



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

RELATÓRIO DE ANÁLISE DE CONTRIBUIÇÕES

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 10/2018

Dispõe sobre o modelo de regulação tarifária, do reajuste dos tetos das tarifas aeroportuárias e estabelece regras para arrecadação e recolhimento, e da Portaria nº 1.592/GM5, de 7 de novembro de 1984.

I – INTRODUÇÃO

De acordo com o Aviso de Audiência Pública nº 10/2018, publicado no Diário Oficial da União de 08/05/2018 Seção 3, páginas 148 e 149, a Diretoria Colegiada desta Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme deliberado na deliberado e aprovado na 9ª Reunião Deliberativa da Diretoria, realizada em 2 de maio de 2018, resolveu submeter à audiência pública minuta de Resolução que *dispõe sobre o modelo de regulação tarifária, do reajuste dos tetos das tarifas aeroportuárias e estabelece regras para arrecadação e recolhimento, e da Portaria nº 1.592/GM5, de 7 de novembro de 1984.*

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/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas>.

As contribuições foram encaminhadas a esta Agência por meio de formulário eletrônico próprio disponível no sítio acima indicado até as o dia 16 de julho de 2018.

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

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

Os procedimentos formais foram conduzidos na íntegra e todos os prazos foram respeitados.

Assim, informa-se que todos os documentos relativos à Audiência Pública nº 5/2016, estão disponíveis do endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/participacao->

[social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/audiencias-publicas-encerradas-de-2018.](#)

No mesmo endereço eletrônico encontram-se as manifestações (e seus respectivos anexos) encaminhadas por meio eletrônico e recebidas dentro do período de audiência pública estabelecido, nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 10/2018. O presente Relatório de Análise de Contribuições contempla a apresentação e apreciação das manifestações. Ressalta-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/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas>

DADOS DO COLABORADOR
Nome: TATIANE NOVAES VIANA
Organização: LATAM Airlines Brasil
CONTRIBUIÇÃO Nº 3777
<p>Não temos sugestão de nova redação para o artigo, mas não identificamos na minuta desta resolução quais seriam as facilidades abrangidas pelas tarifas aqui previstas.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Nos contratos de concessão há a informação de quais facilidades englobam as tarifas aeroportuárias (como as descritas abaixo extraídas de um dos contratos de concessão de aeroportos):</p> <p>2.2. Tarifas Aeroportuárias</p> <p>2.2.1. Tarifa de Embarque.</p> <p>2.2.1.1. A Tarifa de Embarque tem a finalidade de remunerar a prestação dos seguintes serviços, instalações e facilidades disponibilizadas pela Concessionária:</p> <p>2.2.1.1.1. Embarque: i. área de pré-embarque; ii. climatização da sala de pré-embarque; iii. ponte de embarque; iv. sistema de esteiras para despacho de bagagem; v. carrinhos à disposição dos passageiros para transporte de suas bagagens; vi. inspeção de segurança, e vii. ônibus para transporte de passageiros entre o terminal e a aeronave.</p> <p>2.2.1.1.2. Desembarque: i. área de restituição de bagagem com esteiras ou carrosséis; ii. carrinhos à disposição dos passageiros para transporte de suas bagagens; iii. ponte de desembarque, e iv. ônibus para transporte de passageiros entre a aeronave e o terminal.</p> <p>2.2.1.1.3. Orientação: i. circuito fechado de televisão; ii. sistema semi-automático anunciador de mensagens; iii. sistema de som; e iv. sistema informativo de voo.</p> <p>2.2.1.1.4. Conforto e segurança: i. climatização geral; ii. serviço médico de</p>

emergência, e iii. sistema de ascenso-descenso de passageiros por escadas rolantes ou elevadores.

2.2.2. Tarifa de Pouso.

2.2.2.1. A Tarifa de Pouso é o valor unitário que definirá o preço para remunerar os serviços, equipamentos, instalações e facilidades proporcionados às operações de pouso, decolagem, rolagem e permanência da aeronave até três horas após o pouso, incluindo:

2.2.2.1.1. sinalização horizontal (balizamento diurno);

2.2.2.1.2. sinalização luminosa (balizamento noturno);

2.2.2.1.3. iluminação do pátio de manobras;

2.2.2.1.4. remoção de emergência;

2.2.2.1.5. serviços especializados de salvamento e de combate a incêndio;

2.2.2.1.6. taxiamento de aeronaves;

2.2.2.1.7. conservação e manutenção de pistas e pátios;

2.2.2.1.8. sinalização de docagem de aeronaves;

2.2.2.1.9. auxílios, facilidades e sinalização para controle de movimentação de aeronaves nos pátios de manobras;

2.2.2.1.10. áreas destinadas à permanência de aeronaves;

2.2.2.1.11. sinalização de vias de serviço;

2.2.2.1.12. áreas de estacionamento de equipamentos de superfície;

2.2.2.1.13. barreiras patrimoniais e operacionais e vias de serviço para inspeção;

2.2.2.1.14. vigilância das pistas, dos pátios de manobra, das áreas de permanência e das barreiras patrimoniais e operacionais, e

2.2.2.1.15. sistemas e controles de segurança dos pontos de acesso das barreiras patrimoniais e operacionais.

Como o intuito desta revisão é simplificar o regime tarifário da Infraero, entendemos também que existe a necessidade em manter equalizadas as definições de serviços abrangidos pelas tarifas aeroportuárias, tanto para os aeroportos concessionados quanto para os pertencentes a rede Infraero.

A questão também versa a respeito da forma de fiscalização destas facilidades nestes aeroportos. Como os mesmos serão fiscalizados se não existe um balizador para isto definido na resolução proposta?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os serviços, facilidades, equipamentos e instalações disponíveis nos aeroportos que são remunerados por cada tarifa aeroportuária já constam no Anexo à Resolução nº 432, de 13 de junho de 2017. Nessa questão, a proposta não afeta os normativos vigentes.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TATIANE NOVAES VIANA

Organização: LATAM Airlines Brasil

CONTRIBUIÇÃO Nº 3.778

Art. 3º...

I - Poderão ser concedidos descontos das tarifas aeroportuárias previstas nesta Resolução, baseados em critérios objetivos e não discriminatórios, tais como horário, dia, temporada, facilidades disponíveis e níveis de serviço.

Justificativa:

Na Resolução 350, no parágrafo primeiro do artigo 3º era prevista a possibilidade de concessão de descontos das tarifas aeroportuárias baseados nos critérios ora mencionados no inciso I do artigo 3º por parte dos administradores aeroportuários. Acreditamos ser viável mantermos esta possibilidade também para os aeroportos da Infraero.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a nova Resolução não restringe a capacidade de gerenciamento de descontos tal qual posta na Resolução nº 350. É

importante notar que o artigo 3º da minuta de Resolução delega a Infraero o estabelecimento de todas as tarifas, observadas as restrições. Desta forma, cabe a Infraero praticar tarifas diferenciadas quando baseadas em critérios objetivos e não discriminatórios.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TATIANE NOVAES VIANA

Organização: LATAM Airlines Brasil

CONTRIBUIÇÃO Nº 3.779

Art. 22. Esta Resolução entra em vigor a partir de 1º de Janeiro de 2019 após a sua publicação.

Justificativa:

Como mencionado por esta Agência no Formulário de Análise de Proposição de Ato Normativo esta alteração trará como efeitos negativos as empresas de transporte aéreo regular e outras a necessidade de adaptação aos novos preços que poderão aumentar.

Desta forma e considerando os impactos financeiros sofridos pelo setor aéreo neste ano de 2018, sugerimos a entrada em vigor desta normativa apenas a partir de 2019 para que os orçamentos das empresas não sofram mais este impacto.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a publicidade e transparência desta proposta visa antecipar aos agentes econômicos os possíveis impactos financeiros da Resolução de forma que o setor aéreo possa se adaptar ao novo ambiente regulatório. É importante frisar que a alteração dos valores das tarifas ainda deverá ser objeto de consulta aos principais usuários e informada pela Infraero com no mínimo 30 dias de antecedência.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: MAIRA GUERRA BASTOS
Organização: Arap, Nishi & Uyeda Advogados
CONTRIBUIÇÃO Nº 3.780
<p>A cláusula é abrangente nas ações que a ANAC pode tomar para fins de disposição sobre o regime tarifário aplicável aos aeroportos administrados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero. Uma vez que o estímulo à concorrência do setor objetivado pela ANAC (http://www.anac.gov.br/A_Anac/o-que-fazemos) deve ser baseado em um ambiente regulatório isonômico, sugere-se que esta cláusula seja melhor detalhada em relação às possíveis ações da ANAC, aos prazos que elas podem ocorrer, aos limites de alteração no valor da tarifa e a apresentação de justificativa, em especial o efeito no grupo de Tarifas Monitoradas, uma vez que a flexibilização do valor de tarifas pode ter sério impacto na concorrência entre os aeroportos e que pode trazer um desbalanceamento concorrencial no médio/longo prazo.</p> <p>Justificativa:</p> <p>A Resolução em questão regulamenta um novo formato de definição de tarifa exclusivamente para aeroportos administrados pela Infraero, as quais dão abertura para criação de estratégias mais vantajosas e não isonômicas, uma vez que permite aos aeroportos conceder incentivos para fomentar a captação de companhias aéreas e passageiros, sem que eles precisem arcar com todo o impacto financeiro do aeroporto.</p>
RESPOSTA DA ANAC:
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o objetivo da proposta é exatamente de incentivar a adoção de estratégias que permitam fomentar a atração de novas companhias aéreas, passageiros e rotas.</p> <p>A flexibilização da regulação não concede vantagens anticompetitivas; pelo contrário, a teoria econômica sustenta que o novo ambiente econômico irá favorecer a concorrência entre aeroportos, gerando resultado favorável principalmente aos seus</p>

usuários. Ademais, proposta similar para a nova rodada de Concessão de aeroportos está sendo discutida na Audiência Pública nº 11, expandindo a flexibilização para outros operadores aeroportuários.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: MAIRA GUERRA BASTOS

Organização: Arap, Nishi & Uyeda Advogados

CONTRIBUIÇÃO Nº 3.781

A cláusula é abrangente nas ações que a ANAC pode tomar para fins de disposição sobre o regime tarifário aplicável

O Modelo de Receita Teto traz uma metodologia de definição e reajuste de tarifa ainda não utilizada nos aeroportos nacionais, desta forma, solicita-se esclarecimento quanto à análise desta metodologia no âmbito do cenário do mercado aeroportuário brasileiro e indaga-se se houve análise dos possíveis e eventuais impactos que podem ocorrer no âmbito concorrencial, uma vez que a justificativa para edição desta resolução tem foco maior na realidade dos aeroportos da Infraero individualmente e no custo regulatório que a metodologia atual acarreta, sem contudo contextualizar os impactos no mercado de aeroportos existente hoje no Brasil.

