de demanda tipicamente produzem resultados mais eficientes, não havendo justificativa plausível para sua proibição.

Em relação às dificuldades operacionais, importante destacar que as tarifas de embarque não se encontram no rol daquelas às quais se aplica o gerenciamento tarifário descrito no §2º do art. 3º da minuta de resolução (exatamente por essas possíveis complicações operacionais). Dessa forma, torna-se pouco provável que os aeroportos exerçam, na prática, descontos sobre essas tarifas, uma vez que não dispõe da flexibilidade desejável para obter ganhos como resultado de um gerenciamento de demanda mais eficaz. Dessa forma, é provável que haja pouca variação (ou nenhuma, como tem sido observado) do valor cobrado como tarifa de embarque, minimizando possíveis transtornos operacionais.

Por fim, destaca-se que o operador aeroportuário e as empresas aéreas têm como interesse comum o maior fluxo de passageiros possível no aeroporto, razão pela qual podem negociar, dentro dos termos das leis e das normas aplicáveis, medidas administrativas para minimizar os impactos citados na contribuição caso ocorram descontos significativos sobre as tarifas de embarque. Com efeito, esse seria um motivo para aplicar o gerenciamento tarifário de forma completa às tarifas de embarque, o que pode ser, de fato, objeto de revisão normativa futura.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Thomaz Henrique Jodjahn da Silva

Organização:

Contribuição em anexo:**CONTRIBUIÇÃO Nº 2641**

Texto Original: Art. 5º. Os tetos reajustados das tarifas aeroportuárias serão fixados por meio de resolução da Diretoria. §1º A partir da publicação dos novos tetos tarifários, caberá aos operadores aeroportuários informar à população e aos usuários em geral, sempre que houver alteração das tarifas cobradas, o novo valor e a data de vigência com pelo menos 30 (trinta) dias de antecedência. Texto Sugerido: Art. 5º. Os tetos reajustados das tarifas aeroportuárias serão fixados por meio de resolução da Diretoria. §1º A partir da publicação dos novos tetos tarifários, caberá aos operadores aeroportuários informar à população e aos usuários em geral, sempre que houver alteração das tarifas cobradas, o novo valor e a data de vigência com pelo menos 90 (noventa) dias de antecedência. Ação: Altera-se o prazo para o início da vigência de novas tarifas aeroportuárias para 90 (noventa) dias contados da publicação dos tetos tarifários. Justificativa: As empresas cobram dos seus passageiros o valor da tarifa de embarque no momento da compra da passagem aérea, considerando o valor previsto na data do embarque. Fazer alterações no valor da tarifa de embarque dentro de um prazo muito curto, 30 (trinta) dias, por exemplo, fará com que haja grande incidência de valores de tarifa de embarque cobrados a menor. Por outro lado, se considerarmos o prazo de 90 (noventa) dias, diminuirá a quantidade de passageiros que embarcarão na vigência da nova tarifa tendo pago o valor da tarifa antiga. Ademais, o prazo de 30 (trinta) dias nos parece insuficiente para as adaptações necessárias no sistema de vendas da companhia, sendo 90 (noventa) dias um prazo mais razoável para tais adaptações.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o prazo de 30 dias para entrada em vigor dos novos tetos tarifários após reajuste é suficiente para as adequações, tendo em vista a dinâmica do próprio setor de transporte aéreo. Cabe ressaltar que, neste setor, os agentes já se mostram bastante adaptados a responder rapidamente a diversas alterações conjunturais, além das tarifas aeroportuárias, para estabelecimento de suas estratégias comerciais. Portanto, não se justifica o estabelecimento de prazo superior a 30 dias para vigência dos novos tetos tarifários. Vale lembrar que o prazo de 30 dias já é previsto nos contratos de concessão em vigor e o prazo até então vigente na Resolução nº 180/2011 é de 45 dias.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Thomaz Henrique Jodjahn da Silva
Organização:
Contribuição em anexo:
CONTRIBUIÇÃO Nº 2642
<p>Texto Original: Art. 6º. A metodologia de avaliação da qualidade de serviço prestado aos usuários da infraestrutura aeroportuária será estabelecida pela ANAC em regulamentação específica, podendo gerar efeitos tarifários nos reajustes anuais.</p> <p>Texto Sugerido: Art. 6º. A metodologia de avaliação da qualidade de serviço prestado aos usuários da infraestrutura aeroportuária será estabelecida pela ANAC em regulamentação específica, que indicará de forma objetiva os critérios de apuração da qualidade de serviço prestado, podendo gerar efeitos tarifários nos reajustes anuais.</p> <p>Ação: Inclui-se no artigo 6º a expressão “que indicará de forma objetiva os critérios de apuração da qualidade de serviço prestado”. Justificativa: A redação inicial proposta pela ANAC deixa em aberto os critérios de avaliação a serem utilizados na avaliação, o que eleva o subjetivismo. Considerando que tal avaliação será base para o reajuste tarifário, convém estabelecer critérios objetivos de avaliação, dando transparência ao processo de reajuste.</p>
RESPOSTA DA ANAC:
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que tendo em vista a complexidade do tema qualidade de serviço, o mesmo faz jus a regulamentação específica, conforme disposto no art. 6º da norma proposta, e será submetido a ampla discussão pública. Com efeito, o tema consta da Agenda Regulatória 2014 da ANAC, o que indica seu grau de prioridade (http://www2.anac.gov.br/AgendaRegulatoria/legislacao.asp). Dessa forma, não é necessário manter aspectos relacionados à regulamentação de qualidade de serviço na presente norma.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Inframérica Concessionária do Aeroporto de Brasília S/A
Organização:

Contribuição em anexo:

