



Contribuições referentes à Consulta Pública nº 9/2023

Proposta de resolução que dispõe sobre as tarifas de armazenagem e capatazia aplicáveis sobre a carga importada e a ser exportada.

A Consulta Pública foi realizada no período de 7 de agosto de 2023 a 6 de outubro de 2023, durante o qual foram recebidas **107 contribuições**.

Processo no 00058.044598/2022-05

Novembro/2023

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23579	EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO	Administradores aeroportuários	Outros	Outros	Outros	Segue em anexo quadro comparativo com considerações e justificativas acerca da revisão da Portaria nº 219/GC-5/2001.

Justificativa

As justificativas estão inseridas na planilha.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23580	CRISTIANO NOETZOLD	Outros	Minuta de Resolução	Art. 9º	Exclusão	Exclusão do art. 9º por criar situação de isenção em desacordo com os requisitos objetivos estabelecidos pelo art. 7º Lei nº 6.009/73, a proposta viola os incisos VIII e XIX e o princípio da hierarquia das normas e com isso teremos insegurança jurídica.

Justificativa

A proposta de redação no art. 9º viola o princípio da hierarquia das normas à aos dispositivos da Lei nº 6.009/73 (art. 7º, VIII e XIX).

Coube ao legislador ordinário estabelecer situações em que haveria isenções do pagamento de tarifas aeroportuárias e em especial, trouxe os incisos XVIII e XIX do art. 7º da Lei nº 6.009/73 e estabeleceu os requisitos objetivos para gozar destas isenções.

Neste aspecto, assim estabeleceu:

XVIII - as mercadorias e os materiais destinados a entidades privadas ou públicas da administração direta ou indireta, quando ocorrerem circunstâncias especiais criadas pelo governo federal, por motivos independentes da vontade dos destinatários, por prazo inferior a 30 (trinta) dias e mediante despacho concessivo da isenção do Ministério da Infraestrutura; (Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022)

XIX - as mercadorias e os materiais destinados a serviços necessários à segurança nacional ou por comprovada exigência do bem comum, por prazo inferior a 30 (trinta) dias e mediante despacho concessivo da isenção do Ministério da Infraestrutura. (Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022)

Da leitura dos dispositivos acima, para fazer jus a isenção do pagamento da tarifa de armazenagem as cargas devem cumprir três requisitos objetivos, quais sejam:

1. FINALIDADE DA MERCADORIA - As mercadorias e materiais destinados a entidades privadas ou públicas da Administração Direta ou Indireta, quando ocorrerem circunstâncias especiais criadas pelo Governo Federal, por motivos independentes da vontade dos destinatários ou as mercadorias e

materiais destinados a serviços necessários à segurança nacional ou por comprovada exigência do bem comum;

2. PRAZO - Por prazo inferior a trinta dias; e

3. DESPACHO CONCESSIVO - Mediante despacho concessivo.

É, portanto, condição sine qua non o cumprimento dos três requisitos objetivos (FINALIDADE DA MERCADORIA, PRAZO e DESPACHO CONCESSIVO) para gozar da isenção da tarifa de armazenagem e capatazia.

ADMINISTRATIVO. (...). PORTARIA NORMATIVA 406/MD/2004. PRINCÍPIO DA HIERARQUIA DAS NORMAS. (...) 4. A Portaria 406/MD/2006, ao dispor de forma totalmente contrária ao disposto na medida provisória acima descrita, exacerbou de seu poder regulamentar, considerando-se que é pacífico o entendimento de que as portarias editadas não podem criar tratamentos normativos diversos ou contrários à norma de hierarquia superior, sob pena de violação ao princípio da hierarquia das normas, pelo que inexistente direito adquirido, consoante entendimento adotado pelo STF (Súmula nº 473). 4. Remessa necessária e recurso de apelação providos (TRF-2 - AC: 407789 RJ 2002.51.01.023370-8, Relator: Desembargador Federal MARCELO PEREIRA/no afast. Relator, Data de Julgamento: 15/04/2008, OITAVA TURMA ESPECIALIZADA, Data de Publicação: DJU - Data: 18/04/2008 - Página: 75)

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23581	CRISTIANO NOETZOLD	Outros	Minuta de Resolução	Art. 10º	Alteração	Art. 10. Será dispensado do despacho concessivo de isenção, de que trata o art. 7º, inciso XIX da Lei n.º 6.009, de 26 de dezembro de 1973, alterada pela Lei n.º 14.368, de 14 de junho de 2022, desde que cumpridos os demais requisitos, a carga não ultrapasse o período de armazenagem de 10 (dez) dias corridos, quando as tarifas aeroportuárias de armazenagem e de capatazia incidirem sobre:
Justificativa						
<p>O legislador ordinário estabeleceu situações em que há isenções do pagamento de tarifas aeroportuárias e em especial, trouxe os incisos XVIII e XIX do art. 7º da Lei nº 6.009/73 e estabeleceu os requisitos objetivos para gozar destas isenções.</p> <p>Neste sentido, estabeleceu:</p> <p>XVIII - as mercadorias e os materiais destinados a entidades privadas ou públicas da administração direta ou indireta, quando ocorrerem circunstâncias especiais criadas pelo governo federal, por motivos independentes da vontade dos destinatários, por prazo inferior a 30 (trinta) dias e mediante despacho concessivo da isenção do Ministério da Infraestrutura; (Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022)</p> <p>XIX - as mercadorias e os materiais destinados a serviços necessários à segurança nacional ou por comprovada exigência do bem comum, por prazo inferior a 30 (trinta) dias e mediante despacho concessivo da isenção do Ministério da Infraestrutura. (Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022)</p> <p>Da leitura dos dispositivos acima, para fazer jus a isenção do pagamento da tarifa de armazenagem e capatazia as cargas devem cumprir três requisitos objetivos, quais sejam:</p>						

1. FINALIDADE DA MERCADORIA - As mercadorias e materiais destinados a entidades privadas ou públicas da Administração Direta ou Indireta, quando ocorrerem circunstâncias especiais criadas pelo Governo Federal, por motivos independentes da vontade dos destinatários ou as mercadorias e materiais destinados a serviços necessários à segurança nacional ou por comprovada exigência do bem comum;

2. PRAZO - Por prazo inferior a trinta dias; e

3. DESPACHO CONCESSIVO - Mediante despacho concessivo.

É, portanto, condição sine qua non o cumprimento dos três requisitos objetivos (FINALIDADE DA MERCADORIA, PRAZO e DESPACHO CONCESSIVO) para gozar da isenção da tarifa de armazenagem e capatazia.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23582	CRISTIANO NOETZOLD	Outros	Minuta de Resolução	Art. 11º	Exclusão	Exclusão do paragrafo Único do Art. 11
Justificativa						
Por remeter a dispositivo ilegal.						

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23583	Aurora da Amazônia Terminais e Serviços Ltda	Outros	Minuta de Resolução	Art. 7º	Alteração	Contribuições à Consulta Pública referente a inadequação da desregulamentação das tarifas de armazenagem e capatazia
Justificativa						
Justificativa apresentada no documento anexo - manutenção de problemas concorrenciais decorrentes da atual regulação das tarifas de armazenagem e capatazia que são serão superadas com a revisão da Portaria n. 219/GC-5/2001.						

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23586	LIBRAPORT CAMPINAS S.A.	Empresa de serviços auxiliares	Minuta de Resolução	Art. 3º	Alteração	Art. 3º As disposições desta resolução se aplicam apenas aos recintos alfandegados operados ou sob responsabilidade direta da administração aeroportuária, que atuarão como depositários da carga que estiver em sua detenção até que haja a transferência da carga. Parágrafo único. As cargas importadas ou a serem

					exportadas poderão ser recebidas e permanecer sob guarda e controle de recintos alfandegados operados por terceiros, que atuarão na qualidade de depositários no sítio aeroportuário, mediante contratos de arrendamento de área específica para esse fim, observada a regulamentação aplicável e as disposições constantes nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária relativas ao acesso às áreas aeroportuárias.
--	--	--	--	--	---

Justificativa

Conforme melhor detalhado na petição anexa, não há dúvidas de que a administração aeroportuária, na qualidade de única operadora do TECA e monopolista da atividade de capatazia, assume o papel de depositária necessária da carga que lhe é entregue pelo transportador aéreo. Sob essa perspectiva: (i) a Concessionária mantém-se integralmente responsável pela carga armazenada na zona primária para fins de desembarço aduaneiro; ou (ii) a Concessionária transfere a responsabilidade para o CLIA, no momento da transferência da carga, caso a carga seja armazenada na zona secundária para fins de desembarço aduaneiro. Essa sintética dinâmica operacional do setor é integralmente referendada pelo §2º do art. 2º e Inc. I do art. 27 da Instrução Normativa RFB nº 2.143, de 13 de junho de 2023 (“IN RFB 2143”).

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23587	LIBRAPORT CAMPINAS S.A.	Empresa de serviços auxiliares	Minuta de Resolução	Art. 6º	Alteração	Art. 6º As tarifas de armazenagem e capatazia não incidem sobre cargas importadas ou a serem exportadas que, por razões diversas, inclusive se a critério da autoridade aduaneira, não permanecerem sob guarda e controle do recinto alfandegado operado sob responsabilidade direta da administração aeroportuária.

Justificativa

É natural que possam surgir dúvidas acerca da responsabilidade dos diversos agentes da cadeia, matéria que deve ser bem delineada na Proposta ANAC nos termos e limites da legislação aplicável. Isso porque a regulação deve estar altamente alinhada ao microsistema normativo em que se insere, sob pena de gerar insegurança jurídica. Nesse sentido, a LIBRAPORT entende que há potenciais pontos de aperfeiçoamento da redação originalmente apresentada no artigo 6 da Proposta ANAC. Neste sentido, na visão da LIBRAPORT, a leitura fria do texto proposto não deixa claro que a responsabilidade pela carga importada em trânsito é daquele que atua como depositário necessário do bem no período entre a recepção da mercadoria e entrega intermediária ao CLIA, nos termos do DL 37/66 e a IN RFB 2143.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
--------------------	----------------------	---------------------------	-----------	------	----------------------	--------------

23588	LIBRAPORT CAMPINAS S.A.	Empresa de serviços auxiliares	Minuta de Resolução	Art. 7º	Alteração	<p>Art. 7º A contratação de seguro para as cargas importadas e a serem exportadas ficará a cargo do consignatário ou do transportador, quando a carga permanecer depositada em espaço no aeroporto que seja arrendado para terceiro (conforme o art. 3º), desobrigando a administração aeroportuária de assumir, nesta hipótese, o ônus resultante de indenização de qualquer natureza.</p> <p>Parágrafo primeiro. A responsabilidade pela carga recepcionada no aeroporto é daquele que prestar o serviço de capatazia, que atuará na qualidade de depositário necessário do bem até haja a eventual transferência de responsabilidade.</p> <p>Parágrafo segundo. O disposto no caput se aplica também às cargas isentas das tarifas de armazenagem e de capatazia enquanto perdurar o período de isenção disposto no art.10.</p>
-------	----------------------------	--------------------------------------	------------------------	---------	-----------	--

Justificativa

É natural que possam surgir dúvidas acerca da responsabilidade dos diversos agentes da cadeia, matéria que deve ser bem delineada na Proposta ANAC nos termos e limites da legislação aplicável. Isso porque a regulação deve estar altamente alinhada ao microsistema normativo em que se insere, sob pena de gerar insegurança jurídica. Nesse sentido, a LIBRAPORT entende que há potenciais pontos de aperfeiçoamento da redação originalmente apresentada no artigo 7 da Proposta ANAC. Neste sentido, na visão da LIBRAPORT, a leitura fria do texto proposto não deixa claro que a responsabilidade pela carga importada em trânsito é daquele que atua como depositário necessário do bem no período entre a recepção da mercadoria e entrega intermediária ao CLIA, nos termos do DL 37/66 e a IN RFB 2143.

A redação do artigo 7º da Proposta ANAC pode permitir interpretação segundo a qual a operação de capatazia realizada pelo próprio administrador aeroportuário para envio da carga à zona secundária isenta a Concessionária de qualquer responsabilidade sobre a carga manejada e sob sua detenção. Em outras palavras, a expressão: “quando a carga não permanecer sob guarda e controle do recinto alfandegado operado sob responsabilidade direta da administração aeroportuária”, pode levar a crer que as cargas não armazenadas na zona primária do aeroporto nunca serão de responsabilidade da Concessionária – o que, certamente, não é o espírito da norma apresentada.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23684	Concessionária do Bloco Central S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 4º	Outros	Revisão da proposta para incluir salvaguardas que protejam os interesses das concessionárias e dos usuários, conforme justificativa.

Justificativa

Expressamos preocupação em relação à afirmação na Justificativa e na Nota Técnica nº 32/2023/GERE /SRA (Sei 8403364) da presente proposta que concede autonomia à Infraero para a definição da estrutura tarifária nos aeroportos sob sua operação, no que se refere à instalação de recintos alfandegados.

Trata-se de competência inerente à função da Agência (cf. inciso XXV, art. 8º da Lei nº 11.182/2005) de “estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte, e disciplinar a remuneração do seu uso”.

Primeiramente, a proposta poderia resultar em falta de transparência no processo de definição de tarifas, uma vez que a autonomia da Infraero não estaria sujeita a um processo regulatório claro e à participação das partes interessadas. Isso poderia prejudicar as concessionárias, que ficariam em desvantagem ao negociar contratos e planejar investimentos de longo prazo.

Além disso, a ausência de regulamentação efetiva poderia abrir espaço para que a Infraero estabeleça tarifas de forma arbitrária, sem considerar adequadamente os interesses das concessionárias ou dos usuários. Isso poderia comprometer a viabilidade econômica das empresas concessionárias, afetando seus investimentos, a competição no mercado de importação de cargas e, em última instância, a qualidade dos serviços prestados aos usuários.

Para mitigar essas preocupações, sugerimos que a proposta seja revisada para incluir salvaguardas adequadas que protejam os interesses das concessionárias e dos usuários. Isso poderia ser alcançado por meio da implementação de requisitos de transparência, da realização de revisões regulares das tarifas, da criação de mecanismos de recurso e da supervisão independente das decisões tarifárias da Infraero.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23685	Concessionária do Bloco Central S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 6º	Alteração	<p>Sugestão de nova redação.</p> <p>Art. 6º As tarifas de armazenagem e capatazia não incidem sobre cargas importadas ou a serem exportadas que, por razões diversas, tendo por fundamento critérios objetivos e não discriminatórios, devidamente justificados pela autoridade aduaneira, não permanecerem sob guarda e controle do recinto alfandegado operado sob responsabilidade direta da administração aeroportuária.</p> <p>Parágrafo Único: As Tarifas de armazenagem e capatazia manter-se-ão aplicáveis nos seguintes casos: (i) caso a carga não possa adentrar fisicamente no recinto alfandegado em razão de</p>

medidas ou peso específico da carga; (ii) quando a carga for movimentada pelo Terminal de Cargas.

Justificativa

Trata-se de proposta de redação que visa assegurar que as decisões da autoridade aduaneira sejam transparentes, devidamente justificadas e alinhadas com a eficiência das operações.

Conforme entendimento já expressado pela RFB (Autoridade Aduaneira) à ANAC, no contexto da implementação do módulo CCT, existe uma responsabilidade geral do administrador sobre todas as cargas existentes no recinto alfandegado, independentemente da qualidade de depositário.

Vida art. 57 da IN RFB nº 248, e 25/11/2002, “Art. 57. A carga somente poderá ser manipulada em local alfandegado. (...)§ 1º Entende-se por manipulação de carga a retirada, colocação ou movimentação de volumes acondicionados na unidade de carga ou no veículo”.

A novidade trazida pelo artigo pode implicar em fuga de receita das concessionárias, notadamente se a RFB, a seu exclusivo critério, passar a retirar diversas cargas da responsabilidade das concessionárias.

Dessa forma, sugerimos que o texto seja revisto para incorporar critérios específicos e objetivos que a autoridade aduaneira deve levar em consideração ao determinar quais cargas não permanecerão sob guarda e controle do recinto alfandegado operado sob responsabilidade direta das concessionárias, considerando o possível impacto, tanto financeiro como operacional, de tal determinação.

Além disso, a sugestão de redação enfatiza que as tarifas de capatazia serão aplicáveis quando as respectivas cargas forem movimentadas pelo Terminal de Cargas, seguindo as práticas estabelecidas pela regulamentação aduaneira, bem como para as cargas com dimensões e peso específicos, as denominadas “cargas projeto”, e que requerem tratamento específico quando da sua operação nos TECAs.

Nesse sentido, o simples fato de, por exemplo, a aeronave não ser armazenada debaixo da infraestrutura coberta do terminal de cargas não desconfigura essa conclusão, haja vista, em especial, a definição de Terminal de Cargas prevista contratualmente como: “conjunto de áreas cobertas e descobertas do aeroporto, especialmente delimitada para recebimento, movimentação, armazenamento, guarda, controle e entrega de carga transportada ou a transportar.”

Não se pode dizer, portanto, que não houve a ocorrência das atividades de armazenagem e/ou capatazia para os casos em que as cargas não adentrarem fisicamente o Terminal de Cargas em razão da especificidade de suas dimensões.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23686	Concessionária do Bloco Central S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 9º	Exclusão	Exclusão do artigo.

Justificativa

Importante destacar que os contratos de concessão preveem como definição de carga, “Carga: todo bem transportado por qualquer modal, com ou sem destinação comercial. Considera-se também como carga: (a) as aeronaves importadas que cheguem ao aeroporto em voo ou transportadas”.

Dessa forma, resta claro que o próprio contrato de concessão reconhece que a aeronave a ser nacionalizada no recinto será considerada como carga, ainda que chegue ao aeroporto por meios próprios, devendo, dessa forma, ser considerada como carga para todos os fins, incluindo a incidência das tarifas de armazenagem e capatazia.

Nesse sentido, o simples fato de a aeronave não ser armazenada debaixo da infraestrutura coberta do terminal de cargas não desconfigura essa conclusão, haja vista, em especial, a definição de Terminal de Cargas prevista contratualmente como: “conjunto de áreas cobertas e descobertas do aeroporto, especialmente delimitada para recebimento, movimentação, armazenamento, guarda, controle e entrega de carga transportada ou a transportar.”

Não se pode dizer, portanto, que não houve armazenagem quando a aeronave permanece fora da infraestrutura coberta do TECA.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23687	Concessionária do Bloco Central S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 10º	Alteração	Sugestão de nova redação. Art. 10. Será dispensado do despacho concessivo de isenção, de que trata o art. 7º, inciso XIX da Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, alterada pela Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022, desde que a carga não ultrapasse o período de armazenagem de 05 (cinco) dias corridos, quando as tarifas aeroportuárias de armazenagem e de capatazia incidirem sobre: (...)

Justificativa

Sugerimos a manutenção da previsão original de isenção pelo prazo de 05 dias.
Importante destacar que a alteração do prazo de isenção estabelecido trará impacto direto na receita auferida pela Concessionária, ocasionando desequilíbrio contratual, o que dará ensejo ao pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23688	Concessionária do Bloco Central S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 11º	Alteração	Sugestão de nova redação.

						Art.11. As tarifas aeroportuárias de armazenagem e de capatazia poderão ser cobradas quando as cargas elencadas pelo Art. 10 perderem o benefício da isenção e serão devidas durante todo o período de armazenagem da carga, observadas as disposições contratuais e regulamentares vigentes.
--	--	--	--	--	--	---

Justificativa

A proposta normativa inova ao prever que as cargas que ultrapassarem o período de isenção só poderão ser cobradas a partir desse período.

Sugerimos ajuste na redação para prever que, uma vez superado o prazo de isenção, as tarifas serão devidas por todo o período de armazenagem, mantendo a convergência com a regra praticada sob a norma atual.

Entendemos que o benefício de isenção tarifária está condicionado à remoção da carga no período determinado. A remoção, portanto, é condicionante essencial para a concessão do benefício.

Caso não seja feita a remoção no período específico, o benefício se esvai, retornando-se ao status quo ante. Deve, com isso, ser realizada a cobrança desde o primeiro dia em que a carga chegou ao recinto alfandegado.

Importante ressaltar que a alteração gera desequilíbrio no Contrato de Concessão e dá ensejo ao pleito de reequilíbrio.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23689	Concessionária do Bloco Central S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 4º	Outros	Revisão da proposta para incluir salvaguardas que protejam os interesses das concessionárias e dos usuários, conforme justificativa.

Justificativa

Expressamos preocupação em relação à afirmação na Justificativa e na Nota Técnica nº 32/2023/GERE /SRA (Sei 8403364) da presente proposta que concede autonomia à Infraero para a definição da estrutura tarifária nos aeroportos sob sua operação, no que se refere à instalação de recintos alfandegados.

Trata-se de competência inerente à função da Agência (cf. inciso XXV, art. 8º da Lei nº 11.182/2005) de “estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte, e disciplinar a remuneração do seu uso”.

Primeiramente, a proposta poderia resultar em falta de transparência no processo de definição de tarifas, uma vez que a autonomia da Infraero não estaria sujeita a um processo regulatório claro e à participação das partes interessadas. Isso poderia prejudicar as concessionárias, que ficariam em desvantagem ao negociar contratos e planejar investimentos de longo prazo.

Além disso, a ausência de regulamentação efetiva poderia abrir espaço para que a Infraero estabeleça tarifas de forma arbitrária, sem considerar

adequadamente os interesses das concessionárias ou dos usuários. Isso poderia comprometer a viabilidade econômica das empresas concessionárias, afetando seus investimentos, a competição no mercado de importação de cargas e, em última instância, a qualidade dos serviços prestados aos usuários.

Para mitigar essas preocupações, sugerimos que a proposta seja revisada para incluir salvaguardas adequadas que protejam os interesses das concessionárias e dos usuários. Isso poderia ser alcançado por meio da implementação de requisitos de transparência, da realização de revisões regulares das tarifas, da criação de mecanismos de recurso e da supervisão independente das decisões tarifárias da Infraero.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23690	Concessionária do Bloco Central S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 6º	Alteração	<p>Sugestão de nova redação.</p> <p>Art. 6º As tarifas de armazenagem e capatazia não incidem sobre cargas importadas ou a serem exportadas que, por razões diversas, tendo por fundamento critérios objetivos e não discriminatórios, devidamente justificados pela autoridade aduaneira, não permanecerem sob guarda e controle do recinto alfandegado operado sob responsabilidade direta da administração aeroportuária.</p> <p>Parágrafo Único: As Tarifas de armazenagem e capatazia manter-se-ão aplicáveis nos seguintes casos: (i) caso a carga não possa adentrar fisicamente no recinto alfandegado em razão de medidas ou peso específico da carga; (ii) quando a carga for movimentada pelo Terminal de Cargas.</p>

Justificativa

Trata-se de proposta de redação que visa assegurar que as decisões da autoridade aduaneira sejam transparentes, devidamente justificadas e alinhadas com a eficiência das operações.

Conforme entendimento já expressado pela RFB (Autoridade Aduaneira) à ANAC, no contexto da implementação do módulo CCT, existe uma responsabilidade geral do administrador sobre todas as cargas existentes no recinto alfandegado, independentemente da qualidade de depositário.

Vida art. 57 da IN RFB nº 248, e 25/11/2002, "Art. 57. A carga somente poderá ser manipulada em local alfandegado. (...)§ 1º Entende-se por manipulação de carga a retirada, colocação ou movimentação de volumes acondicionados na unidade de carga ou no veículo".

A novidade trazida pelo artigo pode implicar em fuga de receita das concessionárias, notadamente se a RFB, a seu exclusivo critério, passar a retirar diversas cargas da responsabilidade das concessionárias.

Dessa forma, sugerimos que o texto seja revisto para incorporar critérios específicos e objetivos que a autoridade aduaneira deve levar em consideração ao determinar quais cargas não permanecerão sob guarda e controle do recinto alfandegado operado sob responsabilidade direta das concessionárias, considerando o possível impacto, tanto financeiro como operacional, de tal determinação.

Além disso, a sugestão de redação enfatiza que as tarifas de capatazia serão aplicáveis quando as respectivas cargas forem movimentadas pelo Terminal de Cargas, seguindo as práticas estabelecidas pela regulamentação aduaneira, bem como para as cargas com dimensões e peso específicos, as denominadas “cargas projeto”, e que requerem tratamento específico quando da sua operação nos TECAs.

Nesse sentido, o simples fato de, por exemplo, a aeronave não ser armazenada debaixo da infraestrutura coberta do terminal de cargas não desconfigura essa conclusão, haja vista, em especial, a definição de Terminal de Cargas prevista contratualmente como: “conjunto de áreas cobertas e descobertas do aeroporto, especialmente delimitada para recebimento, movimentação, armazenamento, guarda, controle e entrega de carga transportada ou a transportar.”