Justificativa:

A Resolução em questão regulamenta um novo formato de definição de tarifa exclusivamente para aeroportos administrados pela Infraero, as quais dão abertura para criação de estratégias mais vantajosas e não isonômicas, uma vez que permite aos aeroportos conceder incentivos para fomentar a captação de companhias aéreas e passageiros, sem que eles precisem arcar com todo o impacto financeiro do aeroporto.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a flexibilização da regulação não concede vantagens anticompetitivas; pelo contrário, a teoria econômica sustenta que

o novo ambiente econômico irá favorecer a concorrência entre aeroportos, gerando resultado favorável principalmente aos seus usuários. Ademais, proposta similar para a nova rodada de Concessão de aeroportos está sendo discutida na Audiência Pública nº 11, expandindo a flexibilização para outros operadores aeroportuários.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: MAIRA GUERRA BASTOS

Organização: Arap, Nishi & Uyeda Advogados

CONTRIBUIÇÃO Nº 3.782

Sugere-se que a Resolução inclua o Fator Q (Fator de Qualidade do Serviço) no cálculo do reajuste tarifário dos modelos de Receita Teto e Preço Teto nos aeroportos administrados pela Infraero, assim como ocorre nos aeroportos concessionados, uma vez que o papel da Agência é de promover a melhoria dos serviços prestados para os usuários do aeroporto.

Justificativa:

Apesar da Resolução em questão regulamentar um novo formato de definição de tarifa exclusivamente para aeroportos administrados pela Infraero, estes aeroportos estão inseridos dentro de um cenário mercadológico que contempla outros aeroportos regulamentados por contratos de concessão específicos. Desta forma, é uma excelente oportunidade para incluir o Fator Q na operação dos aeroportos da Infraero e promover uma regulação que objetive o aumento dos serviços prestados pelos aeroportos da Infraero, compensados pela maior flexibilização tarifária permitida pela regulação proposta em questão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o tema já foi objeto de discussão no âmbito da ANAC, conforme pode-se observar nos autos do processo nº 00058.071375/2014-01, e na ocasião optou-se pela não regulação do tema face o contexto relacionado às políticas públicas de infraestrutura aeroportuária.

--

DADOS DO COLABORADOR
Nome: MAIRA GUERRA BASTOS
Organização: Arap, Nishi & Uyeda Advogados
CONTRIBUIÇÃO Nº 3.783
Sugere-se que as Propostas Apoiadas vigentes sejam informadas ao público e às empresas aéreas e demais usuários dos aeroportos, assim como mantidas pelo período de 2 (dois) anos à disposição da ANAC, de outros órgãos públicos e demais interessados. Justificativa: Manter a transparência no processo.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e informa que a Proposta Apoiada é submetida à ANAC para análise antes de entrar em vigência. Desta maneira, a transparência da proposta é assegurada por esta agência.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: MAIRA GUERRA BASTOS
Organização: Arap, Nishi & Uyeda Advogados
CONTRIBUIÇÃO Nº 3.784
Solicita-se esclarecimento quanto ao valor que será considerado para o ??????????-1 = Fator de Ajuste, ou se já, se será considerado zero ou o IPCA. Justificativa:

Esclarecimento sobre o primeiro cálculo de ajuste da Receita Regulada Média.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e informa que o Fator de Ajuste no primeiro período (Dift-1), referente ao desvio ocorrido no período anterior à vigência da proposta, é igual a zero.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: MAIRA GUERRA BASTOS
Organização: Arap, Nishi & Uyeda Advogados
CONTRIBUIÇÃO Nº 3.785
Solicita-se esclarecimento quanto ao valor que será considerado para o ??????????-1 = Fator de Ajuste, ou se ja, se será considerado zero ou o IPCA
Justificativa: Esclarecimento sobre o primeiro cálculo de ajuste da Receita Regulada Média.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e informa que o Fator de Ajuste no primeiro período (Dift-1), referente ao desvio ocorrido no período anterior à vigência da proposta, é igual a zero.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: MAIRA GUERRA BASTOS
Organização: Arap, Nishi & Uyeda Advogados
CONTRIBUIÇÃO Nº 3.786

Sugere-se que as Propostas Apoiadas vigentes sejam informadas ao público e às empresas aéreas e demais usuários dos aeroportos, assim como mantidas pelo período de 2 (dois) anos à disposição da ANAC, de outros órgãos públicos e demais interessados.

Justificativa:

Manter a transparência no processo.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a Proposta Apoiada é submetida à ANAC para análise antes de entrar em vigência. Desta maneira, a transparência da proposta é assegurada por esta agência.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: MAIRA GUERRA BASTOS

Organização: Arap, Nishi & Uyeda Advogados

CONTRIBUIÇÃO Nº 3.787

Sugere-se que a Resolução inclua o Fator Q (Fator de Qualidade do Serviço) no cálculo do reajuste tarifário dos modelos de Receita Teto e Preço Teto nos aeroportos administrados pela Infraero, assim como ocorre nos aeroportos concessionados, uma vez que o papel da Agência é de promover a melhoria dos serviços prestados para os usuários do aeroporto.

Justificativa:

Apesar da Resolução em questão regulamentar um novo formato de definição de tarifa exclusivamente para aeroportos administrados pela Infraero, estes aeroportos estão inseridos dentro de um cenário mercadológico que contempla outros aeroportos regulamentados por contratos de concessão específicos. Desta forma, é uma excelente oportunidade para incluir o Fator Q na operação dos aeroportos da Infraero e promover uma regulação que objetive o aumento dos serviços prestados pelos aeroportos da Infraero, compensados pela maior flexibilização tarifária permitida pela regulação proposta em questão.

RESPOSTA DA ANAC:

Aplica-se a resposta à contribuição nº 3782.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: MAIRA GUERRA BASTOS

Organização: Arap, Nishi & Uyeda Advogados

CONTRIBUIÇÃO Nº 3.788

O Modelo de Receita Teto traz uma metodologia de definição e reajuste de tarifa ainda não utilizada nos aeroportos nacionais, desta forma, solicita-se esclarecimento quanto à análise desta metodologia no âmbito do cenário do mercado aeroportuário brasileiro e indaga-se se houve análise dos possíveis e eventuais impactos que podem ocorrer no âmbito concorrencial, uma vez que a justificativa para edição desta resolução tem foco maior na realidade dos aeroportos da Infraero individualmente e no custo regulatório que a metodologia atual acarreta, sem contudo contextualizar os impactos no mercado de aeroportos existente hoje no Brasil.

Justificativa:

A Resolução em questão regulamenta um novo formato de definição de tarifa exclusivamente para aeroportos administrados pela Infraero, as quais dão abertura para criação de estratégias mais vantajosas e não isonômicas, uma vez que permite aos aeroportos conceder incentivos para fomentar a captação de companhias aéreas e passageiros, sem que eles precisem arcar com todo o impacto financeiro do aeroporto.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a flexibilização da regulação não concede vantagens anticompetitivas; pelo contrário, a teoria econômica sustenta que o novo ambiente econômico irá favorecer a concorrência entre aeroportos, gerando resultado favorável principalmente aos seus usuários. Ademais, proposta similar para a nova rodada de Concessão de aeroportos está sendo discutida na Audiência Pública nº 11, expandindo a flexibilização para outros operadores aeroportuários.

--

DADOS DO COLABORADOR
Nome: MAIRA GUERRA BASTOS
Organização: Arap, Nishi & Uyeda Advogados
CONTRIBUIÇÃO Nº 3.789
<p>A cláusula é abrangente nas ações que a ANAC pode tomar para fins de disposição sobre o regime tarifário aplicável aos aeroportos administrados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero. Uma vez que o estímulo à concorrência do setor objetivado pela ANAC (http://www.anac.gov.br/A_Anac/o-que-fazemos) deve ser baseado em um ambiente regulatório isonômico, sugere-se que esta cláusula seja melhor detalhada em relação às possíveis ações da ANAC, aos prazos que elas podem ocorrer, aos limites de alteração no valor da tarifa e a apresentação de justificativa, em especial o efeito no grupo de Tarifas Monitoradas, uma vez que a flexibilização do valor de tarifas pode ter sério impacto na concorrência entre os aeroportos e que pode trazer um desbalanceamento concorrencial no médio/longo prazo.</p> <p>Justificativa:</p> <p>A Resolução em questão regulamenta um novo formato de definição de tarifa exclusivamente para aeroportos administrados pela Infraero, as quais dão abertura para criação de estratégias mais vantajosas e não isonômicas, uma vez que permite aos aeroportos conceder incentivos para fomentar a captação de companhias aéreas e passageiros, sem que eles precisem arcar com todo o impacto financeiro do aeroporto.</p>
RESPOSTA DA ANAC:
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o objetivo da proposta é exatamente de incentivar a adoção de estratégias que permitam fomentar a atração de novas companhias aéreas, passageiros e rotas. A flexibilização da regulação não concede vantagens anticompetitivas; pelo contrário, a teoria econômica sustenta que o novo ambiente econômico irá favorecer a concorrência entre aeroportos, gerando resultado favorável principalmente aos seus usuários. Ademais, proposta similar para a nova</p>

rodada de Concessão de aeroportos está sendo discutida na Audiência Pública nº 11, expandindo a flexibilização para outros operadores aeroportuários.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: MARCELA CICCOTTI HERNANDES

Organização: FRAPORT-BRASIL

CONTRIBUIÇÃO Nº 3.790

O Poder Concedente quando da elaboração do modelo de concessão da infraestrutura aeroportuária, estabeleceu as regras tarifárias como forma de remuneração aos aeroportos concedidos.

No Contrato de Concessão nº. 001/2017 firmado entre esta Concessionária e o Poder Concedente estabeleceu na Seção I – Das Receitas Tarifárias, o seguinte:

4.3. As Receitas Tarifárias serão constituídas pelas Tarifas previstas no Anexo 4 – Tarifas, sendo vedada à Concessionária a criação de qualquer outra cobrança tarifária que não seja prevista no referido anexo, salvo na situação prevista no item 4.9 deste Contrato.

4.4. As Tarifas aplicadas pela Concessionária estarão limitadas aos tetos estabelecidos no Anexo 4 – Tarifas, observadas as regras de reajuste e de Revisão dos Parâmetros da Concessão presentes no Contrato e demais disposições aplicáveis.

Posto isso, a proposta de Resolução apresentada por essa Agência Reguladora deve ser revista posto que viola o tratamento isonômico entre os operadores aeroportuários ante o regramento estabelecido aos aeroportos concedidos.

A proposta de Resolução está baseada em dados globais dos aeroportos administrados pela Infraero, não refletindo de fato numa avaliação mais detalhada a fim de melhor performar a eficiência econômica e operacional dos aeroportos administrados pela empresa Estatal.

É importante destacar que a proposta da Resolução estabelece no artigo 04º modelos de regulação tarifária, assim determinados: (i) modelo de receita teto, (ii) modelo de preço teto e (iii) modelo de tarifas monitoradas.

Tais modelos foram assim definidos pela Agência Reguladora na Justificativa:

(i) Modelo de regulação: receita-teto

Este modelo tem como objetivo limitar a receita do administrador aeroportuário decorrente das tarifas ao mesmo tempo que atribuirá ao próprio regulado a determinação e gerenciamento das tarifas aeroportuárias. O incentivo gerado é o de maximizar o número de passageiros processados, uma vez que a receita tarifária por passageiros estará limitada pelo teto estabelecido pelo regulador e só com a expansão do tráfego será possível expandir a receita total.

