

RELATÓRIO DE CONTRIBUIÇÕES

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 011/2019

PROPOSTA DE EDIÇÃO DE RESOLUÇÃO QUE REGULAMENTA A METODOLOGIA DE CÁLCULO DOS VALORES DE INDENIZAÇÃO REFERENTES AOS BENS REVERSÍVEIS NÃO AMORTIZADOS EM CASO DE EXTINÇÃO ANTECIPADA POR RELICITAÇÃO, CADUCIDADE OU FALÊNCIA.

Nº da contribuição	Nome do contribuinte
8907	Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A.
Item	Tipo de contribuição
Art. 4º	Alteração
Contribuição	
<p>Alteração do item I do §1º do art.4º:</p> <p>§ 1º Não serão indenizados valores referentes à:</p> <p>I - custos de empréstimo capitalizados que excedam o custo do WACC regulatório;</p> <p>II - margem de receita de construção;</p> <p>III - adiantamento a fornecedores por serviços não realizados;</p> <p>IV - créditos tributários;</p> <p>V- bens e direitos cuja cessão gratuita ao Poder Concedente esteja determinada no contrato de concessão;</p> <p>VI - edificações e obras civis que não gerem benefício econômico ao aeroporto no momento da extinção da concessão, salvo se realizadas em decorrência de obrigações do contrato de concessão.</p>	
Justificativa	
<p>Existem diversos precedentes da ANEEL que indenizam tais valores, até mesmo porque são efetivamente parte integrante do custo do ativo e em plena consonância às atuais práticas contábeis (CPC 20). Vejamos: De acordo com Manual de Contabilidade do Setor Elétrico 2015, 6.3.19 Juros sobre Obras em Andamento - JOA: Para os financiamentos contraídos, os valores de juros, variações monetárias e as variações cambiais incorridos até o ativo iniciar suas atividades devem fazer parte do custo histórico do ativo, sendo que esses custos só poderão ser ativados limitado ao WACC regulatório (ou incorrido se for menor que WACC regulatório) e seguir os procedimentos de capitalização de encargos financeiros ao imobilizado em construção estabelecidos no normativo contábil vigente (atualmente CPC 20). (http://www2.aneel.gov.br/arquivos/PDF/MCSE_-_Revis%c3%a3o_Errata_Sem_Marcas.pdf)</p>	
Manifestação da ANAC	
<p>A manifestação foi parcialmente aceita. Foi excluído o item I do §1º do art. 4º e foi incluído o § 4º no mesmo artigo com a seguinte redação:</p> <p>§ 3º Custos de empréstimos relativos a investimentos indenizáveis serão capitalizados, para fins de indenização, até o limite da taxa Selic vigente à época da construção.</p>	

Nº da contribuição	Nome do contribuinte
8908	Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A.
Item	Tipo de contribuição
Art. 5º	Alteração
Contribuição	
Alteração do §2º do Art.5º: §2º A amortização os bens previstos nos itens II, III e V do Art. 2º será realizada pelo método linear;	
Justificativa	
Sugestão de exclusão do item IV. Os projetos na prática acabam sendo incorporado ao custo das obras.	
Manifestação da ANAC	
A manutenção do item se faz necessária caso os projetos não estejam incluídos no custo das obras.	

Nº da contribuição	Nome do contribuinte
8909	Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A.
Item	Tipo de contribuição
Art. 5º	Alteração
Contribuição	
<p>Alteração do Item I do §4º do Art.5º:</p> <p>§4º As vidas úteis consideradas para o cálculo das Taxas de Amortização serão:</p> <p>I - Para os bens previstos nos itens I e IV do Art. 2º - o prazo final da concessão;</p> <p>II - Para os bens previstos nos itens II, III e V do Art. 2º , as previstas no Anexo III da Instrução Normativa nº 1.700, de 14 de março de 2017, da Receita Federal do Brasil, limitadas ao prazo final da Concessão.</p>	
Justificativa	
<p>Sugestão de inclusão do item IV no segundo grupo. Os projetos na prática acabam sendo incorporados ao custo das obras.</p>	
Manifestação da ANAC	
<p>A manutenção do item se faz necessária caso os projetos não estejam incluídos no custo das obras.</p>	

Nº da contribuição	Nome do contribuinte
8910	Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A.
Item	Tipo de contribuição
Art. 9º	Alteração
Contribuição	
<p>Alteração do Art.9º: Art. 9º Após a assunção das operações do aeroporto pelo novo operador, será realizado novo inventário para verificação da lista de bens prevista no Art. 3º, devendo ser assegurada a participação do antigo operador, com direito ao contraditório e a ampla defesa.</p>	
Justificativa	
<p>Sugestão de inclusão da participação do antigo operador na realização do novo inventário, com possibilidade de manifestação</p>	
Manifestação da ANAC	
<p>A manifestação foi parcialmente aceita. Foi incluído o §2º no art. 9º com a seguinte redação: § 2º É assegurada a participação e o direito ao contraditório e à ampla defesa do antigo operador no processo de realização do inventário previsto no caput, bem como a instauração de processo administrativo no âmbito da ANAC para a solução de eventuais controvérsias.</p>	

Nº da contribuição	Nome do contribuinte
8917	Leonardo Candido Bastos
Item	Tipo de contribuição
Art. 1º	Esclarecimento
Contribuição	
Roga-se por esclarecimentos	
Justificativa	
<p>A Minuta de Resolução se refere a investimentos em bens reversíveis não amortizados. Considerando que o contrato de concessão define como ativos reversíveis os ativos existentes no complexo aeroportuário, não parece claro que por “ativos reversíveis não amortizados” a Resolução se refira a ativos incluídos no balanço auditado da Concessionária.</p>	
Manifestação da ANAC	
<p>Conforme definido pela Resolução, "A reversibilidade do bem e o direito de indenização nos termos desta Resolução independem das práticas contábeis adotadas pela Concessionária". Ademais, os contratos de concessão já firmados pela ANAC estabelecem que:</p> <p>São Gonçalo do Amarante:</p> <p>14.1 Com o advento do termo do Contrato de Concessão, reverterão à União todos os bens e instalações vinculados à Exploração Aeroportuária, nos termos das subcláusulas 2.27 e 2.31 deste Contrato.</p> <p>2.27 Integram a concessão os bens necessários à prestação do Serviço de Exploração Aeroportuária, já disponibilizados pelo Poder Público e a serem incorporados pela Concessionária, nos termos do item “Elementos Aeroportuários Obrigatórios” do Plano de Exploração Aeroportuária (PEA).</p> <p>2.31 Nos últimos 5 (cinco) anos de vigência do Contrato, a realização de quaisquer novos investimentos em bens integrantes da Concessão ou a aquisição de novos bens dependerá de prévia e expressa autorização da ANAC.</p> <p>Brasília, Guaurulhos e Viracopos</p> <p>14.1. Com o advento do termo do Contrato de Concessão, reverterão à União todos os bens e instalações vinculados à Exploração Aeroportuária, nos termos dos itens 2.40 e 2.41 deste Contrato.</p> <p>2.40. Integram a concessão os bens necessários à prestação do Serviço de Exploração Aeroportuária já disponibilizados pelo Poder Público e a serem incorporados pela Concessionária, nos termos do PEA.</p> <p>2.41. Os bens integrantes da concessão compreendem aqueles:</p> <p>2.41.1. entregues pela União, conforme inventário constante do Termo de Aceitação Definitiva e de Permissão de Uso de Ativos;</p> <p>2.41.2. a serem construídos pelo Poder Público, conforme Anexo 3 - Obras do Poder Público;</p> <p>e</p> <p>2.41.3. adquiridos pela Concessionária para a Exploração Aeroportuária.</p> <p>Confins e Galeão</p> <p>14.1. Com o advento do termo do Contrato de Concessão, reverterão à União todos os bens e instalações vinculados à Exploração Aeroportuária, nos termos dos itens 2.38, 2.39 e 2.40 deste Contrato.</p> <p>2.38. Integram a concessão os bens necessários à prestação do Serviço de Exploração Aeroportuária já disponibilizados pelo Poder Público e a serem incorporados pela Concessionária, nos termos do PEA.</p>	

2.39. Os bens integrantes da concessão compreendem aqueles:

2.39.1. entregues pela União, conforme inventário constante do Termo de Aceitação Definitiva e de Permissão de Uso de Ativos;

2.39.2. a serem construídos pelo Poder Público, conforme Anexo 3 – Obras do Poder Público; e

2.39.3. construídos ou adquiridos para a Exploração Aeroportuária.

2.40. Os bens integrantes da Concessão serão considerados vinculados enquanto necessários à Exploração Aeroportuária, consoante a atualidade do Serviço e as necessidades advindas do Complexo Aeroportuário.

Florianópolis, Fortaleza, Porto Alegre e Salvador

14.1. Com o advento do termo do Contrato de Concessão, reverterão à União todos os bens e instalações vinculados à Exploração Aeroportuária, nos termos dos itens 2.49, 2.50, e 2.51 deste Contrato. (Alterada pelo Termo Aditivo nº 001, de 17 de abril de 2018)

2.49. Integram a concessão os bens necessários à prestação do serviço de exploração aeroportuária já disponibilizados pelo Poder Público e a serem incorporados pela Concessionária, nos termos do PEA.

2.50. Os bens integrantes da concessão compreendem aqueles:

2.50.1. entregues pela União, conforme inventário constante do Termo de Aceitação Definitiva e de Permissão de Uso de Ativos; e

2.50.2. construídos ou adquiridos para a exploração aeroportuária.

2.51. Os bens integrantes da Concessão serão considerados vinculados enquanto necessários à exploração aeroportuária, consoante a atualidade do Serviço e as necessidades advindas do Complexo Aeroportuário.

Blocos Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste

14.1. São reversíveis:

14.1.1. Todos os bens imóveis e quaisquer benfeitorias localizados no sítio aeroportuário; e

14.1.2. Todos os bens móveis utilizados no processamento de passageiros, aeronaves ou carga

Pelo exposto, verifica-se, com sutis diferenças de redação entre os contratos, que as avenças contratuais já firmadas pela ANAC não vinculam a definição da reversibilidade de bens à classificação contábil conferida pela Concessionária. Ademais, conforme discorrido na Nota Técnica nº 28/2019/GEIC/SRA, as informações contábeis produzidas de acordo com a Estrutura Conceitual não necessariamente serão adequadas às necessidades específicas da ANAC para todas as finalidades de gestão contratual. É conveniente ressaltar o caráter não casuístico dos critérios adotados. Isto é, não se fala em adotar critérios que reduzam o valor das indenizações, mas, sim, de critérios que compatibilizem a valoração dos bens reversíveis aos critérios contratuais e legais. Disso resulta que determinados critérios a serem adotados resultam em um valor maior de indenização do que se adotados os critérios contábeis. Um exemplo dessa situação é a atualização do custo histórico de aquisição pela inflação a partir da data da disponibilização do bem para uso. Outro exemplo é a desconsideração de eventuais perdas por impairment, que reduzem o valor contábil dos ativos.

Nessa linha, a Resolução restringe a reversão àqueles bens que são utilizados na prestação dos serviços objeto da concessão.

