



# **AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL**

## **RELATÓRIO DE ANÁLISE DE CONTRIBUIÇÕES**

### **AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 15/2014**

**Minuta de Resolução que declara inaplicabilidade do artigo 10 da Portaria 306/GC-5, de 25 de março de 2003, e revoga o artigo 25 da Portaria nº 631/DGAC, de 28 de abril de 2003.**

## I – INTRODUÇÃO

De acordo com o Aviso de Audiência Pública nº 15/2014, publicado no Diário Oficial da União nº 131, de 11/07/2014, seção 03, página 04, a Diretoria Colegiada desta Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme deliberado na reunião de diretoria realizada em 07 de julho de 2014, resolveu submeter à audiência pública minuta de Resolução que *revoga o desconto de 50% sobre o preço unificado aplicado em operações de aeronaves de asas rotativas, estabelecido pela Portaria nº 631/DGAC, de 28 de abril de 2003.*

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 09 de agosto de 2014.

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.

Assim, 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 15/2014, encaminhadas por meio eletrônico.

## I – ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES VIRTUAIS

**Audiência Pública realizada virtualmente por meio do link**

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

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> Rodrigo Amaral Flaquer Duarte
<b>Organização:</b>
<b>Contribuição em anexo:</b>
<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 2613</b>
<p>O desconto de 50% sobre o Preço Unificado concedido para operações com aeronaves de asas rotativas não deve ser extinto. O que pode ser feito é um ajuste para que a cobrança continue a ser feita para aeronaves de até determinado porte pois alguns helicópteros não tem capacidade técnica de rolar sobre a pista por simplesmente não possuem rodas e sim esquis. A cobrança pura e simples sobre o argumento utilizado na justificativa da agência é de caráter pouco técnico e não enxerga que a grande maioria dos mais de 2000 helicópteros registrados no país não estão na operação Offshore. Apenas pouco mais de 5% desse total opera nesse perfil. Ainda há que se considerar os ditames da ICA 100-4 que preve para o helicóptero operações de qualquer lugar de um aeroporto que não seja a pista de pouso. Podemos operar diretamente do pátio, das pistas de táxi ou quaisquer outros pontos convenientes à operação. A pura e simples revogação irá cobrar de forma equivocada e injusta o uso de uma facilidade que na prática poderá nem ter sido utilizada, tornando a cobrança injusta e indevida. Aplicar novas regras, sobre o porte e tipo de operação das aeronaves me parece o meio mais justo de se cobrar efetivamente pelo que se usa. Isso é possível de se operacionalizar simplesmente com a edição de uma norma atrelada ao CA da aeronave que contem seu PMD e tipo.</p>
<b>RESPOSTA DA ANAC:</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e, conforme abordado na justificativa da presente proposta normativa, reforça que, em que pesem as diferenças existentes entre as diversas operações de aeronaves de asas rotativas que poderiam levar ao</p>

estabelecimento de tetos tarifários diferenciados para cada operação com este tipo de aeronave, a simplificação proposta parte do questionamento (regulatório) quanto à razoabilidade de se estabelecer medidas que impõem regulação direta de preços direcionadas às operações do Grupo II (entre as quais estão inseridas as operações de helicópteros) nos mesmos moldes do que é feito para as operações de aviação regular, as quais apresentam maior impacto em termos de bem-estar social e possuem maiores restrições operacionais, o que diminui o conjunto de aeroportos disponíveis. Com efeito, a aviação regular está mais exposta ao exercício de poder de mercado por parte dos aeroportos do que a aviação geral. Além disso, observa-se uma crescente tendência de flexibilização na regulação econômica de aeroportos (até mesmo para aviação regular) em outros países. Nesse sentido, o contexto atual é favorável a um processo de flexibilização de medidas dessa natureza, entre as quais está o desconto previsto para operações de aeronaves de asa rotativa.

Adicionalmente, apesar de parte das aeronaves de asa rotativa não utilizar integralmente a infraestrutura, a quantificação do desconto de 50% é bastante questionável. Com efeito, no contexto atual precificar por custo de oportunidade tende a ser uma opção regulatória mais adequada e, nesse caso, convergir as tarifas aplicáveis às aeronaves de asas rotativas para os tetos tarifários das demais aeronaves do Grupo II torna-se uma medida necessária.

Não obstante, é sempre importante ressaltar que as tarifas definidas pela ANAC são preços-teto e, portanto, os aeroportos tem liberdade para cobrar valores inferiores ao teto estabelecido para as operações de aeronaves de asa rotativa.