(ii) Modelo de regulação: preço teto

Esta regulação por preços-teto parte da suposição de que o regulador é o ente competente para fixar os valores máximos das tarifas de todas as atividades aeroportuárias, em todos os horários, para todos os grupos de usuários.

(iii) Modelo de regulação: tarifas monitoradas

As tarifas seriam estabelecidas acima do preço socialmente ótimo, restringindo a demanda e concedendo lucro econômico positivo ao administrador, não ensejando na regulação das tarifas.

Veja-se, portanto, a propositura de um regime tarifário misto à Infraero, concedendo a ela liberdade tarifária para estabelecer suas próprias tarifas de embarque, conexão, pouso e permanência mesmo que para aeroportos de menor potencial lucrativo.

Este cenário gerará concorrência no setor aeroportuário entre os aeroportos concedidos e a Infraero, operadora aeroportuária não submetida ao regime de concessão, modificando a regra regulatória tarifária já determinada no setor, que deveria ser praticada, diga-se de passagem, sem distinção.

Com isto, é nítido que haverá uma assimetria regulatória entre os operadores, além de permitir maior poder de mercado à Infraero, que mesmo sendo empresa pública, poderá operar em regime de liberdade tarifária, afetando as condições de concorrência no setor.

Em contrapartida, os aeroportos concedidos que além de terem suas receitas tarifárias reguladas e limitadas pelo Poder Concedente, têm que realizar vultosos investimentos de acordo com a demanda e capacidade aeroportuária e, ainda, observar os rigorosos parâmetros mínimos de dimensionamento (nível de serviço), nos termos dos contratos de concessão tendo sua base e segurança jurídica para prestarem suas atividades. Diferentemente da Infraero que não está obrigada a

observar referidas exigências para melhoria e eficiência da infraestrutura aeroportuária.

Assim, em consonância com os princípios constitucionais, temos o da impessoalidade que nos dizeres de Celso Antônio Bandeira de Mello, nada mais que o princípio da igualdade ou da isonomia, nos seguintes termos:

"Nele se traduz a idéia de que Administração tem que tratar a todos os administrados sem discriminações, benéficas ou detrimntosas. Nem favoritismo nem perseguições são toleráveis. Simpatias ou animosidades pessoais, políticas ou ideológicas não podem interferir na atuação administrativa e muito menos interesses sectários, de facções ou grupos de qualquer espécie. O Princípio em causa não é senão o próprio princípio da igualdade ou isonomia (...). ("Curso de Direito Administrativo", 25ª edição, São Paulo, Malheiros, 2008, pp. 58 e ss.)

Conforme a proposta de Resolução os modelos de regulação tarifária violam as condições da concorrência entre os aeroportos administrados pela Infraero e os aeroportos sob regime de concessão, gerando uma assimetria regulatória na medida em que favorece uma condição diferenciada no mesmo setor, gerando maior vantagem competitiva para determinados aeroportos.

Com base no já mencionado princípio da isonomia e igualdade é preciso haver o mesmo tratamento para todos os operadores aeroportuário.

Sendo assim, esta Concessionária entende que a Resolução no formato proposto não merece prosperar na medida em que cria regras que afetam as condições de competição no mercado, podendo impactar na demanda dos aeroportos concedidos e garantindo a possibilidade de maior flexibilidade tarifária para a Infraero.

Em última análise, caso haja a aprovação desta Resolução nos termos propostos nesta Audiência Pública, esta Agência deverá conceder tratamento igualitário a esta Concessionária, promovendo inclusive adequações no contrato de concessão firmado com o Poder Concedente, mantendo-se, assim, o equilíbrio econômico do contrato e a simetria regulatória.

Justificativa:

SBPA-ANAC-LEG-180607-002 - FRAPORT BRASIL S.A. AEROPORTO DE PORTO ALEGRE, com sede na Avenida Severo Dullius, nº 90010, Bairro São João, Porto Alegre/RS ("Concessionária"), vem por meio da presente, apresentar, o quanto segue

apresentar sua manifestação relativa a proposta de Resolução, conforme documento anexo. (Doc. 01)

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a flexibilização paulatina da regulação é um processo que visa aumentar a eficiência da infraestrutura aeroportuária, e cujo avanço contínuo inevitavelmente cria diferentes abordagens regulatórias. No entanto, é possível verificar a possibilidade de coexistência das diferentes abordagens ao reconhecer que há distintas regras de gerenciamento tarifário entre contratos de concessão, por exemplo. Ademais, atualmente há aeroportos conveniados cuja regulação tarifária é descentralizada, cabendo ao poder público local definir regras específicas.

Note que a experiência internacional também corrobora esta visão: aeroportos europeus, por exemplo, competem por tráfego aéreo por mais que estejam submetidos a regras tarifárias distintas.

Por fim, esta área técnica entende que é salutar que até contratos antigos possam ser alterados com vistas a aumentar a eficiência do uso da infraestrutura. Porém, a revisão dos contratos deve ser feita em processo apartado e devidamente discutido com os agentes envolvidos.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: MARCELA CICCOTTI HERNANDES

Organização: FRAPORT-BRASIL

CONTRIBUIÇÃO Nº 3.791

O Poder Concedente quando da elaboração do modelo de concessão da infraestrutura aeroportuária, estabeleceu as regras tarifárias como forma de remuneração aos aeroportos concedidos.

No Contrato de Concessão nº. 001/2017 firmado entre esta Concessionária e o Poder Concedente estabeleceu na Seção I – Das Receitas Tarifárias, o seguinte:

4.3. As Receitas Tarifárias serão constituídas pelas Tarifas previstas no Anexo 4 – Tarifas, sendo vedada à Concessionária a criação de qualquer outra cobrança tarifária que não seja prevista no referido anexo, salvo na situação prevista no item 4.9 deste Contrato.

4.4. As Tarifas aplicadas pela Concessionária estarão limitadas aos tetos estabelecidos no Anexo 4 – Tarifas, observadas as regras de reajuste e de Revisão dos Parâmetros da Concessão presentes no Contrato e demais disposições aplicáveis.

Posto isso, a proposta de Resolução apresentada por essa Agência Reguladora deve ser revista posto que viola o tratamento isonômico entre os operadores aeroportuários ante o regramento estabelecido aos aeroportos concedidos.

A proposta de Resolução está baseada em dados globais dos aeroportos administrados pela Infraero, não refletindo de fato numa avaliação mais detalhada a fim de melhor performar a eficiência econômica e operacional dos aeroportos administrados pela empresa Estatal.

É importante destacar que a proposta da Resolução estabelece no artigo 04º modelos de regulação tarifária, assim determinados: (i) modelo de receita teto, (ii) modelo de preço teto e (iii) modelo de tarifas monitoradas.

Tais modelos foram assim definidos pela Agência Reguladora na Justificativa:

(i) Modelo de regulação: receita-teto

Este modelo tem como objetivo limitar a receita do administrador aeroportuário decorrente das tarifas ao mesmo tempo que atribuirá ao próprio regulado a determinação e gerenciamento das tarifas aeroportuárias. O incentivo gerado é o de maximizar o número de passageiros processados, uma vez que a receita tarifária por passageiros estará limitada pelo teto estabelecido pelo regulador e só com a expansão do tráfego será possível expandir a receita total.

(ii) Modelo de regulação: preço teto

Esta regulação por preços-teto parte da suposição de que o regulador é o ente competente para fixar os valores máximos das tarifas de todas as atividades aeroportuárias, em todos os horários, para todos os grupos de usuários.

(iii) Modelo de regulação: tarifas monitoradas

As tarifas seriam estabelecidas acima do preço socialmente ótimo, restringindo a demanda e concedendo lucro econômico positivo ao administrador, não ensejando na regulação das tarifas.

Veja-se, portanto, a propositura de um regime tarifário misto à Infraero, concedendo a ela liberdade tarifária para estabelecer suas próprias tarifas de embarque, conexão, pouso e permanência mesmo que para aeroportos de menor potencial lucrativo.

Este cenário gerará concorrência no setor aeroportuário entre os aeroportos concedidos e a Infraero, operadora aeroportuária não submetida ao regime de concessão, modificando a regra regulatória tarifária já determinada no setor, que deveria ser praticada, diga-se de passagem, sem distinção.

Com isto, é nítido que haverá uma assimetria regulatória entre os operadores, além de permitir maior poder de mercado à Infraero, que mesmo sendo empresa pública, poderá operar em regime de liberdade tarifária, afetando as condições de concorrência no setor.

Em contrapartida, os aeroportos concedidos que além de terem suas receitas tarifárias reguladas e limitadas pelo Poder Concedente, têm que realizar vultosos investimentos de acordo com a demanda e capacidade aeroportuária e, ainda, observar os rigorosos parâmetros mínimos de dimensionamento (nível de serviço), nos termos dos contratos de concessão tendo sua base e segurança jurídica para prestarem suas atividades. Diferentemente da Infraero que não está obrigada a observar referidas exigências para melhoria e eficiência da infraestrutura aeroportuária.

Assim, em consonância com os princípios constitucionais, temos o da impessoalidade que nos dizeres de Celso Antônio Bandeira de Mello, nada mais que o princípio da igualdade ou da isonomia, nos seguintes termos:

"Nele se traduz a idéia de que Administração tem que tratar a todos os administrados sem discriminações, benéficas ou detrimntosas. Nem favoritismo nem perseguições são toleráveis. Simpatias ou animosidades pessoais, políticas ou ideológicas não podem interferir na atuação administrativa e muito menos interesses sectários, de facções ou grupos de qualquer espécie. O Princípio em causa não é senão o próprio princípio da igualdade ou isonomia (...). ("Curso de Direito Administrativo", 25ª edição, São Paulo, Malheiros, 2008, pp. 58 e ss.)

Conforme a proposta de Resolução os modelos de regulação tarifária violam as condições da concorrência entre os aeroportos administrados pela Infraero e os

aeroportos sob regime de concessão, gerando uma assimetria regulatória na medida em que favorece uma condição diferenciada no mesmo setor, gerando maior vantagem competitiva para determinados aeroportos.

Com base no já mencionado princípio da isonomia e igualdade é preciso haver o mesmo tratamento para todos os operadores aeroportuário.

Sendo assim, esta Concessionária entende que a Resolução no formato proposto não merece prosperar na medida em que cria regras que afetam as condições de competição no mercado, podendo impactar na demanda dos aeroportos concedidos e garantindo a possibilidade de maior flexibilidade tarifária para a Infraero.

Em última análise, caso haja a aprovação desta Resolução nos termos propostos nesta Audiência Pública, esta Agência deverá conceder tratamento igualitário a esta Concessionária, promovendo inclusive adequações no contrato de concessão firmado com o Poder Concedente, mantendo-se, assim, o equilíbrio econômico do contrato e a simetria regulatória.