Nº da contribuição	Nome do contribuinte
8920	AENA DESARROLLO INTERNACIONAL SME, AS
Item	Tipo de contribuição
Art. 2º	Alteração
Contribuição	
Roga-se por maior detalhamento.	
Justificativa	
<p>.A definição de bens reversíveis merece ser detalhada, em privilégio da segurança jurídica, uma vez que, nos atuais termos da Minuta de Resolução ora em Audiência Pública, não fica claro (i) se os prédios recebidos após a assinatura do contrato de concessão devem ser revertidos; (ii) se estão sujeitos a compensação e, em caso afirmativo, como será calculado; e (iii) o que ocorre com os bens em leasing.</p> <p>Também se faz necessário que seja mais bem especificado a respeito do software licenciado que não é de propriedade da concessionária, bem assim quanto aos manuais técnicos que não pertencem revendedor.</p>	
Manifestação da ANAC	
<p>Nos termos do art. 2º, I, o sítio aeroportuário e todas edificações, instalações, obras civis e benfeitorias nele realizados são bens reversíveis. Os cálculo dos valores de indenização referentes aos bens reversíveis a que se referem o art. 2º serão realizados conforme o disposto no Capítulo II da norma, arts. 4º a 7º.</p> <p>Os bens operados de acordo com contratos de leasing não se qualificam para finalidades de indenização e de reversão. Todavia, nesses casos, compete ao administrador aeroportuário observar os requisitos se assegurar de que os bens a serem revertidos permitem a continuidade dos serviços que eram objeto da concessão de acordo com as disposições contratuais aplicáveis.</p> <p>Com relação aos softwares, a concessionária deverá assegurar a plena operação e manutenção por um prazo de pelo menos 120 dias após a transferência das atividades ao novo operador do aeroporto resguardado o direito de indenização ao antigo operador em relação aos custos incrementais nos termos do art. 2º, §3º.</p> <p>Manuais técnicos que não sejam de propriedade do administrador aeroportuário não se qualificam para finalidades de indenização e de reversão.</p>	

Nº da contribuição	Nome do contribuinte
8921	AENA DESARROLLO INTERNACIONAL SME, AS
Item	Tipo de contribuição
Art. 1º	Esclarecimento
Contribuição	
Roga-se por esclarecimentos.	
Justificativa	
<p>A Minuta de Resolução se refere a investimentos em bens reversíveis não amortizados. Considerando que o contrato de concessão define como ativos reversíveis os ativos existentes no complexo aeroportuário, não parece claro que por “ativos reversíveis não amortizados” a Resolução se refira a ativos incluídos no balanço auditado da Concessionária.</p>	
Manifestação da ANAC	
<p>Conforme definido pela Resolução, "A reversibilidade do bem e o direito de indenização nos termos desta Resolução independem das práticas contábeis adotadas pela Concessionária". Ademais, os contratos de concessão já firmados pela ANAC estabelecem que:</p> <p>São Gonçalo do Amarante:</p> <p>14.1 Com o advento do termo do Contrato de Concessão, reverterão à União todos os bens e instalações vinculados à Exploração Aeroportuária, nos termos das subcláusulas 2.27 e 2.31 deste Contrato.</p> <p>2.27 Integram a concessão os bens necessários à prestação do Serviço de Exploração Aeroportuária, já disponibilizados pelo Poder Público e a serem incorporados pela Concessionária, nos termos do item “Elementos Aeroportuários Obrigatórios” do Plano de Exploração Aeroportuária (PEA).</p> <p>2.31 Nos últimos 5 (cinco) anos de vigência do Contrato, a realização de quaisquer novos investimentos em bens integrantes da Concessão ou a aquisição de novos bens dependerá de prévia e expressa autorização da ANAC.</p> <p>Brasília, Guaurulhos e Viracopos</p> <p>14.1. Com o advento do termo do Contrato de Concessão, reverterão à União todos os bens e instalações vinculados à Exploração Aeroportuária, nos termos dos itens 2.40 e 2.41 deste Contrato.</p> <p>2.40. Integram a concessão os bens necessários à prestação do Serviço de Exploração Aeroportuária já disponibilizados pelo Poder Público e a serem incorporados pela Concessionária, nos termos do PEA.</p> <p>2.41. Os bens integrantes da concessão compreendem aqueles:</p> <p>2.41.1. entregues pela União, conforme inventário constante do Termo de Aceitação Definitiva e de Permissão de Uso de Ativos;</p> <p>2.41.2. a serem construídos pelo Poder Público, conforme Anexo 3 - Obras do Poder Público;</p> <p>e</p> <p>2.41.3. adquiridos pela Concessionária para a Exploração Aeroportuária.</p> <p>Confins e Galeão</p> <p>14.1. Com o advento do termo do Contrato de Concessão, reverterão à União todos os bens e instalações vinculados à Exploração Aeroportuária, nos termos dos itens 2.38, 2.39 e 2.40 deste Contrato.</p> <p>2.38. Integram a concessão os bens necessários à prestação do Serviço de Exploração Aeroportuária já disponibilizados pelo Poder Público e a serem incorporados pela Concessionária, nos termos do PEA.</p>	

2.39. Os bens integrantes da concessão compreendem aqueles:

2.39.1. entregues pela União, conforme inventário constante do Termo de Aceitação Definitiva e de Permissão de Uso de Ativos;

2.39.2. a serem construídos pelo Poder Público, conforme Anexo 3 – Obras do Poder Público; e

2.39.3. construídos ou adquiridos para a Exploração Aeroportuária.

2.40. Os bens integrantes da Concessão serão considerados vinculados enquanto necessários à Exploração Aeroportuária, consoante a atualidade do Serviço e as necessidades advindas do Complexo Aeroportuário.

Florianópolis, Fortaleza, Porto Alegre e Salvador

14.1. Com o advento do termo do Contrato de Concessão, reverterão à União todos os bens e instalações vinculados à Exploração Aeroportuária, nos termos dos itens 2.49, 2.50, e 2.51 deste Contrato. (Alterada pelo Termo Aditivo nº 001, de 17 de abril de 2018)

2.49. Integram a concessão os bens necessários à prestação do serviço de exploração aeroportuária já disponibilizados pelo Poder Público e a serem incorporados pela Concessionária, nos termos do PEA.

2.50. Os bens integrantes da concessão compreendem aqueles:

2.50.1. entregues pela União, conforme inventário constante do Termo de Aceitação Definitiva e de Permissão de Uso de Ativos; e

2.50.2. construídos ou adquiridos para a exploração aeroportuária.

2.51. Os bens integrantes da Concessão serão considerados vinculados enquanto necessários à exploração aeroportuária, consoante a atualidade do Serviço e as necessidades advindas do Complexo Aeroportuário.

Blocos Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste

14.1. São reversíveis:

14.1.1. Todos os bens imóveis e quaisquer benfeitorias localizados no sítio aeroportuário; e

14.1.2. Todos os bens móveis utilizados no processamento de passageiros, aeronaves ou carga

Pelo exposto, verifica-se, com sutis diferenças de redação entre os contratos, que as avenças contratuais já firmadas pela ANAC não vinculam a definição da reversibilidade de bens à classificação contábil conferida pela Concessionária. Ademais, conforme discorrido na Nota Técnica nº 28/2019/GEIC/SRA, as informações contábeis produzidas de acordo com a Estrutura Conceitual não necessariamente serão adequadas às necessidades específicas da ANAC para todas as finalidades de gestão contratual. É conveniente ressaltar o caráter não casuístico dos critérios adotados. Isto é, não se fala em adotar critérios que reduzam o valor das indenizações, mas, sim, de critérios que compatibilizem a valoração dos bens reversíveis aos critérios contratuais e legais. Disso resulta que determinados critérios a serem adotados resultam em um valor maior de indenização do que se adotados os critérios contábeis. Um exemplo dessa situação é a atualização do custo histórico de aquisição pela inflação a partir da data da disponibilização do bem para uso. Outro exemplo é a desconsideração de eventuais perdas por impairment, que reduzem o valor contábil dos ativos.

Nessa linha, a Resolução restringe a reversão àqueles bens que são utilizados na prestação dos serviços objeto da concessão.

Nº da contribuição	Nome do contribuinte
8922	AENA DESARROLLO INTERNACIONAL SME, AS
Item	Tipo de contribuição
Art. 2º	Exclusão
Contribuição	
Roga-se pela exclusão	
Justificativa	
<p>O dispositivo prevê, para os softwares não abrangidos no inciso III, a obrigação de que a Concessionária assegure "a plena operação e manutenção por um prazo de pelo menos 120 dias após a transferência das atividades ao novo operador do aeroporto", sem, no então, dispor a respeito de qualquer contraprestação. É jurídico considerar, ademais, duas ordens de impropriedades no dispositivo: (i) a primeira, relacionada com o fato de que, a rigor, há a criação de uma obrigação por meio de ato normativo de segundo grau - no que se enquadra a Resolução -, por isso incorrendo-se em ilegalidade; (ii) a segunda, referente ao fato de que, por se tratar de obrigação não prevista no contrato de concessão, a imposição em tela tem o condão de desequilibrar a equação econômico-financeira da concessão.</p> <p>Por tudo isso, roga-se seja excluído o respectivo §3º.</p> <p>Por fim, requer-se seja considerado e analisado o documento anexo, em cujo bojo há substancial fundamentação jurídica quanto aos argumentos aqui sucintamente apresentados.</p>	
Manifestação da ANAC	
<p>A manifestação foi parcialmente aceita. Com efeito, custos decorrentes exclusivamente da disponibilização de softwares de propriedade de terceiros ao novo operador do aeroporto com vistas à plena operação e manutenção do aeroporto devem ser indenizados ao antigo operador. Mencionada indenização deve se limitar exclusivamente ao custo incremental advindo da mencionada obrigação, isto é, o custo que não existiria ou teria sido evitado se essa obrigação não existisse. Assim, o art. 2º, §3º, foi alterado para prever o seguinte:</p> <p>§ 3º Em relação aos softwares abrangidos pelo inciso III do Caput que sejam de propriedade de terceiros, o antigo operador deverá assegurar a plena operação e manutenção por um prazo de pelo menos 120 dias após a transferência das atividades ao novo operador do aeroporto, resguardado o direito de indenização ao antigo operador em relação aos custos incrementais.</p>	