<http://www2.anac.gov.br/audpub/ANEXOS/2643/Audiência Pública 13 ANAC - art 2 inc IV - contribuição.pdf>

CONTRIBUIÇÃO Nº 2643

O texto legal remete ao conceito serviço, e não atividade como proposto na Resolução. Notadamente há uma distinção semântica entre estes termos. Para evitar divergência com o conceito legal é recomendável que a Resolução não defina (ou redefina) o que seja aeronave utilizada em serviço pública ou privada. Embora desnecessário definir em Resolução o que já vem definido em Lei, se for o caso de fazê-lo melhor transcrever o que já consta no CBAer. Vide justificativa no arquivo anexo.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a definição de Grupo I e Grupo II que separa as aeronaves segundo a atividade realizada para fins de aplicação das tarifas aeroportuárias se encontra devidamente estabelecida na Portaria nº 631/DGAC, de 2003. Na presente proposta a definição em questão é trazida com o objetivo de consolidação das normas e tem a finalidade exclusiva de cobrança tarifária, não havendo neste caso paralelo no CBA. Adicionalmente, para os fins propostos não há divergência semântica entre os termos em questão (atividade e serviço), tampouco há conflito com o disposto no CBA.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Thomaz Henrique Jodjahn da Silva

Organização:

Contribuição em anexo:

CONTRIBUIÇÃO Nº 2644

Texto Original: Art. 10º. O valor da tarifa de embarque, doméstica ou internacional, deve ser aquele estabelecido em tabela própria do operador aeroportuário na data de celebração do contrato de transporte aéreo para a data e horário de embarque do passageiro. §1º. As tarifas de embarque serão arrecadadas pelas empresas aéreas e

recolhidas ao operador aeroportuário, sendo livre a negociação da remuneração do custo de arrecadação entre as partes. § 2º. Em caso de remarcação da passagem, o passageiro deverá pagar ou receber a variação da tarifa de embarque, conforme o valor que constar da tabela vigente, à data da remarcação, para a data e horário de seu novo embarque. § 3º. Em caso de cancelamento da passagem, o passageiro deverá receber integralmente o valor pago pela tarifa de embarque. § 4º. As empresas aéreas deverão fornecer ao operador aeroportuário todas as informações necessárias para a verificação do valor da tarifa de embarque devida pelo passageiro. Texto Sugerido: Art. 10º. O valor da tarifa de embarque, doméstica ou internacional, deve ser aquele estabelecido em tabela própria do operador aeroportuário na data de celebração do contrato de transporte aéreo para a data de embarque do passageiro. §1º. As tarifas de embarque serão arrecadadas pelas empresas aéreas e recolhidas ao operador aeroportuário, sendo livre a negociação do ressarcimento do custo de arrecadação entre as partes. § 2º. Em caso de remarcação da passagem, o passageiro deverá pagar ou receber a variação da tarifa de embarque, conforme o valor que constar da tabela vigente, à data da remarcação, para a data de seu novo embarque. § 3º. Em caso de cancelamento da passagem, o passageiro deverá receber integralmente o valor pago pela tarifa de embarque. Ação: Exclui-se do Artigo 10º a expressão “e horário”; Altera-se no §1º a expressão “da remuneração”, passando a constar “do ressarcimento”; Exclui-se do §2º a expressão “do horário” e; Exclui-se, integralmente, o §4º. Justificativa: A exclusão das expressões “e horário”, tanto no caput do Artigo 10º, quanto no §2º é uma decorrência lógica da Sugestão nº 01 constante da presente contribuição, por meio do qual se excluiu a possibilidade de alterações nos valores das tarifas de embarque em função, dentre outros critérios, do horário do voo. Tocante à alteração realizada no §1º, qual seja, a substituição da expressão “da remuneração” por “do ressarcimento”, referida alteração tem por objetivo afastar o risco de questionamento, principalmente das autoridades fiscais municipais, quanto ao recolhimento do Imposto Sobre Serviço (ISS) sobre os valores recebidos pela Cia, vez que poderiam vislumbrar eventual prestação de serviço. O termo “ressarcimento” está em linha com o pleito adotado também perante a Infraero (contratos específicos para este fim). Por fim, exclui-se integralmente o §4º tendo em vista que, nos termos da Sugestão nº 1, não havendo alteração do valor da tar

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

1) Quanto à exclusão do termo "horário" no caput e no §2º, entende-se que a

possibilidade da prática de preços diferenciados é interessante para o mercado e pode ser feita por meio de consenso entre o operador aeroportuário e as empresas aéreas, que têm como interesse comum de levar o máximo de passageiros ao aeroporto, razão pela qual podem negociar, dentro dos termos das Leis e das normas aplicáveis, medidas administrativas para minimizar os impactos citados na contribuição. Acrescenta-se a isso o fato de que as referidas tarifas não se encontram no rol daquelas às quais se aplica o gerenciamento tarifário descrito no §2º do art. 3º da minuta de resolução, o que simplifica sua aplicação e fiscalização.

2) Será realizada a substituição do termo *remuneração* por *ressarcimento* no §1º. Portanto, a sugestão será acatada.