Justificativa:

SBFZ-ANAC-LEG-180607-001 - FRAPORT BRASIL S.A. AEROPORTO DE FORTALEZA, com sede na Avenida Senador Carlos Jereissati, nº 3.000, Bairro Serrinha, Fortaleza-CE (“Concessionária”), vem por meio da presente, apresentar sua manifestação relativa a proposta de Resolução, conforme documento anexo. (Doc. 01)

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a flexibilização paulatina da regulação é um processo que visa aumentar a eficiência da infraestrutura aeroportuária, e cujo avanço contínuo inevitavelmente cria diferentes abordagens regulatórias. No entanto, é possível verificar a possibilidade de coexistência das diferentes abordagens ao reconhecer que há distintas regras de gerenciamento tarifário entre contratos de concessão, por exemplo. Ademais, atualmente há aeroportos conveniados cuja regulação tarifária é descentralizada, cabendo ao poder público local definir regras específicas.

Note que a experiência internacional também corrobora esta visão: aeroportos europeus, por exemplo, competem por tráfego aéreo por mais que estejam submetidos a regras tarifárias distintas.

Por fim, esta área técnica entende que é salutar que até contratos antigos possam ser alterados com vistas a aumentar a eficiência do uso da infraestrutura. Porém, a revisão dos contratos deve ser feita em processo apartado e devidamente discutido com os agentes envolvidos.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: FABIANO GOMES DE OLIVEIRA

Organização: Gol Linhas Aéreas S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 3.792

Gostaria de esclarecer o meu entendimento quanto ao Modelo de Tarifa Monitorada. Neste modelo não existirão mais regras claras para determinação do valor cobrado para cada aeroporto, somente reportado se estão abusivas as tarifas ou não. Passaremos a ter diversos valores para todos aeroportos nesta categoria? As companhias passarão a ter a possibilidade de negociar as tarifas com cada aeroporto?

Gostaria de esclarecimento neste ponto.

Justificativa:

Entendo que está ficando em aberto estes valores, não deixando claro teto tarifário para aeroportos classificados nesta categoria.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que as tarifas deverão ser estabelecidas conforme disposto no Artigo 3º da minuta de Resolução, e observadas as restrições do modelo, quando houver. No caso específico das Tarifas Monitoradas, o Artigo 5º versa sobre as restrições que poderão ser impostas pela ANAC.

A proposta permite que a Infraero estabeleça as tarifas que melhor reflitam a realidade de cada aeroporto, sem definir a priori se estas serão distintas ou idênticas umas das outras. Adicionalmente, a consulta tem como objetivo intensificar o fluxo de informações entre operador aeroportuário e companhias aéreas, de forma que a tarifa seja precificada visando o interesse dos usuários e do setor aéreo como um todo. A

possibilidade de negociação das tarifas existe independentemente do modelo de regulação, mas é enfatizada no instrumento de Proposta Apoiada, onde a negociação prevalecerá sobre o modelo de regulação da ANAC.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: FABIANO GOMES DE OLIVEIRA

Organização: Gol Linhas Aéreas S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 3.793

O modelo de reajuste tarifário exposto neste artigo é aplicado somente para este grupo de Modelo Preço Teto?

A partir desta publicação a eficiência operacional do aeroporto passa a influenciar no reajuste anual da Tarifa?

Justificativa:

Gostaria de mais esclarecimentos sobre esta eficiência e como funcionará os reajustes

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que devido à harmonização da regulação da Infraero com a das minutas de contrato dos aeroportos da 5ª rodada de Concessões, nenhum aeroporto estará submetido ao modelo de Preço-Teto. Em relação ao índice de eficiência, o Fator X já é atualmente aplicado nos reajustes da Infraero, e seu valor, de -1,5890%, está definido para os anos de 2016 a 2020 pela Resolução nº 374, de 28 de janeiro de 2016. Este fator, quando houver, será aplicado ao reajuste das Receitas-Teto por Passageiro.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: VANESSA MARCHETTE REIS

Organização: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº 3.794
Os modelos elencados baseiam-se exclusivamente no volume de passageiro transportado ou receita, entretanto, seria importante incluir a infraestrutura aeroportuária como um dos requisitos para estabelecer o valor da tarifa aeroportuária. Portanto, a sugestão é Manter/Incluir o check-list de avaliação como parte do modelo, utilizando o mesmo para avaliação dos aeroportos dentro dos seus respectivos modelos, criando ranges tarifários de acordo com a infraestrutura de cada um.
Justificativa: Não faria sentido um aeroporto com menos infraestrutura aeroportuária cobrar o mesmo valor de tarifa de um aeroporto completo com toda a infraestrutura disponível.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e informa que apesar desta agência revogar a Portaria nº 1592/GM5, de 07 de novembro de 1984, que relaciona infraestrutura com categoria tarifária, o estabelecimento das tarifas por parte da Infraero devem observar o disposto no Artigo 3º da minuta de Resolução, isto é, "critérios objetivos e não discriminatórios, tais como horário, dia, temporada, facilidades disponíveis e nível de serviço;"

DADOS DO COLABORADOR
Nome: VANESSA MARCHETTE REIS
Organização: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº 3.795
Incluir a composição das tarifas aeroportuárias, idem ao contido no anexo III da resolução 432
Justificativa: é importante considerar a infraestrutura aeroportuária como requisito para estabelecimento do valor da tarifa. Caso contrário, se pagaria o mesmo valor para um

aeroporto completo em questão de infraestrutura e o mesmo para um aeroporto com pouca infraestrutura, ou seja, não há incentivo para melhoria nos aeroportos com pouca infraestrutura.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os serviços, facilidades, equipamentos e instalações disponíveis nos aeroportos que são remunerados por cada tarifa aeroportuária já constam no Anexo à Resolução nº 432, de 13 de junho de 2017. Nessa questão, a proposta não afeta os normativos vigentes.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: VANESSA MARCHETTE REIS

Organização: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 3.796

Incluir aferições periódicas da ANAC em relação aos valores praticados pelos responsáveis do aeroporto

Justificativa:

Como já ocorreu anteriormente com a antiga Resolução, alguns aeroportos apresentam cobranças das tarifas de modo abusivo. Com a fiscalização periódica da ANAC este tipo de abuso poderá ser mitigado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a proposta visa uma regulação eficiente, proporcional aos riscos e aos possíveis impactos. Desta maneira, a fiscalização concentra esforços nos aeroportos que possuem maior poder de mercado e cujo impacto afetaria uma grande quantidade de usuários. Não obstante, é possível identificar abusos nos aeroportos com menor tráfego através de denúncias. O instrumento de consulta também é útil na fiscalização, visto que é o documento que motiva o estabelecimento de tarifas e que colhe o feedback dos principais usuários.

--

DADOS DO COLABORADOR
Nome: VANESSA MARCHETTE REIS
Organização: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº 3.797
Além da proposta de incluir o check-list como requisito para definir o valor da tarifa, este check-list e seus respectivos presos (Portaria 1592/GM5) devem ser revisados Justificativa: A fim de calibrar os itens atuais, pois alguns pontos aparentam necessitar de ajustes, como por exemplo: Item – Hotel/ Pontos – 10, Item – Serviço de abastecimento de combustível para aeronaves/ Pontos – 2
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e informa que apesar desta agência revogar a Portaria nº 1592/GM5, de 07 de novembro de 1984, que relaciona infraestrutura com categoria tarifária, o estabelecimento das tarifas por parte da Infraero devem observar o disposto no Artigo 3º da minuta de Resolução, isto é, "critérios objetivos e não discriminatórios, tais como horário, dia, temporada, facilidades disponíveis e nível de serviço;"

DADOS DO COLABORADOR
Nome: VANESSA MARCHETTE REIS
Organização: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº 3.798
No anexo há informação que os valores são meramente exemplificativos, entretanto, é necessário que seja exposto os valores reais para cálculo do impacto financeiro no modelo de Preço-Teto.

Justificativa:

Antes da exposição dos valores reais das taxas, não há como mensurar o impacto financeiro que será suportado com a nova legislação. Portanto, para analisar a nova Resolução, é necessário ter ciência do real valor do impacto financeiro.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a metodologia utilizada para definir os novos tetos tarifários tem como objetivo não alterar, em média, a receita regulada. Desta maneira, a determinação dos tetos não gera impacto financeiro, necessariamente. Eventuais impactos financeiros poderão surgir devido à alteração das tarifas por parte da Infraero, entretanto esta será objeto de consulta e deverá ser informada ao público com 30 (trinta) dias de antecedência.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: VANESSA MARCHETTE REIS

Organização: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 3.799

Em relação ao Modelo 2 (Receita-Teto) é necessário haver divulgação da Receita Regulada (RR) e dos passageiros embarcados (P) mensalmente, por aeroporto para o acompanhamento das empresas aéreas e projeções orçamentárias. Bem como faz necessária a divulgação anual do RRMM por aeroporto.

Justificativa:

Essas informações são importantes para cálculo do impacto financeiro da mudança nos aeródromos classificados nesse modelo.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a Receita Regulada Média Máxima (agora denominada Receita Teto por Passageiro) de cada aeroporto será publicada, anualmente, pela ANAC. Adicionalmente, para projeção orçamentária e acompanhamento das empresas aéreas, haverá consulta previamente a qualquer

aumento tarifário e publicação das tarifas que irão vigorar com pelo menos 30 dias de antecedência.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: VANESSA MARCHETTE REIS

Organização: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 3.800

É necessário um prazo mínimo de 5 anos para adequação deste novo modelo.

Justificativa:

Como o modelo traz mudanças drásticas, é necessário um tempo maior para implementação

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a publicidade e transparência desta proposta visa antecipar aos agentes econômicos os possíveis impactos financeiros da Resolução de forma que o setor aéreo possa se adaptar ao novo ambiente regulatório. É importante frisar que a alteração dos valores das tarifas ainda deverá ser objeto de consulta aos principais usuários e informada pela Infraero com no mínimo 30 dias de antecedência.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: VANESSA MARCHETTE REIS

Organização: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 3.801

Incluir exceção para regiões de fronteira, onde a cobrança pode ser realizada pelo tarifário de voos nacionais

Justificativa:

Segundo o acordo de céus abertos, os aeroportos de regiões fronteiriças devem realizar a cobrança conforme o tarifário de voos nacionais.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a flexibilização da norma não determina diferentes tarifas de acordo com a origem do voo. Desta forma, cabe a Infraero determinar os valores das tarifas nacionais e internacionais nos aeroportos de fronteira.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: CLENE JACINTHA DE ALMEIDA SILVA SANTO

Organização: INFRAERO

CONTRIBUIÇÃO Nº 3.875

Proposta de alteração para a seguinte redação:

“Verificado o descumprimento desta Resolução, a distorção no custo-benefício do modelo, ou a pedido da Infraero, a ANAC poderá, motivadamente, alterar o modelo de regulação tarifária a que está submetido um aeroporto ou determinar a adoção ou remoção de tetos tarifários para uma ou mais tarifas de qualquer um dos modelos de regulação tarifária.

Parágrafo Único. A motivação para a alteração do modelo ou determinação da adoção de tetos tarifários deve ser baseada na análise do risco de condutas abusivas de poder de mercado, no descumprimento dos critérios objetivos e não discriminatórios no estabelecimento das tarifas por parte do operador aeroportuário ou, ainda, no custo-benefício do modelo”

Justificativa:

No artigo 5º a Agência está prevendo mecanismo que lhe permita intervir no modelo aplicado a determinado aeroporto, seja para alterar o modelo de um aeroporto, de forma pontual, ou alterar parte do modelo, determinando a adoção ou remoção de tetos tarifários.