Nº da contribuição	Nome do contribuinte
8923	AENA DESARROLLO INTERNACIONAL SME, AS
Item	Tipo de contribuição
Art. 3º	Alteração
Contribuição	
Roga-se por alteração	
Justificativa	
<p>Ao dispor sobre a obrigatoriedade de a Concessionária elaborar e apresentar lista de “todos os bens existentes no sítio aeroportuário”, o §2º, do art. 3º, da Minuta de Resolução, fixa o prazo de 180 (cento e oitenta) dias, “a contar da ocorrência do evento mencionado no caput”, quais sejam: (i) “instauração de processo de caducidade do contrato de concessão”, (ii) “enquadramento da concessão para relicitação”; ou (iii) “deferimento de pedido de recuperação judicial por concessionária de aeroporto”.</p> <p>Uma vez inexistente determinação para que seja formalmente oficiada a respeito de tais eventos, é possível que os mesmos ocorram sem que a Concessionária tenha ciência, ou, até mesmo, que só conheça da medida quando já decorrido parte o prazo. Há de se reconhecer que, em qualquer das hipóteses, a Concessionária será prejudicada.</p> <p>A fim de conferir maior segurança jurídica à Concessionária, inclusive para fins de mitigação do risco de ser penalizada por eventual descumprimento de comando normativo dessa ANAC, faz-se necessário que o dispositivo seja ajustado (i) no seu caput, para prever a expedição de ofício, bem assim (ii) no respectivo §2º, especialmente para que o termo a quo para a contagem do prazo seja a ciência formal por parte da Concessionária.</p>	
Manifestação da ANAC	
<p>A manifestação foi parcialmente aceita. Os eventos previstos no caput do art. 3º não são regulados pela presente Resolução, motivo pelo qual não é possível regular seus procedimentos. Todavia, o § 2º do art. 3º foi alterado para passar a prever que o prazo de entrega das informações começa a ser contado a partir da data em que a Concessionária for notificada.</p> <p>§ 2º O prazo para a entrega das informações é de 180 (cento e oitenta) dias, contados a partir da data da notificação sobre a ocorrência de evento mencionado no caput.</p>	

Nº da contribuição	Nome do contribuinte
8924	AENA DESARROLLO INTERNACIONAL SME, AS
Item	Tipo de contribuição
Art. 3º	Alteração
Contribuição	
Roga-se por alteração	
Justificativa	
<p>O inciso II, do §3º, do art. 3º, da Minuta de Resolução, estabelece a necessidade de autorização prévia da ANAC quando da intenção, por parte da Concessionária, de adquirir ou alienar bem reversível. Acontece que, nos atuais termos do dispositivo, não há a fixação de prazo para a respectiva manifestação da Agência Reguladora, sujeitando a Concessionária a toda sorte de riscos e insegurança, pelo o que se entende necessário pontual ajuste ao dispositivo. Com efeito, a Lei nº. 13.848/2019 - Lei Geral das Agências Reguladoras -, a despeito de se encontrar em período de vacância, oferece valiosa parametrização para fins de estipulação do prazo em comento, notadamente no bojo do art. 9, §5º, a seguir transcrito: Art. 9º Serão objeto de consulta pública, previamente à tomada de decisão pelo conselho diretor ou pela diretoria colegiada, as minutas e as propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços prestados. (...)</p> <p>§ 5º O posicionamento da agência reguladora sobre as críticas ou as contribuições apresentadas no processo de consulta pública deverá ser disponibilizado na sede da agência e no respectivo sítio na internet em até 30 (trinta) dias úteis após a reunião do conselho diretor ou da diretoria colegiada para deliberação final sobre a matéria.</p> <p>Veja-se que, de mesmo modo, o dispositivo legal em destaque se refere à hipótese de posicionamento da Agência Reguladora sobre manifestação de interessados, no que se insere a Concessionária regulada.</p> <p>Em razão disso, entende-se que a fixação de prazo de 30 (trinta) dias, para além de mitigar riscos e insegurança à Concessionária, reflete conveniente alinhamento com a novel Lei Geral das Agências Reguladoras. Por tudo isso, entende-se necessário a fixação de prazo para manifestação da ANAC, sugerindo-se seja na ordem de 30 (trinta) dias úteis.</p>	
Manifestação da ANAC	
<p>A manifestação foi aceita. O inciso II do §3º do artigo 3º passou a prever o seguinte:</p> <p>II - Solicitar autorização prévia para qualquer aquisição e alienação de bem reversível à Anac, que deverá se manifestar no prazo máximo de 30 (trinta) dias úteis.</p>	

Nº da contribuição	Nome do contribuinte
8925	AENA DESARROLLO INTERNACIONAL SME, AS
Item	Tipo de contribuição
Art. 4º	Alteração
Contribuição	
Roga-se por alteração	
Justificativa	
<p>Entende-se que os conceitos de “líquido de impostos recuperáveis” e “crédito tributário” devam ser mais bem especificados, em homenagem, inclusive, ao princípio da segurança jurídica.</p> <p>Ademais, ao indicar que não há compensação por adiantamentos a fornecedores por serviços não prestados, parece que a concessionária fica desabrigada frente à contratação de serviços.</p>	
Manifestação da ANAC	
<p>A expressão "líquidos de impostos recuperáveis" significa que o valor de aquisição do ativo em questão não engloba valores referentes a tributos recuperáveis que estejam embutidos no preço pago pelo ativo.</p> <p>O item II do § 1º do art. 4º ao prever que não serão indenizados valores referentes a adiantamentos a fornecedores por serviços não prestado, significa que eventuais valores que tenham sido adiantados a fornecedores visando a aquisição de bens e serviços, que ainda não tenham sido disponibilizados à concessionária, não serão indenizados.</p>	

Nº da contribuição	Nome do contribuinte
8926	AENA DESARROLLO INTERNACIONAL SME, AS
Item	Tipo de contribuição
Art. 5º	Alteração
Contribuição	
Roga-se por alteração	
Justificativa	
Quando menciona “amortização considerando vida útil e o padrão de consumo”, não fica claro se a Concessionária será indenizada pelos benefícios econômicos dos ativos projetados não realizados.	
Manifestação da ANAC	
A Concessionária não será indenizada por benefícios econômicos de ativos projetados e não realizados.	

Nº da contribuição	Nome do contribuinte
8927	AENA DESARROLLO INTERNACIONAL SME, AS
Item	Tipo de contribuição
Art. 5º	Esclarecimento
Contribuição	
Roga-se esclarecimento	
Justificativa	
<p>O dispositivo faz referência à Instrução Normativa nº. 1.700/17, da Receita Federal, cujos valores, possivelmente, não estão alinhados ao valor contábil derivado dos balanços patrimoniais auditados das Concessionárias, caso os valores derivados do balanço patrimonial devam ser levados em consideração para o cálculo da remuneração.</p>	
Manifestação da ANAC	
<p>Nos termos do § 4º do art. 2º:</p> <p>§ 4º A reversibilidade do bem e o direito de indenização nos termos desta Resolução independem das práticas contábeis adotadas pela Concessionária.</p> <p>Ou seja, nos termos da resolução, a forma de amortização praticada nos balanços patrimoniais societários das Concessionárias não deverão ser levadas em consideração para fins de cálculo dos investimentos vinculados aos bens reversíveis não amortizados.</p>	

Nº da contribuição	Nome do contribuinte
8928	AENA DESARROLLO INTERNACIONAL SME, AS
Item	Tipo de contribuição
Art. 9º	Alteração
Contribuição	
Roga-se alteração	
Justificativa	
<p>O artigo em comento, como bem se constata, prevê a realização de novo inventário quanto aos bens reversíveis, agora por parte do novo operador do sítio aeroportuário, para fins de “verificação da lista de bens” outrora elaborada pela Concessionária retirante. Prevê o referido dispositivo, ainda, que caso haja divergência entre os bens listados pela Concessionária e aqueles constantes do inventário do novo operador aeroportuário, os “bens não encontrados e os inaproveitáveis ao serviço objeto da concessão” serão desconsiderados quando do cálculo da respectiva indenização.</p> <p>Entende-se, todavia, que o referido dispositivo merece ser ajustado, uma vez que estabelece uma infundada relação de sujeição da Concessionária retirante em face do novo operado aeroportuário.</p> <p>Com efeito, a mera atribuição de competência ao novo operador para “verificar” a lista elaborada pela Concessionária já é expressiva quanto à relação de sujeição que ora se argumenta e repugna.</p> <p>Senão por isso, o parágrafo único vai além na injuridicidade que caracteriza e vicia o dispositivo para estabelecer que eventual divergência entre a listagem de bens elaborada por um e por outro agente privado implicará, automaticamente, no valor da respectiva indenização, com isso corroborando a noção de sujeição da Concessionária ao novo operador, já que será a este que caberá o pagamento da indenização.</p> <p>Resta evidente a impropriedade dos atuais termos do dispositivo, uma vez que confere poder ao novo operador para decidir a respeito do quantum indenizatório, a despeito do seu total interesse em minorar este custo. Em outras palavras, o dispositivo imputa ao “devedor” o poder de decidir a respeito dos bens que serão indenizados, frise-se, ao arrepio do entendimento e do interesse da Concessionária.</p> <p>Verifica-se, disso, flagrante violação ao devido processo legal, na medida em que se usurpa da Concessionária o direito de se insurgir em face da desconsideração de bens e dos seus respectivos valores no cálculo da indenização.</p> <p>A esse respeito, o saudoso administrativista DIOGO DE FIGUEIREDO MOREIRA NETO assevera que “o Direito Público, além do princípio da publicidade (...), comum a todo o Direito, submete atos a estritas exigência formais, de obediência a rigorosos sequenciamentos de atos que devam ser praticados pelo Estado, que serão constitucionalmente inafastáveis, sempre que possam atingir a liberdade ou os bens de uma pessoa (art. 5º, LIV)” .</p> <p>A toda evidência, considerando que a normatização tem o condão de interferir na esfera privada da Concessionária, especialmente por envolver indenização, torna-se impositiva a instauração do devido processo legal, in casu traduzida na autuação de processo administrativo específico no âmbito da ANAC para averiguação e homologação da listagem de bens, garantindo-se, assim, a participação da Concessionária.</p>	
Manifestação da ANAC	
A manifestação foi aceita. Foi incluído o § 2º no art. 9º para prever o seguinte:	

§ 2º É assegurada a participação e o direito ao contraditório e à ampla defesa do antigo operador no processo de realização do inventário previsto no caput, bem como a instauração de processo administrativo no âmbito da ANAC para a solução de eventuais controvérsias.

Nº da contribuição	Nome do contribuinte
0	ABDIB – Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base
Item	Tipo de contribuição
Art. 1º	Alteração
Contribuição	
Art. 1º Regulamentar os procedimentos e metodologia de cálculo dos valores referentes à indenização por investimentos vinculados a bens reversíveis não amortizados, devidos à Concessionária em caso de extinção antecipada de contratos de concessão de aeroportos. Parágrafo único. Esta Resolução se aplica somente aos casos de extinção antecipada por caducidade, relicitação, tratada na Lei no 13.448 de 5 de junho de 2017, ou falência da concessionária.	
Justificativa	
Considerar a definição presente na Lei 8.987/1995 e nos contratos de concessão: investimentos vinculados a bens reversíveis	
Manifestação da ANAC	
A manifestação foi aceita.	