3) O parágrafo 4º será excluído. Contudo, será acrescido artigo determinando que as empresas aéreas encaminhem ao operador aeroportuário todas as informações necessárias para fins de arrecadação das diversas tarifas aeroportuárias, segundo padrão a ser estabelecido por este.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Thomaz Henrique Jodjahn da Silva

Organização:

Contribuição em anexo:

CONTRIBUIÇÃO Nº 2645

Texto Original Art. 11º. O valor das tarifas de conexão, pouso e permanência e dos preços unificado e de permanência, domésticos ou internacionais, deve ser aquele vigente na data da prestação do serviço. Redação Sugerida Art. 11º. O valor das tarifas de conexão, pouso e permanência e dos preços unificado e de permanência, domésticos ou internacionais, deve ser aquele vigente na data da prestação do serviço de transporte aéreo. Ação: Inclui-se no Artigo 11º a expressão “de transporte aéreo”. Justificativa: A inclusão da expressão “de transporte aéreo” tem como objetivo o ganho de transparência e de segurança jurídica por parte de seus destinatários, tendo em vista que a expressão “prestação de serviço” é, por sua natureza, gênero, do qual sempre deve sobrevir alguma espécie.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o termo sugerido não expressa adequadamente o melhor entendimento para o artigo, uma vez que tais tarifas são cobradas também de voos realizados por aeronaves privadas, por exemplo. Nessas situações não há efetivamente uma prestação de serviço de transporte aéreo. Adicionalmente, neste artigo, o termo *prestação de serviço* está relacionado ao serviço prestado pelo operador da infraestrutura aeroportuária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Thomaz Henrique Jodjahn da Silva

Organização:

Contribuição em anexo:

CONTRIBUIÇÃO Nº 2646

Texto Original: ANEXO III DAS TARIFAS DE ARMAZENAGEM E CAPATAZIA Tabela 1 - Preço relativo à tarifa aeroportuária de armazenagem de carga importada
Períodos de Armazenagem Percentual sobre o valor CIF 1º - Até 5 dias úteis 1,10%
2º - De 6 a 10 dias úteis 1,65% 3º - De 11 a 20 dias úteis 3,30% Para cada 10 dias úteis ou fração, além do 3º período, até a retirada da + 1,65% mercadoria.
Observações: 1. A partir do 3º (terceiro) período os percentuais são cumulativos; 2. Esta Tabela é aplicada cumulativamente com a Tabela 2. Texto Sugerido: Supressão da tabela Justificativa: A Tabela 1 do Anexo III do Projeto de Resolução fixa os preços das tarifas relativas à armazenagem e à movimentação (capatazia) de mercadorias importadas ou em trânsito aduaneiro, com base em valores percentuais incidentes sobre o valor CIF, conforme os períodos de permanência, acrescidos de um sobrepreço fixado de acordo com o peso das mesmas. Se o que se busca remunerar é o espaço ocupado e o esforço para transporte do material armazenado/transportado, a medida a ser aplicada obrigatoriamente é volume (cubagem) e peso, não valor do material.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que em relação à estrutura tarifária vigente, em que se propõe temas tais como tipos tarifários, regras de aplicação e alternativas para a cobrança, informa-se que o tema não é objeto de discussão nesta

audiência pública. Porém, esta Agência informa que está aberta para receber, em canal distinto da presente audiência pública, contribuições e estudos sobre o assunto e que o mesmo já é objeto de análise para futuros trabalhos. Cabe esclarecer, contudo, que o Decreto 89.121, de 06 de dezembro de 1983, que regulamenta a Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, estabelece regras para precificação das tarifas aeroportuárias, entre elas, consta que as tarifas de armazenagem devem ser cobradas pelo valor CIF da carga. Assim, alteração em tal regra requer necessariamente alteração do referido Decreto. Contudo, esta Agência considera o tema relevante e o mesmo poderá ser levado oportunamente para discussão junto à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR).

Nesse sentido, vale ressaltar que a Agência trabalha periodicamente com a construção de Agendas Regulatórias, cujo objetivo é reforçar o modelo de transparência e participação social em constante desenvolvimento na ANAC. Trata-se de documento que, durante sua vigência, indica formalmente os temas que demandarão atuação prioritária no processo de normatização da ANAC, considerando os impactos a serem gerados à sociedade. Esse é um mecanismo importante para a inclusão de temas que os atores do setor julguem relevantes. O processo de construção da Agenda Regulatória pode ser acompanhado pelo site da ANAC: <http://www2.anac.gov.br/AgendaRegulatoria/>.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Carlos Ebner

Organização:

Contribuição em anexo:

<http://www2.anac.gov.br/audpub/ANEXOS/2647/IATA-ANAC Proposta Novo Modelo Tarifação Aeroportos - revogacao 180.docx>

CONTRIBUIÇÃO Nº 2647

O presente documento contempla apanhado geral da minuta de resolução e não apenas o preâmbulo.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

1) A presente resolução tem como principal objetivo estabelecer o modelo de regulação das tarifas aeroportuárias para os aeroportos que não possuem Contrato de Concessão ou Termo de Autorização. Entram nesse grupo, portanto, a INFRAERO e os aeroportos conveniados por Estados e Municípios. Contudo, esta Agência identificou a necessidade de estabelecer determinadas regras de arrecadação, especialmente relativas à tarifa de embarque, que devem se aplicar a todos os aeródromos públicos (inclusive Concedidos e Autorizados) e também às empresas aéreas. Assim, enquanto o parágrafo único deixa claro que a regulação das tarifas em si, refletida, principalmente, nos reajustes anuais, se aplica somente aos aeroportos que não possuem Contrato de Concessão ou Termo de Autorização, o Capítulo III, art. 9º, é bastante claro e objetivo ao determinar que suas disposições se aplicam a todos os aeroportos públicos, reforçando a diferenciação que já havia sido feita no parágrafo único do artigo 1º.

Dessa forma, esta Agência entende que o disposto quanto ao âmbito de aplicação da norma está claro. Ressalte-se, ainda, que todos os dispositivos da norma são analisados do ponto de vista jurídico pela Procuradoria Federal junto à ANAC, a qual busca identificar inconsistências na redação que possam afetar a aplicação da norma (os dispositivos que tratam do âmbito de aplicação foram analisados e aprovados).