Não se pode dizer, portanto, que não houve a ocorrência das atividades de armazenagem e/ou capatazia para os casos em que as cargas não adentram fisicamente o Terminal de Cargas em razão da especificidade de suas dimensões.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23691	Concessionária do Bloco Central S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 9º	Exclusão	Exclusão do artigo.
Justificativa						
Importante destacar que os contratos de concessão preveem como definição de carga, “Carga: todo bem transportado por qualquer modal, com ou sem destinação comercial. Considera-se também como carga: (a) as aeronaves importadas que cheguem ao aeroporto em voo ou transportadas”.						
Dessa forma, resta claro que o próprio contrato de concessão reconhece que a aeronave a ser nacionalizada no recinto será considerada como carga, ainda que chegue ao aeroporto por meios próprios, devendo, dessa forma, assim, ser considerada como carga para todos os fins, incluindo a incidência das tarifas de armazenagem e capatazia.						
Nesse sentido, o simples fato de a aeronave não ser armazenada debaixo da infraestrutura coberta do terminal de cargas não desconfigura essa conclusão, haja vista, em especial, a definição de Terminal de Cargas prevista contratualmente como: “conjunto de áreas cobertas e descobertas do aeroporto, especialmente delimitada para recebimento, movimentação, armazenamento, guarda, controle e entrega de carga transportada ou a transportar.”						

Não se pode dizer, portanto, que não houve armazenagem quando a aeronave permanece fora da infraestrutura coberta do TECA.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23692	Concessionária do Bloco Central S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 10º	Alteração	Sugestão de nova redação. Art. 10. Será dispensado do despacho concessivo de isenção, de que trata o art. 7º, inciso XIX da Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, alterada pela Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022, desde que a carga não ultrapasse o período de armazenagem de 05 (cinco) dias corridos, quando as tarifas aeroportuárias de armazenagem e de capatazia incidirem sobre: (...)

Justificativa

Sugerimos a manutenção da previsão original de isenção pelo prazo de 05 dias.
Importante destacar que a alteração do prazo de isenção estabelecido trará impacto direto na receita auferida pela Concessionária, ocasionando desequilíbrio contratual, o que dará ensejo ao pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23693	Concessionária do Bloco Central S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 11º	Alteração	Sugestão de nova redação. Art.11. As tarifas aeroportuárias de armazenagem e de capatazia poderão ser cobradas quando as cargas elencadas pelo Art. 10 perderem o benefício da isenção e serão devidas durante todo o período de armazenagem da carga, observadas as disposições contratuais e regulamentares vigentes.

Justificativa

A proposta normativa inova ao prever que as cargas que ultrapassarem o período de isenção só poderão ser cobradas a partir desse período.

Sugerimos ajuste na redação para prever que, uma vez superado o prazo de isenção, as tarifas serão devidas por todo o período de armazenagem, mantendo a convergência com a regra praticada sob a norma atual.

Entendemos que o benefício de isenção tarifária está condicionado à remoção da carga no período determinado. A remoção, portanto, é condicionante essencial para a concessão do benefício.

Caso não seja feita a remoção no período específico, o benefício se esvai, retornando-se ao status quo ante. Deve, com isso, ser realizada a cobrança desde o primeiro dia em que a carga chegou ao recinto alfandegado.

Importante ressaltar que a alteração gera desequilíbrio no Contrato de Concessão e dá ensejo ao pleito de reequilíbrio.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23694	Concessionaria do Bloco Sul S.A.	Administradores aeroportuários	Outros	Outros	Outros	Revisão da proposta para incluir salvaguardas que protejam os interesses das concessionárias e dos usuários, conforme justificativa.

Justificativa

Expressamos preocupação em relação à afirmação na Justificativa e na Nota Técnica nº 32/2023/GERE /SRA (Sei 8403364) da presente proposta que concede autonomia à Infraero para a definição da estrutura tarifária nos aeroportos sob sua operação, no que se refere à instalação de recintos alfandegados.

Trata-se de competência inerente à função da Agência (cf. inciso XXV, art. 8º da Lei nº 11.182/2005) de “estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte, e disciplinar a remuneração do seu uso”.

Primeiramente, a proposta poderia resultar em falta de transparência no processo de definição de tarifas, uma vez que a autonomia da Infraero não estaria sujeita a um processo regulatório claro e à participação das partes interessadas. Isso poderia prejudicar as concessionárias, que ficariam em desvantagem ao negociar contratos e planejar investimentos de longo prazo.

Além disso, a ausência de regulamentação efetiva poderia abrir espaço para que a Infraero estabeleça tarifas de forma arbitrária, sem considerar adequadamente os interesses das concessionárias ou dos usuários. Isso poderia comprometer a viabilidade econômica das empresas concessionárias, afetando seus investimentos, a competição no mercado de importação de cargas e, em última instância, a qualidade dos serviços prestados aos usuários.

Para mitigar essas preocupações, sugerimos que a proposta seja revisada para incluir salvaguardas adequadas que protejam os interesses das concessionárias e dos usuários. Isso poderia ser alcançado por meio da implementação de requisitos de transparência, da realização de revisões regulares das tarifas, da criação de mecanismos de recurso e da supervisão independente das decisões tarifárias da Infraero.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
--------------------	----------------------	---------------------------	-----------	------	----------------------	--------------

23695	Concessionaria do Bloco Sul S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 6º	Alteração	<p>Art. 6º As tarifas de armazenagem e capatazia não incidem sobre cargas importadas ou a serem exportadas que, por razões diversas, tendo por fundamento critérios objetivos e não discriminatórios, devidamente justificados pela autoridade aduaneira, não permanecerem sob guarda e controle do recinto alfandegado operado sob responsabilidade direta da administração aeroportuária.</p> <p>Parágrafo Único: As Tarifas de armazenagem e capatazia manter-se-ão aplicáveis nos seguintes casos: (i) caso a carga não possa adentrar fisicamente no recinto alfandegado em razão de medidas ou peso específico da carga; (ii) quando a carga for movimentada pelo Terminal de Cargas.</p>
-------	----------------------------------	--------------------------------	---------------------	---------	-----------	---

Justificativa

Trata-se de proposta de redação que visa assegurar que as decisões da autoridade aduaneira sejam transparentes, devidamente justificadas e alinhadas com a eficiência das operações.

Conforme entendimento já expressado pela RFB (Autoridade Aduaneira) à ANAC, no contexto da implementação do módulo CCT, existe uma responsabilidade geral do administrador sobre todas as cargas existentes no recinto alfandegado, independentemente da qualidade de depositário.

Vida art. 57 da IN RFB nº 248, e 25/11/2002, “Art. 57. A carga somente poderá ser manipulada em local alfandegado. (...)§ 1º Entende-se por manipulação de carga a retirada, colocação ou movimentação de volumes acondicionados na unidade de carga ou no veículo”.

A novidade trazida pelo artigo pode implicar em fuga de receita das concessionárias, notadamente se a RFB, a seu exclusivo critério, passar a retirar diversas cargas da responsabilidade das concessionárias.

Dessa forma, sugerimos que o texto seja revisto para incorporar critérios específicos e objetivos que a autoridade aduaneira deve levar em consideração ao determinar quais cargas não permanecerão sob guarda e controle do recinto alfandegado operado sob responsabilidade direta das concessionárias, considerando o possível impacto, tanto financeiro como operacional, de tal determinação.

Além disso, a sugestão de redação enfatiza que as tarifas de capatazia serão aplicáveis quando as respectivas cargas forem movimentadas pelo Terminal de Cargas, seguindo as práticas estabelecidas pela regulamentação aduaneira, bem como para as cargas com dimensões e peso específicos, as denominadas “cargas projeto”, e que requerem tratamento específico quando da sua operação nos TECAs.

Nesse sentido, o simples fato de, por exemplo, a aeronave não ser armazenada debaixo da infraestrutura coberta do terminal de cargas não desconfigura

essa conclusão, haja vista, em especial, a definição de Terminal de Cargas prevista contratualmente como: “conjunto de áreas cobertas e descobertas do aeroporto, especialmente delimitada para recebimento, movimentação, armazenamento, guarda, controle e entrega de carga transportada ou a transportar.”

Não se pode dizer, portanto, que não houve a ocorrência das atividades de armazenagem e/ou capatazia para os casos em que as cargas não adentrarem fisicamente o Terminal de Cargas em razão da especificidade de suas dimensões.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23696	Concessionaria do Bloco Sul S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 9º	Exclusão	Exclusão.

Justificativa

Importante destacar que os contratos de concessão preveem como definição de carga, “Carga: todo bem transportado por qualquer modal, com ou sem destinação comercial. Considera-se também como carga: (a) as aeronaves importadas que cheguem ao aeroporto em voo ou transportadas”.

Dessa forma, resta claro que o próprio contrato de concessão reconhece que a aeronave a ser nacionalizada no recinto será considerada como carga, ainda que chegue ao aeroporto por meios próprios, devendo, assim, ser considerada como carga para todos os fins, incluindo a incidência das tarifas de armazenagem e capatazia.

Nesse sentido, o simples fato de a aeronave não ser armazenada debaixo da infraestrutura coberta do terminal de cargas não desconfigura essa conclusão, haja vista, em especial, a definição de Terminal de Cargas prevista contratualmente como: “conjunto de áreas cobertas e descobertas do aeroporto, especialmente delimitada para recebimento, movimentação, armazenamento, guarda, controle e entrega de carga transportada ou a transportar.”

Não se pode dizer, portanto, que não houve armazenagem quando a aeronave permanece fora da infraestrutura coberta do TECA.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23697	Concessionaria do Bloco Sul S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 10º	Alteração	Art. 10. Será dispensado do despacho concessivo de isenção, de que trata o art. 7º, inciso XIX da Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, alterada pela Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022, desde que a carga não ultrapasse o período de armazenagem de 05 (cinco) dias corridos, quando as tarifas aeroportuárias de armazenagem e de

					capatazia incidirem sobre: (...)
--	--	--	--	--	-------------------------------------

Justificativa

Sugerimos a manutenção da previsão original de isenção pelo prazo de 05 dias. Importante destacar que a alteração do prazo de isenção estabelecido trará impacto direto na receita auferida pela Concessionária, ocasionando desequilíbrio contratual, o que dará ensejo ao pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23698	Concessionaria do Bloco Sul S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 11º	Alteração	Art.11. As tarifas aeroportuárias de armazenagem e de capatazia poderão ser cobradas quando as cargas elencadas pelo Art. 10 perderem o benefício da isenção e serão devidas durante todo o período de armazenagem da carga, observadas as disposições contratuais e regulamentares vigentes.

Justificativa

A proposta normativa inova ao prever que as cargas que ultrapassarem o período de isenção só poderão ser cobradas a partir desse período.

Sugerimos ajuste na redação para prever que, uma vez superado o prazo de isenção, as tarifas serão devidas por todo o período de armazenagem, mantendo a convergência com a regra praticada sob a norma atual.

Entendemos que o benefício de isenção tarifária está condicionado à remoção da carga no período determinado. A remoção, portanto, é condicionante essencial para a concessão do benefício.

Caso não seja feita a remoção no período específico, o benefício se esvai, retornando-se ao status quo ante. Deve, com isso, ser realizada a cobrança desde o primeiro dia em que a carga chegou ao recinto alfandegado.

Importante ressaltar que a alteração gera desequilíbrio no Contrato de Concessão e dá ensejo ao pleito de reequilíbrio.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23700	AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	Empresa Aérea	Minuta de Resolução	Art. 10º	Outros	A AZUL reconhece o importante trabalho dessa I. Agência na constante atualização de seus normativos, com a presente consulta pública visando atualizar definições e distorções existentes atualmente, e congratula

						especificamente o aumento do período de isenção previsto no art. 10 do regulamento proposto.
Justificativa						
O novo período de isenção está de acordo com as operações.						

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23701	Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 2º	Exclusão	A Concessionária solicita a exclusão do Art. 2º: " § 2º Caberá ao Administrador Aeroportuário dar transparência quanto às regras de cobrança, bem como demonstrar que o terminal de carga e os órgãos governamentais necessários à liberação da carga estavam em efetivo funcionamento, nos termos do caput, para fins de contagem dos dias úteis de armazenagem da carga importada e a ser exportada e cobrança das respectivas tarifas."
Justificativa						
A Concessionária entende que, embora já exista a previsão no contrato com relação à transparência das cobranças, no tocante à demonstração que os Órgãos governamentais estão em efetivo funcionamento, não deveria ser uma obrigação do Aeroporto, uma vez que as regras de funcionamento, bem como as atribuições regimentais desses órgãos são definidas e publicadas. Neste sentido, não cabe às Concessionárias fiscalizá-los.						

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23702	Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 3º	Exclusão	A Concessionária solicita a exclusão do trecho do Art. 3º: "Parágrafo único. As cargas importadas ou a serem exportadas poderão ser recebidas e permanecer sob guarda e controle de recintos alfandegados operados por terceiros, no sítio aeroportuário, mediante contratos de arrendamento de área específica para esse fim, observada a regulamentação aplicável e as disposições constantes nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária relativas ao acesso às áreas aeroportuárias."
Justificativa						

Considerando que, atualmente a Concessionária tem exclusividade na prestação de serviço como Zona Primária no Aeroporto, não faz sentido cláusula contendo essa condição. Caso seja alterado este conceito, todas as cargas operadas fora do recinto da Concessionária deverão ser objeto de pleito de reequilíbrio econômico financeiro do contrato.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23703	Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 6º	Exclusão	A Concessionária solicita a exclusão do Art. 6º: Art.: "6º As tarifas de armazenagem e capatazia não incidem sobre cargas importadas ou a serem exportadas que, por razões diversas, a critério da autoridade aduaneira, não permanecerem sob guarda e controle do recinto alfandegado operado sob responsabilidade direta da administração aeroportuária".

Justificativa

A Concessionária esclarece que não há previsão legal que viabilize que cargas, por mera liberalidade da autoridade aduaneira, não passem pela guarda e controle do recinto aduaneiro.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23704	Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 8º	Exclusão	A Concessionária solicita a exclusão do Art. 8º: Art.: "Art. 8º É vedada a diferenciação entre empresas nacionais e estrangeiras prestadoras de serviços de transporte aéreo públicos, para fins de incidência das tarifas de armazenagem e capatazia.".

Justificativa

A Concessionária esclarece que a estrutura tarifária atual prevê a aplicação da tabela 9 exclusivamente para empresas nacionais em um hall de equipamentos específicos conforme descrito: "aparelhos, motores, reatores, peças, acessórios e demais partes, materiais de manutenção e reparo, importados ou admitidos temporariamente no País, por empresas nacionais concessionárias ou permissionárias dos serviços aéreos públicos, quando destinados a uso próprio."

A alteração desse item levaria à redução drástica da receita referente às operações de cias aéreas estrangeiras, provocando desta forma, grande impacto no equilíbrio econômico financeiro no contrato.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
--------------------	----------------------	---------------------------	-----------	------	----------------------	--------------

23705	Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 9º	Exclusão	A Concessionária solicita a exclusão do Art. 9º: Art.: "Art. 9º Não incidem as tarifas de armazenagem e capatazia, durante o período de despacho aduaneiro, sobre as aeronaves importadas ou a serem exportadas que chegam ao aeroporto em voo e permanecem nos pátios de aeronaves, sendo devidas as tarifas de pouso e de permanência aplicáveis, nos termos das disposições contratuais e regulamentares vigentes."
-------	--	--------------------------------	---------------------	---------	----------	--

Justificativa

A Concessionária esclarece que existe atualmente previsão de isenção de até 5 dias para a importação de aeronaves sob a seguinte estrutura. I - aeronaves em geral e seus componentes a elas incorporados, incluindo aquelas que entrarem no País sob o regime de Admissão Temporária e as objeto de arrendamento mercantil; A alteração desse item implicaria em redução da receita, quando a carga ultrapassasse os 5 dias de isenção, e por consequência teve valores de armazenagens devidos. Casos como esse são relativamente frequentes com empresas de taxi aéreo. Desta forma, a Concessionária entende que tal item causaria grande impacto no equilíbrio econômico financeiro do Contrato.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23706	Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 10º	Alteração	A Concessionária solicita a alteração de 10 para 5 dias: "Art. 10. Será dispensado do despacho concessivo de isenção, de que trata o art. 7º, inciso XIX da Lei n.º 6.009, de 26 de dezembro de 1973, alterada pela Lei n.º 14.368, de 14 de junho de 2022, desde que a carga não ultrapasse o período de armazenagem de 5 (cinco) dias corridos, quando as tarifas aeroportuárias de armazenagem e de capatazia incidirem sobre:"

Justificativa

A Concessionária esclarece que a ampliação do prazo de isenção de 5 para 10 dias vai na contramão de todas as iniciativas que a RFB vem promovendo de eficiência para o comércio exterior. Atualmente é notório que diversos importadores conseguem liberar suas cargas dentro do período de 5 dias sem maiores dificuldades. A ampliação desse prazo, implicará em maior morosidade pelos importadores beneficiados, e maior ocupação dos armazéns e por consequência, aumento do custo operacional para o depositário, por mera ineficiência de importadores que já possuem o benefício da isenção. Além disso, haveria desequilíbrio do contrato de concessão visto que atualmente a previsão é de 5 dias e não 10. Tal proposta de ampliação além dos 5 dias, além de ir na contramão de todos os benefícios e melhorias que tem sido promovidos para facilitação do comércio exterior não se justifica, tendo em vista que a performance de operação atual dos aeroportos já comprova que majoritariamente as cargas são

liberadas antes dos 5 dias.
 Especificamente no GIG, 87% das cargas são liberadas nos primeiros 2 períodos de armazenagem. Sendo que nessa relação estão todos os importadores.
 Analisando os principais clientes isentos esse número é ainda mais expressivo, a Fiocruz por exemplo libera 99,3% das suas cargas em 5 dias, a Marinha 96,35%, o Exército 99,8% e a Aeronáutica 90%.
 Cabe destacar, que esses importadores em especial possuem o benefício de desembaraço automático, que agiliza ainda mais a liberação das cargas em comparação com a média dos demais clientes.
 A ampliação desse prazo, assim como era no passado, vai implicar em maior utilização da infraestrutura do terminal de cargas, uma vez que as cargas poderiam permanecer armazenadas até o limite do prazo, aumentando a taxa de ocupação, riscos e custos para a operação do aeroporto sem nenhum motivo justificável, já que claramente os 5 dias, conforme performance destacada acima, seria suficiente para a liberação de praticamente a integralidade das cargas.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23707	Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 10º	Exclusão	A Concessionária solicita a exclusão do trecho do Art. 3º: "§ 2º A isenção de que trata o art. 10, está condicionada à nacionalização das cargas no recinto alfandegado sob responsabilidade do operador aeroportuário, com exceção das consignadas ao Ministério da Defesa e aos Comandos da Marinha, do Exército e da Aeronáutica."

Justificativa

A Concessionária esclarece que este item incentiva que as cargas sejam deixadas no aeroporto por 10 dias, e removidas para outro aeroporto ou porto seco uma vez identificado que não foi possível fazer o desembaraço dentro do prazo, utilizando ao máximo a infraestrutura sem arcar com os referidos custos. A ampliação desse prazo, implicará em maior morosidade e maior ocupação dos armazéns e por consequência, aumento do custo operacional para o depositário e mais uma vez desequilibrando economicamente o contrato de Concessão.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23708	Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 11º	Alteração	A Concessionária solicita a alteração de "a partir desta data" para "desde a data de recebimento da carga no Teca": "Art. 11. As tarifas aeroportuárias de armazenagem e de capatazia poderão ser cobradas quando as cargas elencadas pelo art. 10 perderem o benefício da isenção, sendo devidas desde a data de recebimento da carga no Teca,

observadas as disposições contratuais e regulamentares vigentes."

Justificativa

A Concessionária esclarece que atualmente a Portaria 219 em seu art. 21 destaca que após o período de isenção a cobrança é devida desde a data de recebimento da carga "Art. 21. A cobrança dos preços das Tarifas Aeroportuárias de Armazenagem e de Capatazia, incidente sobre as cargas relacionadas no Artigo 20, quando estas perderem o benefício da isenção, será efetuada de acordo com os percentuais e valores das Tabelas 1, 2, 3, 5 e 6, sendo devidos a partir da data do seu recebimento no TECA". Ou seja, se a carga ficou 6 dias ela era isenta até o 5º dias, mas no sexto dia ela paga a armazenagem cheia desde a chegada. Desta forma, caso não haja alteração proposta, o contrato sofrerá um desequilíbrio econômico financeiro.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23709	Aeroportos Brasil - Viracopos S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 10º	Alteração	Será dispensado do despacho concessivo de isenção, de que trata o art. 7º, inciso XIX da Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, alterada pela Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022, desde que a carga não ultrapasse o período de armazenagem de 5 (dias) dias corridos, quando as tarifas aeroportuárias de armazenagem e de capatazia incidirem sobre:

Justificativa

Por dever de eficiência, entendemos não ser adequado aumentar o prazo de liberação das cargas para além dos 5 (cinco) dias. Destaca-se que esse assunto já foi tratado anteriormente no âmbito desta Agência durante a Audiência Pública nº 20/2018, embasada pela Nota Técnica nº 120/2018/GERE/SRA, culminando com a publicação da Resolução nº 519/2019. Naquela oportunidade foram trazidos dados robustos em prol da manutenção dos 5 dias de isenção, com participação do setor em reuniões e contribuições. Destacamos o item 6.16 da NT 120/2018 que trouxe a proposta de redução de 30 para 5 dias: "A proposta encontra respaldo ainda na Política Nacional de Aviação Civil aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, segundo a qual a eficiência das operações da aviação civil beneficia a todos e é um objetivo a ser perseguido. Para tanto, o aperfeiçoamento da navegação aérea, a otimização do uso do espaço aéreo e da infraestrutura aeroportuária civil, de maneira coordenada e harmônica, e a melhoria dos métodos, processos e práticas de gestão devem ser continuamente buscados" Conforme dados apresentados em arquivo anexo, 92% das cargas (conforme apuração desde o ano de 2016), foram liberadas dentro do prazo de 5 dias, o que denuncia a desnecessidade de alteração do prazo já fixado pela legislação. É bem verdade que o aumento desse prazo implicará, certamente, em maior morosidade na liberação das cargas por mera conveniência do importador, e não pode efetiva necessidade. Aliada à essa morosidade, estará a maior ocupação do TECA, o que poderá ocasionar restrição operacional para outras operações.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
--------------------	----------------------	---------------------------	-----------	------	----------------------	--------------

23710	Aeroportos Brasil - Viracopos S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 10º	Alteração	Será dispensado do despacho concessivo de isenção, de que trata o art. 7º, inciso XIX da Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, alterada pela Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022, desde que a carga não ultrapasse o período de armazenagem de 5 (dias) dias corridos, quando as tarifas aeroportuárias de armazenagem e de capatazia incidirem sobre:
-------	------------------------------------	--------------------------------	---------------------	----------	-----------	--

Justificativa

Por dever de eficiência, entendemos não ser adequado aumentar o prazo de liberação das cargas para além dos 5 (cinco) dias. Destaca-se que esse assunto já foi tratado anteriormente no âmbito desta Agência durante a Audiência Pública nº 20/2018, embasada pela Nota Técnica nº 120/2018/GERE/SRA, culminando com a publicação da Resolução nº 519/2019. Naquela oportunidade foram trazidos dados robustos em prol da manutenção dos 5 dias de isenção, com participação do setor em reuniões e contribuições. Destacamos o item 6.16 da NT 120/2018 que trouxe a proposta de redução de 30 para 5 dias: “A proposta encontra respaldo ainda na Política Nacional de Aviação Civil aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, segundo a qual a eficiência das operações da aviação civil beneficia a todos e é um objetivo a ser perseguido. Para tanto, o aperfeiçoamento da navegação aérea, a otimização do uso do espaço aéreo e da infraestrutura aeroportuária civil, de maneira coordenada e harmônica, e a melhoria dos métodos, processos e práticas de gestão devem ser continuamente buscados”

Conforme dados apresentados em arquivo anexo, 92% das cargas (conforme apuração desde o ano de 2016), foram liberadas dentro do prazo de 5 dias, o que denuncia a desnecessidade de alteração do prazo já fixado pela legislação.

É bem verdade que o aumento desse prazo implicará, certamente, em maior morosidade na liberação das cargas por mera conveniência do importador, e não pode efetiva necessidade. Aliada à essa morosidade, estará a maior ocupação do TECA, o que poderá ocasionar restrição operacional para outras operações.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23711	PAC LOGÍSTICA E HANGARAGEM LTDA	Outros	Minuta de Resolução	Art. 2º	Alteração	Alteração do Art. 2º, VI, §1º para considerar que conceito de dias úteis seja compreendido como aqueles em que o TECA esteja em efetivo funcionamento para liberação e retirada da carga importada ou para entrega e embarque da carga a ser exportada.

Justificativa

As entidades gestoras de terminais de carga em aeroportos enfrentam uma série de desafios ao garantir operações ininterruptas. Um dos principais pontos a serem destacados é a amplitude de suas operações: os terminais estão ativos todos os dias, com seguros abrangendo cada dia de funcionamento. Isto significa que, se ocorrer algum problema, seja um sinistro, extravio ou perda de carga, mesmo durante um final de semana ou feriado, a responsabilidade recai sobre o terminal. Além disso, é digno de nota que serviços essenciais, como segurança armada, continuam operando mesmo fora dos dias tradicionalmente comerciais.

Dito isso, a definição tradicional de "dias úteis", que normalmente se estende de segunda a sexta-feira, precisa ser repensada. Para os terminais aeroportuários, cada dia em que estão operacionais e prontos para receber ou liberar carga deve ser considerado um dia útil. Isto reflete mais precisamente a realidade do seu calendário de operações, ao invés de se ater às horas padrão de funcionamento de outros setores ou entidades governamentais.