Outro aspecto importante é analisar a evolução da estrutura desse mercado. A regulamentação da exploração de aeródromos por meio de autorização tem grande potencial para aumentar a concorrência entre os aeródromos e, potencialmente, diminuir as tarifas cobradas para aeronaves do Grupo II, melhorar os serviços prestados e incorporar inovações tecnológicas no setor. O Decreto nº 7.871/2012 e, mais recentemente, a Resolução ANAC nº 330/2014 regulamentaram essa modalidade de exploração e os primeiros termos de autorização já estão sendo emitidos.

Nesse sentido, os agentes privados interessados, inclusive empresas que exploram atividades de asa rotativa, poderão construir, operar e explorar economicamente aeródromos públicos destinados à aviação geral, o que proporcionará concorrência entre aeroportos e, conseqüentemente, maior poder de barganha aos usuários.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> Jorge Schettini Seabra
<b>Organização:</b>
<b>Contribuição em anexo:</b>
<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 2620</b>
REVOGAR O DESCONTO DE 50% PARA AERONAVES DE ASA ROTATIVA DEVIDO UTILIZAR A MESMA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA QUE AS AERONAVES DE ASA FIXA, REALIZAR TODOS OS PROCEDIMENTOS DE POUSO (AUXÍLIO À NAVEGAÇÃO, PISTA DE POUSO, PISTA DE TÁXI E ESTACIONAMENTO DE AERONAVES), CANAIS DE INSPEÇÃO NO EMBARQUE E DESEMBARQUE.
<b>RESPOSTA DA ANAC:</b>
A ANAC agradece a contribuição.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> MARCELO JORGE GRACIOTTI
<b>Organização:</b>
<b>Contribuição em anexo:</b>
<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 2649</b>
Prezados Senhores, Não acredito que seja JUSTO a mudança na cobrança das tarifas em virtude dos seguintes pontos: - A maioria dos helicópteros são hoje de operação privada ou de pequenos táxi aéreos que já sofrem com enormes custos imputados a eles através das atuais cobranças de tarifas aeroportuárias que aumentaram muito em muitos Aeroportos inclusive em consequência das privatizações, Hangaragem que aumentou significativamente nos últimos em virtude dos aumentos dos "aluguéis" para a Infraero, Daesp, etc. Os helicópteros em sua maioria ainda continuam NÃO utilizando muitos dos mecanismos disponíveis em Aeroportos até mesmo pela falta de estrutura dos mesmos, Utilizam sim instalações

particulares e pagam caro por isso. Concordo que as operações citadas no texto da Audiência Pública, off-shore, estão ultimamente utilizando mais da Infraestrutura de alguns poucos Aeroportos, mas isso é fato isolado e pontual. Sendo assim, acredito que deva ser considerado os argumentos acima mantendo o atual sistema de cobrança. Sem mais, obrigado.

#### **RESPOSTA DA ANAC:**

A ANAC agradece a contribuição e, conforme abordado na justificativa da presente proposta normativa, reforça que, em que pesem as diferenças existentes entre as diversas operações de aeronaves de asas rotativas que poderiam levar ao estabelecimento de tetos tarifários diferenciados para cada operação com este tipo de aeronave, a simplificação proposta parte do questionamento (regulatório) quanto à razoabilidade de se estabelecer medidas que impõem regulação direta de preços direcionadas às operações do Grupo II (entre as quais estão inseridas as operações de helicópteros) nos mesmos moldes do que é feito para as operações de aviação regular, as quais apresentam maior impacto em termos de bem-estar social e possuem maiores restrições operacionais, o que diminui o conjunto de aeroportos disponíveis. Com efeito, a aviação regular está mais exposta ao exercício de poder de mercado por parte dos aeroportos do que a aviação geral. Além disso, observa-se uma crescente tendência de flexibilização na regulação econômica de aeroportos (até mesmo para aviação regular) em outros países. Nesse sentido, o contexto atual é favorável a um processo de flexibilização de medidas dessa natureza, entre as quais está o desconto previsto para operações de aeronaves de asa rotativa.

Adicionalmente, apesar de parte das aeronaves de asa rotativa não utilizar integralmente a infraestrutura, a quantificação do desconto de 50% é bastante questionável. Com efeito, no contexto atual precificar por custo de oportunidade tende a ser uma opção regulatória mais adequada e, nesse caso, convergir as tarifas aplicáveis às aeronaves de asas rotativas para os tetos tarifários das demais aeronaves do Grupo II torna-se uma medida necessária.

Não obstante, é sempre importante ressaltar que as tarifas definidas pela ANAC são preços-teto e, portanto, os aeroportos tem liberdade para cobrar valores inferiores ao teto estabelecido para as operações de aeronaves de asa rotativa.

Outro aspecto importante é analisar a evolução da estrutura desse mercado. A regulamentação da exploração de aeródromos por meio de autorização tem grande potencial para aumentar a concorrência entre os aeródromos e, potencialmente,

diminuir as tarifas cobradas para aeronaves do Grupo II, melhorar os serviços prestados e incorporar inovações tecnológicas no setor. O Decreto nº 7.871/2012 e, mais recentemente, a Resolução ANAC nº 330/2014 regulamentaram essa modalidade de exploração e os primeiros termos de autorização já estão sendo emitidos.