Quanto ao mecanismo, entendemos como razoável, pois se trata de manutenção do poder regulatório e fiscalizatório da Agência.

Não obstante, entende-se que as hipóteses que permitem a intervenção da Agência estão descritas de forma genérica, sendo interessante que o texto seja adequado a fim de garantir segurança jurídica à Infraero na aplicação da Resolução. Lado outro, mostra-se importante a previsão expressa no sentido de que a modificação de modelos possa ser efetuada a pedido da Infraero, mediante a apresentação de justificativas adequadas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que foram realizadas diversas alterações na seção a que se refere o trecho destacado pelo colaborador. Tais alterações foram resultado das contribuições da Audiência Pública, de discussões internas e ainda da tentativa de harmonização da regulação tarifária dos aeroportos da Infraero e daqueles que serão concedidos nesta próxima rodada de concessões.

Dessa forma, não caberá mais ao regulador adotar ou remover tetos tarifários, conforme estava disposto na redação anterior, cabendo a este apenas suspender proposta quando em desacordo com o normativo.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: CLENE JACINTHA DE ALMEIDA SILVA SANTO

Organização: INFRAERO

CONTRIBUIÇÃO Nº 3.876

Proposta de inclusão relacionadas à matéria tratada nos artigos 9º a 11 e Anexo II:

“O Fator de Ajuste será utilizado para recompor o operador aeroportuário quando a Receita Regulada Média Arrecadada do ano anterior for inferior à Receita Regulada Média Máxima.”

“Quando a Receita Regulada Média Arrecadada apresentar variação de até X% em relação à Receita Regulada Média Máxima, não será utilizado o Fator de Ajuste, ou aplicadas sanções ao operador aeroportuário.”

Justificativa:

Pela regra do modelo Receita Teto, a ANAC estipulará um valor máximo que a Infraero poderá auferir de receita tarifária por passageiros embarcado. O passageiro embarcado considerará também os passageiros em conexão.

As tarifas a serem consideradas para verificação da receita auferida são: Embarque Doméstico; Embarque Internacional; Conexão Doméstica e Internacional; Pouso Doméstico e Internacional (unificadas); e Permanência Doméstica e Internacional (unificadas).

De certa forma, a Infraero ganhará liberdade para estipular os valores de cada tarifa, mas deverá observar o limite geral de receita, conforme acima abordado.

A questão de maior preocupação é a não modulação das tarifas de modo que a Infraero permaneça dentro do limite máximo estipulado.

Pela fórmula apresentada, e pela dicção do §3º, o excedente de receita será compensado no cálculo de reajuste do ano seguinte. Nesta hipótese, haverá prejuízo à Infraero no ano subsequente, uma vez que no caso de extrapolação do limite máximo, o ajuste do ano seguinte se realizará com reajuste inflacionário e um adicional, conforme tabela abaixo:

Diferença (%)	Índice de Correção (%)
Até 2%	IPCA + 5%
Mais que 2% e menos que 5%	IPCA + 10%
Mais que 5%	IPCA + 15%

Além da sanção pecuniária, a Resolução prevê a possibilidade de aplicação de outras sanções.

Sobre o tema, cabe retranscrever a justificativa da Agência neste ponto:

"A metodologia prevê ainda enforcement para induzir o cumprimento do teto. A diferença entre a RRMM estipulada previamente e a RRM aferida após o final do período será chamada de Fator de Ajuste. Quando este fator for positivo, significa que o operador aeroportuário respeitou o teto e poderá recompor esta diferença, corrigida pela inflação, nos anos subsequentes. Caso contrário, este montante será deduzido da Receita Regulada máxima que poderá ser arrecadada no ano seguinte, atualizado por um índice de correção superior à inflação, que servirá como desincentivo ao descumprimento do teto. A aplicação do Fator de Ajuste não traz prejuízo a eventuais

medidas administrativas cabíveis em caso de descumprimento da RRMM." Assim, na justificativa, a compensação no reajuste relativa à diferença entre a Receita Regulada Média Máxima e a Receita Regulada Média Arrecadada poderá ser positiva ou negativa. Assim, caso a Infraero arrecade valor inferior ao autorizado, poderá realizar compensação no cálculo da Receita Regulada Média Máxima do ano subsequente.

Além da justificativa, a fórmula constante do Anexo II também leva à conclusão da possibilidade de compensação a favor da Infraero.

Ante tais considerações, propõem-se as alterações em tela.

A primeira se refere à inclusão expressa de que a compensação também poderá se operar a favor da Infraero, nos casos em que a Receita Regulada Média Arrecadada for inferior à Receita Regulada Média Máxima.

Já em relação ao índice de correção a ser aplicado quando o fator de ajuste se operar em desfavor da Infraero, propõe-se a criação de uma margem de tolerância na qual não haverá a imposição de sanção ou do índice de correção.

É que a Receita Regulada Máxima será estipulada em razão do número de passageiros embarcados, mas a receita arrecadada será obtida em razão do número de passageiros embarcados, do número de pousos de aeronaves, do tempo de permanência das aeronaves, e também do peso das aeronaves.

Assim, apresenta-se razoável que a Receita Regulada Média Arrecadada apresente variações em relação à Receita Regulada Média Máxima. Caso a variação seja a maior, o operador aeroportuário é prejudicado com imposição de ajuste maior do que o valor arrecadado, além da possibilidade de outras sanções. Já no caso de variação a maior, será recomposto sem a incidência de outros fatores.

Com efeito, tal mecanismo representa um incentivo regulatório ao operador aéreo ficar abaixo da Receita Regulada Média Máxima. Isto porque quanto fica abaixo, será compensado no ano seguinte, mas se ficar acima, a redução do valor do ano seguintes será proporcionalmente maior ao que arrecadou acima do permitido.

Neste cenário, ao longo dos anos, se operador aeroportuário sempre permanecer abaixo da Receita Regulada Média Máxima, o seu reajuste sempre considerará o valor não arrecadado, tendendo a gerar uma tarifa com valor sempre crescente, acima da inflação.

Deste modo, o entende-se pela razoabilidade de criação de uma faixa de variação tolerável da Receita Regulada Média Máxima. Caso a Receita Regulada Média

Arrecadada fique dentro da aludida faixa, não se utilizará o Fator de Ajuste, tampouco será possível a aplicação de sanções pecuniárias ou administrativas. É o que dispõe a segunda contribuição ora apresentada.

As operações cargueiras, por não envolverem passageiros, não serão consideradas nos cálculos da Receita Regulada Média Máxima e da Receita Regulada Média Arrecadada, mas estarão limitadas aos valores estipulados pela Infraero para as operações de passageiros.

De forma similar ao modelo de Tarifa Teto, as operações de Aviação Geral se submetem ao modelo de Tarifa Monitorada, devendo ser estipuladas pela Infraero considerando as diretrizes do artigo 3º.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o objetivo das faixas de aplicação dos Índices de Correção é o de incentivar a conformidade à Receita Teto sendo tolerante a pequenos desvios. Note que a correção monetária pelo IPCA não remunera o custo de oportunidade do capital, e que a taxa de desconto aplicada adicionalmente ao IPCA na primeira faixa do índice é razoavelmente baixa de forma a não ser punitiva. Note que o mecanismo também não incentiva que o operador aeroportuário fique abaixo da Receita Teto, visto que apenas poderia ser recomposto no ano seguinte pelo Fator de Ajuste corrigido monetariamente, sem remuneração pelo custo de oportunidade do capital. Desta forma, o incentivo é tal que o operador maximiza seu lucro ao aproximar a Receita Regulada do limite regulatório. Em relação a preocupação de haver expressamente estabelecido que a compensação poderá se operar a favor da Infraero nos casos em que a Receita por Passageiro for inferior à Receita Teto, entendemos que o §1º, Art. 4º do Anexo II da Resolução é explícito em relação ao tema, visto que corrige monetariamente o Fator de Ajuste a ser utilizado na aferição subsequente. O §3º do Art. 9º trata apenas de caso em que podem ser aplicadas medidas administrativas, não dispondo sobre esse ponto.

Adicionalmente, apontamos que as faixas foram flexibilizadas para facilitar o cumprimento, especialmente nos primeiros anos da regulação.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: CLENE JACINTHA DE ALMEIDA SILVA SANTO
Organização: INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO Nº 3.879
<p>Destaca-se que a submissão do Aeroporto Santos Dumont (SBRJ) ao Modelo Receita Teto resultará em aparente prejuízo ao seu operador.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Da análise pontual das alterações sobre as receitas de cada aeroporto, isoladamente considerando, verificou-se uma distorção em relação ao potencial de arrecadação do Aeroporto Santos Dumont (SBRJ).</p> <p>Conforme projeções realizadas pela Infraero, no ano de 2017, no atual regime, o aeroporto teve receita tarifária de R\$ 163.394.208,38 (cento e sessenta e três milhões, trezentos e noventa e quatro mil, duzentos e oito reais e trinta e oito centavos).</p> <p>Simulando-se o mesmo movimento operacional, mas considerando a utilização do modelo de receita teto previsto na minuta, haveria redução da receita tarifária, que ficaria em R\$ 162.503.925,48 (cento e sessenta e dois milhões, quinhentos e três mil, novecentos e vinte e cinco reais e quarenta e oito centavos).</p> <p>Assim, está ocorrendo uma redução de cerca de 0,6% no potencial de receita tarifária de tal aeroporto, o que ora se alerta, solicitando-se o aumento da receita média máxima para tal aeroporto.</p>
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e informa que os valores serão revisados e atualizados de forma a representar a Receita por Passageiro média entre 2014 e 2017

DADOS DO COLABORADOR
Nome: CLENE JACINTHA DE ALMEIDA SILVA SANTO

Organização: INFRAERO

CONTRIBUIÇÃO Nº 3.880

Proposta de inclusão de dispositivo relacionado ao Modelo Tarifa Monitorada, com a seguinte redação:

“Nos aeroportos submetidos ao regime de tarifa monitorada, que não funcionem de forma ininterrupta, a tarifa poderá ser negociada com o operador aéreo na hipótese de solicitação de atendimento fora do horário de funcionamento normal do aeroporto, de modo a cobrir os custos adicionais da operação aeroportuária.”

Justificativa:

Conforme estabelecido no inciso III do art. 3º da Resolução, o aumento de tarifas em qualquer modelo (excetuando-se o aumento decorrente de reajuste) deve ser precedido de consulta pública aos principais usuários.

A disposição é por demais vaga, levando a insegurança jurídica quanto ao procedimento que será considerado adequado pela ANAC. Assim, apresenta-se essencial que a ANAC inclua na Resolução requisitos mínimos para aceitação do processo formal de consulta.

Quanto à publicidade de novas tarifas prevista no inciso IV e V do artigo em tela, também não há explicitação dos requisitos mínimos para que a Agência considere atendido o requisito normativo.