A evolução tecnológica também trouxe novos desafios e oportunidades. Com a crescente tendência de digitalização dos processos, exemplificada por iniciativas como o Portal Único e o CCT Aéreo, os terminais estão se adaptando para aprimorar a eficiência nas transações de carga aérea. Mesmo com todos esses avanços, independentemente da disponibilidade ou ação dos órgãos governamentais, os terminais privados assumem riscos significativos e necessitam gerenciar essas responsabilidades de forma proativa.

No entanto, a proposta de uma nova resolução, recentemente discutida em audiências públicas, poderia colocar esses terminais em uma posição injustamente desvantajosa. Penalizar os terminais por circunstâncias externas, como a indisponibilidade de órgãos governamentais, poderia levar a desafios financeiros substanciais. Eles ainda teriam seus custos operacionais fixos, mas seriam privados da receita das tarifas.

Em suma, os terminais de carga aeroportuários são entidades complexas que operam em um ambiente dinâmico e desafiador. Eles devem ser reconhecidos e compensados de forma justa por seu papel, considerando todas as variáveis e responsabilidades que estão fora de seu controle direto.

Assim a contagem em dias úteis deve ser definida pelos dias em que a retirada ou entrega da carga é possível de acordo com o funcionamento do administrador do aeroporto, independentemente do funcionamento dos órgãos governamentais.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23712	CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FLORIANÓPOLIS S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 3º	Exclusão	A exclusão do parágrafo único tem como objetivo garantir segurança jurídica às concessionárias, visto que apenas elas deverão seguir as regras tarifárias aplicáveis. Além disso, existe a garantia na prestação de serviço de cargas internacionais, pela administração aeroportuária. A nova redação poderá acarretará revisão extraordinária dos Contratos de Concessão.
Justificativa						
A exclusão do parágrafo único tem como objetivo garantir segurança jurídica às concessionárias, visto que apenas elas deverão seguir as regras tarifárias aplicáveis. Além disso, existe a garantia na prestação de serviço de cargas internacionais, pela administração aeroportuária.						
A nova redação poderá acarretará revisão extraordinária dos Contratos de Concessão.						

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23713	CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FLORIANÓPOLIS S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 3º	Exclusão	<p>A exclusão do parágrafo único tem como objetivo garantir segurança jurídica às concessionárias, visto que apenas elas deverão seguir as regras tarifárias aplicáveis. Além disso, existe a garantia na prestação de serviço de cargas internacionais, pela administração aeroportuária.</p> <p>A nova redação poderá acarretará revisão extraordinária dos Contratos de Concessão.</p>
Justificativa						
<p>A exclusão do parágrafo único tem como objetivo garantir segurança jurídica às concessionárias, visto que apenas elas deverão seguir as regras tarifárias aplicáveis. Além disso, existe a garantia na prestação de serviço de cargas internacionais, pela administração aeroportuária.</p> <p>A nova redação poderá acarretará revisão extraordinária dos Contratos de Concessão.</p>						

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23714	Bex feiras e eventos Culturais	Outros	Minuta de Resolução	Art. 10º	Alteração	<p>De forma mais pontual, sugerimos que no Capítulo III da Resolução seja feita a inclusão de artigo em substituição parcial ao art. 14 da atual Portaria nº 219/GC5, de 27 de março de 2001, referente a parte dos itens não cobertos pela isenção prevista no Capítulo IV da Resolução objeto de consulta pública.</p> <p>Propomos a seguinte redação ao novo art. 10:</p> <p>Art. 10. As Tarifas de Armazenagem e de Capatazia sobre as cargas que entrarem no País sob o regime de Admissão Temporária ou que sejam destinadas à exportação e que, em ambos o casos, sejam comprovadamente destinadas aos certames e outros eventos de natureza científica, esportiva, filantrópica, cívica ou cultural, deverão ser aplicadas cumulativamente e observar o</p>

					parâmetro de preço calculado por peso bruto da carga, observados os princípios de modicidade de preços públicos, tendo em vista o interesse social destas atividades.
--	--	--	--	--	---

Justificativa

BEX FEIRAS E EVENTOS CULTURAIS LTDA., com sede à Rua Pacheco Leão, 94, Jardim Botânico, na cidade do Rio de Janeiro, RJ, Brasil, inscrita no CNPJ sob nº 11.472.564/0001-43, neste ato, em conjunto com Festival Internacional de Arte de São Paulo - SP-Arte, e outros agentes culturais, vem, respeitosamente, expor nossa manifestação à Consulta Pública 9, a respeito de alteração nas Tarifas de Armazenagem e Capatazia sobre a carga importada e a ser exportada.

A Resolução proposta exclui a previsão de regime especial de tarifas de armazenagem e capatazia cobradas de cargas em admissão temporária no país e destinadas a eventos cívico-culturais, entre outros (como os de natureza científica, esportiva e filantrópica), constante na Portaria nº 219/GC5/2001, que se pretende revogar. Tal cobrança é hoje feita com base no peso e volumetria da carga, a exemplo do que acontece na maioria dos principais aeroportos do mundo para cargas de bens culturais, como obras de arte.

A mudança em epígrafe geraria insegurança jurídica ao setor da Cultura, podendo implicar no aumento significativo dos custos de exposições de arte, prejudicando - quando não inviabilizando - sua realização e, desta forma, a circulação e a difusão da arte no país.

Por esta razão, requeremos que o assunto seja objeto de Audiência Pública com a participação do Ministério da Cultura para permitir a discussão aprofundada da Resolução proposta e a devida participação social e dos agentes dos setores potencialmente impactados.

De forma mais pontual, sugerimos que no Capítulo III da Resolução seja feita a inclusão de artigo em substituição parcial ao art. 14 da atual Portaria nº 219/GC5, de 27 de março de 2001, referente a parte dos itens não cobertos pela isenção prevista no Capítulo IV da Resolução objeto de consulta pública.

Propomos a seguinte redação ao novo art. 10:

Art. 10. As Tarifas de Armazenagem e de Capatazia sobre as cargas que entrarem no País sob o regime de Admissão Temporária ou que sejam destinadas à exportação e que, em ambos os casos, sejam comprovadamente destinadas aos certames e outros eventos de natureza científica, esportiva, filantrópica, cívica ou cultural, deverão ser aplicadas cumulativamente e observar o parâmetro de preço calculado por peso bruto da carga, observados os princípios de modicidade de preços públicos, tendo em vista o interesse social destas atividades.

A incidência e o valor das Tarifas de Armazenagem e de Capatazia sobre bens culturais, em particular de obras de arte, é objeto de embates judiciais entre concessionárias de aeroportos e agentes e produtores culturais há anos, mesmo sob a incidência da Portaria nº 219/GC5, de 27 de março de 2001, em razão das diferentes interpretações conferidas ao termo “cívico-cultural”. Em regra, o entendimento do Judiciário tem sido o de considerar exposições de arte eventos cívico-culturais, importantes para o desenvolvimento da cidadania e para o exercício dos direitos sociais, e, neste contexto, objeto de tarifação especial nos termos da Tabela 9 da Portaria atualmente em vigor.

Ao revogar a Portaria nº 219/GC5/2001, a Resolução restabelece a insegurança sobre o tema o que, por si só, impacta negativamente o setor cultural, ao

mesmo tempo estratégico para o país e tão vulnerável. Há o receio justificado do setor de, após revogada a Portaria atual, serem realizadas mudanças nos contratos de concessão que, sem o respaldo regulatório adequado, poderão passar a prever a cobrança, pelos concessionários, de tarifas majoradas em demasia. Este aumento prejudicará, quando não inviabilizará, a importação e a exportação de obras para exposições de arte.

O impacto sobre o setor merece maior aprofundamento junto aos agentes impactados como museus, associações da classe cultural e artística, orquestras, produtores de musicais e eventos esportivos. Por esta razão, solicitamos que seja realizada Audiência Pública com o envolvimento necessário do Ministério da Cultura, pasta do Governo responsável pela aplicação das políticas públicas culturais que visam salvaguardar a cultura e a produção artística e cultural nacional.

Importante ressaltar que museus, feiras e galerias de arte são espaços abertos à sociedade, contribuindo para a educação, expansão de horizontes e a formação da identidade nacional. As exposições vindas do exterior contribuem não só para a ampliação do repertório cultural geral, mas também para a formação e o desenvolvimento de artistas. Já a exportação de obras de artistas brasileiros têm como objetivo difundir a Cultura brasileira internacionalmente, sendo essencial para inserir o país cultural e

politicamente na cena global, o dito "softpower". Ainda, as exposições, sejam elas promovidas por museus, sejam por galerias de arte, têm como finalidade a difusão e a circulação cultural, sendo a venda de obras desejável, porém imprevisível e não garantida (daí os regimes atuais de importação ou exportação temporárias). Por serem de interesse público, muitas destas exposições são objeto de incentivos como os estabelecidos pela Lei Federal de Incentivo à Cultura (Lei Rouanet) e diversos programas nos âmbitos estaduais e municipais.

A solicitação que se faz nesta manifestação, portanto, é de se conferir segurança e previsibilidade a um setor estratégico para o desenvolvimento sócio-cultural e de formação de cidadania e também de posicionamento e imagem do país, carecendo portanto de olhar atento da ANAC.

A Bex Feiras e Eventos Culturais Ltda. é pessoa jurídica de direito privado que atua na organização e promoção de feiras, congressos e eventos culturais em geral, promovendo anualmente, durante o período de setembro, a ArtRio – Feira de Arte do Rio de Janeiro, evento onde mais de oitenta galerias do Brasil e do mundo se reúnem junto a museus, instituições culturais, artistas, profissionais e amantes de arte.

Deste diapasão, as feiras de Artes contribuem de forma ativa durante todo o ano para o sucesso da cadeia produtiva de arte e tem também um forte papel de pólo estimulador, apoiando projetos sociais, exposições, destacando novas galerias, estimulando o colecionismo, a formação de público e a promoção de artistas jovens.

Diante do exposto, o presente ofício visa resguardar o direito líquido e certo da galerias e instituições participantes de eventos culturais de terem suas obras de arte importadas sob o regime de admissão temporária e submetidas à correta e justa tarifas de armazenamento em valores que não inviabilizem o exercício de suas atividades.

Ressaltamos que todas as comunicações e comprovações referentes à presente poderão ser realizadas por escrito, via fax, correio eletrônico (e-mail) ou através de correspondência, nos endereços abaixo indicados.

BEX FEIRAS E EVENTOS CULTURAIS LTDA.

Rua Pacheco Leão, 94, Jardim Botânico, Rio de Janeiro- RJ,

At.: Sra. Brenda Valansi

Tel.: (21)3114-0171 – (21) 97523-1977

E-mail: Brenda@artrio.com

Sendo assim, a ArtRio segue aliada a discussões sobre o tema em todos os níveis, colocando-se sempre à disposição dos Poderes Públicos como fonte de dados e pareceres que possibilitem a constante evolução social.

Atenciosamente,

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23715	PAC LOGÍSTICA E HANGARAGEM LTDA	Outros	Minuta de Resolução	Art. 2º	Alteração	Alteração do Art. 2º, VI, §1º para considerar que conceito de dias úteis seja compreendido como aqueles em que o TECA esteja em efetivo funcionamento para liberação e retirada da carga importada ou para entrega e embarque da carga a ser exportada.

Justificativa

As entidades gestoras de terminais de carga em aeroportos enfrentam uma série de desafios ao garantir operações ininterruptas. Um dos principais pontos a serem destacados é a amplitude de suas operações: os terminais estão ativos todos os dias, com seguros abrangendo cada dia de funcionamento. Isto significa que, se ocorrer algum problema, seja um sinistro, extravio ou perda de carga, mesmo durante um final de semana ou feriado, a responsabilidade recai sobre o terminal. Além disso, é digno de nota que serviços essenciais, como segurança armada, continuam operando mesmo fora dos dias tradicionalmente comerciais.

Dito isso, a definição tradicional de "dias úteis", que normalmente se estende de segunda a sexta-feira, precisa ser repensada. Para os terminais aeroportuários, cada dia em que estão operacionais e prontos para receber ou liberar carga deve ser considerado um dia útil. Isto reflete mais precisamente a realidade do seu calendário de operações, ao invés de se ater às horas padrão de funcionamento de outros setores ou entidades governamentais.

A evolução tecnológica também trouxe novos desafios e oportunidades. Com a crescente tendência de digitalização dos processos, exemplificada por iniciativas como o Portal Único e o CCT Aéreo, os terminais estão se adaptando para aprimorar a eficiência nas transações de carga aérea. Mesmo com todos esses avanços, independentemente da disponibilidade ou ação dos órgãos governamentais, os terminais privados assumem riscos significativos e necessitam gerenciar essas responsabilidades de forma proativa.

No entanto, a proposta de uma nova resolução, recentemente discutida em audiências públicas, poderia colocar esses terminais em uma posição injustamente desvantajosa. Penalizar os terminais por circunstâncias externas, como a indisponibilidade de órgãos governamentais, poderia levar a desafios financeiros substanciais. Eles ainda teriam seus custos operacionais fixos, mas seriam privados da receita das tarifas.

Em suma, os terminais de carga aeroportuários são entidades complexas que operam em um ambiente dinâmico e desafiador. Eles devem ser reconhecidos e compensados de forma justa por seu papel, considerando todas as variáveis e responsabilidades que estão fora de seu controle direto.

Assim a contagem em dias úteis deve ser definida pelos dias em que a retirada ou entrega da carga é possível de acordo com o funcionamento do administrador do aeroporto, independentemente do funcionamento dos órgãos governamentais.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23716	PAC LOGÍSTICA E HANGARAGEM LTDA	Outros	Minuta de Resolução	Art. 3º	Alteração	Alteração e/ou exclusão parcial do Art. 3º caput e do seu parágrafo único da proposta de Alteração da ANAC. Propõe-se a eliminação das assimetrias regulatórias em atividades econômicas idênticas. Nesse sentido, torna-se imprescindível a revisão do caput e do parágrafo único do artigo 3º. A proposta é que se estabeleça um regime único de liberdade tarifária para todos os envolvidos, seja operador aeroportuário, arrendatário ou sob a responsabilidade dos operadores aeroportuários

Justificativa

Ao longo das rodadas de concessões, percebe-se que os modelos de desestatização têm evoluído constantemente. As inovações nas minutas de concessão demonstram esforços contínuos para otimizar a utilização da infraestrutura aeroportuária. Entretanto, as alterações frequentes têm criado distorções competitivas entre as rodadas.

Comparando, por exemplo, a minuta da 7ª rodada com a 1ª, notam-se diferenças significativas. Tais discrepâncias geram distintos direitos e deveres aos concessionários. Portanto, é imperativo que esta agência atue para evitar assimetrias regulatórias.

A Consulta Pública n.º 09/2023, que aborda as tarifas de armazenagem e capatazia sobre carga importada e exportada, surge como uma oportunidade ímpar para corrigir tais injustiças. No entanto, o artigo 3º da proposta aprofunda ainda mais as assimetrias existentes, estabelecendo regimes jurídicos diferentes para atividades semelhantes no mesmo aeroporto.

Imaginemos um cenário onde, dentro de um complexo aeroportuário, uma área tem total liberdade tarifária enquanto a vizinha está sujeita a um regime tarifário estrito. Esta proposta, portanto, gera desequilíbrios na concorrência. Por exemplo, enquanto operadores tradicionais são obrigados a aceitar e tratar qualquer tipo de carga, independentemente da relação custo-retorno, os arrendatários poderão escolher não só as cargas, mas também como cobrá-las.

É crucial para a eficiência do mercado que todos operem sob o mesmo regime. A proposta atual promove uma concorrência desleal entre arrendatários e

operadores tradicionais, criando uma situação insustentável e prejudicial ao ambiente competitivo.

As cargas radioativas exemplificam perfeitamente as discrepâncias no tratamento entre diferentes operadores. O manuseio seguro dessas cargas é uma operação complexa e carregada de responsabilidade, exigindo tanto infraestrutura específica quanto pessoal capacitado. Atualmente, os operadores tradicionais são obrigados a estar preparados para receber esses materiais, independentemente da relação custo-retorno associada. Essa carga, pelo seu potencial perigoso, requer um investimento considerável em segurança e capacitação, mas a remuneração frequentemente não reflete os custos e riscos associados. Em contraste, sob a proposta atual, operadores arrendatários podem optar por não trabalhar com cargas radioativas, colocando todo o ônus e risco sobre os operadores tradicionais.

Da mesma forma, cargas vivas, cargas perigosas e mercadorias que necessitam de controle de temperatura são exemplos de cargas que demandam infraestruturas e tratamentos específicos. Pense nos animais vivos, que necessitam de ambientes segregados e condições controladas para garantir seu bem-estar. Ou mercadorias que precisam de câmaras frias para manter a qualidade. Ao permitir que os operadores arrendatários escolham seletivamente as cargas com as quais desejam trabalhar, a proposta regulatória atual favorece uma segmentação que, no fim das contas, pode levar a uma oferta inadequada de serviços essenciais. E, novamente, os operadores tradicionais acabam sujeitos a um espectro mais amplo de responsabilidades, mas com remuneração muitas vezes inadequada ao custo e complexidade envolvidos.

A isonomia competitiva é um princípio fundamental para garantir um mercado saudável, propiciando igualdade de oportunidades entre as partes envolvidas. Quando tratamos do TECA e seus operadores, é essencial assegurar que tanto eles quanto os arrendatários atuem em um campo nivelado, onde todos tenham chances equitativas de oferecer seus serviços, inovar e crescer. Sem esse equilíbrio, corre-se o risco de que algumas entidades dominem o mercado, limitando as opções disponíveis e, muitas vezes, elevando os preços devido à falta de concorrência.

Além disso, um cenário onde não se promove a livre competição pode direcionar o mercado, conduzindo a práticas não só anticompetitivas, mas também, em muitos casos, injustas. Direcionamentos de mercado podem resultar em monopólios ou oligopólios, onde poucas empresas detêm grande poder de mercado, prejudicando consumidores e outras empresas que buscam entrar ou se consolidar no setor. Para evitar tais distorções e garantir um ambiente de negócios saudável, é imperativo que se promova e resguarde a isonomia competitiva entre os operadores do TECA e os arrendatários.

Ainda que possível a diversidade de operadores e opções de serviço segundo a Receita, todos os players devem atuar sob regras uniformes. Portanto, apela-se para a revisão da proposta tarifária do art. 3, promovendo a uniformização de regras e estabelecendo ou a total liberdade tarifária para todos ou a submissão de todos ao mesmo regime tarifário.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23717	PAC LOGÍSTICA E HANGARAGEM LTDA	Outros	Minuta de Resolução	Art. 9º	Esclarecimento	Solicitamos esclarecimentos sobre as medidas que esta agência adotará para promover o uso consciente da infraestrutura aeroportuária.

Justificativa

A decisão recente de estender o período de isenção das tarifas aeroportuárias para 10 dias, combinada à introdução de uma hipótese de não incidência das tarifas de armazenagem e capatazia para aeronaves importadas ou a serem exportadas que permanecem nos pátios, incentiva um uso imprudente

da infraestrutura. Ainda que estas aeronaves estejam sujeitas às tarifas de pouso e permanência, há implicações operacionais significativas.

Dados históricos demonstram que o comportamento do usuário em relação ao tempo de utilização do aeroporto está atrelado diretamente ao período de isenção. Na época em que a isenção era de 30 dias, as cargas tendiam a permanecer por longos períodos. Após a redução deste prazo para 5 dias, pouco mudou em termos de receita, revelando que o tempo de isenção dita o período de armazenamento.

O verdadeiro propósito de ajustar o período de isenção não era aumentar as receitas, mas incentivar um uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária. No entanto, com a nova abordagem, perde-se o estímulo ao uso racional. Assim, as cargas a serem nacionalizadas podem permanecer por períodos extensos, saturando os slots aeroportuários e competindo com aeronaves nacionais em plena operação.

Anteriormente, a isenção servia como um mecanismo para encorajar o uso adequado das instalações. No entanto, com a recente alteração, ao somente cobrar tarifas de pouso e permanência e excluir tarifas de armazenagem, as aeronaves que ainda estão sob trâmites aduaneiros competirão pelo espaço limitado com aeronaves em operação regular.

Cabe ressaltar que, enquanto entidades consultadas, administramos terminais logísticos de carga de grande relevância em diversas regiões do Brasil. A partir de nossa extensa experiência e análise, constatamos que, em uma amostra de mais de 200 aeronaves, apenas duas não se beneficiaram da isenção.

A despeito do que a nota técnica menciona acerca de alguns casos específicos, fica claro para nós que tais situações representam incidentes isolados e pontuais. Essas exceções não deveriam, individualmente, justificar uma drástica mudança regulatória que transforma, de forma indiscriminada, a situação de isenção em não incidência, causando prejuízos às operações do terminal e ao uso eficiente da infraestrutura aeroportuária.

Essa nova configuração proposta, sem dúvida, sobrecarregará a infraestrutura atual. A competição pelo espaço limitado pode levar a desafios operacionais significativos, comprometendo tanto a segurança quanto a eficiência das operações aeroportuárias.

A saturação aeroportuária devida à prolongada permanência de aeronaves, particularmente aquelas em processo de nacionalização, tem o potencial de causar atrasos significativos nas operações regulares. Esses atrasos não só afetam negativamente a pontualidade dos voos, comprometendo a confiabilidade do serviço oferecido pelas companhias aéreas, mas também geram custos adicionais, tanto para as operadoras quanto para os passageiros. Para os viajantes, isso pode significar conexões perdidas, compromissos desmarcados e inconveniências gerais. Para as operadoras, os atrasos podem levar a penalidades, reprogramações custosas e uma reputação manchada diante de seus clientes. Em um setor onde a eficiência e a pontualidade são cruciais, a sobrecarga dos slots pode resultar em prejuízos substanciais para todos os envolvidos.

Portanto, a proposta de não incidência das tarifas aeroportuárias pode desencadear problemas logísticos, afetando operadoras e passageiros. Solicitamos, assim, esclarecimentos sobre as ações planejadas por esta agência para enfrentar ou atenuar o potencial congestionamento e demais desafios operacionais resultantes desta decisão.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23718	PAC LOGÍSTICA E HANGARAGEM LTDA	Outros	Minuta de Resolução	Art. 9º	Inclusão	Proposta de implementação de uma taxa fixa por aeronave para remuneração dos serviços oferecidos pelo terminal de cargas (TECA).
Justificativa						
<p>A recente modificação no artigo 9 da proposta de resolução, que substituiu a situação de isenção temporária de tarifas aeroportuárias por uma não incidência, criou uma lacuna regulatória quanto à remuneração pelos serviços prestados pelo TECA. Anteriormente, existia a possibilidade de cobrança quando se excediam os prazos de isenção. Agora, em todos os cenários, o operador fornecerá o serviço sem receber por ele.</p> <p>Contrariamente ao que foi apontado no item 64 da Nota Técnica nº 32/2023/GERE/SRA (8403364), diversos serviços são prestados pelo terminal de cargas, mesmo quando não há movimentação física da aeronave dentro do TECA. Independentemente da posição da aeronave, o terminal é responsável por procedimentos como relatórios de avarias, registros fotográficos e lacres. Além disso, é imperativo lembrar que o depositário da carga assume responsabilidades tributárias, como estabelecido no art. 660, II do Decreto nº 6.759/2009.</p> <p>Como visto, não obstante a equivocada fala de que não existem armazenamento das aeronaves recebidas em voo, o que frontalmente discordamos, fato é que a Receita Federal, as interpreta e continuará interpretando tais aeronaves como cargas, em sendo cargas, permanece o dever do depositário de prestar os serviços inerentes e assumir a responsabilidade enquanto fiel depositário da carga.</p> <p>Tomemos como exemplo a Lei Nº 12.715, de 17 de setembro de 2012. Esta normativa estabelece que nas importações não autorizadas por órgão anuente, fundamentadas em legislações relativas à saúde, metrologia, segurança pública, proteção ao meio ambiente e controles sanitários, fitossanitários e zoos sanitários, o depositário tem a obrigação de devolver a mercadoria ao exterior. Esse retorno deve ocorrer em até 30 (trinta) dias após ser notificado da não autorização, arcando com os respectivos custos.</p> <p>Assim, independentemente das conclusões da nota técnica, a realidade demonstra que os terminais continuam operando e oferecendo serviços para aeronaves que chegam em voo, pois estas são consideradas, perante a Receita Federal do Brasil, como autênticas cargas. No último ano, nos aeroportos administrados por nós, foram armazenadas aproximadamente 190 aeronaves com um valor CIF impressionante de R\$ 877.345.688,68 (oitocentos e setenta e sete milhões, trezentos e quarenta e cinco mil, seiscentos e oitenta e oito reais e sessenta e oito centavos). Nota-se que, apesar desse expressivo montante, menos de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) foram gerados de receita a partir deste armazenamento.</p> <p>É crucial destacar que, em um cenário onde cerca de 190, aeronaves estão em operação sob a gestão do TECA, a ocorrência de um único sinistro pode ter um impacto financeiro devastador, capaz de comprometer irremediavelmente todo o retorno financeiro estipulado no contrato, ao longo da prazo da concessão. É preciso ter em mente que algumas dessas aeronaves representam investimentos que ultrapassaram centenas de milhões de reais, e a responsabilidade recai sobre o TECA. Diante desse flagrante desproporção entre as responsabilidades bilionárias assumidas e as receitas que mal ultrapassam os 5 mil reais, deve ser admitida alguma de forma justa de contraprestação.</p> <p>Tal fato evidencia um claro desequilíbrio entre o serviço prestado, as obrigações tributárias decorrentes e a falta de uma contrapartida financeira justa.</p>						

A atual proposta gerou uma situação atípica, rompendo com o equilíbrio contratual, onde se espera uma contrapartida para a prestação de serviços. Portanto, é imperativo que a agência estabeleça uma tarifa específica para estas aeronaves sob responsabilidade. A própria Nota Técnica mencionou a possibilidade de uma tabela específica para aeronaves e a oportunidade é agora por ocasião dessa consulta pública que pretende reformular a norma do setor.