2) Quanto à exclusão da tarifa de embarque da relação daquelas que poderão sofrer descontos, destaca-se que os valores definidos pela Agência para as tarifas de embarque correspondem a preços-teto desde a edição da Resolução nº 180, em 30 de janeiro de 2011, representando importante evolução regulatória frente ao modelo de tarifas fixas anteriormente vigente e que já não é praticado nos países que contam com um mercado de aviação civil bem desenvolvido há algum tempo. Essa, em si, é considerada uma importante razão conceitual que torna pouco razoável a proibição de descontos. Destaca-se, ainda, que a proibição da concessão de descontos vai diretamente contra os interesses dos passageiros e indiretamente contra o interesse até de empresas aéreas e aeroportos, uma vez que mecanismos de gerenciamento de demanda tipicamente produzem resultados mais eficientes, não havendo justificativa plausível para sua proibição.

Em relação às dificuldades operacionais, importante destacar que as tarifas de embarque não se encontram no rol daquelas às quais se aplica o gerenciamento tarifário descrito no §2º do art. 3º da minuta de resolução (exatamente por essas possíveis complicações operacionais). Dessa forma, torna-se pouco provável que os

aeroportos exerçam, na prática, descontos sobre essas tarifas, uma vez que não dispõe da flexibilidade desejável para obter ganhos como resultado de um gerenciamento de demanda mais eficaz. Dessa forma, é provável que haja pouca variação (ou nenhuma, como tem sido observado) do valor cobrado como tarifa de embarque, minimizando possíveis transtornos operacionais.

Por fim, destaca-se que o operador aeroportuário e as empresas aéreas têm como interesse comum o maior fluxo de passageiros possível no aeroporto, razão pela qual podem negociar, dentro dos termos das leis e das normas aplicáveis, medidas administrativas para minimizar os impactos citados na contribuição caso ocorram descontos significativos sobre as tarifas de embarque. Com efeito, esse seria um motivo para aplicar o gerenciamento tarifário de forma completa às tarifas de embarque, o que pode ser, de fato, objeto de revisão normativa futura.

3) Em relação às alegações de que *Aeroportos detém monopólio natural* (sic), em primeiro lugar é importante frisar que não é realidade que aeroportos não competem entre si. A experiência internacional (recentemente inclusive a nacional) mostra que, havendo diversidade de operadores e elevado nível de demanda, entre outros aspectos, aeroportos podem, sim, adotar condutas competitivas a fim de atrair maior tráfego aéreo e, nesses casos, naturalmente os usuários (por exemplo, empresas aéreas) são os principais beneficiados. Assim, esta Agência considera decisão correta permitir maior liberdade de precificação aos operadores aeroportuários de forma que esses possam adotar as estratégias comerciais que julgarem mais acertadas, a exemplo do que as empresas aéreas fazem para aumentar a taxa de ocupação de suas aeronaves (por meio de *yield management*).

Cabe ressaltar que a majoração tarifária deverá ser acompanhada dos devidos descontos, de forma que o valor médio arrecadado anualmente seja igual ou inferior ao teto estabelecido pela ANAC, o que já incorpora a preocupação da Agência com as falhas de mercado características desse setor, ainda sujeito a fortes medidas de regulação econômica, como a estrutura tarifária rígida e tetos tarifários estabelecidos para suas principais atividades operacionais.

4) Em relação à contribuição sobre a forma de precificação do mercado de armazenagem e capatazia, destaca-se que o Decreto 89.121, de 06 de dezembro de 1983, que regulamenta a Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, estabelece regras para precificação das tarifas aeroportuárias, entre elas, consta que as tarifas de armazenagem devem ser cobradas pelo valor CIF da carga. Assim, alteração em tal regra requer necessariamente alteração do referido Decreto. Contudo, esta Agência

considera o tema relevante e o mesmo poderá ser levado oportunamente para discussão junto à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR) e revisão mais ampla da regulação deste segmento de mercado ainda sujeito a fortes medidas de regulação econômica. Nesse sentido, vale ressaltar que a Agência trabalha periodicamente com a construção de Agendas Regulatórias, cujo objetivo é reforçar o modelo de transparência e participação social em constante desenvolvimento na ANAC. Trata-se de documento que, durante sua vigência, indica formalmente os temas que demandarão atuação prioritária no processo de normatização da ANAC, considerando os impactos a serem gerados à sociedade. Esse é um mecanismo importante para a inclusão de temas que os atores do setor julgam relevantes. O processo de construção da Agenda Regulatória pode ser acompanhado pelo site da ANAC: <http://www2.anac.gov.br/AgendaRegulatoria/>.

5) Quanto à alegação de que o modelo de regulação tarifária seria indutor de inflação, há que se esclarecer que a inflação é resultado de diversas condições estruturais e conjunturais, decisões políticas e econômicas e que os preços regulados apenas sofrem as consequências do cenário atual. Nessa esteira, cabe observar que o congelamento de preços seria altamente danoso à infraestrutura, provavelmente gerando problemas de subinvestimento, como a experiência brasileira recente já demonstrou. Ademais, não parece fazer sentido econômico não prever uma regra de reajuste de preços regulados, o que seria equivalente a impor uma perda de valor em termos reais às tarifas aeroportuárias (supondo inflação maior que zero e variação nula de produtividade). Nos setores não regulados a variação dos preços (que são livres por definição) já incorpora os efeitos inflacionários, dado um nível de competição. Importante destacar, ainda, que a regra de reajuste prevê aplicação do fator X, cujo objetivo é compartilhar com os usuários os ganhos esperados de produtividade do setor, simulando as condições de um mercado competitivo, de forma que não há o repasse do valor integral da inflação observada no período (assumindo variação de produtividade positiva).