Assim, propõe-se que a publicidade seja atendida mediante a divulgação dos valores a serem praticados, no prazo estabelecido, nos sistemas de informações (visual) do aeroporto, bem como em website do aeroporto provido pela Infraero.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a regulamentação dos princípios da consulta e a publicidade das tarifas será objeto de normativo futuro visto que se aplicará também a outros operadores aeroportuários.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: CLENE JACINTHA DE ALMEIDA SILVA SANTO

Organização: INFRAERO

CONTRIBUIÇÃO Nº 3.881

Incluir no inciso III do art. 3º da Resolução requisitos mínimos para aceitação do processo formal de consulta, considerando, ao menos:

- a) A definição do que é considerado “principais usuários”;
- b)) A forma pela qual os principais usuários serão comunicados da audiência pública;
- c) Se há elementos de contraditório que deverão ser observados para validade da consulta pública.
- d) Além disso, em relação aos incisos IV e V, requer-se a explicitação dos requisitos mínimos para que a Agência considere atendida a publicidade.

Justificativa:

Conforme estabelecido no inciso III do art. 3º da Resolução, o aumento de tarifas em qualquer modelo (excetuando-se o aumento decorrente de reajuste) deve ser precedido de consulta pública aos principais usuários.

A disposição é por demais vaga, levando a insegurança jurídica quanto ao procedimento que será considerado adequado pela ANAC. Assim, apresenta-se essencial que a ANAC inclua na Resolução requisitos mínimos para aceitação do processo formal de consulta.

Quanto à publicidade de novas tarifas prevista no inciso IV e V do artigo em tela, também não há explicitação dos requisitos mínimos para que a Agência considere atendido o requisito normativo.

Assim, propõe-se que a publicidade seja atendida mediante a divulgação dos valores a serem praticados, no prazo estabelecido, nos sistemas de informações (visual) do aeroporto, bem como em website do aeroporto provido pela Infraero.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a regulamentação dos princípios da consulta e a publicidade das tarifas será objeto de normativo futuro visto que se aplicará também a outros operadores aeroportuários.

--

DADOS DO COLABORADOR
Nome: CLENE JACINTHA DE ALMEIDA SILVA SANTO
Organização: INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO Nº 3.977
Refere-se aos artigos 14 a 18 da minuta: Art. 14. Por interesse do operador aeroportuário, será permitido que seja apresentada proposta para majorar um ou mais tetos tarifários ou estabelecer valor de receita regulada média máxima superior ao determinado pela Agência, por um período de tempo limitado pela proposta, desde que seja devidamente justificado a necessidade de majoração no interesse da infraestrutura aeroportuária. Art. 15. Uma proposta apoiada será submetida para apreciação da Agência no prazo de 30 dias corridos a partir do recebimento da mesma, prorrogáveis mediante justificativa. Art. 16. A Agência poderá, no mesmo prazo acima indicado, rejeitar ou propor alterações à proposta desde que demonstre fundamentadamente que a mesma não promove: (i) boas práticas em termos de investimento ou de qualidade de serviço nos aeroportos; ou (ii) os interesses dos usuários dos aeroportos. Art. 17. A proposta aprovada pela ANAC prevalece sobre o modelo de regulação tarifária estabelecido para o aeroporto em questão, devendo ser observadas as disposições da proposta em vigor. Parágrafo Único. Ao término de sua vigência, na ausência de nova proposta apoiada aprovada, volta a prevalecer o modelo de regulação tarifária estabelecido pela ANAC.” OU “Art. 14. Por interesse do operador aeroportuário e apoiado pelas companhias aéreas, será permitido que seja majorado um ou mais tetos tarifários ou estabelecido valor de receita regulada média máxima superior ao determinado pela Agência, por um período de tempo limitado pela proposta.

Art. 15. É necessário o apoio de companhia(s) aérea(s) responsável(is), pelo menos, por 60% do tráfego de passageiros embarcados nos 12 meses anteriores no aeroporto em questão.

Art. 16. A proposta apoiada prevalece sobre o modelo de regulação tarifária estabelecido para o aeroporto em questão, devendo ser observadas as disposições da proposta em vigor.

Parágrafo Único. Ao término de sua vigência, na ausência de nova proposta apoiada aprovada, volta a prevalecer o modelo de regulação tarifária estabelecido pela ANAC.”

Justificativa:

Entende-se que a aplicação prática do mecanismo tem chances irrelevantes de sucesso, por necessitar da concordância das companhias aéreas.

Deste modo, considerando-se interessante o mecanismo, mas havendo discordância quanto ao procedimento, propõe-se alterações de texto a fim de possibilitar a sua aplicação prática. Há proposta no sentido de (a) excluir a necessidade de concordância das companhias aéreas; (b) reduzir os requisitos formais para encaminhamento da proposta; e (c) retirar a necessidade de concordância da ANAC, caso seja mantida a necessidade de concordância dos usuários. Neste sentido, a primeira contribuição ora apresentada é de adoção preferencial.

Alternativamente, ofereceu-se a segunda contribuição. É que, em sendo mantida a necessidade de concordância das companhias aéreas, temos como inadequada a necessidade de submissão à ANAC para decisão final da Agência, uma vez que a companhia aérea já terá avaliado o custo-benefício da medida, considerando o custo final da passagem aérea (incluindo tarifa) ao consumidor final.

Do mesmo modo, os requisitos formais para validade da proposta se apresentam por demais rigorosos, impedindo a possibilidade de sucesso da medida, seja por falta de consenso, seja pela inexistência de duas companhias aéreas em determinado aeroporto. Considerando, ainda, a natureza pública da Infraero, afasta-se o risco de que o apoio à proposta seja motivado por contrapartidas econômicas que beneficiem diretamente as companhias aéreas

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o objetivo da Proposta Apoiada é o de permitir acordos de comum interesse entre companhias aéreas e operadores aeroportuários, porém garantindo o interesse dos demais usuários e as boas práticas de investimento. Entende-se que, geralmente, os interesses da companhia aérea e dos demais usuários estão alinhados, e que a análise desta agência seria suficiente para identificar os casos em que não estejam. Desta forma, não é possível reduzir a participação de nenhum dos três agentes envolvidos na Proposta Apoiada tal qual apresentada na minuta de Resolução.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: CLENE JACINTHA DE ALMEIDA SILVA SANTO

Organização: INFRAERO

CONTRIBUIÇÃO Nº 3.990

Refere-se, especialmente, ao art. 5º e Anexo III da minuta:

Propõe-se a manutenção das tarifas de pouso e de permanência internacionais no SBEG.

Justificativa:

A ANAC promoveu a unificação das tarifas de pouso e permanência, extinguindo a distinção entre tarifas domésticas e tarifas internacionais. Para tanto, a nova tarifa unificada representa grande redução quando comparada à tarifa internacional, e pequena elevação quanto comparada à tarifa doméstica.

De forma geral, tal medida não tende a gerar redução de receita à Infraero, em razão de as operações em seus aeroportos serem majoritariamente domésticas. Assim, na maior parte dos aeroportos há aumento da previsão de arrecadação.

Em outros aeroportos, isoladamente considerados, entretanto, há redução da previsão da arrecadação.

Além da redução de arrecadação no SBEG, destaca-se que as operações internacionais em tal aeródromo são preponderantemente voos cargueiros.

Tais operações tem por característica a utilização de aeronaves de maior tamanho e maior peso. Estas características demandam um maior investimento na infraestrutura

aeroportuária (para recebimento dos voos) e também maiores custos na sua manutenção (em razão do desgaste acentuado que tais operações provocam).

Assim, no caso do SBEG haverá relevante prejuízo, de forma que as tarifas unificadas de pouso e permanência não irão remunerar de forma adequada o serviço público prestado.

142. Deste modo, propõe-se que com base na previsão do artigo 5º da Resolução, o SBEG seja tratado como caso excepcional, em razão das características da operação, e seja criada (mantida) tarifa de pouso e permanência internacional.

Embora no texto não haja vinculação entre o voo internacional e o voo cargueiro, mostra-se uma relação direta entre estas operações no SBEG, o que justifica a implementação da medida como forma de equalizar, ainda que minimamente, a relação entre custo X remuneração.

Explicação mais detalhada, com indicação de números, encontra-se em anexo,

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a regulação tarifária do aeroporto de Manaus (SBEG) foi alterada e será por meio de Receita-Teto. Desta maneira, cabe ao administrador aeroportuário definir os valores das tarifas de pouso e permanência internacional do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: CLENE JACINTHA DE ALMEIDA SILVA SANTO

Organização: INFRAERO

CONTRIBUIÇÃO Nº 3.998

Inclusão de dispositivo com a seguinte redação:

“Nos aeroportos submetidos aos modelos de receita teto e de tarifa teto, em que haja operações de pouso beneficiadas com isenção que representem mais de 10% da operação total do aeródromo, a ANAC promoverá a revisão dos valores das tarifas, a fim de compensar os custos incrementados pelas operações isentas.”

Justificativa:

É de se considerar a possibilidade de que algum aeroporto venha a ter relevante percentual de operações de pouso de aeronaves isentas. Exemplo de tal circunstância são aeroportos com acentuada operação militar.

Isto porque tais operações também demandam investimento (sistemas de pistas e pátios) para implantação da infraestrutura, bem como elevação de custos com a sua manutenção, em razão do desgaste da infraestrutura pelo seu uso. Deste modo, as operações isentas geram necessidade de investimento e incremento de custos sem qualquer remuneração.

Considerando que a isenção é implementação de políticas de estado, é natural que os serviços não isentos sejam elevados para compensar o custo de qualquer bem ou serviço.

Assim, nos casos em que operações isentas representem mais de 10% da operação total do aeroporto, propõe-se mecanismo que determine a revisão das tarifas pela ANAC, de modo a compensar os custos adicionais decorrentes da política de isenção de tarifas.

Esclarece-se que atualmente apenas aeroportos submetidos ao modelo de tarifa monitorada apresentam tal característica na rede da Infraero.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a solicitação foge ao escopo desta proposta.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: CLENE JACINTHA DE ALMEIDA SILVA SANTO

Organização: INFRAERO

CONTRIBUIÇÃO Nº 4.003

Solicita-se o aumento geral dos tetos tarifários (receita teto e tarifa teto), uma vez que a Infraero administra grupo de aeroportos em bloco, por meio de subsídios cruzados.

Solicita-se, também, a inclusão no regime de receita teto dos aeroportos inseridos no PND que ainda se sob a administração da Infraero.

Em relação ao Aeroporto de Recife, a receita teto também está em patamar superior, de modo que se pleiteia a adoção de tal teto ao SBRF ainda durante a sua administração, bem como aumento proporcional a todos os tetos proposto.

Justificativa:

Foram analisadas as propostas da ANAC para as concessões a serem realizadas em bloco.

Verificou-se que lá se está adotando o modelo de Receita Regulada Média Máxima, inclusive para os aeroportos de Cuiabá (SBCY); Maceió (SBMO); Aracaju (SBAR); João Pessoa (SBJP); e Vitória (SBVT).

Conforme simulações realizadas, considerando-se os valores propostos como tarifa teto para tais aeroportos sob administração da Infraero, em comparação aos valores propostos para serem praticados no caso de concessão, nota-se que a Agência está autorizando uma receita superior no caso de concessão de tais aeroportos.