Por fim, sugerimos que seja implementada de imediato uma nova tarifa fixa a ser definida pela Anac, ou que seja autorizado que o Teca promova a cobrança pelos serviços prestados de forma a remunerar os serviços desenvolvidos.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23719	PAC LOGÍSTICA E HANGARAGEM LTDA	Outros	Minuta de Resolução	Art. 6º	Exclusão	Exclusão do art. 6º da proposta em razão da ausência de critérios objetivos definidos para autoridade aduaneira para definir quais cargas não permanecerão sob a guarda e controle do recinto alfandegado.

Justificativa

No contexto da implementação do módulo CCT, a Autoridade Aduaneira (RFB) expressou à ANAC a necessidade de assegurar a transparência e justificação das suas decisões, alinhadas com a eficiência das operações alfandegárias. Essa discussão levanta a questão da responsabilidade geral do administrador sobre todas as cargas presentes no recinto alfandegado, independentemente da qualidade de depositário, conforme previsto no art. 57 da IN RFB nº 248, de 25/11/2002.

É importante salientar que o recinto alfandegado, de acordo com o art. 2º, art. 3º, II e art. 4º III, IV da Portaria RFB nº 143/2022, abrange uma área ampla onde as cargas transitam sob controle aduaneiro. Além disso, o termo "depositário" é definido no art. 2º da IN RFB nº 2143, de 13/06/2023, como qualquer pessoa incumbida da custódia de bens sob controle aduaneiro.

A proposta atualmente em análise levanta preocupações quanto à possível isenção de responsabilidade da Autoridade Aduaneira, o que poderia resultar em uma redução de receita para as concessionárias, especialmente se a RFB, a seu critério exclusivo, passasse a desobrigá-las da guarda de várias cargas.

Nesse cenário, em razão da inexistência de critérios específicos e objetivos que a autoridade aduaneira deve considerar ao decidir quais cargas não permanecerão sob a guarda e controle do recinto alfandegado operado diretamente pelas concessionárias, manifestamos contrariamente a proposta lançada, uma vez que a falta de precisas definições poderá ocasionar imenso impacto tanto financeiro quanto operacional para os terminais de cargas.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23720	PAC LOGÍSTICA E HANGARAGEM LTDA	Outros	Minuta de Resolução	Art. 11º	Alteração	Alteração da proposta do art. 11º para que seja mantida a atual redação da codificação vigente, permitindo a cobrança das tarifas aeroportuárias desde a data de ingresso das cargas que permaneçam no recinto por período superior ao prazo estabelecido de isenção.
Justificativa						
<p>A inovação normativa proposta passa a dispor que o marco inicial para a cobrança das tarifas aeroportuárias das cargas que ultrapassarem o prazo máximo de isenção terá como termo inicial o próprio término do prazo de isenção e não mais a data de ingresso da carga no recinto.</p> <p>Em nosso entender, tal proposta vai na contramão de todos os esforços que esta agência vem implementando há anos para induzir o correto comportamento do usuário e criar consciência, bem como as motivações e incentivos necessários para que promovam um uso racional da infraestrutura aeroportuária. Isso porque a inovação, tal como proposta, continua premiando aqueles que não foram diligentes e não adotaram as cautelas necessárias para promover a retirada de sua carga ainda dentro do período de isenção. Para aqueles que não se comportaram conforme a intenção do espírito da norma, ainda assim haverá premiação, ou seja, isenção do pagamento por todo o período em que vigorou o prazo de isenção.</p> <p>Jamais alcançaremos o denominador comum almejado por todos quanto à utilização razoável e eficiente da infraestrutura proporcionada, quando a norma indutora de comportamento permanece beneficiando aqueles que não aderiram. Na prática, ao contrário do que ocorre no atual código, não há situação de término da isenção para aqueles que não realizaram a correta remoção de sua carga; para aqueles que não foram eficientes o bastante, ainda assim serão beneficiados com uma concessão parcial, relativa ao período de ingresso até o término do período de isenção.</p> <p>Assim, para manter sinergia com a atual prática e efetivamente induzir nos usuários o comportamento esperado referente ao uso eficiente da infraestrutura aeroportuária, pleiteamos pela manutenção da regra que prevê a cobrança desde o primeiro dia em que a carga adentrou ao recinto.</p> <p>Dessa forma, sugerimos a exclusão da proposta, para manter o atual e adequado mecanismo de incentivo em vigor. Uma vez ultrapassado o prazo de isenção, as tarifas aeroportuárias deverão ser devidas por todo o período, tendo como termo inicial o ingresso da carga no terminal. A nota técnica que embasou toda essa proposta de revisão normativa de forma clara traduz que, de maneira geral, o índice de retirada das cargas dentro do prazo de isenção chega quase a 100%. Ou seja, a realidade do mercado é que, via de regra, as cargas são retiradas antes do término do prazo de isenção. Não é necessário um planejamento extraordinário por parte dos usuários para retirar a carga dentro do prazo de isenção. Os dados mostram que o mínimo de diligência é suficiente para a retirada da carga dentro do prazo, promovendo o uso adequado da infraestrutura aeroportuária.</p> <p>Portanto, não há, sob qualquer aspecto, a necessidade de premiar com isenção aqueles que perderam o prazo de retirada, em detrimento do legítimo direito dos operadores dos terminais de cargas de serem remunerados por todo o período em que prestaram os serviços aeroportuários.</p>						

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23721	ABRAEC-ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL EXPRESSO DE CARGAS	Outros	Outros	Outros	Outros	SUGESTÕES NO DOCUMENTO ANEXO COM AS CONTRIBUIÇÕES DAS EMPRESAS ASSOCIADAS DA ABRAEC.
Justificativa						
Os pontos evidenciados no documento anexo, trarão melhor operacionalidade para as empresas de remessas expressas nos aeroportos.						

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23722	ABRAEC-ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL EXPRESSO DE CARGAS	Outros	Outros	Outros	Outros	SUGESTÕES ANEXA
Justificativa						
Os pontos evidenciados acima trarão melhor operacionalidade para as empresas de remessas expressas nos aeroportos.						

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23723	International Air Transport Association - IATA	Outros	Minuta de Resolução	Art. 2º	Alteração	Solicitamos alteração para que o Capítulo I, art. 2º. Parágrafo VI, 1º tenha uma nova redação, conforme abaixo: "§ 1º Considerar-se-ão dias úteis aqueles em que estejam em efetivo e irrestrito funcionamento, sem exceções como feriados, plantões de final de semana, greves e operação padrão, tanto por

						parte do terminal de carga e os órgãos governamentais necessários para a liberação e retirada da carga importada ou para a entrega e embarque da carga a ser exportada.”
Justificativa						
<p>Vimos que o período de cobrança para armazenagem e capatazia que antes era contado em dias úteis, traz agora modificação para que seja contado quando há o efetivo funcionamento do terminal de cargas e dos Órgãos governamentais. A nova redação traz risco de um aumento de custos aos importadores, em razão de potencial atraso de parte dos aeroportos ou órgãos intervenientes, sendo assim salutar a previsão de contagem de prazo seja de caráter efetivo e irrestrito, sem possibilidade de exceções de quaisquer naturezas. Do qual sugerimos a redação que segue:</p> <p>Importante: Caso não haja a alteração sugerida, corre-se o risco da capacidade total das aeronaves em voos internacionais não serem efetivamente ocupadas entre as saídas de sexta-feira e sábado!</p>						

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23724	International Air Transport Association - IATA	Outros	Minuta de Resolução	Art. 4º	Alteração	<p>Solicitamos alteração para que o Capítulo III, art. 4º, II e III tenha uma nova redação, conforme abaixo:</p> <p>Art. 4º As tarifas aeroportuárias de armazenagem e de capatazia incidem:</p> <p>I - na importação, sobre o consignatário ou seu representante legal;</p> <p>II - no caso de carga em trânsito, sobre o beneficiário do regime; e</p> <p>III - na exportação, sobre o exportador ou seu representante legal.</p>
Justificativa						
<p>Recomendamos que a cobrança de tarifas aeroportuárias de armazenagem e capatazia, quando incidem no transportador, seja excluída. Atualmente, o transportador é cobrado por esses serviços mesmo que não seja o responsável final. Isso ocorre porque o vínculo comercial é estabelecido entre o terminal de cargas e o depositante da carga.</p> <p>Acreditamos que essa cobrança não é justificada, pois não leva em consideração os riscos do negócio. O transportador é responsável pelo transporte da carga, mas não pela armazenagem e capatazia.</p> <p>Da mesma forma, se a carga não prosseguir para o destino final, como por exemplo quando retida por autoridades, o transportador também não poderá ser responsabilizado e cobrado por tarifas de armazenagem e capatazia.</p> <p>Portanto, sugerimos que a cobrança seja revertida para o depositante da carga. Isso seria justo e contribuiria para a eficiência do sistema.</p> <p>Recomendamos que a cobrança seja revertida para o depositante da carga por meio de um acréscimo nas tarifas de armazenagem e capatazia. Isso seria a forma mais simples e eficiente de implementar a mudança.</p> <p>Importante: os transportadores aéreo já são cobrados por serviços como: nova movimentação da carga e despaletização/desunitização.</p>						

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23725	International Air Transport Association - IATA	Outros	Minuta de Resolução	Art. 6º	Alteração	Solicitamos alteração para que o Capítulo III, art. 6º tenha uma nova redação, conforme abaixo: Art. 6º As tarifas de armazenagem e capatazia não incidem sobre cargas domésticas, importadas ou a serem exportadas que: I- Por razões diversas, a critério da autoridade aduaneira, não permanecerem sob guarda e controle do recinto alfandegado operado sob responsabilidade direta da administração aeroportuária; II- Sejam direcionadas aos TECAS operados pelas Cias. Aéreas em função de arrendamento/aluguel da Administração Aeroportuária ao Operador Aéreo. III- Estejam detidas pelas autoridades por quaisquer motivos, não devendo incidirem as taxas de capatazia e armazenagem durante todo o período em que a carga não for autorizada a seguir ao destino final.

Justificativa

Sugerimos desmembrar artigo em incisos e incluir II e III, sendo que a justificativa para a inclusão do II é que consideramos importante destacar que há aeroportos no Brasil, a exemplo de VCP, onde a operação do Terminal de Cargas é privada, em área arrendada/alugada para exclusivo processamento da Cia. Aérea, sendo carga internacional, carga nacionalizada, carga doméstica e cargas na modalidade expressa/courrier. Neste caso, caracteriza-se como TECA privado alfandegado e/ou TECA privado nacional, sobre o qual não deveria incidir aplicação da taxa de capatazia pela movimentação da carga pelo lado Ar até o TECA privado entretanto, conforme observado atualmente, de maneira indevida existe uma dupla oneração à companhia aérea por aeroportos que cobram pelo aluguel da área e pela capatazia da carga. Já em relação ao III, consideramos que a hipótese de detenção das cargas por autoridades competentes deve ser razão suficiente para que durante esse período haja suspensão/congelamento da cobrança de taxas, dado que há fato superveniente que não pode onerar capatazia ou armazenamento.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23726	International Air Transport Association - IATA	Outros	Minuta de Resolução	Art. 8º	Outros	Reiteramos a importância de adoção desse ponto.

Justificativa

Uma das características mais importantes e críticas ao transporte aéreo, e pode-se dizer um de seus grandes desafios, é a competitividade. Por isso vimos enaltecer a proibição da distinção e diferenciação entre empresas nacionais e internacionais para fins de incidência de tarifas de armazenagem e capatazia.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23727	International Air Transport Association - IATA	Outros	Minuta de Resolução	Art. 7º	Exclusão	Solicitamos exclusão do art. 7º do Capítulo III do texto da Minuta, dado a impropriedade de sua adoção frente às práticas do comércio internacional, conforme explicado na justificativa.

Justificativa

Os contratos de compra/venda de bens e mercadorias estão dispostos nos INCOTERMS (<https://www.gov.br/siscomex/pt-br/servicos/aprendendo-a-exportar/negociando-com-o-importador->): Os chamados Incoterms (International Commercial Terms / Termos Internacionais de Comércio) servem para definir, dentro da estrutura de um contrato de compra e venda internacional, os direitos e obrigações recíprocos do exportador e do importador, estabelecendo um conjunto padronizado de definições e determinando regras e práticas neutras, como por exemplo: onde o exportador deve entregar a mercadoria, quem paga o frete, quem é o responsável pela contratação do seguro. Enfim, os Incoterms têm esse objetivo, uma vez que se trata de regras internacionais, imparciais, de caráter uniformizador, que constituem toda a base dos negócios internacionais e objetivam promover sua harmonia. Conforme os Incoterms, a contratação do seguro é um custo que pode ser do exportador ou do importador, a depender da negociação entre as partes. O dispositivo em questão, ao obrigar o consignatário a contratar o seguro, vai de encontro a essa prática internacional. Da mesma forma, a possibilidade de transferência do seguro para o transportador não é prevista nos contratos internacionais de compra e venda de bens e mercadorias. Por isso, pedimos que esse dispositivo seja suprimido.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23728	International Air Transport Association - IATA	Outros	Minuta de Resolução	Art. 10º	Alteração	Art. 10. Será dispensado do despacho concessivo de isenção, de que trata o art. 7º, inciso XIX da Lei n.º 6.009, de 26 de dezembro de 1973, alterada pela Lei n.º 14.368, de 14 de junho de 2022, desde que a carga não ultrapasse o período de armazenagem de 20 (vinte) dias corridos, quando as tarifas aeroportuárias de armazenagem e de capatazia incidirem sobre:

Justificativa

Reconhecemos que a minuta prevê o aumento do período de isenção de armazenagem de 5 para 10 dias, atendendo às manifestações de interesse público, como as da área de saúde pública e dos transportadores aéreos. No entanto, consideramos que um período de 20 dias seria mais razoável.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23729	International Air Transport Association - IATA	Outros	Outros	Outros	Outros	Como ponto de contribuição adicional e recomendação de adoção como regra geral consideramos oportuno e salutar que tanto quanto à minuta ora proposta como novas concessões aeroportuárias considerem o alinhamento das operações brasileiras às práticas mundiais.

Justificativa

Como ponto de contribuição adicional, mesmo não contando com um artigo específico na Regulação ora em análise, gostaríamos de destacar que o sucesso do transporte aéreo de cargas está diretamente ligado à satisfação de clientes que exigem rapidez e confiabilidade. Apesar de representar apenas 2% do volume do tráfego internacional de cargas, em valor representa mais de 35% de toda movimentação de bens e mercadorias no mundo. No entanto, o transporte aéreo de cargas internacionais no Brasil sofre uma sobrecarga de custos que não é acompanhada por países da nossa região como por exemplo México, Chile, Equador e Panamá, que prejudica as entidades importadoras e a competitividade do modal aéreo. Essa sobrecarga é causada pela cobrança de armazenagem baseada no valor CIF, quando deveria ser baseada no peso da carga. Além disso, é necessário que as atuais operações sejam revistas e que os custos baseados em valor CIF sejam retirados dos cálculos de cobrança dos terminais de cargas. Elemento igualmente relevante como justificativa vai ser o aumento da competitividade brasileira para manutenção e atração de operações aéreas.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23730	SP Arte Eventos Culturais Ltda.	Outros	Minuta de Resolução	Art. 9º	Inclusão	<p>A SP–Arte Eventos Culturais Ltda., inscrita no CNPJ sob o nº 06.984.260/0001-25, com sede na R. Pedroso Alvarenga, 900 – 7º andar, São Paulo – SP, enquanto promotora do Festival Internacional de Arte de São Paulo, realizado desde 2005 na Capital paulista, vem, juntamente com outros agentes culturais, expor sua manifestação à Consulta Pública 9, a respeito de alteração nas Tarifas de Armazenagem e Capatazia sobre a carga importada e a ser exportada.</p> <p>A Resolução pretende revogar a Portaria nº 219/GC5/2001 excluindo a previsão de regime especial de tarifas de armazenagem e capatazia cobradas de cargas em admissão temporária no</p>

					<p>país e destinadas a eventos cívico-culturais, de natureza científica, esportiva e filantrópica. A cobrança das tarifas é hoje feita com base no peso e volumetria da carga, a exemplo do que acontece nos principais aeroportos do mundo para cargas de bens culturais, como obras de arte. Esta mudança gera insegurança ao setor da Cultura, podendo implicar no aumento significativo dos custos de exposições de arte, prejudicando - quando não inviabilizando - sua realização e, desta forma, a circulação e a difusão da arte no país.</p> <p>A descentralização da atividade de administração aeroportuária defendida na Justificativa da presente Consulta Pública iguala aeroportos locais com os de maior porte, regulados pela ANAC e utilizados no comércio internacional, o que entendemos ser inadequado. Ao fazê-lo, gera a possibilidade de tratamentos distintos por cada operador, gerando, mais uma vez, insegurança e imprevisibilidade ao criar um ambiente que dificultará a logística de importação e exportação no país.</p> <p>A ANAC não pode se eximir de assegurar estabilidade, justiça e segurança ao setor que regula, devendo manter a centralização dos princípios e critérios de cobrança de Tarifas de Armazenagem e Capatazia, em particular nos casos já compreendidos como de necessária atenção especial, ou seja, de admissão ou exportação temporárias de cargas destinadas a certames e outros eventos de natureza científica, esportiva, filantrópica, cívica ou cultural.</p> <p>Pelo exposto, requeremos que no Capítulo III da Resolução:</p> <p>(1) Seja feita a inclusão de artigo que regule a</p>
--	--	--	--	--	--

					<p>cobrança de Tarifas de Armazenagem e de Capatazia sobre as cargas destinadas aos certames e outros eventos de natureza científica, esportiva, filantrópica, cívica ou cultural que entrarem ou saírem do País sob o regime de admissão ou exportação temporárias, conforme o caso, quando deverão ser aplicadas tarifas calculadas por peso bruto da carga, observados os princípios de modicidade de preços públicos e o interesse social destas atividades; e</p> <p>(2) Seja feita a inclusão de tabela que estabeleça, de maneira centralizada, os valores e critérios de cobrança de tarifas da Armazenagem e Capatazia pelo peso bruto da carga, à semelhança dos padrões internacionais e à exemplo da atual Tabela 3 da Portaria n° 219/GC5, de 27 de março de 2001.</p> <p>Dada a relevância e impacto das alterações propostas, requeremos que o assunto seja objeto de Audiência Pública com a participação do Ministério da Cultura para permitir a discussão aprofundada da Resolução proposta e a devida participação social dos agentes dos setores potencialmente impactados.</p>
--	--	--	--	--	--

Justificativa

A incidência e o valor das Tarifas de Armazenagem e de Capatazia sobre bens culturais, em particular de obras de arte, é objeto de embates judiciais entre concessionárias de aeroportos e agentes e produtores culturais há anos, mesmo sob a incidência da Portaria n° 219/GC5, de 27 de março de 2001, em razão das diferentes interpretações conferidas ao termo “cívico-cultural”. Em regra, o entendimento do Judiciário tem sido o de considerar exposições de arte eventos cívico-culturais, importantes para o desenvolvimento da cidadania e para o exercício dos direitos sociais, e, neste contexto, objeto de tarifação especial nos termos da Tabela 9 da Portaria atualmente em vigor.

Ao revogar a Portaria n° 219/GC5/2001 sem fazer nova previsão regulatória, a Resolução exclui regras e critérios de fixação de tarifas, deixando aos contratos de concessão tema que deve ser regulado de forma centralizada, por sua relevância e interesse social. Mais especificamente para o setor de arte, esta alteração restabelece a insegurança sobre o tema, o que, por si só, impacta negativamente o segmento cultural, ao mesmo tempo estratégico para o país e tão vulnerável. Há o receio justificado do setor de, após revogada a Portaria atual, serem realizadas mudanças nos contratos de concessão que, sem o respaldo regulatório adequado, poderão passar a prever a cobrança, pelos concessionários, de tarifas majoradas em demasia. Este aumento prejudicará, quando não inviabilizará, a importação e a exportação de obras para exposições de arte, isolando o país culturalmente.

O impacto sobre o setor merece maior aprofundamento junto aos agentes impactados como museus, associações da classe cultural e artística, orquestras, produtores de musicais e eventos esportivos. Por esta razão, solicitamos que seja realizada Audiência Pública com o envolvimento necessário do Ministério da Cultura, pasta do Governo responsável pela aplicação das políticas públicas culturais que visam salvaguardar a cultura e a produção artística e cultural nacional.

Importante ressaltar que museus, feiras e galerias de arte são espaços abertos à sociedade, contribuindo para a educação, expansão de horizontes e a formação da identidade nacional. As exposições vindas do exterior contribuem não só para a ampliação do repertório cultural geral, mas também para a formação e o desenvolvimento de artistas. Já a exportação de obras de artistas brasileiros têm como objetivo difundir a Cultura brasileira internacionalmente, sendo essencial para inserir o país cultural e politicamente na cena global, o dito "softpower". Ainda, as exposições, sejam elas promovidas por museus, sejam por galerias de arte, têm como finalidade a difusão e a circulação cultural, sendo a venda de obras desejável, porém imprevisível e não garantida (daí os regimes atuais de importação ou exportação temporárias). Por serem de interesse público, muitas destas exposições são objeto de incentivos como os estabelecidos pela Lei Federal de Incentivo à Cultura (Lei Rouanet) e diversos programas nos âmbitos estaduais e municipais.

A SP–Arte é a produtora responsável pelos eventos SP–Arte Festival Internacional de Arte de São Paulo e Rotas Brasileiras, feiras de arte que reúnem anualmente na cidade de São Paulo, respectivamente, 180 e 70 expositores, entre galerias de arte, museus, instituições culturais e grupos de artistas independentes, com público que ultrapassa 50 mil visitantes, envolvendo desde o artista produtor até o público, passando por uma infinidade de agentes que compõem esse sistema: assistentes, técnicos, galeristas, colecionadores, restauradores, pesquisadores, professores, estudantes, críticos, museólogos, jornalistas entre tantos outros.

Eventos como as feiras de arte promovidas pela SP–Arte contribuem, desta forma, para o crescimento e a profissionalização no mercado de arte no País e para a inserção internacional da arte brasileira.

A solicitação que se faz nesta manifestação, portanto, é de se conferir segurança e previsibilidade a um setor estratégico para o desenvolvimento sócio-cultural e de formação de cidadania e também de posicionamento e imagem do país, carecendo portanto de olhar atento da ANAC.

Sendo assim, a SP–Arte segue interessada em contribuir com as discussões sobre o tema, colocando-se sempre à disposição das autoridades administrativas como fonte de informações que possibilitem a evolução da regulação do setor.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23731	Nara Roesler Galeria, Comércio, Importação e Exportação de Artes Ltda	Outros	Minuta de Resolução	Art. 10º	Inclusão	Vimos, pela presente, que nós como galeria e outros agentes culturais a expor nossa manifestação à Consulta Pública 9, a respeito de alteração nas Tarifas de Armazenagem e Capatazia sobre a carga importada e a ser exportada.

A Resolução proposta exclui a previsão de regime especial de tarifas de armazenagem e capatazia cobradas de cargas em admissão temporária no país e destinadas a eventos cívico-culturais, entre outros (como os de natureza científica, esportiva e filantrópica), constante na Portaria n° 219/GC5/2001, que se pretende revogar. Tal cobrança é hoje feita com base no peso e volumetria da carga, a exemplo do que acontece na maioria dos principais aeroportos do mundo para cargas de bens culturais, como obras de arte. Esta mudança gera insegurança ao setor da Cultura, podendo implicar no aumento significativo dos custos de exposições de arte, prejudicando - quando não inviabilizando - sua realização e, desta forma, a circulação e a difusão da arte no país.

Por esta razão, requeremos que o assunto seja objeto de Audiência Pública com a participação do Ministério da Cultura para permitir a discussão aprofundada da Resolução proposta e a devida participação social e dos agentes dos setores potencialmente impactados.

De forma mais pontual, sugerimos que no Capítulo III da Resolução seja feita a inclusão de artigo em substituição parcial ao art. 14 da atual Portaria n° 219/GC5, de 27 de março de 2001, referente a parte dos itens não cobertos pela isenção prevista no Capítulo IV da Resolução objeto de consulta pública. Propomos a seguinte redação ao novo art. 10:

Art. 10. As Tarifas de Armazenagem e de Capatazia sobre as cargas que entrarem no País sob o regime de Admissão Temporária ou que sejam destinadas à exportação e que, em ambos o casos, sejam comprovadamente destinadas aos

						certames e outros eventos de natureza científica, esportiva, filantrópica, cívica ou cultural, deverão ser aplicadas cumulativamente e observar o parâmetro de preço calculado por peso bruto da carga, observados os princípios de modicidade de preços públicos, tendo em vista o interesse social destas atividades.
--	--	--	--	--	--	---

Alternativa: pedir inclusão no Capítulo IV que fala de isenção.