6) Em relação ao prazo para entrada em vigor de alterações tarifárias, vale destacar que o Doc. 9082 da ICAO se refere a *consultation process*, que é exatamente o que está sendo realizado por meio da Audiência Pública nº 13/2014. Considerando a data de abertura da audiência pública (20/06/2014), a realização de sessão presencial e todo o processo de análise e consolidação de respostas às contribuições e alterações da norma, o prazo de consulta ao público provavelmente superará o prazo de quatro meses sugerido pela ICAO.

Não obstante, o prazo de 30 dias para entrada em vigor dos novos tetos tarifários após reajuste é suficiente para as adequações, tendo em vista a dinâmica do próprio setor de transporte aéreo. Com efeito, a Resolução nº 180 (sob revisão) prevê prazo de 45 dias e os contratos de concessão já trazem o prazo de 30 dias aqui usado como referência para padronização. Cabe ressaltar ainda que, neste setor, os agentes já se mostram adaptados a responder rapidamente a diversas alterações conjunturais, além das tarifas aeroportuárias, para estabelecimento de suas estratégias comerciais. Portanto, não se justifica o estabelecimento de prazo superior a 30 dias para vigência dos novos tetos tarifários.

7) Quanto à metodologia de aferição da qualidade de serviço, entende-se que o tema é bastante complexo e, portanto, requer regulação própria, que passará por ampla discussão pública. Ressalte-se, ainda, que o tema consta da Agenda Regulatória 2014 da ANAC (<http://www2.anac.gov.br/AgendaRegulatoria/index.asp>; <http://www2.anac.gov.br/biblioteca/portarias/2013/PA2013-2852.pdf>), portanto, faz parte das prioridades regulatórias da Agência.

8) O capítulo III da norma em tela diz, em seu art. 9º, que as regras deste capítulo se aplicam a todos os aeroportos públicos, o que inclui, conseqüentemente, os aeroportos públicos concedidos e autorizados. Já o parágrafo único do artigo 1º excetua da regulação tarifária tais aeroportos. Em outras palavras, resta claro que somente o capítulo III se aplica também aos aeroportos concedidos e autorizados.

9) Quanto à exclusão do termo "horário" no caput do artigo 10 e em seu §2º, entende-se que a possibilidade da prática de preços diferenciados inclusive por horário é interessante para o mercado e pode ser feita por meio de consenso entre o operador aeroportuário e as empresas aéreas, que têm como interesse comum levar o máximo de passageiros ao aeroporto, razão pela qual podem negociar, dentro dos termos das leis e das normas aplicáveis, medidas administrativas para minimizar os impactos citados na contribuição. Acrescenta-se a isso o fato de que as referidas tarifas não se encontram no rol daquelas às quais se aplica o gerenciamento tarifário descrito no §2º do art. 3º da minuta de resolução, o que simplifica sua aplicação e fiscalização.

10) O texto do parágrafo 1º do art. 10 será alterado para indicar que se trata de ressarcimento pelos custos eventualmente incorridos pela empresa aérea.

11) O §4º do art. 10 será excluído. Contudo, será acrescentado artigo determinando que as empresas aéreas devem encaminhar ao operador aeroportuário todas as informações necessárias para fins de arrecadação das diversas tarifas aeroportuárias,

segundo padrão a ser estabelecido por este.

12) Quanto à inclusão de adicional referente à perda de receita da INFRAERO pela não realização do reajuste em 2013, conforme previsto pela Resolução nº 180/2011, informa-se que, do ponto de vista dos usuários, o resultado é neutro, além de não se tratar de inclusão de juros conforme alegado. Com efeito, em tese houve um ganho temporário para os usuários pela não realização do reajuste que será devidamente compensado por meio do referido adicional, que incorpora às tarifas efeito equivalente ao que teria ocorrido se o reajuste tivesse sido realizado regularmente à época. As críticas são compreensíveis uma vez que a não realização de um reajuste previsto afeta a desejável estabilidade regulatória do setor (que é um dos objetivos da própria Resolução nº 180/2011 e da presente revisão normativa), mas não procede o argumento de custo adicional, muito menos em forma de juros.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Secretaria de Acompanhamento Econômico

Organização:

Contribuição em anexo:

<http://www2.anac.gov.br/audpub/ANEXOS/2648/Parecer SEAE PDF.pdf>

CONTRIBUIÇÃO Nº 2648

O parecer em anexo apresenta considerações à Audiência Pública nº 13/2014 da ANAC, com sugestões para o aperfeiçoamento da minuta de resolução ora disponibilizada. Tais considerações estão sintetizadas a seguir: · Rever a redação da minuta de resolução, estabelecendo-se como a ANAC fará a fiscalização do gerenciamento tarifário de que trata o art. 3º, §3º; · Explicitar a metodologia de cálculo do reajuste/revisão tarifária para eventuais excedentes dos valores tarifários médios arrecadados previstos no art. 3º; · Explicitar se as tarifas de armazenagem e capatazia (em reais) serão sempre reajustadas conforme a norma proposta; · Avaliar a real necessidade de que a informação dos descontos/aumentos com antecedência inferior a 30 dias seja impeditiva para a concessão de descontos pelo operador aeroportuário (art. 5º §2º); · Acrescer à minuta de resolução que na eventualidade de não ser cumprida a regra de reajuste ora estabelecida, será feita uma compensação tarifária pela perda de receita decorrente; · Estudar a possibilidade de prever

objetivamente, na redação da minuta a revisão periódica, contemplando: a revisão do fator X; a compensação tarifária, se e quando houver; o cálculo dos eventuais excedentes dos valores tarifários médios arrecadados; e, indicadores de qualidade de serviço; - Corrigir a redação do Anexo IV quanto ao valor da compensação tarifária, uma vez que são apresentados valores diferentes na fórmula e no texto; . Explicitar a metodologia utilizada para as premissas da memória de cálculo do reajuste/compensação tarifária (nesta resolução ou em outra separada).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