Nesse sentido, os agentes privados interessados, inclusive empresas que exploram atividades de asa rotativa, poderão construir, operar e explorar economicamente aeródromos públicos destinados à aviação geral, o que proporcionará concorrência entre aeroportos e, conseqüentemente, maior poder de barganha aos usuários.

#### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO

**Organização:**

**Contribuição em anexo:**

#### **CONTRIBUIÇÃO Nº 2650**

1. O prazo de cento e oitenta dias afigura-se desnecessário para a finalidade a que se propõe a resolução a ser editada. Além disso, não há previsão legal que determine o estabelecimento de prazo longo no caso em comento, pois a tarifa aeroportuária a ser cobrada após a revogação do desconto de 50% sobre o preço unificado aplicado em operações de aeronaves de asas rotativas não constitui tributo, sujeito aos princípios da anterioridade e noventena. 2. No ponto, cumpre esclarecer que a jurisprudência pátria confere natureza jurídica de preço público e não de taxa às tarifas aeroportuárias. Nesse sentido, confira-se o julgado a seguir, litteris: PROCESSUAL CIVIL E TRIBUTÁRIO. SENTENÇA QUE ANALISA ADEQUADAMENTE OS PEDIDOS. INEXISTÊNCIA DE NULIDADE. IMPOSSIBILIDADE DE ACOLHER PEDIDO SUCESSIVO QUE SE MOSTRA ANTAGÔNICO AO PEDIDO PRECEDENTE. PRESCRIÇÃO DOS TÍTULOS DA DÍVIDA PÚBLICA EMITIDOS NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX. TARIFAS AEROPORTUÁRIAS. NATUREZA JURÍDICA DE PREÇO PÚBLICO. PREVISÃO NA LEI 6.009/73. 1. O douto juízo "a quo" analisou e apreciou de forma cabal os pleitos formulados parte autora, rejeitando o pedido sucessivo de compensação ao fundamento da ausência de liquidez dos títulos públicos apresentados pela parte autora. 2. Os pedidos sucessivos conexos

devem guardar coerência entre si, o que não ocorre no presente caso, em que o pedido sucessivo é antagônico ao precedente. Daí porque o pedido de determinação do valor do débito é fulminado pela preclusão lógica, na medida em que contradiz a pretensão principal. 3. A determinação do valor do débito, se a autora tem dúvida quanto a ele, deve ser postulada em ação de prestação de contas (CPC, art. 914/919), com o auxílio de procedimento contábil, desde que resolvido definitivamente se a dívida existe. 4. Cumpre assinalar, a propósito, que a sentença proferida na 12ª Vara Federal (97.0062142-1) foi reformada no julgamento da Apelação 2000.03.99.003256-3, julgada em 05.04.2006, quando foi dado provimento à apelação e à remessa oficial, com trânsito em julgado. 5. As tarifas cobradas pela INFRAERO pelo uso ou utilização dos aeroportos estão previstas na Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973. 6. Tais tarifas têm a natureza de preço público, como contrapartida pelo uso de espaços civis por empresas aéreas nos aeroportos. 7. A jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça acolhe a tese de que as tarifas aeroportuárias têm a natureza de preços públicos, dada a sua natureza de contrapartida pelos serviços prestados ou utilização dos espaços civis em aeroportos. 8. Negado provimento à apelação. (AC 00357357919984036100, JUIZ CONVOCADO RUBENS CALIXTO, TRF3 - TERCEIRA TURMA, e-DJF3 Judicial 1 DATA:18/10/2010 PÁGINA: 175 ..FONTE\_REPUBLICACAO:.) 3. Para esclarecer a diferença entre preço público e taxa, traz-se a lição de Leandro Paulsen : (Taxa) é tributo, sendo cobrada compulsoriamente por força da prestação de serviço público de utilização compulsória ou do qual, de qualquer maneira, o indivíduo

#### **RESPOSTA DA ANAC:**

A ANAC agradece a contribuição e informa que é competência da Agência, de acordo com a Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, Art. 8º, inciso XXV, estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte. Sendo esta, portanto, a previsão legal que permite à Agência estabelecer diferentes prazos de vigência para os tetos tarifários bem como regras de aplicação das tarifas aeroportuárias.

Cabe destacar, ainda, que o prazo de 180 dias visa conceder tempo suficiente para o planejamento e adequação às novas regras tarifárias por parte dos atores envolvidos com as operações de aeronaves de asas rotativas, o que pode ensejar inclusive revisão de contratos, justificando prazos mais dilatados para vigência.