Justificativa

A incidência e o valor das Tarifas de Armazenagem e de Capatazia sobre bens culturais, em particular de obras de arte, é objeto de embates judiciais entre concessionárias de aeroportos e agentes e produtores culturais há anos, mesmo sob a incidência da Portaria nº 219/GC5, de 27 de março de 2001, em razão das diferentes interpretações conferidas ao termo “cívico-cultural”. Em regra, o entendimento do Judiciário tem sido o de considerar exposições de arte eventos cívico-culturais, importantes para o desenvolvimento da cidadania e para o exercício dos direitos sociais, e, neste contexto, objeto de tarifação especial nos termos da Tabela 9 da Portaria atualmente em vigor.

Ao revogar a Portaria nº 219/GC5/2001, a Resolução restabelece a insegurança sobre o tema o que, por si só, impacta negativamente o setor cultural, ao mesmo tempo estratégico para o país e tão vulnerável. Há o receio justificado do setor de, após revogada a Portaria atual, serem realizadas mudanças nos contratos de concessão que, sem o respaldo regulatório adequado, poderão passar a prever a cobrança, pelos concessionários, de tarifas majoradas em demasia. Este aumento prejudicará, quando não inviabilizará, a importação e a exportação de obras para exposições de arte.

O impacto sobre o setor merece maior aprofundamento junto aos agentes impactados como museus, associações da classe cultural e artística, orquestras, produtores de musicais e eventos esportivos. Por esta razão, solicitamos que seja realizada Audiência Pública com o envolvimento necessário do Ministério da Cultura, pasta do Governo responsável pela aplicação das políticas públicas culturais que visam salvaguardar a cultura e a produção artística e cultural nacional.

Importante ressaltar que museus, feiras e galerias de arte são espaços abertos à sociedade, contribuindo para a educação, expansão de horizontes e a formação da identidade nacional. As exposições vindas do exterior contribuem não só para a ampliação do repertório cultural geral, mas também para a formação e o desenvolvimento de artistas. Já a exportação de obras de artistas brasileiros têm como objetivo difundir a Cultura brasileira internacionalmente, sendo essencial para inserir o país cultural e politicamente na cena global, o dito “softpower”. Ainda, as exposições, sejam elas promovidas por museus, sejam por galerias de arte, têm como finalidade a difusão e a circulação cultural, sendo a venda de obras desejável, porém imprevisível e não garantida (daí os regimes atuais de importação ou exportação temporárias). Por serem de interesse público, muitas destas exposições são objeto de incentivos como os estabelecidos pela Lei Federal de Incentivo à Cultura (Lei Rouanet) e diversos programas nos âmbitos estaduais e municipais.

A solicitação que se faz nesta manifestação, portanto, é de se conferir segurança e previsibilidade a um setor estratégico para o desenvolvimento sócio-cultural e de formação de cidadania e também de posicionamento e imagem do país, carecendo portanto de olhar atento da ANAC.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23732	Nara Roesler Galeria, Comércio, Importação e Exportação de Artes Ltda	Outros	Minuta de Resolução	Art. 10º	Inclusão	<p>Vimos, pela presente, que nós como galeria e outros agentes culturais a expor nossa manifestação à Consulta Pública 9, a respeito de alteração nas Tarifas de Armazenagem e Capatazia sobre a carga importada e a ser exportada.</p> <p>A Resolução proposta exclui a previsão de regime especial de tarifas de armazenagem e capatazia cobradas de cargas em admissão temporária no país e destinadas a eventos cívico-culturais, entre outros (como os de natureza científica, esportiva e filantrópica), constante na Portaria nº 219/GC5/2001, que se pretende revogar. Tal cobrança é hoje feita com base no peso e volumetria da carga, a exemplo do que acontece na maioria dos principais aeroportos do mundo para cargas de bens culturais, como obras de arte. Esta mudança gera insegurança ao setor da Cultura, podendo implicar no aumento significativo dos custos de exposições de arte, prejudicando - quando não inviabilizando - sua realização e, desta forma, a circulação e a difusão da arte no país.</p> <p>Por esta razão, requeremos que o assunto seja objeto de Audiência Pública com a participação do Ministério da Cultura para permitir a discussão aprofundada da Resolução proposta e a devida participação social e dos agentes dos setores potencialmente impactados.</p> <p>De forma mais pontual, sugerimos que no Capítulo III da Resolução seja feita a inclusão de artigo em substituição parcial ao art. 14 da atual Portaria nº 219/GC5, de 27 de março de 2001, referente a</p>

					<p>parte dos itens não cobertos pela isenção prevista no Capítulo IV da Resolução objeto de consulta pública. Propomos a seguinte redação ao novo art. 10:</p> <p>Art. 10. As Tarifas de Armazenagem e de Capatazia sobre as cargas que entrarem no País sob o regime de Admissão Temporária ou que sejam destinadas à exportação e que, em ambos os casos, sejam comprovadamente destinadas aos certames e outros eventos de natureza científica, esportiva, filantrópica, cívica ou cultural, deverão ser aplicadas cumulativamente e observar o parâmetro de preço calculado por peso bruto da carga, observados os princípios de modicidade de preços públicos, tendo em vista o interesse social destas atividades.</p> <p>Alternativa: pedir inclusão no Capítulo IV que fala de isenção.</p>
--	--	--	--	--	---

Justificativa

A incidência e o valor das Tarifas de Armazenagem e de Capatazia sobre bens culturais, em particular de obras de arte, é objeto de embates judiciais entre concessionárias de aeroportos e agentes e produtores culturais há anos, mesmo sob a incidência da Portaria nº 219/GC5, de 27 de março de 2001, em razão das diferentes interpretações conferidas ao termo “cívico-cultural”. Em regra, o entendimento do Judiciário tem sido o de considerar exposições de arte eventos cívico-culturais, importantes para o desenvolvimento da cidadania e para o exercício dos direitos sociais, e, neste contexto, objeto de tarifação especial nos termos da Tabela 9 da Portaria atualmente em vigor.

Ao revogar a Portaria nº 219/GC5/2001, a Resolução restabelece a insegurança sobre o tema o que, por si só, impacta negativamente o setor cultural, ao mesmo tempo estratégico para o país e tão vulnerável. Há o receio justificado do setor de, após revogada a Portaria atual, serem realizadas mudanças nos contratos de concessão que, sem o respaldo regulatório adequado, poderão passar a prever a cobrança, pelos concessionários, de tarifas majoradas em demasia. Este aumento prejudicará, quando não inviabilizará, a importação e a exportação de obras para exposições de arte.

O impacto sobre o setor merece maior aprofundamento junto aos agentes impactados como museus, associações da classe cultural e artística, orquestras, produtores de musicais e eventos esportivos. Por esta razão, solicitamos que seja realizada Audiência Pública com o envolvimento necessário do Ministério da Cultura, pasta do Governo responsável pela aplicação das políticas públicas culturais que visam salvaguardar a cultura e a produção artística e cultural nacional.

Importante ressaltar que museus, feiras e galerias de arte são espaços abertos à sociedade, contribuindo para a educação, expansão de horizontes e a formação da identidade nacional. As exposições vindas do exterior contribuem não só para a ampliação do repertório cultural geral, mas também para a

formação e o desenvolvimento de artistas. Já a exportação de obras de artistas brasileiros têm como objetivo difundir a Cultura brasileira internacionalmente, sendo essencial para inserir o país cultural e politicamente na cena global, o dito "softpower". Ainda, as exposições, sejam elas promovidas por museus, sejam por galerias de arte, têm como finalidade a difusão e a circulação cultural, sendo a venda de obras desejável, porém imprevisível e não garantida (daí os regimes atuais de importação ou exportação temporárias). Por serem de interesse público, muitas destas exposições são objeto de incentivos como os estabelecidos pela Lei Federal de Incentivo à Cultura (Lei Rouanet) e diversos programas nos âmbitos estaduais e municipais.

A solicitação que se faz nesta manifestação, portanto, é de se conferir segurança e previsibilidade a um setor estratégico para o desenvolvimento sócio-cultural e de formação de cidadania e também de posicionamento e imagem do país, carecendo portanto de olhar atento da ANAC.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23733	CLAUDIO COSME PADER Y TERRY	Outros	Minuta de Resolução	Art. 2º	Alteração	Item * Capítulo I, art. 2º, parágrafo VI, 1º "§ 1º Considerar-se-ão dias úteis aqueles em que estejam em efetivo e irrestrito funcionamento, sem exceções como feriados, plantões de final de semana, greves e operação padrão, tanto por parte do terminal de carga e os órgãos governamentais necessários para a liberação e retirada da carga importada ou para a entrega e embarque da carga a ser exportada."

Justificativa

Vimos que o período de cobrança para armazenagem e capatazia que antes era contado em dias úteis, traz agora modificação para que seja contado quando há o efetivo funcionamento do terminal de cargas e dos Órgãos governamentais. A nova redação traz risco de um aumento de custos aos importadores, em razão de potencial atraso de parte dos aeroportos ou órgãos intervenientes, sendo assim salutar a previsão de contagem de prazo seja de caráter efetivo e irrestrito, sem possibilidade de exceções de quaisquer naturezas. Do qual sugerimos a redação que segue:

Importante: Caso não haja a alteração sugerida, corre-se o risco da capacidade total das aeronaves em voos internacionais não serem efetivamente ocupadas entre as saídas de sexta-feira e sábado!

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23734	CLAUDIO COSME PADER Y TERRY	Outros	Minuta de Resolução	Art. 4º	Alteração	Solicitamos alteração para que o Capítulo III, art. 4º, II e III tenha uma nova redação, conforme abaixo: Art. 4º As tarifas aeroportuárias de armazenagem

						<p>e de capatazia incidem:</p> <p>I - na importação, sobre o consignatário ou seu representante legal;</p> <p>II - no caso de carga em trânsito, sobre o beneficiário do regime; e</p> <p>III - na exportação, sobre o exportador ou seu representante legal.</p>
--	--	--	--	--	--	---

Justificativa

Recomendamos que a cobrança de tarifas aeroportuárias de armazenagem e capatazia, quando incidem no transportador, seja excluída.

Atualmente, o transportador é cobrado por esses serviços mesmo que não seja o responsável final. Isso ocorre porque o vínculo comercial é estabelecido entre o terminal de cargas e o depositante da carga.

Acreditamos que essa cobrança não é justificada, pois não leva em consideração os riscos do negócio. O transportador é responsável pelo transporte da carga, mas não pela armazenagem e capatazia.

Da mesma forma, se a carga não prosseguir para o destino final, como por exemplo quando retida por autoridades, o transportador também não poderá ser responsabilizado e cobrado por tarifas de armazenagem e capatazia.

Portanto, sugerimos que a cobrança seja revertida para o depositante da carga. Isso seria justo e contribuiria para a eficiência do sistema.

Recomendamos que a cobrança seja revertida para o depositante da carga por meio de um acréscimo nas tarifas de armazenagem e capatazia. Isso seria a forma mais simples e eficiente de implementar a mudança.

Importante: os transportadores aéreo já são cobrados por serviços como: nova movimentação da carga e despaletização/desunitização

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23735	CLAUDIO COSME PADER Y TERRY	Outros	Minuta de Resolução	Art. 6º	Inclusão	<p>Solicitamos alteração para que o Capítulo III, art. 6º tenha uma nova redação, conforme abaixo:</p> <p>Art. 6º As tarifas de armazenagem e capatazia não incidem sobre cargas domésticas, importadas ou a serem exportadas que:</p>

					<p>I- Por razões diversas, a critério da autoridade aduaneira, não permanecerem sob guarda e controle do recinto alfandegado operado sob responsabilidade direta da administração aeroportuária;</p> <p>II- Sejam direcionadas aos TECAS operados pelas Cias. Aéreas em função de arrendamento/aluguel da Administração Aeroportuária ao Operador Aéreo.</p> <p>III- Estejam detidas pelas autoridades por quaisquer motivos, não devendo incidirem as taxas de capatazia e armazenagem durante todo o período em que a carga não for autorizada a seguir ao destino final.</p>
--	--	--	--	--	---

Justificativa

Sugerimos desmembrar artigo em incisos e incluir II e III, sendo que a justificativa para a inclusão do II é que consideramos importante destacar que há aeroportos no Brasil, a exemplo de VCP, onde a operação do Terminal de Cargas é privada, em área arrendada/alugada para exclusivo processamento da Cia. Aérea, sendo carga internacional, carga nacionalizada, carga doméstica e cargas na modalidade expressa/courrier. Neste caso, caracteriza-se como TECA privado alfandegado e/ou TECA privado nacional, sobre o qual não deveria incidir aplicação da taxa de capatazia pela movimentação da carga pelo lado Ar até o TECA privado entretanto, conforme observado atualmente, de maneira indevida existe uma dupla oneração à companhia aérea por aeroportos que cobram pelo aluguel da área e pela capatazia da carga. Já em relação ao III, consideramos que a hipótese de detenção das cargas por autoridades competentes deve ser razão suficiente para que durante esse período haja suspensão/congelamento da cobrança de taxas, dado que há fato superveniente que não pode onerar capatazia ou armazenagem.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23736	CLAUDIO COSME PADER Y TERRY	Outros	Minuta de Resolução	Art. 8º	Outros	Reiteramos a importância de adoção desse ponto.

Justificativa

Uma das características mais importantes e críticas ao transporte aéreo, e pode-se dizer um de seus grandes desafios, é a competitividade. Por isso vimos enaltecer a proibição da distinção e diferenciação entre empresas nacionais e internacionais para fins de incidência de tarifas de armazenagem e capatazia.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
--------------------	----------------------	---------------------------	-----------	------	----------------------	--------------

23737	CLAUDIO COSME PADER Y TERRY	Outros	Minuta de Resolução	Art. 7º	Exclusão	Solicitamos exclusão do art. 7º do Capítulo III do texto da Minuta, dado a impropriedade de sua adoção frente às práticas do comércio internacional, conforme explicado na justificativa.
-------	-----------------------------	--------	---------------------	---------	----------	---

Justificativa

Os contratos de compra/venda de bens e mercadorias estão dispostos nos INCOTERMS (<https://www.gov.br/siscomex/pt-br/servicos/aprendendo-a-exportar/negociando-com-o-importador->): Os chamados Incoterms (International Commercial Terms / Termos Internacionais de Comércio) servem para definir, dentro da estrutura de um contrato de compra e venda internacional, os direitos e obrigações recíprocos do exportador e do importador, estabelecendo um conjunto padronizado de definições e determinando regras e práticas neutras, como por exemplo: onde o exportador deve entregar a mercadoria, quem paga o frete, quem é o responsável pela contratação do seguro.

Enfim, os Incoterms têm esse objetivo, uma vez que se trata de regras internacionais, imparciais, de caráter uniformizador, que constituem toda a base dos negócios internacionais e objetivam promover sua harmonia.

Conforme os Incoterms, a contratação do seguro é um custo que pode ser do exportador ou do importador, a depender da negociação entre as partes. O dispositivo em questão, ao obrigar o consignatário a contratar o seguro, vai de encontro a essa prática internacional.

Da mesma forma, a possibilidade de transferência do seguro para o transportador não é prevista nos contratos internacionais de compra e venda de bens e mercadorias. Por isso, pedimos que esse dispositivo seja suprimido.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23738	CLAUDIO COSME PADER Y TERRY	Outros	Minuta de Resolução	Art. 10º	Alteração	Art. 10. Será dispensado do despacho concessivo de isenção, de que trata o art. 7º, inciso XIX da Lei n.º 6.009, de 26 de dezembro de 1973, alterada pela Lei n.º 14.368, de 14 de junho de 2022, desde que a carga não ultrapasse o período de armazenagem de 20 (vinte) dias corridos, quando as tarifas aeroportuárias de armazenagem e de capatazia incidirem sobre:

Justificativa

Reconhecemos que a minuta prevê o aumento do período de isenção de armazenagem de 5 para 10 dias, atendendo às manifestações de interesse público, como as da área de saúde pública e dos transportadores aéreos. No entanto, consideramos que um período de 20 dias seria mais razoável.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
--------------------	----------------------	---------------------------	-----------	------	----------------------	--------------

23739	CLAUDIO COSME PADER Y TERRY	Outros	Outros	Outros	Outros	Como ponto de contribuição adicional e recomendação de adoção como regra geral consideramos oportuno e salutar que tanto quanto à minuta ora proposta como novas concessões aeroportuárias considerem o alinhamento das operações brasileiras às práticas mundiais.
-------	-----------------------------	--------	--------	--------	--------	---

Justificativa

Como ponto de contribuição adicional, mesmo não contando com um artigo específico na Regulação ora em análise, gostaríamos de destacar que o sucesso do transporte aéreo de cargas está diretamente ligado à satisfação de clientes que exigem rapidez e confiabilidade. Apesar de representar apenas 2% do volume do tráfego internacional de cargas, em valor representa mais de 35% de toda movimentação de bens e mercadorias no mundo.

No entanto, o transporte aéreo de cargas internacionais no Brasil sofre uma sobrecarga de custos que não é acompanhada por países da nossa região como por exemplo Mexico, Chile, Equador e Panamá, que prejudica as entidades importadoras e a competitividade do modal aéreo. Essa sobrecarga é causada pela cobrança de armazenagem baseada no valor CIF, quando deveria ser baseada no peso da carga.

Além disso, é necessário que as atuais operações sejam revistas e que os custos baseados em valor CIF sejam retirados dos cálculos de cobrança dos terminais de cargas.

Elemento igualmente relevante como justificativa vai ser o aumento da competitividade brasileira para manutenção e atração de operações aéreas.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23740	FRAPORT BRASIL S.A. - AEROPORTO DE PORTO ALEGRE	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 2º	Exclusão	Contribuição nos termos da manifestação anexa, conforme carta SBFZ-ANAC-REG-231006-001 SBPA-ANAC-REG-231006-001. Protocolada no processo de nº: 00058.044598/2022-05.

Justificativa

Contribuição nos termos da manifestação anexa, conforme carta SBFZ-ANAC-REG-231006-001 SBPA-ANAC-REG-231006-001.

Protocolada no processo de nº: 00058.044598/2022-05.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
--------------------	----------------------	---------------------------	-----------	------	----------------------	--------------

23741	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ARTE CONTEMPORÂNEA - ABACT	Outros	Minuta de Resolução	Art. 10º	Alteração	<p>PROPOSTA DE APERFEIÇOAMENTO</p> <p>A Proposta não se apresenta madura ao setor, ocasião em que deve ser formulado um pedido de audiência pública com participação do Ministério da Cultura, tendo em vista que o assunto exige mais aprofundamento e participação social.</p> <p>Ademais, estamos diante de um quadro no qual há insegurança para toda a seara cultural, promovida pela falta de previsão regulatória, não podendo o tema ser regulado apenas nos contratos de concessão - principalmente diante do histórico de embates judiciais entre os agentes culturais e as concessionárias de aeroportos.</p> <p>A Proposta apresentada por meio da Consulta Pública nº 09/2023 que substitui integralmente as disposições da Portaria nº 219/GC-5/2001, acabará por promover grande impacto ao setor quando de eventual majoração das tarifas, que poderá ocasionar cancelamentos de exposições vindas ao Brasil, bem como as que saem daqui, ocasionando o conseqüente isolamento cultural do país.</p> <p>Neste passo, não se trata apenas de atuação como agentes culturais que atuam na comercialização de obras, o seguimento de Galerias de Obras de Arte representa muito mais do que isso, dada a atuação no fomento, difusão e circulação da Cultura; pois as exposições podem gerar vendas, mas estas não são previsíveis ocasião em que ocorrem tão somente intercâmbio e promoção cultural.</p> <p>De maneira mais específica, recomendamos a inserção de um novo artigo no Capítulo III da Resolução, como uma substituição parcial ao</p>
-------	---	--------	------------------------	----------	-----------	---

					<p>artigo 14 da Portaria atual nº 219/GC5, de 27 de março de 2001. Isso diz respeito a certos itens que não estão abrangidos pela isenção estabelecida no Capítulo IV da Resolução que está sob consulta pública. A seguir, apresentamos a redação sugerida para o novo artigo 10:</p> <p>Art. 10. As tarifas de armazenagem e de capatazia para as mercadorias que ingressarem no território nacional sob o regime de Admissão Temporária ou que se destinem à exportação e que, em ambos os casos, possam ser comprovadamente associadas a eventos de natureza científica, esportiva, filantrópica, cívica ou cultural, serão aplicadas de forma cumulativa e seguirão o critério de precificação baseado no peso bruto das mercadorias, com atenção aos princípios de modicidade dos preços públicos, levando em consideração o interesse social dessas atividades.</p> <p>Deste modo, no intuito de (i) promover e fomentar a produção de arte contemporânea bem como ampliar seu mercado no Brasil e exterior, (ii) representar seus associados nas esferas federal, estadual e municipal, promovendo os interesses do seguimento, a ABACT participa da presente discussão desta Consulta Pública, colocando-se à disposição dos Poderes Públicos para apresentação de dados e pareceres que possibilitem a promoção social e cultural.</p>
--	--	--	--	--	--

Justificativa

DA PROPOSTA DE ALTERAÇÃO

PROPOSTA DE RESOLUÇÃO APRESENTADA POR MEIO DA CONSULTA PÚBLICA nº 09/2023 QUE SUBSTITUI INTEGRALMENTE AS DISPOSIÇÕES DA PORTARIA Nº 219/GC-5/2001

Trata-se de proposta de resolução que substitui a Portaria nº 219/GC-5, de 27 de março de 2001, a qual aprova critérios e fixa valores para a aplicação e a cobrança das Tarifas Aeroportuárias de Armazenagem e de Capatazia, sobre cargas importadas e a serem exportadas ou em situações especiais e dá

outras providências.

Alega-se que a motivação para substituição da referida Portaria foi a identificação, por parte da área técnica, dos seguintes problemas: a) normativo em conflito com o disposto no art. 47, inciso I, da Lei nº 11.182, de 2005; b) falta de clareza acerca da aplicabilidade da norma; c) desatualização de definições e conceitos e relação com assuntos não regulados pela ANAC; d) distorções nas tabelas de tetos tarifários; e) ausência de correlação entre tarifas e custo da prestação dos serviços; f) discriminação entre aeronaves nacionais e estrangeiras; g) excessiva onerosidade das tarifas incidentes sobre aeronaves em processo de importação; h) isenções tarifárias que representam distorções ao mercado ou que se tornaram inaplicáveis ou obsoletas; i) relação entre a norma e contratos de concessão de aeroportos; j) prerrogativa de exclusividade aos operadores aeroportuários e concorrência entre recintos alfandegados.

Diante do cenário a Diretoria Colegiada deliberou a proposição normativa em substituição à referida Portaria com o objetivo de incorporar aspectos que julgados relevantes e necessários às atividades de armazenagem e capatazia, bem como corrigir distorções observadas na aplicação das tarifas, com escopo específico da substituição da Portaria nº 219/GC-5, de 27 de março de 2001, que aprova critérios e fixa valores para a aplicação e a cobrança das Tarifas Aeroportuárias de Armazenagem e de Capatazia sobre cargas importadas e a serem exportadas.

Ademais, a Proposta de Resolução excluiu as tabelas tarifárias descritas pelo artigo 14 da Portaria 219/GC-5/2001, sob a justificativa que os contratos de concessão trazem, em seu Anexo 4 – Tarifas, a estrutura tarifária aplicável, não cabendo à presente norma se sobrepor ao modelo de regulação tarifária adotado. No caso dos aeroportos cuja operação é atribuída à Infraero pelo Governo Federal, propõe-se que, em caso de instalação de recintos alfandegados, seja conferida autonomia à Infraero para a definição da estrutura tarifária.

Com isto, a Proposta de Resolução elimina a inclusão da previsão para aplicar regime especial de tarifas de armazenamento e manuseio em cargas que estão temporariamente no país e destinadas a eventos de natureza cívica, cultural, científica, esportiva ou filantrópica, conforme estipulado na Portaria nº 219/GC5/2001, que se pretende abolir. Atualmente, essa cobrança é baseada no peso e no volume da carga, seguindo o exemplo de muitos dos principais aeroportos do mundo, especialmente no caso de bens culturais, como obras de arte.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23742	ABR - Aeroportos do Brasil	Outros	Outros	Outros	Outros	Em anexo tabela com contribuições.
Justificativa						
Em anexo tabela com contribuições.						

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23743	ABR - Aeroportos do Brasil	Outros	Outros	Outros	Outros	CONSIDERAÇÕES GERAIS

Justificativa

Primeiramente, é salutar a iniciativa da Agência de revisar a Portaria 219/GC-5/2001, a fim de atualizar o normativo e buscar adequar à realidade do setor aeroportuário.

Trata-se de um assunto de extrema relevância para os aeroportos concedidos, tarifas de armazenagem e capatazia, que compõem uma relevante fonte de receita das empresas concessionárias, cujos terminais de cargas são mantidos com grandes investimentos, parte importante de um dos modais de transporte de cargas nacional e internacional.

Convém rememorar o arcabouço de informações trazidas quando aberta a Tomada de Subsídios do Tema 22 da Agenda Regulatória 2019-2020 e posterior Tema 16 da Agenda Regulatória 2021-2022, disposto no processo nº 00058.028254/2019-45, cuja conclusão foi externada na Nota Técnica nº 56/2021/GERE/SRA (SEI 6030283).