1) O gerenciamento tarifário realizado pelos operadores aeroportuários por meio de majorações e descontos será fiscalizado pela ANAC para fins de observação do cumprimento do valor médio arrecadado anualmente. Para isso, serão utilizados dados extraídos do SUCOTAP (Sistema Único de Tarifas Aeroportuárias), sistema administrado pela INFRAERO que agrega dados de arrecadação tarifária de todos os aeroportos públicos, à exceção dos concedidos. Contudo, esta Agência entende que não há necessidade de explicitar de forma pormenorizada na norma todo o procedimento e ferramentas a serem utilizados na fiscalização. Observe-se que as fórmulas de cálculo para aferição do valor médio arrecadado constam no Anexo I da Resolução.

2) Havendo excedentes, isto é, caso o operador tenha arrecadado um valor médio anual maior que o teto estabelecido pela ANAC o excedente será deduzido do teto da tarifa sobre o qual incidirá o reajuste previsto em norma. Cabe esclarecer que, havendo excedentes, a ANAC dará publicidade à memória de cálculo.

3) As tarifas de armazenagem e capatazia fazem parte do escopo de regulação tarifária estabelecida pela norma proposta. Assim, os reajustes das referidas tarifas serão realizados anualmente conforme previsto. O ponto fica bastante claro quando o §1º do art. 4º expressamente exclui do escopo do reajuste tarifário as tarifas de armazenagem e capatazia definidas como percentuais. Não obstante, para deixar ainda mais claro quais são as tarifas abrangidas pela resolução em tela e, assim, pela regra de reajuste tarifário, incluiu-se a definição de tarifas aeroportuárias no Capítulo I – Das Definições como sendo *as tarifas de embarque, conexão, pouso, permanência, os preços unificado e de permanência e as tarifas de armazenagem e capatazia da carga importada ou a ser exportada.*

Adicionalmente, cabe esclarecer que a Portaria nº 219/GC-5/2001, embora seja o

principal normativo que regulamenta essas tarifas, não traz modelo de revisão ou reajuste dos tetos tarifários. Portanto, não há conflito entre os normativos. Ademais, a inclusão dessas tarifas no escopo da presente norma, permitindo sua atualização monetária, não prejudica futuras discussões sobre eventual revisão da Portaria nº 219/GC-5/2001.

4) A publicação com 30 dias de antecedência dos tetos tarifários, mesmo em casos de desconto, é importante para que haja tempo para adaptação dos usuários, principalmente quando se tratar de tarifa de embarque, cuja arrecadação é feita pelas empresas aéreas, o que requer alteração do valor da tarifa em seus sistemas para a devida arrecadação do passageiro quando da compra do bilhete de passagem. Adicionalmente, vale observar que a prática do gerenciamento tarifário com majoração e descontos das tarifas pelo operador aeroportuário visa afetar as escolhas dos usuários (empresas aéreas e passageiros). Assim, tendo em vista que, de modo geral, os bilhetes de passagem são adquiridos com antecedência do embarque, haveria um lapso temporal para que descontos de última hora nas tarifas surtisserem efeito sobre as estratégias comerciais das empresas aéreas e as escolhas dos passageiros. Dessa forma, é razoável supor que os próprios operadores aeroportuários considerem razoável a publicação com antecedência da concessão de descontos tarifários. Por fim, é importante ressaltar que tendo em vista a preocupação exarada na própria norma em vedar práticas discriminatórias na concessão de descontos, a presente medida visa dar oportunidade a todos os usuários – principalmente empresas aéreas que se adequem às regras determinadas pelo operador do aeroporto para obtenção do desconto – para ajustar suas estratégias comerciais, evitando, assim, eventuais práticas discriminatórias relacionadas, nesse caso, à informação antecipada que deixaria algumas empresas em desvantagem.

5) Com relação a prever em regulamento a possibilidade de compensação tarifária, entendemos o objetivo da contribuição, mas considera-se que pode haver risco de produção de incentivos inadequados. Com efeito, por vezes a criação de mecanismos pode produzir efeitos contrários àqueles originalmente desejados. No caso específico, como não se trata de arcabouço regulatório submetido à lei de concessões (Lei 8987/95), ou seja, não aplica-se o instituto do equilíbrio econômico-financeiro associado a uma divisão de riscos entre poder concedente e concessionário, não parece necessário prever a hipótese de não realização do reajuste. A possibilidade de compensar financeiramente a não realização de um reajuste pode tornar essa uma opção efetiva (normatizada), afetando a desejável estabilidade regulatória, que é um dos principais objetivos do estabelecimento de regras transparentes. Ademais,

espera-se que a decisão de aplicar a compensação financeira, ainda que não prevista em regulamento, produza efeito positivo, sinalizando o compromisso do regulador com o cumprimento das regras por ele estabelecidas. Portanto, não se considera adequado *institucionalizar* a possibilidade da não realização tempestiva dos reajustes anuais.

6) Quanto à revisão do fator X, a norma já prevê sua revisão periódica, a cada cinco anos, conforme estabelecido no art. 8º da minuta. A cada revisão a resolução que trará a metodologia e o novo valor para o fator X será colocada em discussão pública. A contribuição foi acatada nesse ponto, ajustando-se a redação do art. 8º.