Nº da contribuição	Nome do contribuinte
0	ABDIB – Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base
Item	Tipo de contribuição
<p>Contribuição</p> <p>Art. 2º Os seguintes investimentos vinculados a bens reversíveis são passíveis de indenizaçãoSão reversíveis:</p> <p>I – Todas edificações e obras civis, inclusive em andamento, localizadas no sítio aeroportuário, assim como todos e quaisquer projetos e manuais técnicos já incorporados ao bem principal;</p> <p>V – A universalidade dos bens, serviços e demais ativos intangíveis vinculados à prestação do serviço objeto da concessão, bem como a obtenção de licenças necessárias ao seu cumprimento.</p> <p>IV – Todos os projetos de obras ainda não executadas, assim como manuais técnicos vigentes relacionados à prestação dos serviços objeto da concessão;</p> <p>VI- Todas as eventuais desapropriações a cargo do Concessionário;</p> <p>VII – A Universalidade das Despesas Pré-Operacionais realizados pela Concessionária, vinculados ao objeto da Concessão;</p> <p>VIII - Juros Capitalizados em virtude de Financiamento para a obtenção ou execução dos investimentos são passíveis de indenização, desde que sigam as normas contábeis vigentes;</p> <p>IX - Os bens utilizados para atividades administrativas que tenham relação direta e/ou indireta com as atividades de aquisição e formação dos bens reversíveis para prestação de serviços aeroportuário.</p> <p>.</p> <p>§ 2º Não são reversíveis os bens e sistemas adquiridos pela Concessionária utilizados exclusivamente em atividades administrativas.</p>	
<p>Justificativa</p> <p>Os bens utilizados para atividades administrativas que tenham relação direta e/ou indireta com as atividades de aquisição e formação dos bens reversíveis para prestação de serviços aeroportuário, dada a sua própria natureza e utilização, devem ser considerados como indenizáveis.</p> <p>Os juros capitalizados são parte integrante do custo de aquisição/construção do ativo e, conseqüentemente, devem agregar ao valor da indenização, conforme já previsto pelas normas contábeis: Manual de Contabilidade do Serviço Público de Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal Revisão nº 2 e no Pronunciamento Técnico CPC 20 (R1) // Existe precedente ANEEL.</p>	
<p>Manifestação da ANAC</p> <p>A indenização devida ao Concessionário anterior deve ser adstrita aos bens que reverterão ao Poder Concedente. Não é lícito à administração pública indenizar outros gastos tidos pelo Concessionário tendo em vista que o benefício econômico referente a tais gastos já fluíram para o Concessionário e em nada aumentam a utilidade dos bens a serem revertidos para o Poder Concedente, o que implica na impossibilidade de indenização de gastos pré-operacionais.</p> <p>A alteração proposta no inciso I não foi aceita. Ao prever a reversibilidade de "todas as edificações e obras civis", a norma já engloba a possibilidade de indenização de infraestrutura ainda não concluídas, devendo ser observadas as demais disposições da Resolução, particularmente no que se refere à possibilidde de geração de benefício econômico advindo</p>	

do ativo a ser indenizado (art. 4, §1º, VI). Ademais, de acordo com a ótica de custo adotada pela Resolução, acaso projetos e manuais técnicos já tenham sido incorporados ao bem principal naturalmente irão compor o custo do ativo que será indenizado.

A alteração proposta no inciso V foi parcialmente aceita. A obtenção de licença, quando imprescindível à execução de obra ou vinculada à prestação do serviço objeto da concessão, será indenizada desde que respeitado o seu prazo de validade, caso existente, e passível de transferência para o operador aeroportuário subsequente. Todavia, constata-se que a redação atual já é suficiente para englobar os "demais ativos intangíveis relacionados à prestação dos serviços objeto da concessão".

A alteração proposta no inciso IV não foi aceita. Eventual projeto elaborado pelo Concessionário não vincula a administração ou o operador aeroportuário subsequente à realização da obra projetada, de modo que não existe bem ou serviço a ser revertido ao Poder Público.

A inclusão proposta no inciso VI foi aceita. Eventuais custos com desapropriações a cargo do Concessionário serão indenizados. A inclusão foi efetuada no art. 4º, § 6º.

A inclusão proposta no inciso VII não foi aceita. Somente os gastos que possam ser incorporados a ativos reversíveis, que representem benefícios econômicos futuros para a Administração Pública, poderão ser objeto de indenização.

A inclusão proposta no inciso VIII foi aceita. Foi excluído o item I do §1º do art. 4º e foi incluído o § 4º no mesmo artigo com a seguinte redação:

§ 3º Custos de empréstimos relativos a investimentos indenizáveis serão capitalizados, para fins de indenização, até o limite da taxa Selic vigente à época da construção.

A inclusão proposta no inciso IX não foi aceita. Os bens utilizados em atividades exclusivamente administrativas não são reversíveis, incorporando-se, portanto, ao patrimônio dos acionistas da Concessionária.

Nº da contribuição 0	Nome do contribuinte ABDIB – Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base
Item	Tipo de contribuição
<p>Contribuição</p> <p>Art. 3º Em caso de instauração de processo de caducidade do contrato de concessão, enquadramento da concessão para relicitação ou de deferimento de pedido de recuperação judicial por concessionária de aeroporto, esta deverá disponibilizar lista de todos os bens existentes no sítio aeroportuário, com as seguintes informações:</p> <p>I - Descrição do bem que permita identificá-lo de forma individualizada;</p> <p>II – Custo de aquisição;</p> <p>III – Localização física do bem;</p> <p>IV – Posição da Concessionária sobre a reversibilidade ou não do bem;</p> <p>V – Data em que o bem adquirido pela concessionária se encontrava disponível para uso, ou seja, no momento em que se encontrava no local e nas condições necessárias para funcionar da maneira pretendida pela administração;</p> <p>VI - Referência NCM - Nomenclatura Comum do Mercosul.</p> <p>§1º Quando solicitado pelo Poder Concedente, deverá ser disponibilizado detalhamento da composição do custo de aquisição de cada bem, em forma de relatório, com esclarecimentos sobre regras utilizadas e eventuais critérios de rateio, bem como cópia de todos os documentos que suportaram a definição do valor.</p> <p>§ 2º O prazo para a entrega das informações é de 180 (cento e oitenta) dias, contados a partir da data de ocorrência do evento mencionado no caput.</p> <p>§3º A partir da data de ocorrência do evento mencionado no § 2º do Art. 3º, deverá a Concessionária:</p> <p>I - Informar à Anac a respeito de qualquer bem reversível que se tornar inaproveitável ao serviço objeto da concessão;</p> <p>II - Solicitar à Anac autorização prévia para qualquer aquisição e alienação de bem reversível.</p>	
<p>Justificativa</p> <p>O levantamento de referência NCM para os bens do sítio aeroportuário não é feito rotineiramente e implicaria em desnecessária complexidade para um processo de devolução amigável ou caducidade, sem visivelmente adicionar valor para a regulação do processo.</p>	
<p>Manifestação da ANAC</p> <p>A proposta foi aceita. Foi excluído o inciso VI do art. 3º da Resolução.</p>	

Nº da contribuição 0	Nome do contribuinte ABDIB – Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base
Item	Tipo de contribuição
Contribuição Art. 4º A indenização será calculada com base nos valores do custo histórico dos investimentos vinculados a bens reversíveis, líquidos de tributos que tenham sido recuperados, e adquiridos ou formados em consonância com as obrigações assumidas pelo concessionário. I - custos de empréstimo capitalizados;	
Justificativa Para fins de adequação às nomenclaturas previstas nas normas contábeis aplicáveis e em vigor (CPC 04 (R1) - Ativo Intangível e OCPC 05 - Contratos de Concessão), já no Item 8 de Definições da CPC 04 (R1) já estabelece que o valor contábil está líquido dos impostos recuperáveis e amortização acumulada. Sugestão de inclusão de vírgula para melhor entendimento acerca dos tributos recuperáveis. Incluir no escopo indenizável i) Juros Capitalizados	
Manifestação da ANAC A manifestação foi parcialmente aceita. Foi excluído o item I do §1º do art. 4º e foi incluído o § 4º no mesmo artigo com a seguinte redação: § 3º Custos de empréstimos relativos a investimentos indenizáveis serão capitalizados, para fins de indenização, até o limite da taxa Selic vigente à época da construção.	

Nº da contribuição	Nome do contribuinte
0	ABDIB – Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base
Item	Tipo de contribuição
<p>Contribuição</p> <p>Art. 5º</p> <p>§1º A amortização dos bens previstos nos itens I e VI do Art. 2º considerará a capacidade da infraestrutura existente e os valores históricos e estimativas de movimentação de passageiros e cargas, realizadas segundo as melhores práticas de mercado;</p> <p>§2º A amortização dos bens previstos nos itens II, III, IV, V, VII, VIII e IX do Art. 2º será realizada pelo método linear;</p> <p>§4º As vidas úteis consideradas para o cálculo das Taxas de Amortização serão:</p> <p>I - Para os bens previstos nos itens I e VI do Art. 2º - o prazo final da concessão;</p> <p>II - Para os bens previstos nos itens II, III, IV, V, VII, VIII e IX do Art. 2º, as previstas no Anexo III da Instrução Normativa nº 1.700, de 14 de março de 2017, da Receita Federal do Brasil, limitadas ao prazo final da Concessão.</p> <p>§6º A Concessionária poderá requerer, fundamentadamente, o recálculo do saldo depreciado ou amortizado, conforme o caso, dos bens indenizáveis para efeito do valor a ser indenizado com base em outros critérios ou padrão de consumo, desde que tenha adotado tais critérios, de forma sistemática, em suas demonstrações financeiras auditadas por auditoria independente</p>	
<p>Justificativa</p> <p>Os normativos existentes a partir da adoção do IFRS sugerem a depreciação ou amortização pela curva de trafego, que é a prática da maior parte das concessões no Brasil. A amortização linear é uma segunda alternativa igualmente aceita.</p> <p>Portanto, as 2 alternativas devem ser permitidas para todo o ativo intangível.</p>	
<p>Manifestação da ANAC</p> <p>A sugestão não foi aceita. As informações contábeis produzidas de acordo com a Estrutura Conceitual não necessariamente serão adequadas às necessidades específicas da ANAC para todas as finalidades de gestão contratual. Nesse caso, a amortização pela curva de movimentação não mostra-se o método mais adequado para bens cuja vida útil seja inferior ao prazo da concessão, tendo em vista que o proveito econômico desses bens é revertido para a Concessionária (e para eventual futuro operador) de forma linear.</p>	