Constitucionalmente previsto no art. 175, § único, inciso III, e disciplinado pela Lei nº 8.987/1995, a política tarifária é inerente ao contrato de concessão de serviço público.

Contratualmente previsto nos Anexos 4, "as Tarifas são devidas pelos usuários quando da efetiva utilização dos serviços, dos equipamentos, das instalações e das facilidades disponíveis no Aeroporto e têm por objetivo remunerar a Concessionária pelos serviços prestados".

Levando em consideração que as concessões aeroportuárias se iniciaram há mais de 12 anos, e que ao longo desses anos foram realizadas 7 rodadas de concessões compostas por contratos que foram sendo aperfeiçoados, faz-se necessário destacar, à luz do art. 10 da Lei nº 8.987/1995, que, conforme previsto no inciso I do art. 1º da proposta de resolução da presente Consulta Pública nº 9/2023 – o aqui disposto se aplica subsidiariamente às disposições constantes nos respectivos contratos, mantida as condições dos contratos, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23744	ABR - Aeroportos do Brasil	Outros	Minuta de Resolução	Art. 2º	Alteração	ALTERAÇÃO Art. 2º, inc. VI, §1º Considerar-se-ão dias úteis aqueles em que o Terminal de Cargas esteja em efetivo funcionamento o terminal de carga e os órgãos governamentais necessários pelo Administrador Aeroportuário para a liberação e retirada da carga importada ou para a entrega e embarque da carga a ser exportada. EXCLUSÃO §2º Caberá ao Administrador Aeroportuário dar transparência quanto às regras de cobrança, bem como demonstrar que o terminal de carga e os órgãos governamentais necessários à liberação da carga estavam em efetivo funcionamento, nos termos do caput, para fins de contagem dos dias úteis de armazenagem da carga importada e a ser exportada e cobrança das respectivas tarifas.

						EXCLUSÃO: §2º Caberá ao Administrador Aeroportuário dar transparência quanto às regras de cobrança, bem como demonstrar que o terminal de carga e os órgãos governamentais necessários à liberação da carga estavam em efetivo funcionamento, nos termos do caput, para fins de contagem dos dias úteis de armazenagem da carga importada e a ser exportada e cobrança das respectivas tarifas.
--	--	--	--	--	--	---

Justificativa

Por se tratar de normativo publicado pela ANAC, que possui dentre suas competências previstas na Lei nº 11.182/2005, a de estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária (art. 8º, XXV) e de regular e fiscalizar a infraestrutura aeroportuária (art. 8º, XXI), entendemos que ao condicionar o funcionamento e correta tarifação dos terminais de carga dos aeroportos concedidos com a frequência de funcionamento dos órgãos públicos atuantes no recinto alfandegado acaba por extrapolar a competência desta Agência, impondo aos concessionários oneração e obrigação fora de seu propósito que é fornecer infraestrutura aeroportuária.

As regras de funcionamento, bem como as atribuições e competências regimentais desses órgãos são definidas e publicadas por cada ente conforme disciplinado por seus normativos e lei de criação, em linha com os princípios constitucionais administrativos (art. 37 da CF).

Neste sentido, não cabe às concessionárias fiscalizá-los e serem prejudicadas pelo seu não funcionamento.

Os terminais de cargas dos aeroportos concedidos podem garantir somente o próprio funcionamento adequado, não possuem ingerência ou controle sobre a disponibilidade dos órgãos governamentais responsáveis pela liberação e retirada da carga.

A redação de resolução proposta em consulta pública criaria uma situação na qual as concessionárias, embora comprometidas com a eficiência e qualidade de serviço, seriam responsabilizadas e penalizadas pela indisponibilidade desses órgãos, não podendo cobrar as devidas tarifas enquanto assume os seus custos próprios de funcionamento.

Diante desse cenário, sugerimos que seja atribuída somente a responsabilidade ao Administrador Aeroportuário de comprovar exclusivamente o seu eficaz funcionamento.

Mormente atualmente, onde se adequa a operação dos terminais de cargas para o desembarço na nuvem, como o projeto do Portal Único e CCT Aéreo, em busca da maior eficiência e agilidade na importação e exportação da carga aérea.

Desse modo, é fundamental considerar que, independentemente do funcionamento dos órgãos governamentais, as concessionárias assumem os riscos associados a essas cargas e deve gerenciá-los.

Portanto, mesmo durante greves ou momentos em que os órgãos não estão disponíveis, as concessionárias enfrentam esse desafio. Assim, é crucial que ela seja adequadamente compensada nesses períodos, garantindo um gerenciamento eficaz dos riscos e evitando prejuízos financeiros.

No que tange ao computo de dias para a contagem do período de armazenagem, o setor adota o conceito de dias úteis.

Por definição, dias úteis "são todos aqueles onde o trabalho não está suspenso, com o funcionamento normal dos estabelecimentos de bens e serviços. Normalmente, este período abrange de segunda a sexta-feira".

Fazendo-se necessário ajustar a definição de "dias úteis" com o fim de esclarecer que são aqueles em que a retirada ou entrega da carga é possível de acordo com o funcionamento do administrador do aeroporto, independentemente do funcionamento dos órgãos governamentais.

Com relação à publicidade das informações aplicáveis ao administrador aeroportuário, no que tange a dar transparência quanto às regras de cobrança e ao funcionamento, já existe previsão legal (art. 9º, § 5º da Lei 8987/1995) e contratual aplicável, não se fazendo necessário, portando, previsão normativa desta obrigação.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23745	ABR - Aeroportos do Brasil	Outros	Minuta de Resolução	Art. 3º	Exclusão	EXCLUSÃO: Parágrafo único. As cargas importadas ou a serem exportadas poderão ser recebidas e permanecer sob guarda e controle de recintos alfandegados operados por terceiros, no sítio aeroportuário, mediante contratos de arrendamento de área específica para esse fim, observada a regulamentação aplicável e as disposições constantes nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária relativas ao acesso às áreas aeroportuárias.

Justificativa

Trata-se de um tema sensível face à preocupação acerca da possibilidade de concorrência com recintos alfandegados operados por terceiros que, embora já esteja prevista nas normas da Receita Federal do Brasil (RFB), assume um caráter de mudança significativa nesta resolução, uma vez que pode ter um impacto substancial no equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

Considerando o impacto potencial no modelo atual de remuneração dos aeroportos concedidos, como bem apontado no item 5.7 da Nota Técnica nº 56/2021/GERE/SRA (SEI 6030283) , é fundamental que a abertura a outros entes, como empresas aéreas, agentes de cargas, e Esatas, da oportunidade de estabelecer terminais de cargas dentro do sítio aeroportuário para processar cargas internacionais, seja devidamente avaliada, em consideração às obrigações específicas assumidas pelas concessionárias por meio da assinatura do contrato de concessão e desta resolução.

As obrigações contratuais variaram ao longo das rodadas de concessão, e englobam, entre outros aspectos, os custos de reforma, operação e manutenção dos terminais de carga dos aeroportos concedidos, inclusive aqueles deficitários, bem como os custos de outorga pagos. Além disso, alguns contratos preveem também a exigência de consultar as partes interessadas antes de alterar as tarifas aeroportuárias, o estabelecimento de teto tarifário para cargas em trânsito, baseado no peso da carga, e a adesão às disposições desta resolução, como a obrigatoriedade de faturamento apenas nos dias úteis.

Neste contexto, a abertura à competição não poderia ocorrer sem levar em conta as sérias implicações de uma concorrência desleal. Isso se daria porque tais empresas estariam localizadas dentro do sítio aeroportuário, usufruindo de toda a infraestrutura do lado ar do aeroporto, sem contribuir financeiramente para os custos associados a essa infraestrutura e aos demais encargos das concessionárias.

A sugestão de exclusão do parágrafo único tem como objetivo garantir segurança jurídica às concessionárias, visto que apenas elas deverão seguir a regulação tarifárias aplicáveis.

Cumpra-se destacar, por oportuno, que o setor é e sempre foi favorável à modernização do comércio exterior. No entanto, consideramos essencial abordar essas preocupações e garantir a proteção da integridade do setor aeroportuário e as partes envolvidas.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23746	ABR - Aeroportos do Brasil	Outros	Minuta de Resolução	Art. 14º	Outros	Em relação à justificativa da exclusão do art. 14 da Portaria 2019/2001: "Houve exclusão das tabelas tarifárias descritas pela Portaria, uma vez que os contratos de concessão trazem, em seu Anexo 4 – Tarifas, a estrutura tarifária aplicável, não cabendo à presente norma se sobrepor ao modelo de regulação tarifária adotado. No caso dos aeroportos cuja operação é atribuída à Infraero pelo Governo Federal, propõe-se que, em caso de instalação de recintos alfandegados, seja conferida autonomia à Infraero para a definição da estrutura tarifária."
Justificativa						
<p>Expressamos preocupação em relação à afirmação na Justificativa e na Nota Técnica nº 32/2023/GERE/SRA (Sei 8403364) da presente proposta que concede autonomia à Infraero para a definição da estrutura tarifária nos aeroportos sob sua operação, no que se refere à instalação de recintos alfandegados.</p> <p>Trata-se de competência inerente à função da Agência (cf. inciso XXV, art. 8º da Lei nº 11.182/2005) de “estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte, e disciplinar a remuneração do seu uso”.</p> <p>Primeiramente, acreditamos que a proposta poderia resultar em falta de transparência no processo de definição de tarifas, uma vez que a autonomia da Infraero não estaria sujeita a um processo regulatório claro e à participação das partes interessadas. Isso poderia prejudicar as concessionárias, que ficariam em desvantagem ao negociar contratos e planejar investimentos de longo prazo.</p> <p>Além disso, a ausência de regulamentação efetiva poderia abrir espaço para que a Infraero estabeleça tarifas de forma arbitrária, sem considerar adequadamente os interesses das concessionárias ou dos usuários. Isso poderia comprometer a viabilidade econômica das empresas concessionárias, afetando seus investimentos, a competição no mercado de importação de cargas e, em última instância, a qualidade dos serviços prestados aos usuários.</p> <p>Para mitigar essas preocupações, sugerimos que a proposta seja revisada para incluir salvaguardas adequadas que protejam os interesses das concessionárias e dos usuários. Isso poderia ser alcançado por meio da implementação de requisitos de transparência, da realização de revisões regulares das tarifas, da criação de mecanismos de recurso e da supervisão independente das decisões tarifárias da Infraero.</p> <p>Acreditamos que a concessão de autonomia à Infraero deve ser acompanhada por uma estrutura regulatória sólida e transparente, garantindo que as tarifas sejam justas e reflitam as condições de mercado. Isso promoverá um ambiente de negócios estável e propício a investimentos, beneficiando a infraestrutura aeroportuária e o público em geral.</p>						

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23747	ABR - Aeroportos do Brasil	Outros	Minuta de Resolução	Art. 6º	Alteração	<p>ALTERAÇÃO Art. 6º As tarifas de armazenagem e capatazia não incidem sobre cargas importadas ou a serem exportadas que, por critérios objetivos e não discriminatórios, devidamente justificados pela autoridade aduaneira, não permanecerem sob guarda e controle do recinto alfandegado operado sob responsabilidade direta da administração aeroportuária.</p> <p>INCLUSÃO: Parágrafo Único: As Tarifas de capatazia manter-se-ão aplicáveis quando a carga for movimentada pelo Terminal de Cargas, conforme estabelecido na regulamentação vigente.</p>
Justificativa						
<p>Trata-se de uma proposta de redação que visa assegurar que as decisões da autoridade aduaneira sejam transparentes, devidamente justificadas e alinhadas com a eficiência das operações.</p> <p>Conforme entendimento já expressado pela RFB (Autoridade Aduaneira) à ANAC, no contexto da implementação do módulo CCT, existe uma responsabilidade geral do administrador sobre todas as cargas existentes no recinto alfandegado, independentemente da qualidade de depositário. Vida art. 57 da IN RFB nº 248, e 25/11/2002, “Art. 57. A carga somente poderá ser manipulada em local alfandegado. (...)§ 1º Entende-se por manipulação de carga a retirada, colocação ou movimentação de volumes acondicionados na unidade de carga ou no veículo”.</p> <p>Lembremos que o terminal de carga/recinto alfandegado compreende toda uma área, coberta ou não, onde transitam cargas sob controle aduaneiro, cf. art. 2º, art. 3º, II, art. 4º III, IV da Portaria RFB nº 143/2022.</p> <p>Vide art. 2º da IN RFB nº 2143, de 13/06/2023, “Art. 2º Para fins do disposto nesta Instrução Normativa, entende-se por: (...)VIII - depositário, qualquer pessoa incumbida da custódia de bem sob controle aduaneiro;”.</p> <p>A proposta como se encontra, não parece ser factível que a Autoridade Aduaneira isente de responsabilidade. Nesse sentido, a novidade trazida pelo artigo pode implicar em fuga de receita das concessionárias, notadamente se a RFB, a seu exclusivo critério, passar a retirar diversas cargas da responsabilidade das concessionárias.</p> <p>Dessa forma, sugerimos que o texto seja revisto para incorporar critérios específicos e objetivos e não discriminatórios, com as devidas justificativas e respeitando o equilíbrio econômico-financeiros dos contratos de concessão, que a autoridade aduaneira deve levar em consideração ao determinar quais cargas não permanecerão sob guarda e controle do recinto alfandegado operado sob responsabilidade direta das concessionárias, considerando o possível impacto, tanto financeiro como operacional, de tal determinação.</p> <p>Além disso, a sugestão de redação enfatiza que as tarifas de capatazia serão aplicáveis quando as respectivas cargas forem movimentadas pelo Terminal de Cargas, seguindo as práticas estabelecidas pela regulamentação aduaneira.</p> <p>Vale dizer que guarda e controle são requisitos para a armazenagem e, por isso, justificam a cobrança da tarifa. Isso não invalida, contudo, a possibilidade de prestação do serviço de capatazia, qualificado pela movimentação e manuseio da carga. Desse modo, caso não se possa cobrar o valor</p>						

da armazenagem, as concessionárias ainda poderão cobrar a tarifa de capatazia ou um preço específico pela prestação do serviço, caso efetivamente o preste.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23748	ABR - Aeroportos do Brasil	Outros	Minuta de Resolução	Art. 7º	Alteração	ALTERAÇÃO Art. 7º A responsabilidade e a contratação de seguro para as cargas importadas e a serem exportadas ficará a cargo do consignatário ou do transportador, quando a carga não permanecer sob guarda e controle do recinto alfandegado operado sob responsabilidade direta da administração aeroportuária, desobrigando-a de assumir o ônus resultante de indenização de qualquer natureza.

Justificativa

A proposta de inclusão do termo “responsabilidade” neste contexto torna o texto mais abrangente, abordando não apenas a contratação de seguro, mas também a responsabilidade geral pela carga durante a armazenagem.

Ao incorporar a noção de responsabilidade, a regulamentação insta o consignatário a considerar cuidadosamente a contratação de seguro e a estar ciente de que é responsável por eventuais prejuízos decorrentes de um armazenamento inadequado. Isso promove uma abordagem mais proativa por parte dos proprietários de carga, incentivando-os a adotar medidas para proteger seus interesses e garantir a integridade de suas mercadorias durante todo o processo logístico.

Além disso, a inclusão da responsabilidade no texto regulatório estabelece um quadro claro que beneficia todas as partes envolvidas, ao mesmo tempo em que fortalece a segurança e a confiabilidade das operações de importação e exportação.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23749	ABR - Aeroportos do Brasil	Outros	Minuta de Resolução	Art. 8º	Alteração	ALTERAÇÃO Art. 8º Desde que respeitadas as disposições dos Contratos de Concessão eficazes até a data de publicação desta resolução, é vedada a diferenciação entre empresas nacionais e estrangeiras prestadoras de serviços de transporte aéreo públicos, para fins de incidência das tarifas de armazenagem e capatazia. Parágrafo único. O disposto no caput estende, às empresas aéreas estrangeiras, benefícios

						destinados às empresas aéreas nacionais previstos nas tabelas de tetos tarifários dos contratos de concessão de aeroportos.
--	--	--	--	--	--	---

Justificativa

Primeiramente, vale destacar que a resolução não é instrumento adequado para alterar disposição dos Contratos de Concessão vigentes. Nesse sentido, destaca-se que os contratos até a 4ª rodada de concessões possuem item que estabelece distinção entre as empresas nacionais e as estrangeiras que sejam concessionárias ou permissionárias dos serviços aéreos públicos, aplicável à Tabela de Tarifas de Armazenagem e de Capatazia da Carga Importada Aplicada em Casos Especial.

Nesse sentido, e considerando que o próprio contrato de concessão estabelece diferenciação entre empresas aéreas estrangeiras e nacionais, deve prevalecer o contrato de concessão, sob pena de ato lesivo ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Notamos, ainda, que a Tabela de Tarifas de Armazenagem e de Capatazia da Carga Importada Aplicada em Casos Especiais é entendida como um benefício tarifário, na medida em que estabelece, para alguns casos específicos e especiais, tarifas menores dos que as comumente cobradas. Nesse sentido, a disposição da resolução estaria, indevidamente, ampliando um benefício tarifário, em claro prejuízo às concessionárias, afetando diretamente o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23750	ABR - Aeroportos do Brasil	Outros	Minuta de Resolução	Art. 9º	Exclusão	EXCLUSÃO: Art. 9º Não incidem as tarifas de armazenagem e capatazia, durante o período de despacho aduaneiro, sobre as aeronaves importadas ou a serem exportadas que chegam ao aeroporto em voo e permanecem nos pátios de aeronaves, sendo devidas as tarifas de pouso e de permanência aplicáveis, nos termos das disposições contratuais e regulamentares vigentes. Parágrafo único. O disposto no caput se aplica inclusive aos contratos de concessão de aeroportos vigentes na data de publicação desta Resolução.

Justificativa

De partida, é necessário destacar que todos os contratos de concessão preveem como definição de carga, "Carga: todo bem transportado por qualquer modal, com ou sem destinação comercial. Considera-se também como carga: (a) as aeronaves importadas que cheguem ao aeroporto em voo ou transportadas;" destaque nosso.

Adicionalmente, conforme redação da presente proposta de resolução, em linha com a definição prevista nos contratos, a Tarifa de Armazenagem é devida pelo armazenamento, guarda e controle de carga, e a Tarifa de Capatazia é devida pela movimentação e manuseio da carga no recinto alfandegado.

Portanto, é cristalino que o próprio contrato de concessão reconhece que a aeronave a ser nacionalizada no recinto será considerada como carga, ainda

que chegue ao aeroporto por meios próprios.

Nesse sentido, o simples fato de a aeronave não ser armazenada debaixo da infraestrutura coberta do terminal de cargas não desconfigura essa conclusão, haja vista, em especial, a definição de Terminal de Cargas prevista contratualmente como: “conjunto de áreas cobertas e descobertas do aeroporto, especialmente delimitada para recebimento, movimentação, armazenamento, guarda, controle e entrega de carga transportada ou a transportar.”

Não se pode dizer, portanto, que não houve armazenagem quando a aeronave permanece fora da infraestrutura coberta do TECA.

Ao contrário do que esta equipe técnica explanou no item 64 da Nota Técnica nº 32/2023/GERE/SRA (8403364), apesar de não haver movimentação da aeronave pelo TECA, é exigido que o recinto alfandegado acompanhe a movimentação como proceda com trâmites burocráticos presencialmente (relatório de avarias, fotos, lacre, etc.).

Também indo contra o apontado no item 80 da Nota Técnica nº 32/2023/GERE/SRA (8403364), esta Gerência já afirmou em processo anterior em caso análogo que “as regras de tarifação vigentes são claras à incidência de tarifas de armazenagem e capatazia sobre as aeronaves em processo de importação”. Desta forma, não há de se falar em não incidência, por mero dissabor, de uma obrigação contratual.

Ademais, destaca-se que essa categoria de carga demanda atenção especial devido ao seu elevado valor agregado, além de representar uma exposição considerável a riscos, precisamente devido ao alto valor envolvido.

Nesse sentido, embora a aeronave fique em posição próxima às demais aeronaves de pátio, ela é recebida e fica sob guarda da concessionária, que assume todos os ônus decorrentes de sua condição de depositária fiel.

Para que fique ainda mais latente a responsabilidade do depositário nos casos de importação de aeronaves, vale dizer que o depositário da carga fica responsável pelo pagamento dos tributos de importação, caso haja algum problema por ele causado, durante a permanência da aeronave, cf. art. 660, II do Decreto nº 6.759/2009. Essa responsabilidade não existe, nas hipóteses de permanência da aeronave em pátio. Adicionalmente, também existe a obrigatoriedade de a concessionária controlar o prazo de estadia da carga, para efeito de informação à RFB (caracterização do abandono, com potencial de aplicação de perdimento), cf. art. 647 do Decreto nº 6.759/2009.

Nota-se, portanto, uma diferenciação de responsabilidades e atividades, o que justifica, nos termos do contrato de concessão, a tarifação diferenciada entre aeronaves nacionalizadas e aeronaves em permanência.

Vale dizer que as disposições atuais dos contratos de concessão conduzem, com clareza, ao entendimento sobre a possibilidade de cobrança das tarifas de armazenagem e capatazia das aeronaves, de tal sorte que a proibição expressa ensejará, por certo, o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23751	ABR - Aeroportos do Brasil	Outros	Minuta de Resolução	Art. 10º	Alteração	ALTERAÇÃO Art. 10. Será dispensado do despacho concessivo de isenção, de que trata o art. 7º, inciso XIX da Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, alterada pela Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022, desde que a carga não ultrapasse o período de armazenagem de 5 (dias) dias corridos, quando as tarifas aeroportuárias de armazenagem e de capatazia incidirem sobre:

						EXCLUSÃO: §2º A isenção de que trata o artigo 10º, está condicionada à nacionalização das cargas no recinto alfandegado sob responsabilidade do operador aeroportuário, com exceção das consignadas ao Ministério da Defesa e aos Comandos da Marinha, do Exército e da Aeronáutica.
--	--	--	--	--	--	--

Justificativa

Trata-se de proposta de alteração de redação visando a manutenção do período de 5 dias atualmente em vigor, uma vez que tem se revelado mais do que suficiente para completar o processo aduaneiro.

O assunto foi tratado anteriormente no âmbito desta Agência durante a Audiência Pública nº 20/2018, embasada pela Nota Técnica nº 120/2018/GERE/SRA, culminando com a publicação da Resolução nº 519/2019. Naquela oportunidade foram trazidos dados robustos em prol da manutenção dos 5 dias de isenção, com participação do setor em reuniões e contribuições. Destacamos o item 6.16 da NT 120/2018 que trouxe a proposta de redução de 30 para 5 dias: “A proposta encontra respaldo ainda na Política Nacional de Aviação Civil aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, segundo a qual a eficiência das operações da aviação civil beneficia a todos e é um objetivo a ser perseguido. Para tanto, o aperfeiçoamento da navegação aérea, a otimização do uso do espaço aéreo e da infraestrutura aeroportuária civil, de maneira coordenada e harmônica, e a melhoria dos métodos, processos e práticas de gestão devem ser continuamente buscados”. (grifos próprios)

Observa-se, conforme mencionado no item 5.7 da Nota Técnica nº 32/2023/GERE/SRA, que esta Gerência só considerou as manifestações das partes que pleiteiam a isenção. Bem como no processo nº 00058.528129/2017-79 pós publicação da Resolução 519/2019. Fazendo-se necessário ouvir o setor como um todo.

A proposta de alteração dos 5 dias, além de ir na contramão de todos os benefícios e melhorias que têm sido promovidos para facilitação do comércio exterior não se justifica, tendo em vista que a performance de operação atual dos aeroportos já comprova que majoritariamente as cargas são liberadas antes dos 5 dias.

Em levantamento global feito junto aos aeroportos associados, temos que em torno de 90% das cargas são liberadas nos primeiros dias de armazenagem.

Adicionalmente, existe a figura do desembaraço automático para as cargas isentas, agilizando ainda mais sua liberação em comparação com a média dos demais.

A ampliação desse prazo, vai implicar em maior utilização da infraestrutura do terminal de cargas, uma vez que as cargas poderiam permanecer armazenadas até o limite do prazo, aumentando a taxa de ocupação, riscos e custos para a operação do aeroporto sem nenhum motivo justificável, já que claramente os 5 dias, conforme performance destacada acima, seria suficiente para a liberação de praticamente a integralidade das cargas. Corrobora o fato de que o processo de desembaraço aduaneiro está se tornando cada vez mais eficiente, o que torna a extensão do prazo de isenção para 10 dias questionável em termos de utilização eficiente da infraestrutura aeroportuária.

A ampliação do prazo de isenção vai na contramão de todas as iniciativas que a RFB vem promovendo de eficiência para o comércio exterior. Atualmente é notório que diversos importadores conseguem liberar suas cargas dentro do período de 5 dias sem maiores dificuldades. A ampliação desse prazo, implicará em maior morosidade pelos importadores beneficiados, e maior ocupação dos armazéns e por consequência, aumento do custo operacional para o depositário, por mera ineficiência de importadores que já possuem o benefício da isenção. Além disso, haveria desequilíbrio do contrato de concessão visto que atualmente a previsão é de 5 dias e não 10.

Com relação ao §2º, acreditamos que sua redação acaba por incentivar que as cargas sejam deixadas no aeroporto por pelo período de isenção, e removidas para recinto alfandegado uma vez identificado que não foi possível fazer o desembaraço dentro do prazo, utilizando ao máximo a

infraestrutura sem arcar com os referidos custos. Deste modo, não se pode condicionar a isenção à nacionalização, e sim ao uso da infraestrutura do recinto alfandegado.