7) Em relação ao cálculo de eventuais excedentes dos valores tarifários médios arrecadados, caso o operador tenha arrecado um valor médio anual maior que o teto estabelecido pela ANAC o excedente será deduzido do teto da tarifa sobre o qual incidirá o reajuste previsto em norma. Cabe esclarecer que havendo excedentes a ANAC dará publicidade à memória de cálculo e a fiscalização desses valores se dará por meio de dados extraídos do SUCOTAP (Sistema Único de Tarifas Aeroportuárias), sistema administrado pela INFRAERO que agrega dados de arrecadação tarifária de todos os aeroportos públicos, à exceção dos concedidos.

8) Quanto à metodologia de aferição da qualidade de serviço e seus indicadores, esta Agência entende que o tema é bastante complexo e, portanto, requer regulamentação própria, que passará por discussão pública específica, conforme prevê expressamente o art. 6º da norma proposta. Ressalte-se, ainda, que o tema consta da Agenda Regulatória 2014 da ANAC (<http://www2.anac.gov.br/AgendaRegulatoria/index.asp>; <http://www2.anac.gov.br/biblioteca/portarias/2013/PA2013-2852.pdf>), portanto, faz parte das prioridades regulatórias da Agência.

9) Em relação à explicitação da metodologia utilizada para as premissas da memória de cálculo da compensação tarifária, entendemos que a contribuição traça o cenário de atuação regulatória ideal e concordamos que o mesmo refletiria as melhores práticas de regulação. Não obstante, isso não significa que a opção pela realização de determinadas medidas – no caso implementar a compensação pela não realização do reajuste tarifário tempestivamente, ainda que sem audiências públicas específicas – sejam opções regulatórias ruins. Pelo contrário, espera-se que o efeito líquido de medidas corretas do ponto de vista regulatório seja positivo e produza sinalização adequada. No caso concreto, dadas as restrições existentes, a melhor opção era a realização da compensação tarifária, ainda que sem audiência pública específica para

definição de sua metodologia.

Importante lembrar que foram fornecidas informações suficientes para a compreensão do cálculo realizado e utilizados os melhores parâmetros disponíveis, a exemplo da taxa de desconto sob discussão pública por meio da Audiência Pública nº 09/2014. Além disso, foram aplicadas previsões de mercado amplamente utilizadas e técnicas econométricas consagradas.

II – ANÁLISE DE CONTRIBUIÇÃO PROTOCOLADA NA ANAC

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho
Organização: ANEAA – Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos
Contribuição em anexo:
CONTRIBUIÇÃO Nº 01
RESPOSTA DA ANAC:
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa sobre as seguintes contribuições:</p> <p>1) <i>“(a) deve constar dos autos todos os documentos e premissas que foram utilizadas como elemento de convencimento do regulador (§1º do art. 29 da Lei 9.784)”</i>; e <i>“(b) deve-se observar os princípios e comandos legais constantes da Lei Complementar nº 95”</i>.</p> <p>A Agência disponibilizou por meio eletrônico todos os documentos necessários para a avaliação da proposta em questão. A disponibilização de todos os documentos que compõem o processo por meio eletrônico consumiria recursos consideráveis e poderia, no limite, atrapalhar o processo de consulta dos interessados, uma vez que a maioria deles não necessita de todos os documentos para fazer sua contribuição. Não obstante, a ANAC disponibiliza o acesso ao processo, nos termos da lei, para qualquer um que solicite, não se negando, em nenhum momento, a dar o máximo de transparência possível ao processo decisório.</p> <p>Por fim, cumpre salientar que a ANAC, como entidade pública, obedece a todo o ordenamento jurídico vigente, preservando o princípio da legalidade, que permeia sua ação. Anteriormente à publicação de qualquer norma, o processo é submetido à análise criteriosa da Procuradoria Geral Federal – PGF junto à ANAC, que avalia os aspectos de legalidade.</p> <p>2) <i>“(c) para se manter segurança jurídica deve-se buscar uniformidade na forma de se regulamentar os contratos de concessão, mantendo-se a forma de aditamento</i></p>

contratual como ordinária”

Como bem observado na contribuição, a Concessão é baseada essencialmente nos termos definidos no Contrato. Contudo, as outorgas específicas (no caso, as concessões) não deixam de se submeter às regras definidas pelo Regulador. O instrumento rege a relação entre o Poder Concedente e a Concessionária e trata de diversos temas e, nesse sentido, é necessário destacar a seguinte cláusula que trata das obrigações da Concessionária:

“3.1.1 cumprir e fazer cumprir integralmente o Contrato, em conformidade com as disposições legais e regulamentares, e ainda as determinações da ANAC editadas a qualquer tempo”

Ou seja, está claro no Contrato que as Concessionárias devem se submeter à normatização emitida pela Agência.

Os itens da norma aqui proposta que dizem respeito aos concessionários tem abrangência geral, para todos os aeroportos públicos, entre os quais se encontram os concedidos. Realizar regulamentação geral, que deve abranger todos os contratos irrestritamente, por meio de aditamento contratual não faria sentido como no presente caso. Além disso, não se trata de alteração contratual, mas de regulamentação de aspectos que demandam normatização pela Agência.

3) *“(d) deve-se incluir mecanismos para assegurar a simetria concorrencial entre os aeroportos;” e “(e) a previsão do parágrafo 2º do Artigo 3º da Resolução proposta deve ser retirada ou, alternativamente, deve ser aplicável a todos os aeródromos públicos;”*

O gerenciamento tarifário, refletido pelo §2º do art. 3º da minuta proposta, não é inovação e já era conhecido quando do início do processo de concessão de aeroportos. Esse mecanismo está previsto na Resolução nº 180, de 25 de janeiro de 2011, embora em menor escala (majoração de até 20%). O objetivo de permitir o gerenciamento tarifário é possibilitar que o operador aeroportuário possa precificar melhor a utilização da infraestrutura em momentos de maior e menor demanda, reduzindo sua capacidade ociosa e diminuindo o fluxo em momentos de maior saturação (otimização da utilização da infraestrutura). O percentual anterior, limitado a 20%, pode não ter sido suficiente para permitir uma adequada utilização do mecanismo e, assim, promover maior eficiência na utilização da infraestrutura. Nesse sentido, e na linha de promover gradativamente uma maior flexibilidade de precificação no setor de infraestrutura aeroportuária, foi proposta a ampliação desse

limite.