Nº da contribuição	Nome do contribuinte
0	Concessionária do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro S.A.
Item	Tipo de contribuição
<p>Contribuição</p> <p>Art. 2º São reversíveis todos os bens e instalações vinculados à Exploração Aeroportuária, nos termos do contrato de concessão, compreendendo os seguintes bens:</p> <p>I - Entregues pela união, nos termos dos contratos de concessão;</p> <p>II - A serem construídos pelo Poder Público; e</p> <p>III - Construídos ou adquiridos para a exploração aeroportuária.</p> <p>§ 1º Não são reversíveis os bens da Concessionária que tiveram o seu desfazimento autorizado pela ANAC.</p> <p>§ 2º Não são reversíveis os bens adquiridos pela Concessionária utilizados exclusivamente em atividades administrativas ou atividade não relacionadas à exploração aeroportuária.</p>	
<p>Justificativa</p> <p>O Contrato de Concessão do Galeão traz a definição de bens reversíveis, sendo eles: “todos os bens e instalações vinculados à exploração aeroportuária”, nos termos do contrato de concessão. Como consequência, os bens reversíveis deverão estar em condições adequadas de conservação e funcionamento quando da reversão à União, para permitir a continuidade dos serviços que eram objeto da concessão pelo prazo mínimo adicional de 24 meses, salvo nos casos excepcionais quando tiverem vida útil menor. Nota-se, portanto, que, se de um lado existe uma limitação quanto ao conceito de bem reversível, de outro há a imposição de obrigações quanto a sua manutenção, e, nesse contexto, se insere o presente comentário. Isso porque a definição da proposta feita pela ANAC é extremamente ampla em relação ao que dispõe o contrato de concessão, incluindo, a título de exemplo, a abrangência de softwares, projetos de obras e ativos intangíveis vinculados à prestação dos serviços objeto da concessão ao conceito de bens reversíveis. Além dos ativos ora incluídos no conceito de bens reversíveis extrapolarem o determinado no contrato de concessão, a qualificação a eles atribuída também supera o disposto no instrumento contratual, tendo em vista que apenas deveriam ser considerados bens reversíveis aqueles relacionados à exploração aeroportuária, e não à prestação dos serviços objeto da concessão, conceito mais amplo e que poderia eventualmente levar à interpretação equivocada das obrigações da concessionária relacionada a tais ativos.</p> <p>Sem prejuízo desse argumento, parte-se para a análise dos incisos e parágrafos do Art. 2º na forma proposta pela ANAC. Incisos I e II – A proposta de alteração feita pela Concessionária é feita com a intenção de alinhar o texto da Resolução proposta pela ANAC ao disposto nos itens 2.38, 2.39 e 2.40 do Contrato de Concessão. Entende-se necessária a manutenção do texto contratual para que se evitem interpretações que firam o equilíbrio-econômico financeiro do contrato. Inciso III e §3º - No que se refere aos softwares, igualmente, entende-se que a determinação da proposta de Resolução feita por V.Sas. extrapola o disposto no Contrato de Concessão, posto que, quando da assunção das operações do Aeroporto pela concessionária, processo em que foi verificada a inexistência de ativos necessários à exploração aeroportuária, a própria agência se manifestou no sentido de não ser cabível qualquer tipo de indenização pela inexistência de tais bens no aeroporto. Ressalte-se que, à época, determinados softwares importantes à prestação do serviço não foram repassados à concessionária, tendo ela que investir recursos para sua implantação. Assim, entendemos</p>	

que, tal como coube à concessionária realizar os investimentos necessários, caberá ao futuro operador aeroportuário também arcar com esses custos após o término do contrato de concessão atualmente administrado pela CARJ. Dessa forma, entende-se necessária a exclusão do inciso III e do parágrafo 3º. Inciso IV - Sobre a transferência de propriedade de projetos e manuais técnicos relacionados à prestação do serviço objeto da concessão, como dito anteriormente, o conceito é extremamente amplo e difere do disposto no Contrato de Concessão. Nesse sentido, também é importante notar que, em muitos casos, dado o tamanho do aeroporto, a complexidade da infraestrutura aqui instalada e a diversidade de negócios, nem sempre a Concessionária é a exploradora direta de determinada área, a exemplo de oficinas e hangares. Nesses casos, a obra é feita por terceiro e o projeto executado por terceiro também, tudo dentro dos manuais e especificidades contratuais. Dada essa particularidade, nem sempre a Concessionária será a proprietária dos projetos e manuais técnicos relativos a tais áreas. Dessa forma, apesar de ser possível disponibilizar à ANAC uma cópia de tais materiais, entendemos não ser possível a transferência de sua propriedade. Entendemos que a disponibilização de cópias e afins são relevantes para fins de transição de operação, mas não se incluem no conceito de bem reversível. §1º e §2º - Ajustes de redação feitos com a finalidade de dar mais clareza ao texto da Resolução. §4º - Por fim, sobre o parágrafo 4º da proposta de Resolução feita pela ANAC, cuja exclusão é solicitada, a prática contábil adotada por esta Concessionária é relevante na apuração do valor do bem e, portanto, não deve ser ignorada. Adotamos modelos e práticas reconhecidas e somos auditados por empresas especializadas garantindo assim a qualidade dos nossos demonstrativos financeiros e práticas contábeis, os quais devem ser considerados para fins de cálculo da indenização de bens reversíveis.

Manifestação da ANAC

No que tange à redação dos incisos I e II cumpre-se lembrar que os contratos de concessão possuem redações divergentes para a conceituação de bens reversíveis, não sendo adequado eleger a redação de um contrato em particular para a definição da Resolução. Importante ressaltar, ainda, que a contribuição da Resolução consiste em materializar em itens mais identificáveis os conceitos presentes nos contratos de concessão, de modo que a simples repetição de disposições contratuais não traria ganhos para o entendimento da norma.

Quanto ao inciso III e ao §3º esclarecemos que a reversibilidade alcança a todos os itens utilizados na prestação dos serviços objeto da concessão conforme disposição legal (lei nº 8.987/1995 - art. 36) e contratual, motivo pelo qual os softwares também serão reversíveis na medida em que forem utilizados na prestação dos serviços objeto da concessão.

Quanto aos custos decorrentes exclusivamente da disponibilização de softwares de propriedade de terceiros ao novo operador do aeroporto com vistas à plena operação e manutenção do aeroporto devem ser indenizados ao antigo operador. Mencionada indenização deve se limitar exclusivamente ao custo incremental advindo da mencionada obrigação, isto é, o custo que não existiria ou teria sido evitado se essa obrigação não existisse. Assim, o art. 2º, §3º, foi alterado para prever o seguinte:

§ 3º Em relação aos softwares abrangidos pelo inciso III do Caput que sejam de propriedade de terceiros, o antigo operador deverá assegurar a plena operação e manutenção por um prazo de pelo menos 120 dias após a transferência das atividades ao novo operador do aeroporto, resguardado o direito de indenização ao antigo operador em relação aos custos incrementais.

Com relação ao inciso IV, mais uma vez vale salientar que a presente Resolução têm por objetivo materializar em itens mais identificáveis os conceitos presentes nos contratos de concessão. Todavia, a preocupação quanto aos projetos que não são de propriedade da Concessionária é relevante na medida em que não é factível que a Concessionária transfira a propriedade de projeto da qual não é a proprietária. Nessa linha, buscando esclarecer que a

reversibilidade somente alcança projetos de obras que foram executadas pela Concessionária, o inciso IV do art. 2º passou a prever o quanto segue:

Art. 2º São reversíveis:

IV – Demais ativos intangíveis vinculados à prestação do serviço objeto da concessão, como licenças ambientais, projetos de obras executadas pela Concessionária e manuais técnicos vigentes relacionados à prestação dos serviços objeto da concessão.

A alteração sugerida no § 1º não foi aceita tendo em vista que também não foi aceita a alteração sugerida para o caput, o que deixou a sugestão descontextualizada.

A alteração sugerida no § 2º não foi aceita tendo em vista que a "exploração aeroportuária" não incorpora todos os elementos vinculados a "prestação de serviços objeto da concessão".

A sugestão de exclusão do § 4º não foi aceita. Verifica-se, com sutis diferenças de redação entre os contratos, que as avenças contratuais já firmadas pela ANAC não vinculam a definição da reversibilidade de bens à classificação contábil conferida pela Concessionária. Ademais, conforme discorrido na Nota Técnica nº 28/2019/GEIC/SRA/ANAC, as informações contábeis produzidas de acordo com a Estrutura Conceitual não necessariamente serão adequadas às necessidades específicas da ANAC para todas as finalidades de gestão contratual. É conveniente ressaltar o caráter não casuístico dos critérios adotados. Isto é, não se fala em adotar critérios que reduzam o valor das indenizações, mas, sim, de critérios que compatibilizem a valoração dos bens reversíveis aos critérios contratuais e legais. Disso resulta que determinados critérios a serem adotados resultam em um valor maior de indenização do que se adotados os critérios contábeis. Um exemplo dessa situação é a atualização do custo histórico de aquisição pela inflação a partir da data da disponibilização do bem para uso. Outro exemplo é a desconsideração de eventuais perdas por impairment, que reduzem o valor contábil dos ativos.

Nessa linha, a Resolução restringe a reversão àqueles bens que são utilizados na prestação dos serviços objeto da concessão.

Nº da contribuição 0	Nome do contribuinte Concessionária do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro S.A.
Item	Tipo de contribuição
Contribuição Art. 3º Em caso de instauração de processo de caducidade do contrato de concessão, enquadramento da concessão para relicitação ou de deferimento de pedido de recuperação judicial por concessionária de aeroporto, esta deverá disponibilizar lista de todos os bens existentes no sítio aeroportuário, com as seguintes informações: VI - Referência NCM - Nomenclatura Comum do Mercosul.	
Justificativa NCM significa "Nomenclatura Comum do Mercosul" e trata-se de um código para identificar a natureza das mercadorias. A vinculação de cada mercadoria e sua origem fiscal (NCM) a um projeto demanda um grande esforço tanto do ponto de vista de processos quanto de pessoas, porém com pouco ou nenhum benefício prático. Atualmente, a Concessionária identificada a natureza das mercadorias por meio da categorização dos ativos, prática amplamente utilizada pelo mercado, reconhecida no balanço anual da empresa, o qual é auditado por empresa de auditoria independente, e já garante à ANAC o controle adequado da informação fornecida pela Concessionária.	
Manifestação da ANAC A proposta foi aceita. Foi excluído o inciso VI do art. 3º da Resolução.	

Nº da contribuição 0	Nome do contribuinte Concessionária do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro S.A.
Item	Tipo de contribuição
<p>Contribuição</p> <p>Art. 4º A indenização será calculada com base nos valores do custo de aquisição dos bens reversíveis, incluindo créditos tributários, líquidos de tributos recuperáveis e adquiridos ou formados em consonância com as obrigações assumidas pelo concessionário.</p> <p>§ 1º Não serão indenizados valores referentes à:</p> <p>I - custos de empréstimo capitalizados; I - margem de receita de construção; II - adiantamento a fornecedores por serviços não realizados; IV - créditos tributários; III- bens e direitos cuja cessão gratuita ao Poder Concedente esteja determinada no contrato de concessão; VI - edificações e obras civis que não gerem benefício econômico ao aeroporto no momento da extinção da concessão, salvo se realizadas em decorrência de obrigações do contrato de concessão.</p> <p>§ 2º A data base do cálculo da indenização será a data de assunção das operações do aeroporto pelo novo operador.</p>	
<p>Justificativa</p> <p>Inciso I - Dada as obrigações contratuais imputáveis às concessionárias, todos os projetos de infraestrutura do país contam com a contratação de financiamento de terceiros como forma de equalização de sua equação econômico-financeira. Dessa forma, é natural considerar que eventuais empréstimos tomados pelas concessionárias façam parte do custo do ativo e desconsiderar a existência deles no cálculo da indenização relativa a bens reversíveis é atribuir às concessionárias ônus financeiro.</p> <p>Caput e Inciso IV - O artigo 97, VI do Código Tributário Nacional (CTN) prevê que somente a lei pode estabelecer as hipóteses de exclusão, suspensão e extinção de créditos tributários ou de dispensa e redução de penalidades. Deste modo, está reservado à lei o tratamento dos créditos tributários.</p> <p>Assim, no caso em tela, é importante notar que a Concessionária terá devolvido ao Poder Concedente, seja por advento do término contratual ou por extinção antecipada da concessão, grande parte dos ativos de que dispõe, não tendo, portanto, fontes relevantes de receita ou de investimento nessa fase. Conclui-se, portanto, que a Concessionária, nessa etapa, terá transferido ao Poder Concedente parte relevante dos bens por ela administrados e adquiridos, sem poder, contudo, perceber os “benefícios” de crédito fiscal pelo qual, inclusive, pagou. Dessa forma, o que se pretende é que os créditos tributários gerados na aquisição dos bens reversíveis não compensados durante a vigência do Contrato sejam indenizados pelo Poder Concedente, posto que esse passará a ser titular dos bens ou titular dos frutos eventualmente percebidos em nova concessão, exatamente como previsto na minuta enviada para apreciação da Diretoria da ANAC, e que foi excluída sem a devida motivação.</p>	

Diante disso, sugerimos excluir a previsão de não indenização de créditos tributários e incluir disposição expressa nesse sentido.