Reiteramos que a ampliação desse prazo, implicará em maior morosidade e maior ocupação dos armazéns e por consequência, aumento do custo operacional para o depositário e mais uma vez desequilibrando economicamente os contratos de concessão.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23752	ABR - Aeroportos do Brasil	Outros	Minuta de Resolução	Art. 11º	Exclusão	EXCLUSÃO: Art.11. As tarifas aeroportuárias de armazenagem e de capatazia poderão ser cobradas quando as cargas elencadas pelo Art. 10 perderem o benefício da isenção, sendo devidas a partir desta data, observadas as disposições contratuais e regulamentares vigentes. Parágrafo único. Sobre as aeronaves importadas ou a serem exportadas que cheguem ao aeroporto em voo, observa-se o disposto no art. 9º, não se aplicando a isenção de que trata o art. 10, inciso I, desta Resolução.

Justificativa

A proposta normativa inova ao prever que as cargas que ultrapassarem o período de isenção só poderão ser cobradas a partir desse período.

Sugerimos sua exclusão, uma vez superado o prazo de isenção, as tarifas serão devidas por todo o período de armazenagem, mantendo a convergência com a regra praticada sob a norma atual.

Atualmente a Portaria 219 em seu art. 21 destaca que após o período de isenção a cobrança é devida desde a data de recebimento da carga "Art. 21. A cobrança dos preços das Tarifas Aeroportuárias de Armazenagem e de Capatazia, incidente sobre as cargas relacionadas no Artigo 20, quando estas perderem o benefício da isenção, será efetuada de acordo com os percentuais e valores das Tabelas 1, 2, 3, 5 e 6, sendo devidos a partir da data do seu recebimento no TECA". Ou seja, se a carga ficou 6 dias ela era isenta até o 5º dia, mas no sexto dia ela paga a armazenagem cheia desde a chegada. Entendemos que o benefício de isenção tarifária está condicionado à remoção da carga no período determinado. A remoção, portanto, é condicionante essencial para a concessão do benefício.

Caso não seja feita a remoção no período específico, o benefício se esvai, retornando-se ao status quo ante. Deve, com isso, ser realizada a cobrança desde o primeiro dia em que a carga chegou ao recinto alfandegado.

Mais do que isso, a lógica de isenções tarifárias de incentivo tem razão de ser no estímulo à eficiência operacional. Em não havendo a estimulada eficiência, é de direito que a concessionária seja remunerada pelo período em que efetivamente prestou seus serviços, desconsiderando, para todos os efeitos a isenção.

Em consonância com a definição de período de armazenagem prevista no Anexo 4 dos contratos das três primeiras rodadas no "Período de Armazenagem: espaço de tempo computado em dias úteis expressos em períodos de 24 (vinte e quatro) horas ou fração, em que a carga permanecer sob guarda, controle e responsabilidade do TECA. Este será contado a partir da data e hora do recebimento da carga até a data e hora da sua efetiva retirada do TECA;"

Importante ressaltar que a atual proposta de redação pode vir a gerar desequilíbrio nos contratos de concessão, dando ensejo ao pleito de reequilíbrio.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23753	AGAB - ASSOCIAÇÃO DAS GALERIAS DE ARTE DO BRASIL	Outros	Outros	Outros	Inclusão	Pedido para manutenção do regime diferenciado de tarifação da armazenagem nas importações e exportações temporárias de bens culturais destinados a exposições e eventos culturais, previsto atualmente no art. 14, III, "j" da Portaria nº 219/GC5/2001, cuja revogação é pedida na nova Resolução.
Justificativa						
A supressão do regime diferenciado poderá aumentar em até 1.000% as tarifas de armazenagem de obras de arte e outros bens culturais importados ou exportados temporariamente para exibição em exposições e eventos culturais em geral, o que inviabilizará o funcionamento de museus, galerias de arte e outras instituições que promovem exposições.						

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23754	Arte Contemporânea Comercial Ltda.	Outros	Minuta de Resolução	Art. 10º	Inclusão	A proposta de resolução em questão exclui a disposição que prevê a aplicação de um regime especial de tarifas de armazenagem e capatazia para cargas sob o regime de admissão temporária no país, destinadas a eventos de natureza cívica e cultural, bem como outros eventos de caráter científico, esportivo e filantrópico, conforme estabelecido na Portaria nº 219/GC5/2001, que se pretende revogar. Atualmente, a cobrança dessas tarifas é baseada no peso e volume da carga, seguindo práticas comuns em muitos dos principais aeroportos internacionais, especialmente no que diz respeito a bens culturais, como obras de arte. Essa alteração gera incertezas no setor cultural, uma vez que pode resultar em um aumento significativo nos custos de exposições de arte, o que poderia prejudicar, e até mesmo inviabilizar, a realização desses eventos, impactando negativamente na circulação e disseminação da

arte no país.
Portanto, solicitamos que esse assunto seja objeto de uma Audiência Pública que conte com a participação do Ministério da Cultura, a fim de permitir uma discussão mais aprofundada da proposta de resolução e garantir a participação adequada da sociedade e dos agentes dos setores que podem ser afetados.
De maneira mais específica, sugerimos a inclusão de um novo artigo no Capítulo III da Resolução em substituição parcial ao artigo 14 da Portaria nº 219/GC5, de 27 de março de 2001, que trata de itens não abrangidos pela isenção prevista no Capítulo IV da Resolução objeto da consulta pública. A redação sugerida para o novo artigo 10 é a seguinte:

"Art. 10. As tarifas de armazenagem e capatazia aplicadas às mercadorias que ingressarem no país sob o regime de Admissão Temporária ou que se destinem à exportação, e que, em ambos os casos, estejam comprovadamente associadas a eventos de natureza científica, esportiva, filantrópica, cívica ou cultural, serão calculadas cumulativamente com base no peso bruto das mercadorias. Essa cobrança deverá observar os princípios de modicidade dos preços públicos, levando em consideração o interesse social dessas atividades."

Justificativa

Importante ressaltar que museus, feiras e galerias de arte são espaços abertos à sociedade, contribuindo para a educação, expansão de horizontes e a formação da identidade nacional. As exposições vindas do exterior contribuem não só para a ampliação do repertório cultural geral, mas também para a formação e o desenvolvimento de artistas. Ainda, as exposições, sejam elas promovidas por museus, sejam por galerias de arte, têm como finalidade a difusão e a circulação cultural, sendo a venda de obras desejável, porém imprevisível e não garantida (daí os regimes atuais de importação ou exportação temporárias).

A solicitação que se faz nesta manifestação, portanto, é de se conferir segurança e previsibilidade a um setor estratégico para o desenvolvimento sócio-cultural e de formação de cidadania e também de posicionamento e imagem do país, carecendo portanto de olhar atento da ANAC. Deste modo, no intuito de promover e fomentar a promoção de arte contemporânea bem como ampliar seu mercado no Brasil e exterior, a Fortes D'Aloia e Gabriel

participa da presente discussão desta Consulta Pública, colocando-se à disposição das autoridades administrativas como fonte de informações que possibilitem a evolução da regulação do setor

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23755	Arte Contemporânea Comercial Ltda.	Outros	Minuta de Resolução	Art. 10º	Inclusão	<p>A proposta de resolução em questão exclui a disposição que prevê a aplicação de um regime especial de tarifas de armazenagem e capatazia para cargas sob o regime de admissão temporária no país, destinadas a eventos de natureza cívica e cultural, bem como outros eventos de caráter científico, esportivo e filantrópico, conforme estabelecido na Portaria nº 219/GC5/2001, que se pretende revogar. Atualmente, a cobrança dessas tarifas é baseada no peso e volume da carga, seguindo práticas comuns em muitos dos principais aeroportos internacionais, especialmente no que diz respeito a bens culturais, como obras de arte.</p> <p>Essa alteração gera incertezas no setor cultural, uma vez que pode resultar em um aumento significativo nos custos de exposições de arte, o que poderia prejudicar, e até mesmo inviabilizar, a realização desses eventos, impactando negativamente na circulação e disseminação da arte no país.</p> <p>Portanto, solicitamos que esse assunto seja objeto de uma Audiência Pública que conte com a participação do Ministério da Cultura, a fim de permitir uma discussão mais aprofundada da proposta de resolução e garantir a participação adequada da sociedade e dos agentes dos setores que podem ser afetados.</p> <p>De maneira mais específica, sugerimos a inclusão de um novo artigo no Capítulo III da Resolução em substituição parcial ao artigo 14 da Portaria nº 219/GC5, de 27 de março de 2001, que trata de</p>

					<p>itens não abrangidos pela isenção prevista no Capítulo IV da Resolução objeto da consulta pública. A redação sugerida para o novo artigo 10 é a seguinte:</p> <p>"Art. 10. As tarifas de armazenagem e capatazia aplicadas às mercadorias que ingressarem no país sob o regime de Admissão Temporária ou que se destinem à exportação, e que, em ambos os casos, estejam comprovadamente associadas a eventos de natureza científica, esportiva, filantrópica, cívica ou cultural, serão calculadas cumulativamente com base no peso bruto das mercadorias. Essa cobrança deverá observar os princípios de modicidade dos preços públicos, levando em consideração o interesse social dessas atividades."</p>
--	--	--	--	--	--

Justificativa

Importante ressaltar que museus, feiras e galerias de arte são espaços abertos à sociedade, contribuindo para a educação, expansão de horizontes e a formação da identidade nacional. As exposições vindas do exterior contribuem não só para a ampliação do repertório cultural geral, mas também para a formação e o desenvolvimento de artistas. Ainda, as exposições, sejam elas promovidas por museus, sejam por galerias de arte, têm como finalidade a difusão e a circulação cultural, sendo a venda de obras desejável, porém imprevisível e não garantida (daí os regimes atuais de importação ou exportação temporárias).

A solicitação que se faz nesta manifestação, portanto, é de se conferir segurança e previsibilidade a um setor estratégico para o desenvolvimento sócio-cultural e de formação de cidadania e também de posicionamento e imagem do país, carecendo portanto de olhar atento da ANAC. Deste modo, no intuito de promover e fomentar a promoção de arte contemporânea bem como ampliar seu mercado no Brasil e exterior, a Fortes D'Aloia e Gabriel participa da presente discussão desta Consulta Pública, colocando-se à disposição das autoridades administrativas como fonte de informações que possibilitem a evolução da regulação do setor

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23756	Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 3º	Alteração	(Alteração) Art. 3º Parágrafo Único: As cargas importadas ou a serem exportadas poderão ser recebidas e permanecer sob guarda e controle de recintos alfandegados operados por terceiros, no sítio aeroportuário, mediante disponibilidade no

						sítio aeroportuário, formalizada por meio de contratos de cessão de áreas específicos para esse fim mediante livre negociação, a e observada a regulamentação aplicável, em especial as disposições constantes nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária.
--	--	--	--	--	--	--

Justificativa

A alteração se justifica em razão das disposições relativas à disponibilidade de áreas aeroportuárias previstas no Capítulo II da Res. ANAC nº 302/2014. Importante salientar os custos decorrentes das obrigações contraídas nos Contratos de Concessão a fim de se evitar por parte dos Recintos Alfandegados operados por terceiros, se valerem da estrutura já disponível no Aeroporto e custeada pela Concessionária. Os espaços no sítio aeroportuário são limitados e sua alocação depende de diversas circunstâncias operacionais, impactando em outros importantes fatores de custo.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23757	Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 5º	Alteração	(Alteração) Art. 5º A entrega da carga ao transportador, consignatário ou seu representante legal será efetuada pelo depositário, após ser liberada por todos os órgãos anuentes em cada caso concreto e garantido o pagamento dos preços relativos às tarifas devidas.

Justificativa

A liberação de cargas, tanto para importação quanto para exportação, em situações especiais, atrai a competência fiscalizatória de outros órgãos, conforme art. 550, § 1º, do Regulamento Aduaneiro (Decreto nº 6759/2009), além da Receita Federal do Brasil, observando as peculiaridades técnico-regulatórias de cada caso. Portanto, é recomendável alterar a proposta de redação para que a norma englobe situações consideradas padrão, mas também as consideradas especiais.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23758	Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 6º	Alteração	(Alteração) Art. 6º As tarifas de armazenagem e capatazia não incidem sobre cargas importadas ou a serem exportadas desde que estejam previstas na legislação vigente e não estejam sob responsabilidade do recinto alfandegado do aeroporto.

Justificativa

Atribuir a possibilidade de mudança de tal regramento ao “critério da autoridade” constituiria situação de insegurança jurídica e que caminha na contramão da simplificação proposta pela norma, pois geraria diversas discursões administrativas e judiciais quanto à sua legalidade. Dessa forma, sugere-se que a não incidência das tarifas de armazenagem e capatazia tome por referência o que conste da legislação.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23759	Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 10º	Alteração	(Alteração) Art. 10 caput. Será dispensado do despacho concessivo de isenção, de que trata o art. 7º, inciso XIX da Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, alterada pela Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022, desde que a carga não ultrapasse o período de armazenagem de 05 (cinco) dias corridos, quando as tarifas aeroportuárias de armazenagem e de capatazia incidirem sobre:

Justificativa

O prazo de 5 dias tem se mostrado, na prática, mais que suficiente para a o completo desembaraço aduaneiro. Ademais, a complexidade das cargas atendidas pelos pedidos de isenção, entende-se que o aumento dos dias poderia aumentar a exposição de tais itens nessa etapa da cadeia logística, gerando um incentivo desaconselhável do ponto de vista de boas práticas de armazenagem. Desse modo, manter em 05 dias é importante para fazer com que os atores responsáveis deem o seu devido prosseguimento sem aumentar o risco de comprometimento de tais cargas e que ainda podem representar dispêndio de recursos públicos.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23760	Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.	Administradores aeroportuários	Outros	Outros	Outros	Vide arquivo

Justificativa

Vide arquivo

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23761	ALMEIDA & DALE GALERIA DE ARTE LTDA	Outros	Minuta de Resolução	Art. 1º	Alteração	Art. 1º Aprovar os critérios e fixar valores para a aplicação e a cobrança das Tarifas Aeroportuárias de Armazenagem e de Capatazia.

Justificativa

(i) Manutenção da regra que prevê centralização da administração, mediante previsão do artigo 1o. As regras de aplicação de tarifas aeroportuárias para as operações envolvendo Regimes de Admissão Temporária ou que sejam destinadas à exportação e que, em ambos os casos, sejam comprovadamente destinadas aos certames e outros eventos de natureza científica, esportiva, filantrópica, cívica ou cultural, devem ser aplicadas de maneira uniforme em todos os recintos alfandegados, sejam ou não concedidos pelo Governo Federal ou explorados pela Infraero, a fim de que as operações recebam igual tratamento, evitando cobranças abusivas ou que inviabilizem exposições de arte eventos cívico-culturais, importantes para o desenvolvimento da cidadania e para os exercícios dos direitos sociais, e, neste contexto, objeto de tarifação especial nos termos da Tabela 3 da Portaria atualmente em vigor.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23762	ALMEIDA & DALE GALERIA DE ARTE LTDA	Outros	Minuta de Resolução	Art. 3º	Exclusão	Exclusão da regra prevista no art. 3º, considerando necessidade de manutenção da centralização das normas de administração aeroportuária.

Justificativa

As regras de aplicação de tarifas aeroportuárias para as operações envolvendo Regimes de Admissão Temporária ou que sejam destinadas à exportação e que, em ambos os casos, sejam comprovadamente destinadas aos certames e outros eventos de natureza científica, esportiva, filantrópica e/ou cultural, devem ser aplicadas de maneira uniforme em todos os recintos alfandegados, sejam ou não concedidos pelo Governo Federal ou explorados pela Infraero, a fim de que as operações recebam igual tratamento, evitando cobranças abusivas ou que inviabilizem exposições de arte e eventos culturais, importantes para o desenvolvimento da cidadania e para os exercícios dos direitos sociais, e, neste contexto, objeto de tarifação especial nos termos da Tabela 3 da Portaria 219/GC-5 atualmente em vigor.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23763	ALMEIDA & DALE GALERIA DE ARTE LTDA	Outros	Outros	Outros	NA	Solicitamos que seja realizada Audiência Pública com o envolvimento necessário do Ministério da Cultura, pasta do Governo responsável pela aplicação das políticas públicas culturais que visam salvaguardar a cultura e a produção artística e cultural nacional.

Justificativa

A incidência e o valor das Tarifas de Armazenagem e de Capatazia sobre bens culturais, em particular de obras de arte, é objeto de embates judiciais entre concessionárias de aeroportos e agentes e produtores culturais há anos, mesmo sob a incidência da Portaria nº 219/GC5, de 27 de março de 2001, em razão das diferentes interpretações conferidas ao termo “cívico-cultural”. Em regra, o entendimento do Judiciário tem sido o de considerar exposições de arte eventos cívico-culturais, importantes para o desenvolvimento da cidadania e para os exercícios dos direitos sociais, e, neste contexto, objeto de tarifação especial nos termos da Tabela 3 da Portaria atualmente em vigor.

Ao revogar a Portaria nº 219/GC5/2001 e deixar de prever disposições sobre preços e critérios, a Resolução possibilita que sejam estabelecidas tarifas

desvinculadas dos parâmetros atualmente vigentes, o que deverá impactar negativamente o setor cultural, ao mesmo tempo estratégico para o país e tão vulnerável.

Há o receio justificado do setor de, após revogada a Portaria atual, serem realizadas mudanças no Anexo 4, que prevê as tarifas nos contratos de concessão que, sem o respaldo dos limites regulatórios adequados, poderão passar a prever a cobrança, pelos concessionários, de tarifas majoradas em demasia.

A possibilidade de liberdade na fixação das tarifas, em especial para obras de arte, poderá prejudicar ou até mesmo inviabilizar, a importação e a exportação de obras para exposições de arte.

O impacto sobre o setor merece maior aprofundamento junto aos agentes impactados como museus, associações da classe cultural e artística, orquestras, produtores de musicais e eventos esportivos.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23764	ALMEIDA & DALE GALERIA DE ARTE LTDA	Outros	Minuta de Resolução	Art. 9º	Inclusão	<p>Após o art. 9º, entendemos que devem ser novamente previstas as normas da Portaria 219/GC-5:</p> <p>Art. 10º O preço relativo a Tarifa Aeroportuária de Armazenagem da carga importada será quantificado em função do tempo de armazenamento e do seu valor CIF. Quando o frete não for declarado no documento de importação, será considerado o seu valor comercial.</p> <p>Art. 11º O preço relativo a Tarifa Aeroportuária de Capatazia da carga importada será quantificado em função do seu peso bruto verificado, sendo devido por toda e qualquer carga movimentada e manuseada no recinto alfandegado da entidade administradora do aeroporto.</p> <p>Art. 12º O preço relativo as Tarifas Aeroportuárias de Armazenagem e de Capatazia da carga destinada à exportação será quantificado, cumulativamente, em função do seu peso bruto verificado e do tempo de armazenamento.</p> <p>Art. 13. Os preços das Tarifas Aeroportuárias de</p>

					<p>Armazenagem e de Capatazia decorrentes da aplicação das Tabelas anexas a esta Resolução, serão pagos em moeda nacional, resultantes de conversão do valor expresso em dólares dos Estados Unidos da América vigente na data de registro da Declaração de Importação ou documento equivalente</p> <p>Art. 14. As Tarifas de Armazenagem e de Capatazia sobre as cargas que entrarem no País sob o regime de Admissão Temporária ou que sejam destinadas à exportação e que, em ambos os casos, sejam comprovadamente destinadas aos certames e outros eventos de natureza científica, esportiva, filantrópica, cultural, deverão ser calculadas sobre o peso bruto da carga, observados os princípios de modicidade de preços públicos, tendo em vista o interesse social destas atividades.</p>
--	--	--	--	--	--

Justificativa

Entendemos que é necessidade de fixação de critérios aplicáveis de forma única nos recintos alfandegados, que devem ser observados na cobrança de tarifas aeroportuárias de forma a garantir previsibilidade dos valores e conexão com os produtos e mercadorias importadas. Caso não sejam mantidas as tabelas previstas na Portaria 219/GC-5, solicitamos que sejam apresentadas as Tabelas anexas à Resolução no prazo de 30 dias a contar a aprovação da Resolução.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23765	ALMEIDA & DALE GALERIA DE ARTE LTDA	Outros	Outros	Outros	Outros	Segue anexo com a análise do que implica a revogação da Portaria 219 CG-5 e a edição de Resolução que não traz critérios objetivos.

Justificativa

É absolutamente essencial a manutenção dos critérios de estabelecimento da estrutura tarifária por RESOLUÇÃO, mantendo a centralização da administração aeroportuária e a aplicação de normas uniformes para toda e qualquer operação de importação pelo Regime de Admissão Temporária, em especial, nas operações que envolvem certames e outros eventos de natureza científica, esportiva, filantrópica e cultural, conforme anexo.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
--------------------	----------------------	---------------------------	-----------	------	----------------------	--------------

23767	DANIELLA GALVAO IMERI	Outros	Outros	Outros	Outros	Pedido de prorrogação de prazo da Consulta, bem como requerimento para que seja dada maior visibilidade acerca do teor desta consulta para que setores diversos da economia, que praticam importação, possam se manifestar.
-------	-----------------------	--------	--------	--------	--------	---

Justificativa

Considerando o impacto que a revogação da Portaria 219/GC-5 pode causar na fixação das tarifas aeroportuárias, tendo em vista que as CONCESSIONÁRIAS, nos termos da Cláusula 4.4. do Contrato de Concessão, poderão para FIXAR novas tarifas e que isso pode resultar em aplicação não uniforme de cobranças das tarifas, aumentando o custo, por exemplo, na importação de mercadorias sujeitas a Regime de Admissão Temporária, entendo que deve ser prorrogado o prazo da Consulta e também dada maior visibilidade para que setores diversos da economia, que praticam importação, possam se manifestar.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23768	DANIELLA GALVAO IMERI	Outros	Outros	Outros	Outros	Pedido de prorrogação de prazo da Consulta, bem como requerimento para que seja dada maior visibilidade acerca do teor desta consulta para que setores diversos da economia, que praticam importação, possam se manifestar.

Justificativa

Considerando o impacto que a revogação da Portaria 219/GC-5 pode causar na fixação das tarifas aeroportuárias, tendo em vista que as CONCESSIONÁRIAS, nos termos da Cláusula 4.4. do Contrato de Concessão, poderão para FIXAR novas tarifas e que isso pode resultar em aplicação não uniforme de cobranças das tarifas, aumentando o custo, por exemplo, na importação de mercadorias sujeitas a Regime de Admissão Temporária, entendo que deve ser prorrogado o prazo da Consulta e também dada maior visibilidade para que setores diversos da economia, que praticam importação, possam se manifestar.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23769	ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS ENTIDADES CULTURAIS NÃO LUCRATIVAS- ANEC	Outros	Minuta de Resolução	Art. 1º	Alteração	Art. 1º Aprovar os critérios e fixar valores para a aplicação e a cobrança das Tarifas Aeroportuárias de Armazenagem e de Capatazia.

Justificativa

As regras de aplicação de tarifas aeroportuárias para as operações envolvendo Regimes de Admissão Temporária ou que sejam destinadas à exportação e que, em ambos os casos, sejam comprovadamente destinadas aos certames e outros eventos de natureza científica, esportiva, filantrópica, cívica ou

cultural, devem ser aplicadas de maneira uniforme em todos os recintos alfandegados, sejam ou não concedidos pelo Governo Federal ou explorados pela Infraero, a fim de que as operações recebam igual tratamento, evitando cobranças abusivas ou que inviabilizem exposições de arte eventos culturais, importantes para o desenvolvimento da cidadania e para os exercícios dos direitos sociais, e, neste contexto, objeto de tarifação especial nos termos da Tabela 3 da Portaria atualmente em vigor.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23770	ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS ENTIDADES CULTURAIS NÃO LUCRATIVAS- ANEC	Outros	Minuta de Resolução	Art. 3º	Exclusão	Exclusão do artigo 3º.

Justificativa

Pelos motivos indicados anteriormente, as regras de aplicação de tarifas aeroportuárias para as operações envolvendo Regimes de Admissão Temporária ou que sejam destinadas à exportação e que, em ambos os casos, sejam comprovadamente destinadas aos certames e outros eventos de natureza científica, esportiva, filantrópica, cívica ou cultural, devem ser aplicadas de maneira uniforme em todos os recintos alfandegados, sejam ou não concedidos pelo Governo Federal ou explorados pela Infraero, a fim de que as operações recebam igual tratamento, evitando cobranças abusivas ou que inviabilizem exposições de arte eventos culturais, importantes para o desenvolvimento da cidadania e para os exercícios dos direitos sociais. Neste sentido, com a previsão do art. 1º - mantidos os termos da Portaria 219/GC-5, entendemos desnecessária a previsão do art. 3º.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23771	ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS ENTIDADES CULTURAIS NÃO LUCRATIVAS- ANEC	Outros	Minuta de Resolução	Art. 9º	Inclusão	Art. 10º O preço relativo a Tarifa Aeroportuária de Armazenagem da carga importada será quantificado em função do tempo de armazenamento e do seu valor CIF. Quando o frete não for declarado no documento de importação, será considerado o seu valor comercial. Art. 11º O preço relativo a Tarifa Aeroportuária de Capatazia da carga importada será quantificado em função do seu peso bruto verificado, sendo devido por toda e qualquer carga movimentada e manuseada no recinto alfandegado da entidade administradora do aeroporto.