É importante ressaltar que os regimes de exploração apresentam diferenças substanciais que podem ter impacto nas condições de concorrência. Com efeito, os contratos de concessão, além toda (desejável) flexibilidade que a concessionária usufrui por não estar sujeita às regras da Lei 8.666/86, estão submetidos ao instituto do equilíbrio econômico-financeiro, previsto na Lei 8.987/95, o que não ocorre com os aeroportos públicos não concedidos. A previsão de uma alocação clara de riscos entre Concessionária e Poder Concedente claramente afeta os riscos do negócio, podendo afetar inclusive as condições de competição.

Naturalmente a diferença entre modelos de regulação tarifária também pode afetar as condições de concorrência, no entanto isso não significa necessariamente que os modelos não podem coexistir. Inclusive por esse motivo a norma proposta busca convergir o modelo aplicável aos aeroportos públicos não concedidos para o modelo posto nos contratos de concessão em vigor. Dessa forma, há uma maior homogeneidade nas regras aplicáveis. Não obstante, com o objetivo de promover gradativamente uma maior flexibilidade de precificação no setor de infraestrutura aeroportuária, o mecanismo de gerenciamento de receita, dentro do mesmo modelo *price-cap* aplicável aos aeroportos concedidos, foi não apenas mantido, como ampliado. Nada impede que sua aplicação aos contratos de concessão seja oportunamente discutida, mas claramente o caminho para tal não é a presente audiência pública.

Dessa forma, a ANAC entende que a discussão sobre a possibilidade de gerenciamento tarifário para os aeroportos concedidos é válida. Destaca-se que tal possibilidade, se aplicada aos contratos de concessão, implicaria em alteração contratual, devendo ser executada em conformidade com o contrato de concessão e demais instrumentos que regem tal ação.

Nesse sentido, vale ressaltar que a Agência trabalha periodicamente com a construção de Agendas Regulatórias, cujo objetivo é reforçar o modelo de transparência e participação social em constante desenvolvimento na ANAC. Trata-se de documento que, durante sua vigência, indica formalmente os temas que demandarão atuação prioritária no processo de normatização da ANAC, considerando os impactos a serem gerados à sociedade. Esse é um mecanismo importante para a inclusão de temas que os atores do setor julgam relevantes. O processo de construção da Agenda Regulatória pode ser acompanhado pelo site da ANAC: <http://www2.anac.gov.br/AgendaRegulatoria/>.

4) “(f) deve-se retirar a expressão ‘livre negociação da remuneração do custo’ para se incluir uma obrigação das empresas aéreas em fornecer o custo como condicionante ao reembolso das empresas;”

O objetivo do dispositivo é estimular que operador aeroportuário e empresas aéreas entrem em consenso em relação a eventual compensação financeira pela obrigatoriedade do recolhimento das tarifas de embarque pelas empresas aéreas, que têm todo interesse em informar os custos incorridos nesse processo. Logo, não se faz necessário um dispositivo que as obrigue a fornecer os custos.

Destaca-se que o termo *remuneração* será substituído pelo termo *ressarcimento* para deixar claro que não se trata de receita por prestação de serviços.

5) “(g) sugere-se que se inicie estudos para alterar a política de arrecadação da tarifa de embarque;” e “(h) deve-se incluir o termo ‘empresa aérea’ como responsável pela devolução da tarifa de embarque em caso de cancelamento;”

Conforme sugerido na contribuição, é possível que seja acordada entre empresa aérea e operador aeroportuário uma sistemática em que a tarifa de embarque recolhida seja repassada ao operador aeroportuário instantaneamente ou de maneira mais rápida.

Contudo, entende-se que o pagamento da tarifa de embarque por parte do passageiro só é devido com o fato gerador (embarque). A retenção de seu valor (total ou parcialmente) sem a existência ou a expectativa de existência do fato gerador (no caso do recolhimento antecipado) é indevida. Por isso, em caso de cancelamento, quem detiver o valor da tarifa de embarque deverá restituí-lo integralmente ao passageiro, seja a empresa aérea ou o operador aeroportuário. A alteração proposta deixaria a obrigação apenas a cargo das empresas aéreas, o que poderia limitar a possibilidade de repasse ao operador aeroportuário antecipadamente, como proposto ao longo do texto da contribuição.

Ressalte-se, ainda, que, a despeito da possibilidade de acordo com os operadores aeroportuários, é relevante que a arrecadação das tarifas de embarque fique a cargo das empresas aéreas, pois o pagamento das tarifas juntamente com o bilhete de passagem traz diversos ganhos aos passageiros, empresas aéreas e inclusive operador aeroportuário, evitando filas adicionais nos aeroportos para cobrança direta do passageiro.

6) “(j) sugere-se que seja estabelecido um prazo limite para as empresas aéreas disponibilizarem aos operadores aeroportuários as informações acerca do valor da

tarifa de embarque devida pelo passageiro”.

A redação do dispositivo será alterada de modo que as empresas aéreas ficarão obrigadas a fornecer todas as informações necessárias para a devida arrecadação das diversas tarifas aeroportuárias, conforme padrão definido pelo operador aeroportuário.