Inciso VI - Importante esclarecer que todo bem imóvel construído no sítio aeroportuário teve como motivação uma obrigação contratual ou algum benefício econômico. De toda forma, ainda que, pela análise da ANAC verifique-se que o bem não gere benefício econômico – o que se discute aqui por mera hipótese – esse bem será revertido à união e poderá, a conveniência do próximo operador aeroportuário, ser efetivamente utilizado ou não. Note-se que, em qualquer dos dois cenários, o investimento foi feito pelas concessionárias e repassado ao

Manifestação da ANAC

A manifestação foi parcialmente aceita.

Quanto aos juros capitalizados, foi excluído o item I do §1º do art. 4º e foi incluído o § 4º no mesmo artigo com a seguinte redação:

§ 3º Custos de empréstimos relativos a investimentos indenizáveis serão capitalizados, para fins de indenização, até o limite da taxa Selic vigente à época da construção.

Quanto aos créditos tributários recuperáveis, foi incluído o §5º no artigo 4º com a seguinte redação:

§ 5º Créditos tributários recuperáveis serão indenizados caso a Concessionária comprove que sua origem se deu em razão de investimentos indenizáveis e que não há possibilidade de sua recuperação.

Ademais, incluiu-se o § 6º do Art. 5º para limitar o prazo da vida útil de investimentos realizados para uso em tempo determinado ao período de tempo originariamente previsto para utilização uma vez que o benefício econômico previsto para ser obtido por tais investimentos já teriam sido usufruídos no decurso do prazo.

Parágrafo incluído:

Art. 5º

(...)

§ 6º Investimentos nos bens previstos no item I do Art. 2º que tenham sido realizados com intenção de uso para prazo determinado terão vida útil restrita ao período de tempo previsto originalmente para utilização

A proposta busca trazer maior clareza na aplicação prática da regra e substitui o antigo § 5º do Art. 2º

Nº da contribuição 0	Nome do contribuinte Concessionária do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro S.A.
Item	Tipo de contribuição
Contribuição Art. 5º Serão aplicados aos valores indenizáveis previstos no Art. 4º: II - Amortização considerando a vida útil e o padrão de consumo dos benefícios econômicos dos bens, realizados e projetados. § 1º A amortização dos bens previstos no item I do Art. 2º considerará a capacidade da infraestrutura existente e os valores históricos e estimativas de movimentação de passageiros e/ou cargas, realizadas segundo as melhores práticas de mercado; § 2º A amortização os bens previstos nos itens II, III, IV e V do Art. 2º será realizada pelo método linear; (...)	
Justificativa A Concessionária entende que todos os bens reversíveis devem ser amortizados de acordo com a curva de demanda de passageiros e/ou cargas, conforme práticas de mercado avaliadas caso a caso de acordo com o negócio de cada aeroporto. Este conceito reflete de forma justa a real utilização dos ativos objetos da prestação de serviços.	
Manifestação da ANAC A sugestão não foi aceita. As informações contábeis produzidas de acordo com a Estrutura Conceitual não necessariamente serão adequadas às necessidades específicas da ANAC para todas as finalidades de gestão contratual. Nesse caso, a amortização pela curva de movimentação não mostra-se o método mais adequado para bens cuja vida útil seja inferior ao prazo da concessão, tendo em vista que o proveito econômico desses bens é revertido para a Concessionária (e para eventual futuro operador) de forma linear.	

Nº da contribuição 0	Nome do contribuinte Concessionária do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro S.A.
Item	Tipo de contribuição
<p>Contribuição</p> <p>Art. 5º Serão aplicados aos valores indenizáveis previstos no Art. 4º:</p> <p>I - Atualização pelo Índice de Preços do Consumidor Amplo – IPCA, desde a data em que o bem se encontrava disponível para uso até a data de assunção das operações do aeroporto pelo novo operador.</p> <p>II - Amortização considerando a vida útil e o padrão de consumo dos benefícios econômicos dos bens, realizados e projetados.</p> <p>§ 1º A amortização dos bens previstos no item I do Art. 2º considerará a capacidade da infraestrutura existente e os valores históricos e estimativas de movimentação de passageiros e cargas, realizadas segundo as melhores práticas de mercado;</p> <p>§ 2º A amortização os bens previstos nos itens II, III, IV e V do Art. 2º será realizada pelo método linear;</p> <p>§ 3º A aplicação da amortização terá início no momento em que o bem se encontrava disponível para uso até:</p> <p>I - no caso de falência da concessionária: o mês da sentença de falência;</p> <p>II - no caso de caducidade: o mês da decretação de caducidade;</p> <p>III - no caso de relicitação: o mês de assinatura do aditivo contratual de relicitação.</p> <p>§ 4º As vidas úteis consideradas para o cálculo das Taxas de Amortização serão:</p> <p>I - Para os bens previstos no item I do Art. 2º - o prazo final da concessão;</p> <p>II - Para os bens previstos nos itens II, III, IV e V do Art. 2º no Anexo III da Instrução Normativa nº 1.700, de 14 de março de 2017, da Receita Federal do Brasil, de acordo com a metodologia divulgada no item 88 do CPC 04 (R1) – Ativo Intangível, ou seja, a entidade deve avaliar se a vida útil de ativo intangível é definida ou indefinida e, no primeiro caso, a duração ou o volume de produção ou unidades semelhantes que formam essa vida útil, limitado ao prazo final da Concessão.</p> <p>§ 5º A concessionária poderá apresentar laudo que fundamente a utilização de vida útil distinta da prevista no inciso II do §4º, bem como eventual valor residual, caso a vida útil seja inferior ao prazo da concessão.</p>	
<p>Justificativa</p> <p>A metodologia e o prazo de amortização devem seguir as características contábeis que refletem adequadamente a utilização dos bens na Concessão. Dessa forma, não é razoável utilizar-se uma instrução normativa que não trata da particularidade do bem e da operação, sendo mais recomendável a utilização de um CPC que, por sua vez, endereça melhor a questão do ponto de vista técnico.</p>	
<p>Manifestação da ANAC</p> <p>A manifestação foi parcialmente aceita. As informações contábeis produzidas de acordo com a Estrutura Conceitual não necessariamente serão adequadas às necessidades específicas da ANAC para todas as finalidades de gestão contratual. Todavia, a metodologia prevista pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis oferece diretrizes válidas para estimar a vida útil dos bens reversíveis, as quais poderão ser aplicadas em casos concretos utilizando-se como referência as melhores práticas de mercado e diretrizes de instituições reconhecidas no setor tais como OACI, ACI, etc. Desse modo, o inciso II do § 4º do art. 5º passou a prever novos</p>	

prazos que foram estabelecidos observando-se a média do intervalo disposto no documento Airport Economics Manual - Third Edition - 2013 da Organização Internacional de Aviação Civil:

II - Para os bens previstos nos incisos II e III do Art. 2º:

- a) móveis e utensílios: 12 anos;
- b) veículos: 7 anos;
- c) equipamentos em geral, incluindo elevadores, esteiras e sistemas de bagagens: 10 anos;
- d) bens de informática : 7 anos;
- e) softwares: 5 anos.

Nº da contribuição 0	Nome do contribuinte Concessionária do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro S.A.
Item	Tipo de contribuição
<p>Contribuição</p> <p>Art. 7º No caso de bens indenizáveis decorrentes de contratos com partes relacionadas, poderá ser realizada avaliação dos termos e condições dos contratos, seus aditivos e de sua execução.</p> <p>Parágrafo único. Caso seja caracterizado que houve transferência de recursos em condições não equitativas de mercado, os valores acima das condições equitativas de mercado não serão considerados para indenização, sem prejuízo de outras providências cabíveis, devendo ser assegurado o contraditório e a ampla defesa para a parte controversa – de forma apartada, sem prejuízo da apuração e eventual pagamento dos montantes incontroversos.</p>	
<p>Justificativa</p> <p>O contrato de concessão e o acordo de acionistas da concessionária, ambos objeto de leilão, determinam critérios e ritos a serem observados para a celebração de contratos com partes relacionadas, os quais, em todas as hipóteses, são submetidos à governança corporativa da companhia, devendo ser celebrados em condições de mercado. Considerando, portanto, o rito de aprovação interno que tais contratos sofrem, bem como o consequente desembolso de caixa feito pelas concessionárias, não é razoável admitir que esses contratos ainda poderão ser reavaliados no futuro, sob pena de se atrair às concessões extrema insegurança jurídica.</p>	
<p>Manifestação da ANAC</p> <p>A manifestação não foi aceita. Há que se considerar (i) os objetivos da auditoria de demonstrações contábeis, centrada em distorções relevantes para usuários em geral; (ii) o nível de materialidade adotado pelos auditores, que considera distorções relevantes face ao conjunto completo de demonstrações contábeis; e (iii) as limitações inerentes aos procedimentos de auditoria, suscetível a não detectar distorções relevantes.</p> <p>Ademais, a Resolução não prevê que bens decorrentes de contratos com partes relacionadas necessariamente serão reprecificados em razão da avaliação de termos e condições dos contratos. Muito pelo contrário, em razão do maior nível de risco inerente a esse tipo de contratação, é prevista a possibilidade de avaliação de seus termos e condições de contratação como forma de a administração se precaver da possibilidade de calcular indenizações com base em contratos que não estão em termos e condições de mercado. Naturalmente que, verificando-se que as contratações foram efetuadas em termos e condições de mercado, não haverá reprecificações por parte do Poder Concedente.</p>	

Nº da contribuição	Nome do contribuinte
0	Concessionária do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro S.A.
Item	Tipo de contribuição
Contribuição	
<p>Art. 9º Após a assunção das operações do aeroporto pelo novo operador, será realizado novo inventário para verificação da lista de bens prevista no Art. 3º garantidos o contraditório e a ampla defesa ao antigo concessionário. Parágrafo Único. Caso os bens não sejam encontrados ou estejam inaproveitáveis ao serviço objeto da concessão, seus valores não serão considerados para fim de indenização.</p>	
Justificativa	
<p>É preciso ser assegurado aos antigos concessionários os direitos constitucionais do contraditório e ampla defesa, dando à oportunidade à antiga concessionária de analisar e apresentar as suas considerações no resultado do novo inventário.</p>	
Manifestação da ANAC	
<p>A manifestação foi parcialmente aceita. Foi incluído o §2º no art. 9º com a seguinte redação: § 2º É assegurada a participação e o direito ao contraditório e à ampla defesa do antigo operador no processo de realização do inventário previsto no caput, bem como a instauração de processo administrativo no âmbito da ANAC para a solução de eventuais controvérsias.</p>	