Assim, uma proposta inicial seria a solicitação de que tal modelo seja adotado de imediato, nos mesmos parâmetros da proposta.

No mesmo sentido, verifica-se que a proposição da RRMM para o Aeroporto de Recife (submetido a tal modelo seja na presente proposta, seja na proposta para concessão do aeroporto), há previsão de teto de receita superior para o caso de concessão, ainda que se considere a atualização inflacionária do valor proposto para o modelo sob a administração da Infraero.

Assim, além da solicitação para que seja considerado na presente proposta o valor de RRMM para a hipótese de concessão do aeroporto, nota-se que a ANAC está elevando os tetos de receitas dos aeroportos para a hipótese de concessão.

Entende-se que tal se deve em razão do fato de o Governo Federal ter adotado o modelo de concessão “em bloco”, no qual é ínsita a dinâmica do subsídio cruzado, em que aeroportos superavitários sustentam os custos de aeroportos deficitários administrados pelo mesmo operador.

Toda a operação da Infraero é também fundamentada na lógica do subsídio cruzado, sendo a sua operação um grande bloco.

Fica claro que os estudos da ANAC apontam para necessidade de aumento de tarifa em tais aeroportos para que o bloco seja economicamente sustentável.

Esclarecimentos adicionais, inclusive com indicação de números, constam no arquivo em anexo.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a solicitação foge ao escopo desta proposta.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: CLENE JACINTHA DE ALMEIDA SILVA SANTO

Organização: INFRAERO

CONTRIBUIÇÃO Nº 4.016

Solicita-se o aumento decorrente dos reajustes inflacionários em todos os tetos propostos.

Justificativa:

A presente contribuição se baseia nos estudos realizados por esta empresa pública na forma detalhada no anexo.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os dados de Receita Teto foram atualizados de modo a considerar também as receitas reguladas do ano de 2017, além de considerar o Fator X vigente para a atualização dos valores. Adicionalmente, foram desconsideradas as receitas tarifárias provenientes de operações de aeronave do Grupo II, além de operações exclusivamente cargueiras, de modo a refletir apenas as receitas que integrarão a Receita Regulada nos aeroportos em questão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: CLENE JACINTHA DE ALMEIDA SILVA SANTO

Organização: INFRAERO

CONTRIBUIÇÃO Nº 4.018

Solicita-se adoção do Modelo de Tarifas Monitoradas para todos aeroportos da rede Infraero, conforme redação abaixo:

Art. 4º. Os aeroportos administrados pela Infraero estarão sujeitos ao Modelo de Tarifas Monitoradas.

Justificativa:

Nas justificativas apresentadas pela ANAC, a própria Agência cogita a possibilidade de adoção de alternativas à proposta apresentada:

"A despeito da proposta apresentada acima, a ANAC convida os interessados a se manifestar ainda sobre as alternativas. A proposta principal pondera subjetivamente vantagens e desvantagens de cada modelo tarifário, usando como referência a prática regulatória, a literatura econômica e experiências regulatórias internacionais de sucesso. É possível, entretanto, chegar a diferentes conclusões dependendo do objetivo final do regulador. As alternativas a seguir foram consideradas como opções viáveis à proposta, conforme diferentes atribuições de risco e prioridades.

5.1. Tarifas Monitoradas para aeroportos com menos de 5 milhões de movimentos de passageiros

Neste regime tarifário misto, haveria apenas dois modelos: Receita-Teto para os aeroportos acima da linha de corte e Tarifas Monitoradas (com regulação por ameaça) para os demais aeroportos. Em termos práticos, a diferença entre a proposta principal é que 12 a 15 aeroportos adicionais estariam livres para estabelecer as próprias tarifas.

Esta alternativa promove maior eficiência para a rede de aeroportos e simplifica a regulação tarifária, que passaria a estabelecer apenas 4 tetos para toda a Infraero. No entanto, eventuais abusos econômicos afetariam uma quantidade maior de usuários, aumentando potencialmente os registros de denúncias. Tendo em vista a necessidade de monitoramento de um número maior de aeroportos, o custo regulatório tende a aumentar neste cenário.

Ainda considerando este regime, é possível diferenciar e priorizar o acompanhamento das tarifas e fiscalização de eventuais denúncias nesses aeroportos, tornando a

possibilidade de restabelecimento da regulação por Preço-Teto capaz de inibir eventual exercício de poder de mercado.

3.5.2. Preço-Teto para aeroportos com menos de 5 milhões de movimentos de passageiros

Novamente, esta alternativa é composta de apenas dois modelos, sendo eles Receita-Teto para os aeroportos acima da linha de corte e Preço-Teto para os demais. Essa opção atribui risco alto a abusos econômicos e prefere estabelecer as tarifas de quase todos os aeroportos da rede, reduzindo a eficiência econômica da Infraero.

A alternativa se aproxima muito do status quo, sendo a opção mais conservadora. Ainda assim, os ganhos de simplificação do modelo de Preço-Teto justificariam a mudança, além do óbvio benefício da regulação por Receita-Teto nos principais aeroportos da rede.

3.5.3. Receita-Teto para aeroportos acima de 3 milhões de movimentos de passageiros

Neste regime tarifário misto, haveria apenas dois modelos: Receita-Teto para os aeroportos acima da linha de corte alternativa de 3 milhões de passageiros e Tarifas Monitoradas (com regulação por ameaça) para os demais aeroportos. Em termos práticos, a diferença entre a proposta principal é que de 7 a 9 (em vez de 4) aeroportos estariam submetidos a uma regulação mais eficiente, mas capaz de conter eventual exercício de poder de mercado (a um custo regulatório aceitável).

Esta alternativa promove maior eficiência para a rede de aeroportos e simplifica a regulação tarifária, que passaria a estabelecer apenas 7 a 9 tetos para toda a Infraero. No entanto, eventuais abusos econômicos afetariam uma quantidade maior de usuários, aumentando potencialmente os registros de denúncias. Tendo em vista a necessidade de monitoramento de um número maior de aeroportos, o custo regulatório tende a aumentar neste cenário (mas em nível inferior ao da alternativa apresentada em 3.5.1).

Ainda considerando este regime, é possível diferenciar e priorizar o acompanhamento das tarifas e fiscalização de eventuais denúncias nesses aeroportos, tornando a possibilidade de restabelecimento da regulação por Preço-Teto capaz de inibir eventual exercício de poder de mercado.

3.5.4. Linhas de Corte: 5 e 2 milhões de movimentos de passageiros

Exatamente como na proposta principal, esta alternativa conta com 3 modelos tarifários. A mudança na linha de corte, elevando de 1 para 2 milhões de passageiros

movimentados, atribui menor risco a abusos econômicos e prioriza a eficiência no setor. Esta opção se aproxima muito da proposta de Tarifas Monitoradas para todos os aeroportos com menos de 5 milhões de passageiros, visto que apenas 6 ou 7 aeroportos estariam sujeitos à regulação por Preço-Teto."

Conforme já constou do Ofício nº 2565/DJRS/2017, a Infraero entende que em razão da concessão de aeroportos, houve um desbalanceamento no sistema, também em razão da tímida utilização dos fundos do FNAC para investimentos a serem realizados pela Infraero.

Deste modo, é importante que se reitere tal manifestação, sugerindo a adoção do modelo de tarifa monitorada para toda a rede. Para tanto, nota-se que a própria ANAC ao avaliar o regime tarifário dos aeroportos administrados por meio de convênio (Audiência Pública nº 5/2016), já assentou:

"(Os delegatários) estão em posição privilegiada em relação à União na tarefa de estabelecer um equilíbrio entre a recomposição de custos e o interesse público local envolvido. Em primeiro lugar, conhecem de perto a realidade dos aeroportos sob sua responsabilidade, bem como o perfil do público usuário. Além disso, como órgãos públicos, tem o dever de zelar pelo interesse público. Portanto, é pouco verossímil que os aeroportos locais venham a exercer eventual poder de mercado."

Considerando a natureza pública da Infraero e também a sua larga experiência na administração de aeroportos, não se vislumbra qualquer distinção conceitual entre as características desta Empresa Pública para os entes acima aludidos. Deste modo, a própria ANAC já assentou premissa perfeitamente aplicável à Infraero para adoção indistinta do modelo de tarifa monitorada.

Desta forma, o entendimento é de que considerando que a Infraero é Empresa Pública prestadora de serviço público, não havendo risco de abuso de poder de mercado, e que administra um sistema que configura um grande bloco de aeroportos, o modelo mais adequado para ser aplicado a esta Empresa é o de tarifa monitorada a todos os aeroportos.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, apesar do rol de aeroportos sujeitos à regulação por Tarifa Monitorada ter sido mantido, flexibilizou-se a regulação dos

aeroportos que processam mais de 1 milhão de passageiros/ano, passando a serem regulados apenas pela Receita Teto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: CLENE JACINTHA DE ALMEIDA SILVA SANTO

Organização: INFRAERO

CONTRIBUIÇÃO Nº 4.019

Solicita-se a adoção dos Modelos de Receita Teto e de Tarifas Monitoradas, conforme redação abaixo:

Art. 4º. Os aeroportos administrados pela Infraero estarão sujeitos a um dos seguintes modelos de regulação tarifária, conforme Anexo I desta Resolução:

I - Modelo de Receita Teto; e

II - Modelo de Tarifas Monitoradas.

Justificativa:

Considerando a possibilidade de que a proposta de adoção de Modelo de Tarifas Monitoradas para todos os aeroportos da rede Infraero não seja aceita pela ANAC, sugere-se (sem prejuízo da adoção de tal proposta) que o novo regime contemple apenas os modelos de receita teto e tarifas monitoradas, mantendo-se o paradigma de cinco milhões de passageiros. Sob tal viés, consta das justificativas apresentadas pela ANAC que há margem para adoção de “linhas de corte” distintas, aumentando o número de aeroportos a serem submetidos ao regime de tarifas monitoradas.

Tal medida, além de implicar simplificação do modelo, não apresenta potencial de distorção nos preços praticados, seja porque abarcarão aeroportos (até cinco milhões) que possuem atuação considerável das principais companhias aéreas do país, o que eleva de modo significativo a possibilidade de denúncias fundamentadas ao órgão regulador nos casos de desrespeito ao modelo estabelecido, seja porque, a Infraero, enquanto Empresa Pública, tem como objetivo o interesse público primário, sendo inconcebível que eleve as tarifas para obtenção de vantagens econômicas não aplicadas diretamente em prol do sistema de aviação civil.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a proposta foi alterada para conter apenas 2 (dois) modelos de regulação: Receita Teto e Tarifas Monitoradas. O rol de aeroportos sujeitos à regulação por Receita Teto foi expandido, incluindo aeroportos que procesam mais de 1 milhão de passageiros/ano.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: CLENE JACINTHA DE ALMEIDA SILVA SANTO

Organização: INFRAERO

CONTRIBUIÇÃO Nº 4.020

Solicita-se que o modelo proposto pela Agência seja suficiente para arrecadação tarifária que corresponda a, no mínimo, 60% de seu custo total.