Art. 12º O preço relativo as Tarifas Aeroportuárias de Armazenagem e de Capatazia da carga destinada à exportação será quantificado, cumulativamente, em função do seu peso bruto verificado e do tempo de armazenamento.

Art. 13. Os preços das Tarifas Aeroportuárias de Armazenagem e de Capatazia decorrentes da aplicação das Tabelas anexas a esta Resolução, serão pagos em moeda nacional, resultantes de conversão do valor expresso em dólares dos Estados Unidos da América vigente na data de registro da Declaração de Importação ou documento equivalente

Art. 14. As Tarifas de Armazenagem e de Capatazia sobre as cargas que entrarem no País sob o regime de Admissão Temporária ou que sejam destinadas à exportação e que, em ambos os casos, sejam comprovadamente destinadas aos certames e outros eventos de natureza científica, esportiva, filantrópica e cultural, deverão ser calculadas sobre o peso bruto da carga, observados os princípios de modicidade de preços públicos, tendo em vista o interesse social destas atividades.

Justificativa

Entendemos pela necessidade de fixação de critérios que devem ser observados na cobrança de tarifas aeroportuárias de forma a garantir previsibilidade dos valores e conexão com os produtos e mercadorias importadas.

Caso não sejam mantidas as tabelas previstas na Portaria 219/GC-5, solicitamos que sejam mantidos os artigos previstos na Portaria e apresentadas novas Tabelas anexas à Resolução, com base nos critérios previstos nos arts. 10 e ss., no prazo de 30 dias a contar a aprovação da Resolução.

Reiteramos que as regras de aplicação de tarifas aeroportuárias para as operações envolvendo Regimes de Admissão Temporária ou que sejam destinadas à exportação e que, em ambos os casos, sejam comprovadamente destinadas aos certames e outros eventos de natureza científica, esportiva, filantrópica e cultural, devem ser aplicadas de maneira uniforme em todos os recintos alfandegados a fim de que as operações recebam igual tratamento, evitando cobranças abusivas ou que inviabilizem exposições de arte e eventos culturais, importantes para o desenvolvimento da cidadania e para os exercícios dos direitos sociais.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23772	ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS ENTIDADES CULTURAIS NÃO LUCRATIVAS- ANEC	Outros	Outros	Outros	Outros	Solicitamos que seja realizada Audiência Pública com o envolvimento necessário do Ministério da Cultura, pasta do Governo responsável pela aplicação das políticas públicas culturais que visam salvaguardar a cultura e a produção artística e cultural nacional.

Justificativa

A incidência e o valor das Tarifas de Armazenagem e de Capatazia sobre bens culturais, em particular de obras de arte, é objeto de embates judiciais entre concessionárias de aeroportos e agentes e produtores culturais há anos, mesmo sob a incidência da Portaria nº 219/GC5, de 27 de março de 2001, em razão das diferentes interpretações conferidas ao termo “cívico-cultural”. Em regra, o entendimento do Judiciário tem sido o de considerar exposições de arte eventos cívico-culturais, importantes para o desenvolvimento da cidadania e para os exercícios dos direitos sociais, e, neste contexto, objeto de tarifação especial nos termos da Tabela 3 da Portaria atualmente em vigor.

Ao revogar a Portaria nº 219/GC5/2001 e deixar de prever disposições sobre preços e critérios, a Resolução possibilita que sejam estabelecidas tarifas desvinculadas dos parâmetros atualmente vigentes, o que deverá impactar negativamente o setor cultural, ao mesmo tempo estratégico para o país e tão vulnerável.

Há o receio justificado do setor de, após revogada a Portaria atual, serem realizadas mudanças no Anexo 4, que prevê as tarifas nos contratos de concessão que, sem o respaldo dos limites regulatórios adequados, poderão passar a prever a cobrança, pelos concessionários, de tarifas majoradas em demasia.

A possibilidade de liberdade na fixação das tarifas, em especial para obras de arte, poderá prejudicar ou até mesmo inviabilizar, a importação e a exportação de obras para exposições de arte.

O impacto sobre o setor merece maior aprofundamento junto aos agentes impactados como museus, associações da classe cultural e artística, orquestras, produtores de musicais e eventos esportivos.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23773	ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS ENTIDADES CULTURAIS NÃO LUCRATIVAS- ANEC	Outros	Outros	Outros	Esclarecimento	Anexo com a análise da resolução proposta e de seus impactos.

Justificativa

O impacto da revogação da Portaria 219/GC-5 pode afetar negativamente as operações realizadas com obras de arte e bens culturais.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23774	Concessionária do Aeroporto de Salvador S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 2º	Alteração	<p>ALTERAÇÃO Art. 2º, inc. VI, §1º Considerar-se-ão dias úteis aqueles em que o Terminal de Cargas esteja em efetivo funcionamento pelo Administrador Aeroportuário para a liberação e retirada da carga importada ou para a entrega e embarque da carga a ser exportada.</p> <p>EXCLUSÃO Art. 2º, inc. VI, §2º Caberá ao Administrador Aeroportuário dar transparência quanto às regras de cobrança, bem como demonstrar que o terminal de carga e os órgãos governamentais necessários à liberação da carga estavam em efetivo funcionamento, nos termos do caput, para fins de contagem dos dias úteis de armazenagem da carga importada e a ser exportada e cobrança das respectivas tarifas.</p>

Justificativa

Trata-se de uma proposta de redação que visa ajustar a definição de “dias úteis” para esclarecer que são aqueles em que a retirada ou entrega da carga é possível de acordo com o funcionamento do administrador do aeroporto, independentemente do funcionamento dos órgãos governamentais.

Enquanto podemos garantir o funcionamento adequado do Terminal de Cargas, não temos controle sobre a disponibilidade dos órgãos governamentais responsáveis pela liberação e retirada da carga. A redação inicial da proposta de resolução criaria uma situação na qual a Concessionária, embora comprometida com a eficiência e qualidade de serviço, seria responsabilizada pela indisponibilidade desses órgãos, não podendo cobrar as devidas tarifas enquanto assume os seus custos próprios de funcionamento.

É fundamental considerar que, independentemente do funcionamento dos órgãos governamentais, a Concessionária assume os riscos associados a essas cargas e deve gerenciá-los. Portanto, mesmo durante greves ou momentos em que os órgãos não estão disponíveis, a Concessionária enfrenta esse desafio. Assim, é crucial que ela seja adequadamente compensada nesses períodos, garantindo um gerenciamento eficaz dos riscos e evitando prejuízos financeiros.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
--------------------	----------------------	---------------------------	-----------	------	----------------------	--------------

23775	Concessionária do Aeroporto de Salvador S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 2º	Outros	Art. 2º, inc. XII: Observamos que a proposta de portaria apresenta uma definição geral da tarifa de capatazia que não aborda de forma específica a tarifa de capatazia destinada às cargas em trânsito prevista nos contratos de concessão. Esta última visa remunerar não somente os serviços de movimentação e manuseio de carga, mas também a utilização de parte da infraestrutura do terminal durante um período de até 24 horas.
-------	--	--------------------------------	---------------------	---------	--------	---

Justificativa

Art. 2º, inc. XII:
Observamos que a proposta de portaria apresenta uma definição geral da tarifa de capatazia que não aborda de forma específica a tarifa de capatazia destinada às cargas em trânsito prevista nos contratos de concessão. Esta última visa remunerar não somente os serviços de movimentação e manuseio de carga, mas também a utilização de parte da infraestrutura do terminal durante um período de até 24 horas.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23776	Concessionária do Aeroporto de Salvador S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 3º	Inclusão	§2: Os contratos de arrendamento de área específica no sítio aeroportuário para operação de recintos alfandegados por terceiros serão livremente negociados pelo Administrador Aeroportuário, podendo este aceitar, negociar ou declinar as condições de atuação dos terceiros.

Justificativa

Trata-se de uma proposta de redação face à preocupação acerca da possibilidade de concorrência com recintos alfandegados operados por terceiros que, embora já esteja prevista nas normas da Receita Federal do Brasil (RFB), assume um caráter de mudança significativa nesta resolução, uma vez que pode ter um impacto substancial no equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão desta Concessionária, especialmente em razão do peso considerável que o Terminal de Cargas representa no resultado da administração dos Aeroportos da Amazônia.

Considerando o impacto potencial no modelo atual de remuneração dos aeroportos concedidos, é fundamental que a abertura a outros entes, como empresas aéreas, agentes de cargas, e Esatas, da oportunidade de estabelecer terminais de cargas dentro do sítio aeroportuário para processar cargas internacionais, seja devidamente avaliada, em consideração às obrigações específicas assumidas pela Concessionária por meio da assinatura do Contrato de Concessão e desta resolução.

Estas obrigações englobam, entre outros aspectos, os custos de reforma, operação e manutenção de todos os aeroportos integrantes da concessão, inclusive aqueles deficitários, bem como os custos de outorga pagos. Além disso, também incluem a exigência de consultar as partes interessadas antes de alterar as tarifas aeroportuárias, o estabelecimento de teto tarifário para cargas em trânsito, baseado no peso da carga, e a adesão às disposições

desta resolução, como a obrigatoriedade de faturamento apenas nos dias úteis.

Neste contexto, a abertura à competição não poderia ocorrer sem levar em conta as sérias implicações de uma concorrência desleal. Isso se daria porque tais empresas estariam localizadas dentro do sítio aeroportuário, usufruindo de toda a infraestrutura do lado ar do aeroporto, sem contribuir financeiramente para os custos associados a essa infraestrutura e aos demais encargos das concessionárias.

Cumpra-se destacar, por oportuno, que a Concessionária é e sempre foi favorável à modernização do comércio exterior. No entanto, consideramos essencial abordar essas preocupações e garantir a proteção da integridade do setor aeroportuário e as partes envolvidas.

Diante disso, sugerimos a inclusão de um texto que permita à Concessionária negociar livremente acordos comerciais para a operação de recintos alfandegados por terceiros dentro do sítio aeroportuário. Esta prerrogativa nos possibilitará avaliar cuidadosamente cada situação, considerando critérios que assegurem a igualdade de condições e a conformidade com as regulamentações

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23777	Concessionária do Aeroporto de Salvador S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 14º	Outros	Esta Concessionária gostaria de expressar sua preocupação em relação à proposta que concede autonomia à Infraero para a definição da estrutura tarifária nos aeroportos sob sua operação, no que se refere à instalação de recintos alfandegados.

Justificativa

Primeiramente, a Concessionária acredita que a proposta poderia resultar em falta de transparência no processo de definição de tarifas, uma vez que a autonomia da Infraero não estaria sujeita a um processo regulatório claro e à participação das partes interessadas. Isso poderia prejudicar as concessionárias, que ficariam em desvantagem ao negociar contratos e planejar investimentos de longo prazo.

Além disso, a ausência de regulamentação efetiva poderia abrir espaço para que a Infraero estabeleça tarifas de forma arbitrária, sem considerar adequadamente os interesses das concessionárias ou dos usuários. Isso poderia comprometer a viabilidade econômica das empresas concessionárias, afetando seus investimentos e, em última instância, a qualidade dos serviços prestados aos usuários.

Para mitigar essas preocupações, esta Concessionária sugere que a proposta seja revisada para incluir salvaguardas adequadas que protejam os interesses das concessionárias e dos usuários. Isso poderia ser alcançado por meio da implementação de requisitos de transparência, da realização de revisões regulares das tarifas, da criação de mecanismos de recurso e da supervisão independente das decisões tarifárias da Infraero.

Esta Concessionária acredita que a concessão de autonomia à Infraero deve ser acompanhada por uma estrutura regulatória sólida e transparente, garantindo que as tarifas sejam justas e reflitam as condições de mercado. Isso promoverá um ambiente de negócios estável e propício a investimentos, beneficiando a infraestrutura aeroportuária e o público em geral.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23778	Concessionária do Aeroporto de Salvador S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 5º	Esclarecimento	Gostaríamos de confirmar o nosso entendimento de que esse artigo 5º não se aplicaria às cargas que não permanecerem sob guarda e controle do recinto alfandegado operado sob responsabilidade direta da administração aeroportuária, conforme previsto no artigo 6º.
Justificativa						
Gostaríamos de confirmar o nosso entendimento de que esse artigo 5º não se aplicaria às cargas que não permanecerem sob guarda e controle do recinto alfandegado operado sob responsabilidade direta da administração aeroportuária, conforme previsto no artigo 6º.						

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23779	Concessionária do Aeroporto de Salvador S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 6º	Alteração	<p>ALTERAÇÃO Art. 6º As tarifas de armazenagem e capatazia não incidem sobre cargas importadas ou a serem exportadas que, por critérios objetivos e não discriminatórios, devidamente justificados pela autoridade aduaneira, não permanecerem sob guarda e controle do recinto alfandegado operado sob responsabilidade direta da administração aeroportuária.</p> <p>INCLUSÃO Parágrafo Único: As Tarifas de capatazia manter-se-ão aplicáveis quando a carga for movimentada pelo Terminal de Cargas, conforme estabelecido na regulamentação vigente.</p>
Justificativa						
Trata-se de uma proposta de redação que visa assegurar que as decisões da autoridade aduaneira sejam transparentes, devidamente justificadas e alinhadas com a eficiência das operações.						
Nesse sentido, sugerimos que o texto seja revisto para incorporar critérios específicos e objetivos que a autoridade aduaneira deve levar em consideração ao determinar quais cargas não permanecerão sob guarda e controle do recinto alfandegado operado sob responsabilidade direta da Concessionária, considerando o possível impacto, tanto financeiro como operacional, de tal determinação.						

Além disso, a redação enfatiza que as tarifas de capatazia serão aplicáveis quando as respectivas cargas forem movimentadas pelo Terminal de Cargas, seguindo as práticas estabelecidas pela regulamentação aduaneira.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23780	Concessionária do Aeroporto de Salvador S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 7º	Alteração	Art. 7º A responsabilidade e a contratação de seguro para as cargas importadas e a serem exportadas ficará a cargo do consignatário ou do transportador, quando a carga não permanecer sob guarda e controle do recinto alfandegado operado sob responsabilidade direta da administração aeroportuária, desobrigando-a de assumir o ônus resultante de indenização de qualquer natureza.

Justificativa

A proposta de inclusão do termo “responsabilidade” neste contexto torna o texto mais abrangente, abordando não apenas a contratação de seguro, mas também a responsabilidade geral pela carga durante a armazenagem.

Ao incorporar a noção de responsabilidade, a regulamentação insta o consignatário a considerar cuidadosamente a contratação de seguro e a estar ciente de que é responsável por eventuais prejuízos decorrentes de um armazenamento inadequado. Isso promove uma abordagem mais proativa por parte dos proprietários de carga, incentivando-os a adotar medidas para proteger seus interesses e garantir a integridade de suas mercadorias durante todo o processo logístico.

Além disso, a inclusão da responsabilidade no texto regulatório estabelece um quadro claro que beneficia todas as partes envolvidas, ao mesmo tempo em que fortalece a segurança e a confiabilidade das operações de importação e exportação.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23781	Concessionária do Aeroporto de Salvador S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 9º	Exclusão	Inicialmente, cumpre-nos destacar que os contratos de concessão possuem a seguinte definição acerca das cargas: “Carga: todo bem transportado por qualquer modal, com ou sem destinação comercial. Considera-se também como carga: (a) as aeronaves importadas que cheguem ao aeroporto em voo ou transportadas;”.

É fundamental ressaltar que todas as aeronaves, independentemente de sua localização no aeroporto, são armazenadas em áreas abertas, especificamente em áreas de pátio, e que o Terminal de Cargas da Concessionária é o responsável pela guarda e custódia dessas cargas.

Diante disso, a responsabilidade sobre as aeronaves em processo de desembarço é idêntica à de qualquer outra carga, envolvendo etapas como recebimento, averbação, armazenagem e liberação.

Nesse sentido, essa categoria de carga demanda atenção especial devido ao seu elevado valor agregado, além de representar uma exposição considerável a riscos, precisamente devido ao alto valor envolvido.

A fim de corroborar o argumento, cumpre-nos rememorar um caso prático que já ocorreu em nossas operações. Trata-se do registro no Mantra da DSIC N° 29408003936, em que uma aeronave foi dada entrada em perdimento e permaneceu sob guarda e custódia desta Concessionária por uma década, até ser leiloadada e entregue em 2018.

Diante disso, sugerimos um tratamento justo e uniforme para todas as cargas sob a custódia desta Concessionária, promovendo a transparência e a equidade nos procedimentos aduaneiros.

Uma alternativa viável, levando em consideração que a aplicação do valor CIF sobre aeronaves pode resultar em um custo excessivamente elevado, seria a contemplação de uma tarifa específica pela Agência, adaptada às

					<p>particularidades das aeronaves importadas (além das tarifas de pouso e permanência). Esta tarifa poderia ser calculada com base em critérios que considerem a guarda e custódia da aeronave pela Concessionária, bem como outros fatores relevantes para a operação eficiente do aeroporto.</p>
--	--	--	--	--	--

A adoção de uma tarifa alternativa permitiria uma abordagem mais equitativa e precisa em relação às aeronaves importadas em voo, garantindo ao mesmo tempo que os custos operacionais do aeroporto e os riscos sejam devidamente cobertos.

Justificativa

Inicialmente, cumpre-nos destacar que os contratos de concessão possuem a seguinte definição acerca das cargas: “Carga: todo bem transportado por qualquer modal, com ou sem destinação comercial. Considera-se também como carga: (a) as aeronaves importadas que cheguem ao aeroporto em voo ou transportadas;”.

É fundamental ressaltar que todas as aeronaves, independentemente de sua localização no aeroporto, são armazenadas em áreas abertas, especificamente em áreas de pátio, e que o Terminal de Cargas da Concessionária é o responsável pela guarda e custódia dessas cargas.

Diante disso, a responsabilidade sobre as aeronaves em processo de desembarço é idêntica à de qualquer outra carga, envolvendo etapas como recebimento, averbação, armazenagem e liberação.

Nesse sentido, essa categoria de carga demanda atenção especial devido ao seu elevado valor agregado, além de representar uma exposição considerável a riscos, precisamente devido ao alto valor envolvido.

A fim de corroborar o argumento, cumpre-nos rememorar um caso prático que já ocorreu em nossas operações. Trata-se do registro no Mantra da DSIC N° 29408003936, em que uma aeronave foi dada entrada em perdimento e permaneceu sob guarda e custódia desta Concessionária por uma década, até ser leiloada e entregue em 2018.

Diante disso, sugerimos um tratamento justo e uniforme para todas as cargas sob a custódia desta Concessionária, promovendo a transparência e a equidade nos procedimentos aduaneiros.

Uma alternativa viável, levando em consideração que a aplicação do valor CIF sobre aeronaves pode resultar em um custo excessivamente elevado, seria a contemplação de uma tarifa específica pela Agência, adaptada às particularidades das aeronaves importadas (além das tarifas de pouso e permanência). Esta tarifa poderia ser calculada com base em critérios que considerem a guarda e custódia da aeronave pela Concessionária, bem como outros fatores relevantes para a operação eficiente do aeroporto.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23782	Concessionária do Aeroporto de Salvador S.A.	Administradores aeroportuários	Minuta de Resolução	Art. 10º	Alteração	Art. 10. Será dispensado do despacho concessivo de isenção, de que trata o art. 7º, inciso XIX da Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, alterada pela Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022, desde que a carga não ultrapasse o período de armazenagem de 5 (cinco) dias corridos, quando as tarifas aeroportuárias de armazenagem e de capatazia incidirem sobre:
Justificativa						
<p>Trata-se de proposta de redação visando a manutenção do período de 5 dias atualmente em vigor, uma vez que tem se revelado mais do que suficiente para completar o processo aduaneiro.</p> <p>Nossa análise de dados detalhados referentes a 2023 revelou que 82,3% das cargas beneficiadas com a isenção foram retiradas dentro do prazo de 5 dias, sendo que o tempo máximo de permanência foi de 8 dias.</p> <p>Esses números indicam que o processo de desembarço aduaneiro está se tornando cada vez mais eficiente, o que torna a extensão do prazo de isenção para 10 dias questionável em termos de utilização eficiente da infraestrutura aeroportuária.</p> <p>Além disso, ao conduzirmos um benchmarking com os aeroportos AERODOM na República Dominicana e LYON na França, constatamos que ambos não têm qualquer obrigação de oferecer isenções de armazenagem em seus países e regiões. A concessão desse benefício ocorre apenas em circunstâncias particulares e é considerada um acordo comercial de incentivo proposto pelos aeroportos para intervenientes específicos do setor. Neste contexto, sugerimos um "benchmarking" internacional das políticas de isenções aplicáveis.</p> <p>Adicionalmente, gostaríamos de tecer os seguintes comentários específicos:</p> <p>I - Aeronaves em geral e seus componentes a elas incorporados, incluindo aquelas que entrarem no País sob o regime de Admissão Temporária e as objeto de arrendamento mercantil; Acreditamos que a isenção de armazenagem para aeronaves e seus componentes não é mais necessária, uma vez que essas cargas não diferem substancialmente das demais cargas em termos de processos de desembarço e custódia. Além disso, essa isenção pode criar uma disparidade no tratamento das diferentes categorias de cargas e operadores aeroportuários.</p> <p>II - Aparelhos, motores, reatores, peças, acessórios e demais partes, materiais de manutenção e reparo, importados com isenção do Imposto de Importação, destinados a atender aeronaves de propriedade de Aeroclubes e de Escolas de Aviação autorizadas pela ANAC; Entendemos que essa carga não apresenta justificativa para isenção, uma vez que é utilizada para atender aeronaves de propriedade de entidades privadas, sem relação direta com fins governamentais ou de interesse público que justifiquem a isenção.</p>						

VI - Urnas contendo cadáveres ou cinzas;

O processo de manipulação e armazenagem dessas cargas demanda um cuidado especial e requer atenção adicional por parte desta Concessionária. Além disso, é importante observar que a isenção atual beneficia principalmente funerárias, que já aplicam valores substanciais em todos os serviços relacionados ao transporte de cadáveres, incluindo o frete aéreo, documentação, liberação e outros procedimentos. Portanto, a remuneração do Terminal de Cargas pelo serviço adicional prestado é plenamente justificável e alinhada com as práticas comerciais estabelecidas.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23783	CONCESSIONARIA ALLEGRA PACAEMBU SPE S/A	Outros	Outros	Outros	Inclusão	"Recomendamos a inserção de um novo artigo (a seguir exposto) no Capítulo III da Resolução, a respeito a certos itens que não estão abrangidos pela isenção estabelecida no Capítulo IV da Resolução que está sob consulta pública: Art. 10. As tarifas de armazenagem e de capatazia para as mercadorias que ingressarem no território nacional sob o regime de Admissão Temporária ou que se destinem à exportação e que, em ambos os casos, possam ser comprovadamente associadas a eventos de natureza científica, esportiva, filantrópica, cívica, artística ou cultural, serão aplicadas de forma cumulativa e seguirão o critério de precificação baseado no peso bruto das mercadorias, com atenção aos princípios de modicidade dos preços públicos, levando em consideração o interesse social dessas atividades". "Requeremos, ainda, que o assunto seja objeto de Audiência Pública, com a participação do Ministério da Cultura, para permitir a discussão aprofundada e a devida participação social e dos agentes dos setores potencialmente impactados".

Justificativa

A Minuta apresentada na Consulta Pública n. 09/2023 abre a possibilidade de majoração casuística das tarifas, o que poderá ocasionar cancelamentos de exposições vindas ao Brasil, bem como as que saem daqui, ocasionando o conseqüente isolamento cultural do país, constituindo, portanto, grave impacto ao setor.

Nº da Contribuição	Nome do Contribuinte	Categoria do Contribuinte	Documento	Item	Tipo de Contribuição	Contribuição
23784	CONCESSIONARIA ALLEGRA PACAEMBU SPE S/A	Outros	Outros	Outros	Inclusão	<p>"Recomendamos a inserção de um novo artigo (a seguir exposto) no Capítulo III da Resolução, a respeito a certos itens que não estão abrangidos pela isenção estabelecida no Capítulo IV da Resolução que está sob consulta pública:</p> <p>Art. 10. As tarifas de armazenagem e de capatazia para as mercadorias que ingressarem no território nacional sob o regime de Admissão Temporária ou que se destinem à exportação e que, em ambos os casos, possam ser comprovadamente associadas a eventos de natureza científica, esportiva, filantrópica, cívica, artística ou cultural, serão aplicadas de forma cumulativa e seguirão o critério de precificação baseado no peso bruto das mercadorias, com atenção aos princípios de modicidade dos preços públicos, levando em consideração o interesse social dessas atividades".</p> <p>"Requeremos, ainda, que o assunto seja objeto de Audiência Pública, com a participação do Ministério da Cultura, para permitir a discussão aprofundada e a devida participação social e dos agentes dos setores potencialmente impactados".</p>
Justificativa						
A Minuta apresentada na Consulta Pública n. 09/2023 abre a possibilidade de majoração casuística das tarifas, o que poderá ocasionar cancelamentos de exposições vindas ao Brasil, bem como as que saem daqui, ocasionando o conseqüente isolamento cultural do país, constituindo, portanto, grave impacto ao setor.						