Nº da contribuição	Nome do contribuinte
0	Aeroportos Brasil - Viracopos S.A.
Item	Tipo de contribuição
Contribuição	
<p>Estabelece procedimentos e metodologia de indenização para cálculo dos valores relativos aos investimentos não amortizados e depreciados em caso de extinção antecipada da concessão por relicitação, conforme previsto pela Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, regulamentada pelo Decreto nº 9.957, de 6 de agosto de 2019.</p> <p>A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto nos arts. 8, inciso XXI, da mencionada Lei, 17, § 2º, da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, 7, II do Decreto 9.957, de 6 de agosto de 2019 e considerando o que consta no processo nº 00058.020601/2018-19, deliberado e aprovado na 12ª Reunião Deliberativa da Diretoria, realizada em 17 de julho de 2019,</p>	
Justificativa	
<p>O Caput da minuta faz referência a RESOLUÇÃO Nº 255, DE 13 DE NOVEMBRO DE 2012, que “Estabelece regras sobre a disponibilização de Informações Antecipadas sobre Passageiros (API) e do Registro de Identificação de Passageiros (PNR)”, não possuindo qualquer relação com o propósito de indenização. Desta forma, não pode ser alterada e sim deve ser estabelecida.</p>	
Manifestação da ANAC	
<p>A proposta foi parcialmente aceita. O caput passou a prever o seguinte: "Regulamenta a metodologia de cálculo dos valores de indenização referentes aos investimentos vinculados a bens reversíveis não amortizados em caso de extinção antecipada por relicitação, caducidade ou falência."</p>	

Nº da contribuição	Nome do contribuinte
0	Aeroportos Brasil - Viracopos S.A.
Item	Tipo de contribuição
<p>Contribuição</p> <p>Art. 1º Regularizar os procedimentos e metodologia de cálculo dos valores referentes à indenização por investimentos vinculados a bens reversíveis não amortizados, devidos à Concessionária em caso de relicitação, conforme previsto pela Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, regulamentada pelo Decreto nº 9.957, de 6 de agosto de 2019.</p> <p>Parágrafo único. Esta Resolução se aplica somente aos casos de relicitação previstos pela Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, regulamentada pelo Decreto nº 9.957, de 6 de agosto de 2019.</p>	
<p>Justificativa</p> <p>A Resolução deve seguir a lógica de indenizações por investimentos não amortizados estabelecida pela Lei de Concessões (Lei 8.987/1995). O art. 36 dessa lei indica que a indenização é devida em relação a investimentos vinculados a bens reversíveis, e não a investimentos em bens reversíveis. A expressão “vinculados a bens reversíveis” possui uma abrangência mais ampla, e foi adotada tanto pela Lei nº 8.987/1995 quanto pelo contrato de concessão. Adicionalmente, note-se que as regras sobre indenização por investimentos não amortizados, incluindo caducidade e falência já integram as condições econômico-financeiras dos contratos de concessão e, por isso, conforme artigo 58, §1º da Lei 8.666/1993, não podem ser alteradas unilateralmente. Isso limita a aplicabilidade desta norma à hipótese de extinção antecipada do contrato por devolução para a relicitação.</p>	
<p>Manifestação da ANAC</p> <p>A indenização devida ao Concessionário anterior deve ser adstrita aos bens que reverterão ao Poder Concedente. Não é lícito à administração pública indenizar outros gastos tidos pelo Concessionário tendo em vista que em nada aumentam a utilidade dos bens a serem revertidos para o Poder Concedente.</p> <p>Ainda, a modelagem contratual adota para os contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária não contempla qualquer remuneração ao Concessionário que não seja decorrente da exploração do objeto da concessão, de modo que a indenização devida diz respeito exclusivamente ao custo de aquisição dos bens que serão revertidos ao poder concedente deduzidos da parcela de amortização/depreciação referente ao prazo já usufruído pelo Concessionário.</p>	

Nº da contribuição	Nome do contribuinte
0	Aeroportos Brasil - Viracopos S.A.
Item	Tipo de contribuição
<p>Contribuição</p> <p>CAPÍTULO I DAS DEFINIÇÕES DE BENS REVERSÍVEIS Art. 2º São reversíveis:</p> <p>I - Todas edificações, instalações, desapropriações, terrenos, servidões e obras civis localizadas no sítio aeroportuário;</p> <p>II - Todas as máquinas, equipamentos, equipamentos de informática, aparelhos, instrumentos, veículos e móveis utilizados na prestação dos serviços objeto da concessão;</p> <p>III - Todos os sistemas, softwares e diretos associados utilizados na prestação dos serviços objeto da concessão;</p> <p>IV - Todos os projetos e estudos, assim como manuais técnicos vigentes relacionados à prestação dos serviços objeto da concessão;</p> <p>V - Despesas relacionadas aos custos iniciais, inclusive gastos iniciais realizados pela concessionária em terminais antigos, custos relacionados a segurança, gastos ambientais, dentre outros, necessários para que a entidade obtenha os benefícios econômicos futuros dos seus ativos;</p> <p>VI – Almoxarifado;</p> <p>VII – Demais ativos tangíveis e intangíveis, vinculados a bens reversíveis ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido.</p> <p>§ 1º São reversíveis todos os bens repassados à Concessionária pelo Poder Público através de termo de arrolamento, previsto no contrato de concessão, exceto os que tiveram o seu desfazimento realizado.</p> <p>§ 2º Em relação aos softwares não abrangidos no inciso III do Caput, a concessionária deverá assegurar a plena operação e manutenção por um prazo de pelo menos 120 dias após a transferência das atividades ao novo operador do aeroporto. Os custos relacionados a licença, manutenção e operação destas atividades serão remunerados pelo novo operador aeroportuário.</p> <p>§ 3º Os bens considerados não reversíveis permanecerão sob o controle da concessionária que poderá transferi-los ou vende-los imediatamente após a homologação da indenização</p>	
<p>Justificativa</p> <p>Aperfeiçoamento textual do inciso I. As instalações não podem ser segregadas das obras civis, desta forma devem ser integradas ao grupo de obras civis.</p> <p>Aperfeiçoamento textual do inciso II. Muitos softwares necessários ao funcionamento das atividades aeroportuárias podem estar instalados em ambientes cloud, desta forma não faz sentido o menção “desde que embarcados nos equipamentos de informática de propriedade ou de uso pela concessionária”. Suprimido.</p> <p>Alterar o texto do inciso V para incluir a definição de que todos os gastos iniciais, nos termos do CPC 27, item 11, quando ativados, serão reembolsados. Abaixo grifos da norma contábil: Custos iniciais 11. Itens do ativo imobilizado podem ser adquiridos por razões de segurança ou ambientais.</p> <p>A</p>	

aquisição de tal ativo imobilizado, embora não aumentando diretamente os futuros benefícios econômicos de qualquer item específico já existente do ativo imobilizado, pode ser necessária para que a entidade obtenha os benefícios econômicos futuros dos seus outros ativos. Esses itens do ativo imobilizado qualificam-se para o reconhecimento como ativo porque permitem à entidade obter benefícios econômicos futuros dos ativos relacionados acima dos benefícios que obteria caso não tivesse adquirido esses itens. Por exemplo, uma indústria química pode instalar novos processos químicos de manuseamento a fim de atender às exigências ambientais para a produção e armazenamento de produtos químicos perigosos; os melhoramentos e as benfeitorias nas instalações são reconhecidos como ativo porque, sem eles, a entidade não estaria em condições de fabricar e vender tais produtos químicos.

Incluídos os incisos VI e VII para deixar claro os ativos que devem ser indenizados. Ajustado para a previsão da Lei 8.987/87, artigo 36.

O § 1º foi alterado para deixar claro que estes bens são os mesmos previstos no Anexo VIII do contrato de concessão.

Excluído o § 2º, pois entendemos que não cabe disciplinar na resolução o que é software reversível. Durante o processo de indenização poderá ser identificado softwares administrativos que são fundamentais para o funcionamento do aeroporto, conforme previsto em contrato de concessão. Desta forma, suprimido este texto.

Inclusão de novo § 2º para constar que os custos necessários para manter este software em operação por 120 dias será arcado pelo novo operador.

Excluído o § 4º, pois não se pode afastar o instituto contábil da apuração de qualquer valor econômico. A avaliação do valor econômico de um investimento deve se realizar a partir dos registros e informações contábeis.

Importante sugestão de alteração da redação do § 3º para clarificar que os bens que não serão revertidos à União, permanecem em propriedade dos acionistas que pagaram por ele que podem desmobilizá-los, transferi-los e vende-los após a homologação da indenização.

Manifestação da ANAC

A alteração proposta para o inciso I foi aceita. Todavia, a previsão de indenização de custos com desapropriações a cargo do Concessionário foi incluída como § 6º do art. 4º, tendo em vista que o art. 2º traz apenas a definição de quais são os bens reversíveis e não quais são os custos que compõem o valor da indenização.

A alteração proposta para o inciso II foi aceita.

A alteração proposta para o inciso III foi aceita. Não foi incluída a expressão “sistemas”, dado que pode remeter a sistemas tangíveis, o que não é a intenção desse inciso em particular.

A inclusão do inciso V não foi aceita. O art. 2º da Resolução enumera os bens reversíveis de modo que os “custos iniciais” devem ser materializados em bens passíveis de serem enquadrados em um dos incisos do art. 2º para que sejam reversíveis. Ademais, para fins de indenização, deve ser observado o art. 4º da Resolução.

A inclusão do inciso VI não foi aceita. O almoxarifado não se qualifica como bem reversível e incorpora-se ao patrimônio dos acionistas da Concessionária anterior, a quem é facultada a sua livre destinação inclusive por meio de negociação direta com o operador aeroportuário posterior.

A alteração proposta para o § 1º não foi aceita. Alguns contratos de concessão não preveem a existência de termo de arrolamento.

A alteração proposta para o § 2º (renumerado para §3º) foi aceita com ajustes:

§ 3º Em relação aos softwares não abrangidos no inciso III do Caput, a concessionária deverá assegurar a plena operação e manutenção por um prazo de pelo menos 120 dias após a

transferência das atividades ao novo operador do aeroporto, resguardado o direito de indenização ao antigo operador em relação aos custos incrementais.

A exclusão do § 4º não foi aceita. Conforme abordado pela Nota Técnica 28/2019/GEIC/SRA-ANAC, as informações contábeis produzidas de acordo com a Estrutura Conceitual não necessariamente serão adequadas às necessidades específicas da ANAC para todas as finalidades de gestão contratual. É conveniente ressaltar o caráter não casuístico dos critérios adotados. Isto é, não se fala em adotar critérios que reduzam o valor das indenizações, mas, sim, de critérios que compatibilizem a valoração dos bens reversíveis aos critérios contratuais e legais. Disso resulta que determinados critérios a serem adotados resultam em um valor maior de indenização do que se adotados os critérios contábeis. Um exemplo dessa situação é a atualização do custo histórico de aquisição pela inflação a partir da data da disponibilização do bem para uso. Outro exemplo é a desconsideração de eventuais perdas por impairment, que reduzem o valor contábil dos ativos.