Justificativa:

Estudos da Airport Council International (ACI) demonstram (dados de 2013) que, em média, no mundo, as receitas tarifárias representam 57% das receitas de aeroportos. No Brasil o percentual é de cerca de 65%.

Ademais, pelo mesmo estudo, nota-se que quanto menor a movimentação de determinado aeroporto, maior tende a ser a representatividade das receitas tarifárias. Tal se deve pela atratividade que o maior fluxo de pessoas gera para negócios no ambiente aeroportuário.

Assim, considerando tais premissas, temos que o regime tarifário aplicável à Infraero deve gerar receitas tarifárias que representem, ao menos 60% do custo total da Empresa, sob pena de que o regime tarifário crie severas distorções de custeio do serviço público, afetando, ao fim, a sua qualidade.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão foge ao escopo da proposta.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: RAUL DE SOUZA
Organização: ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas
CONTRIBUIÇÃO Nº 4.153
<p>Esclarecer se a Resolução nº 432 de 19 de junho de 2017, que dispõe sobre as regras de cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso e permanência, será revogada ou continuará em vigor para a Infraero após a publicação da resolução em tela.</p> <p>Justificativa:</p> <p>O anexo da Resolução nº 432 explicita quais os serviços, facilidades, equipamentos e instalações disponíveis nos aeroportos são remunerados pelas tarifas aeroportuárias.</p>
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e informa que a Resolução nº 432 não será revogada por este ato.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: RAUL DE SOUZA
Organização: ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas
CONTRIBUIÇÃO Nº 4.161
<p>Que a data-base para os reajustes das tarifas aeroportuárias para o ano subsequente seja no mês de setembro, dando publicidade as memórias de cálculos.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Dar transparência ao processo de reajuste, e previsibilidade para os operadores aéreos na elaboração dos seus orçamentos para o ano subsequente.</p>

RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e informa que a minuta foi alterada para que os reajustes das Receitas Teto ocorram sempre em dezembro, com vigência para o ano-calendário posterior.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: RAUL DE SOUZA
Organização: ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas
CONTRIBUIÇÃO Nº 4.163
Que a Resolução entre em vigor, no mínimo, em janeiro de 2020 e após publicação de uma metodologia de verificação de poder de mercado. Justificativa: Dar previsibilidade financeira para os operadores aéreos na execução dos seus orçamentos para o ano de 2019, e nos ajustes necessários para se adequarem aos novos regimes tarifários. Além disso, é mister haver uma metodologia para a autoridade de aviação civil investigar e reprimir eventuais denúncias de abuso de preço por parte do operador aeroportuário.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e informa que a publicidade e transparência desta proposta visa antecipar aos agentes econômicos os possíveis impactos financeiros da Resolução de forma que o setor aéreo possa se adaptar ao novo ambiente regulatório. É importante frisar que a alteração dos valores das tarifas ainda deverá ser objeto de consulta aos principais usuários e informada pela Infraero com no mínimo 30 dias de antecedência. Em relação à metodologia de verificação de poder de mercado, é importante frisar que o risco de exercício de poder de mercado é bastante reduzido em aeroportos de baixo tráfego. Desta forma, a regulação tarifária para aeroportos movimentados é

suficiente para restringir abusos. A principal necessidade de definir metodologia de verificação de poder de mercado é para ser capaz de flexibilizar a regulação em aeroportos com muito tráfego e que, mesmo assim, estão sujeitos a concorrência de mercado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: RAUL DE SOUZA

Organização: ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas

CONTRIBUIÇÃO Nº 4.167

Clarificar o conceito “critérios objetivos e não discriminatórios” com a finalidade de facilitar a negociação direta entre administrador aeroportuário e operador aéreo.

Justificativa:

A clarificação dos referidos critérios é fundamental para a alteração do modelo ou determinação da adoção de tetos tarifários garantindo a não utilização de condutas abusivas de poder de mercado. Além disso, seria recomendável uma paridade aos critérios estabelecidos aos aeroportos já concedidos.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a proposta de Resolução já apresenta uma lista exemplificativa de critérios, além dos princípios para estabelecimento das tarifas baseados nas recomendações da OACI. A tentativa ex ante de elencar todos os possíveis critérios provavelmente restringiria a eficiência da infraestrutura aeroportuária, sem ganhos substanciais, visto que a consulta aos usuários e análise posterior à proposta seria suficiente para impedir condutas anticompetitivas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: RAUL DE SOUZA

Organização: ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas

CONTRIBUIÇÃO Nº 4.170

No Art. 12º solicita-se trazer um pouco mais clareza no modelo de tarifa monitorada, que poderá aplicar tarifas diferenciadas em aeroportos que se encontrem na mesma categoria, sem regras, sem teto tarifário, com fiscalização não continuada, por “ameaças” ou denúncias.

Justificativa:

Gera desconforto ao operador aéreo a afirmação que, o risco de abuso de poder de mercado é menor quando a “empresa exploradora de infraestrutura é estatal” tendo em vista que a estrutura de incentivos destas empresas tende a ser menos voltada à busca por lucro e mais alinhada ao interesse público. Como o objetivo final de uma empresa, sendo ela privada ou estatal, é voltado para o lucro, o fundamento supracitado na justificativa pode prejudicar as negociações tarifárias entre administradores aeroportuários e operadores aéreos, principalmente quando é deixado claro que o modelo não exigirá uma fiscalização continuada, mas permitirá ao regulador agir em caso flagrante de abuso, funcionando como uma “ameaça” ao regulado, evitando condutas inapropriadas para manter a flexibilidade de gerenciamento das próprias tarifas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que não há sustentação teórica para a manutenção da operação de aeroportos deficitários, pouco relevantes para a rede, caso o operador aeroportuário vise apenas maximização do lucro. Note que os aeroportos com tarifa monitorada são exatamente aqueles cujo potencial lucrativo é bastante reduzido devido ao baixo tráfego. Adicionalmente, a fiscalização continuada em todos os aeroportos do país geraria um custo desproporcional ao risco observado, atribuindo ao contribuinte o ônus da regulação eficiente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: RAUL DE SOUZA

Organização: ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas

CONTRIBUIÇÃO Nº 4.171

Incluir aferições periódicas tarifárias por parte da ANAC, por meio de um padrão de fiscalização robusto e regras claras no combate aos possíveis abusos, em relação aos valores praticados pelos administradores aeroportuários, tanto para as tarifas monitoradas quanto para as tarifas Preço-Teto e Receita-Teto.

Justificativa:

Evitar cobrança abusiva por parte do aeroporto, e dessa maneira dificultar sobremaneira as negociações entre as partes incentivadas pelo regulador.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que não há sustentação teórica para a manutenção da operação de aeroportos deficitários, pouco relevantes para a rede, caso o operador aeroportuário vise apenas maximização do lucro. Note que os aeroportos com tarifa monitorada são exatamente aqueles cujo potencial lucrativo é bastante reduzido devido ao baixo tráfego. Adicionalmente, a fiscalização continuada em todos os aeroportos do país geraria um custo desproporcional ao risco observado, atribuindo ao contribuinte o ônus da regulação eficiente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: RAUL DE SOUZA

Organização: ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas

CONTRIBUIÇÃO Nº 4.174

É mister que a Resolução em tela entre em vigor após a publicação de uma metodologia de verificação de poder de mercado.

Justificativa:

Prover a autoridade de aviação civil de meios para investigar e reprimir eventuais denúncias de abuso de preço por parte do operador aeroportuário.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o risco de exercício de poder de mercado é bastante reduzido em aeroportos de baixo tráfego. Desta forma, a regulação tarifária para aeroportos movimentados é suficiente para restringir abusos. A principal necessidade de definir metodologia de verificação de poder de mercado é para ser capaz de flexibilizar a regulação em aeroportos com muito tráfego e que, mesmo assim, estão sujeitos a concorrência de mercado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: RAUL DE SOUZA

Organização: ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas

CONTRIBUIÇÃO Nº 4.176

Publicar, mensalmente, as estatísticas de passageiros e cargas por aeroporto e operador aéreo.

Justificativa:

Dar transparência ao processo de reajuste, e previsibilidade para os operadores aéreos na elaboração dos seus orçamentos para o ano subsequente.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a Receita Regulada Média Máxima (agora denominada Receita Teto por Passageiro) de cada aeroporto será publicada, anualmente, pela ANAC. Adicionalmente, para projeção orçamentária e acompanhamento das empresas aéreas, haverá consulta previamente a qualquer aumento tarifário e publicação das tarifas que irão vigorar com pelo menos 30 dias de antecedência.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: RAUL DE SOUZA

Organização: ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas
CONTRIBUIÇÃO Nº 4.178
<p>Incorporar de forma sistemática, nos processos de audiências públicas, a prática de Análise de Impacto Regulatório (AIR).</p> <p>Justificativa:</p> <p>Possibilitar uma maior transparência e compreensão das políticas regulatórias da ANAC. A AIR permite estudar e mensurar os possíveis impactos (custos, benefícios e consequências) de uma regulação, existente ou nova. A justificativa da minuta da resolução deixa um espaço aberto, por exemplo, em não apontar quais seriam os custos e benefícios para os operadores aéreos.</p>
RESPOSTA DA ANAC:
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o formulário de análise de impacto regulatório se encontra disponível na página: https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2018/aud10/ap-10-2018-formulario.pdf</p>

DADOS DO COLABORADOR
Nome: RAUL DE SOUZA
Organização: ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas
CONTRIBUIÇÃO Nº 4.429
<p>Reclassificar os aeroportos de forma similar ao Worldwide Slot Guidelines da IATA, ou seja, pela disponibilidade (ou falta) de capacidade operacional.</p> <p>Justificativa:</p> <p>A classificação seria, por exemplo, da seguinte forma: Nível 1, aeroportos onde não há restrição de infraestrutura aeroportuária; Nível 2, aeroportos onde há restrição de capacidade nas 35% da sua capacidade, entre às 0600 e 23:59; Nível 3, aeroportos onde 70% da capacidade, entre às 0600 e 23:59, está utilizada. O objetivo primordial é relacionar o regime tarifário à capacidade da infraestrutura aeroportuária,</p>

incentivando o operador aeroportuária a investir em infraestrutura para sofrer menos regulação tarifária. Como consequência secundária, pela transparência do processo, tanto o regulador quanto os usuários teriam conhecimento claro das capacidades e limites operacionais dos aeroportos.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão foge ao objetivo buscado pelo regulador de reduzir ineficiências consequentes da rigidez de tarifas, a exemplo de congestionamentos relacionados justamente aos limites de capacidade enfrentados por alguns aeroportos.

Entende-se assim que eventual imposição de reclassificação por parte do regulador não seria exitosa em criar um sistema de incentivos correto e em estabelecer os tetos tarifários adequados para remunerar os serviços e a infraestrutura de cada aeroporto.

Além disso, o administrador aeroportuário é o agente que possui o maior conjunto de informações sobre as preferências dos usuários. Desta maneira, é possível afirmar ser mais eficiente atribuir ao próprio administrador a competência de classificar seus aeroportos para fins de cobrança tarifária.