A inclusão do §4º não foi aceita por não fazer parte do escopo da resolução.

Nº da contribuição 0	Nome do contribuinte Aeroportos Brasil - Viracopos S.A.
Item	Tipo de contribuição
<p>Contribuição</p> <p>CAPÍTULO II DAS INFORMAÇÕES NECESSÁRIAS PARA O PROCESSO DE INDENIZAÇÃO</p> <p>Art. 3º Em caso de instauração de processo de relicitação, nos termos desta Resolução, a Concessionária deverá disponibilizar as seguintes informações referentes aos bens existentes no sítio aeroportuário:</p> <p>I - Descrição do bem que permita identificá-lo de forma individualizada;</p> <p>II - Custo de aquisição;</p> <p>III - Localização física do bem;</p> <p>IV – Identificação pela Concessionária sobre a reversibilidade ou não do bem;</p> <p>V - Data em que o bem adquirido pela concessionária se encontrava disponível para uso, ou seja, no momento em que se encontrava no local e nas condições necessárias para funcionar da maneira pretendida pela administração;</p> <p>VI – Data de aquisição do bem.</p> <p>§ 1º O referido relatório será requerido no prazo de 180 dias da instauração do processo para a relicitação. Terá como data base o mês findo imediatamente anterior ao pedido de adesão pela Concessionária a esta resolução.</p> <p>§ 2º O prazo para a entrega das informações é de 180 (cento e oitenta) dias, contados a partir da data de ocorrência do evento mencionado no caput.</p> <p>§ 3º A partir da data de ocorrência do evento mencionado no § 2º do Art. 3º , deverá a Concessionária:</p> <p>I - Informar à ANAC a respeito de qualquer bem reversível que se tornar inaproveitável ao serviço objeto da concessão;</p> <p>II - Solicitar à ANAC autorização prévia para qualquer aquisição e alienação de bem reversível.</p>	
<p>Justificativa</p> <p>O evento de recuperação judicial não está sob regulação e não é uma hipótese de extinção do contrato. Portanto, a ANAC não pode dar tratamento a empresas submetidas ao regime de recuperação judicial incompatível com o previsto no contrato e com a própria natureza do regime de recuperação judicial. No que tange à caducidade e outros eventos, já destacamos acima os limites incidentes sobre o poder regulamentar da ANAC.</p> <p>Sugere-se a exclusão dos inciso I e VI, pois esta informação não está disponível, como também nunca foi requerida por regulação anterior. Solicitá-la geraria um trabalho relevante das concessionárias de aeroportos, o que impactaria em custo a ser assumido pelo poder concedente, uma vez que não há nenhuma previsão no contrato e na regulação anterior sobre isso. Avaliar ROI.</p> <p>Para fins de minorar o impacto sobre o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e dar tempo ao concessionário para se organizar, sugerimos a definição de quando este relatório será requerido.</p>	
<p>Manifestação da ANAC</p> <p>O deferimento de pedido de recuperação judicial e a instauração de processo de caducidade da concessão são eventos que aumentam substancialmente o risco de extinção antecipada</p>	

da concessão, o que justifica o início dos procedimentos necessários ao cálculo da eventual indenização.

Nº da contribuição 0	Nome do contribuinte Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.
Item	Tipo de contribuição
Contribuição I. TEXTO PROPOSTA DE NORMA (CRITÉRIO FUNCIONAL DE AFETAÇÃO DE INVESTIMENTOS EM BENS REVERSÍVEIS):	
Justificativa Anexo - Contribuições da Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.	
Manifestação da ANAC <p>Quanto à proposta de que “tanto bens que estão afetados às ‘atividades administrativas’, quanto os que ‘não gerarão benefícios futuros à exploração da infraestrutura aeroportuária’ terão de ser indenizados (os bens que pereceram, por exemplo, antes da extinção do contrato de concessão), pois que estão ou já estiveram afetados à prestação do serviço público de exploração de infraestrutura aeroportuária (ar. 21, XII, c, da CRFB”, registre-se que:</p> <p>i. A indenização devida ao Concessionário anterior deve ser adstrita aos bens que reverterão ao Poder Concedente. Os bens utilizados em atividades exclusivamente administrativas não são reversíveis, incorporando-se, portanto, ao patrimônio dos acionistas da Concessionária.</p> <p>ii. Verifica-se que admitir a eventual indenização de investimentos que não tragam proveito econômico algum para a administração pública ou para eventual futuro Concessionária significa enriquecimento ilícito para o ente privado. Nessa hipótese, o Concessionário teria incentivos para se empenhar em construir o máximo de edificações possíveis, ainda que desnecessárias. Admitir essa hipótese seria admitir que a Administração Pública estivesse obrigada a indenizar qualquer construção efetuada pelo Concessionário desconsiderando-se a efetiva utilidade futura dessa construção. Isso resultaria em indenizações relativas a edificações incompatíveis com o plano de desenvolvimento do sítio aeroportuário e possivelmente realizadas sem um mínimo de planejamento ou prudência. Em alguns casos, é possível que edificações se traduzam exclusivamente em custos futuros adicionais referentes à demolição de construção. Assim, optou-se por transferir a previsão do artigo VI do art. 4º para o §5º, que dispõe que os “Investimentos nos bens previstos no item I do Art. 2º que tenham sido realizados com intenção de uso para prazo determinado terão vida útil restrita ao período previsto originalmente para utilização”.</p> <p>iii. Conforme disposto na Nota Técnica nº 28/2019/GEIC/SRA-ANAC entende-se que a análise será sujeita a menor subjetividade e incerteza, uma vez que não dependerá de mensuração de benefício econômico futuro e sim do tempo esperado para utilização de determinado investimento.</p> <p>A proposta de indenização de juros capitalizados foi aceita. Foi excluído o item I do §1º do art. 4º e foram incluídos o §3º e § 4º no mesmo artigo com a seguinte redação:</p> <p>§ 3º Custos de empréstimos relativos a investimentos indenizáveis serão capitalizados, para fins de indenização, até o limite da taxa Selic vigente à época da construção.</p> <p>§ 4º Os custos de empréstimos mencionados no parágrafo anterior somente poderão ser capitalizados até a data prevista contratualmente para disponibilização da infraestrutura à operação. TEXTO DA PROPOSTA DE NORMA (NÃO UTILIZAÇÃO DAS PRÁTICAS CONTÁBEIS)</p> <p>Conforme discutido na Nota Técnica nº 28/2019/GEIC/SRA-ANAC, as informações contábeis produzidas de acordo com a Estrutura Conceitual não necessariamente serão adequadas às</p>	

necessidades específicas da ANAC para todas as finalidades de gestão contratual. É conveniente ressaltar o caráter não casuístico dos critérios adotados. Isto é, não se fala em adotar critérios que reduzam o valor das indenizações, mas, sim, de critérios que compatibilizem a valoração dos bens reversíveis aos critérios contratuais e legais. Disso resulta que determinados critérios a serem adotados resultam em um valor maior de indenização do que se adotados os critérios contábeis. Um exemplo dessa situação é a atualização do custo histórico de aquisição pela inflação a partir da data da disponibilização do bem para uso. Outro exemplo é a desconsideração de eventuais perdas por impairment, que reduzem o valor contábil dos ativos.

Nº da contribuição	Nome do contribuinte
0	Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.
Item	Tipo de contribuição
Contribuição	
II. TEXTO DA PROPOSTA DE NORMA (UTILIZAÇÃO REFERENCIA NMC):	
Justificativa	
Anexo - Contribuições da Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.	
Manifestação da ANAC	
A proposta foi aceita. Foi excluído o inciso VI do art. 3º da Resolução.	

Nº da contribuição	Nome do contribuinte
0	Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.
Item	Tipo de contribuição
Contribuição	
III. TEXTO DA PROPOSTA DE NORMA (NÃO INDENIZAÇÃO DE CRÉDITOS TRIBUTÁRIOS)	
Justificativa	
Anexo - Contribuições da Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.	
Manifestação da ANAC	
A proposta foi parcialmente aceita. Foi incluído o o §5º ao art. 4º com a seguinte redação: § 5º Créditos tributários recuperáveis serão indenizados caso a Concessionária comprove que sua origem se deu em razão de investimentos indenizáveis e que não há possibilidade de sua recuperação.	

Nº da contribuição	Nome do contribuinte
0	Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.
Item	Tipo de contribuição
Contribuição	
IV. TEXTO DA PROPOSTA DE NORMA (INADEQUAÇÃO DA UTILIZAÇÃO DO IPCA PARA FINS DE INDENIZAÇÃO EM BENS REVERSÍVEIS)	
Justificativa	
Anexo - Contribuições da Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.	
Manifestação da ANAC	
<p>A previsão de aplicação do IPCA desde a data em que o bem se encontrava disponível para uso até a data de assunção das operações do aeroporto pelo novo operador tem como único objetivo a recomposição do poder de compra dos valores investidos pelo Concessionário, tendo em vista que, durante esse período, o retorno econômico proporcionado pelo investimento foi regularmente auferido pelo Concessionário por meio da exploração do sítio aeroportuário, não sendo lícito, portanto, conferir qualquer remuneração adicional para esse período.</p> <p>Convém mencionar que na data assunção das operações do aeroporto pelo novo operador os benefícios econômicos referentes ao ativo deixam de fluir para o antigo operador e passam a fluir para o novo. A partir dessa data, que é a data base para o cálculo da indenização, o operador antigo terá sua indenização atualizada de acordo com as regras do Governo Federal, não sendo de competência da ANAC estabelecer esses mecanismos de atualização.</p>	

Nº da contribuição	Nome do contribuinte
0	Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.
Item	Tipo de contribuição
Contribuição	
VI. TEXTO DA PROPOSTA DE NORMA (CONTRATOS COM PARTES RELACIONADAS)	
Justificativa	
Anexo - Contribuições da Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.	
Manifestação da ANAC	
<p>A manifestação não foi aceita. Há que se considerar (i) os objetivos da auditoria de demonstrações contábeis, centrada em distorções relevantes para usuários em geral; (ii) o nível de materialidade adotado pelos auditores, que considera distorções relevantes face ao conjunto completo de demonstrações contábeis; e (iii) as limitações inerentes aos procedimentos de auditoria, suscetível a não detectar distorções relevantes.</p> <p>Ademais, a Resolução não prevê que bens decorrentes de contratos com partes relacionadas necessariamente serão reprecificados em razão da avaliação de termos e condições dos contratos. Muito pelo contrário, em razão do maior nível de risco inerente a esse tipo de contratação, é prevista a possibilidade de avaliação de seus termos e condições de contratação como forma de a administração se precaver da possibilidade de calcular indenizações com base em contratos que não estão em termos e condições de mercado. Naturalmente que, verificando-se que as contratações foram efetuadas em termos e condições de mercado, não haverá reprecificações por parte do Poder Concedente.</p>	