

RELATÓRIO DE ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES

Consulta Pública nº 09/2022

Tema 15 da Agenda Regulatória ANAC 2021-2022 – acesso ao mercado de distribuição de combustível de aviação. Regulação de alocação e remuneração de áreas aeroportuárias em aeródromos delegados a Estados e Municípios. Proposta de alteração das Resoluções nº 302/2014 e nº 116/2009.

Processo nº 00058.029624/2019-61

1. Introdução

Divulga-se o presente **Relatório de Análise das Contribuições** recebidas no âmbito da Consulta Pública nº 09/2022, referente ao tema 15 – Acesso ao mercado de distribuição de combustível de aviação da Agenda Regulatória ANAC 2021-2022.

De acordo com a Lei Federal nº 13.848, de 25 de junho de 2019, a consulta pública é o instrumento de apoio à tomada de decisão por meio do qual a sociedade é consultada previamente, por meio do envio de críticas, sugestões e contribuições por quaisquer interessados, sobre proposta de norma regulatória aplicável ao setor de atuação da agência reguladora.

Inicialmente, foi definido o período entre 3 de junho e 20 de julho de 2022 para o recebimento de contribuições, conforme Aviso de Consulta Pública nº 09/2022, publicado no Diário Oficial da União de 3 de junho de 2022, Seção 3, página 104.

As contribuições deveriam ser encaminhadas à Agência por meio de formulário eletrônico próprio disponível no endereço <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas-publicas-em-andamento/consulta-publica>.

A pedido de representantes do setor, a ANAC prorrogou o prazo para encaminhamento das contribuições até 04 de agosto de 2022, conforme Aviso de Prorrogação, publicado no Diário Oficial da União de 20 de julho de 2022, Seção 3, página 78.

Diante de todo o exposto, pelo presente, a Agência Nacional de Aviação Civil torna público o Relatório de Contribuições à Consulta Pública nº 008/2022, de forma a dar cumprimento ao disposto no art. 9º, § 5º, da Lei nº 13.848/2019.

2. Análise das Contribuições

As contribuições estão apresentadas nos quadros a seguir, sendo que os textos integrais estão disponíveis na seção de **Contribuições Recebidas**, no sítio eletrônico da ANAC¹, bem como nos documentos SEI 7690859 e 7690881, no processo 00058.029624/2019-61.

¹ <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas-publicas-encerradas/consultas-publicas-encerradas-de-2022>

DADOS DO COLABORADOR
Gran Petro Distribuidora de Combustíveis Ltda.
FONTE
Contribuição nº 22.645.
CONTRIBUIÇÃO
Alteração da Resolução nº 302, de 05 de fevereiro de 2014 Art. 1º Exclusão
Os parágrafos 3 e 4 da Art. 1 devem ser excluídos, pois a Resolução deve abranger e obrigar todos os aeródromos civis públicos, sejam eles concessionados, autorizados, delegados ou conveniados.
Se a inclusão dos parágrafos 3 e 4 do Art. 1, da Resolução 302 for mantida, importantes aeródromos civis públicos regionais não serão abrangidos pela regulação e poderá haver desequilíbrio concorrencial na oferta dos serviços auxiliares a aviação, como exemplo do que vem ocorrendo no processo administrativo ANAC 00058.025960/2019-35, este exemplo é importante, pois o Administrador do Aeródromo de Jundiá (SBDJ), atualmente também é o Administrador do Aeródromo de Ribeirão Preto (SBRP), importante aeródromo público regional. Além do exemplo acima citado podemos lembrar de outros aeródromos delegados que poderão ser afetados pela inclusão dos parágrafos 3 e 4 citados, quais sejam, Caxias do Sul (SBCX), Porto Seguro (SBPS), Maringá (SBMG), dentre outros.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece e informa que a contribuição foi parcialmente acatada.
No sentido de acatar parcialmente as manifestações contrárias à descentralização da regulação de acesso, optou-se por manter os aeroportos delegados sujeitos à Resolução, mas disciplinar uma regra que estivesse alinhada à possibilidade de o delegante, por meio de política pública desenhada para o setor, prever critérios diferenciados no convênio de delegação, conforme suas próprias diretrizes.
Adicionalmente, foi disciplinada a sistemática processual envolvendo casos de conflitos nos aeródromos delegados, seguindo o raciocínio presente por todo o artigo: aeródromos delegados devem observar os normativos do caput; a análise e a fiscalização se configuram como atividades de responsabilidade dos delegatários; após o trâmite processual e decisão do delegatário, a ANAC pode atuar no caso por meio da instauração de processo administrativo, em sede de instância recursal.

DADOS DO COLABORADOR
Gran Petro Distribuidora de Combustíveis Ltda.
FONTE
Contribuição nº 22.646
ANEXO
Ausente
RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO
Alteração da Resolução nº 302, de 05 de fevereiro de 2014 ANEXO À RESOLUÇÃO Inclusão

Nesta primeira etapa é muito importante a inclusão dos 10 maiores aeroportos do País, os quais possuem PAAs, atualmente operados em Pool, quais sejam:

Aeroporto Internacional de Guarulhos – SP.

Aeroporto do Galeão – RJ.

Aeroporto de Congonhas – SP.

Aeroporto de Brasília – DF.

Aeroporto de Confins – MG.

Aeroporto de Viracopos – SP.

Aeroporto do Santos Dumont – RJ.

Aeroporto do Recife – PE.

Aeroporto de Porto Alegre – RS.

Aeroporto de Salvador – BA.

A inclusão no anexo dos 10 maiores aeroportos (em movimentação) do País é muito importante em função da estrutura de mercado, que funciona em sistema de Rede, assim a competição se dá pela rota, assim com a regulação já determinando as condições de acesso aos principais aeródromos nacionais que operam em sistema de pool/compartilhado, a competição no fornecimento de combustíveis de aviação será mais dinâmica.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que a contribuição não foi acatada. A motivação para as regras mais interventivas estabelecidas do Capítulo III-A foi baseada na conclusão de que os aeroportos de Guarulhos e Galeão têm características de operação que impedem que haja concorrência em igualdade de condições entre o detentor de acesso à rede de dutos e hidrantes e eventuais outros fornecedores de combustível. Tais características não são observadas nos demais aeroportos citados.

Por fim, cumpre ressaltar que, das contribuições recebidas, a redação do dispositivo foi alterada.

DADOS DO COLABORADOR

Gran Petro Distribuidora de Combustíveis Ltda.

FONTE

Contribuição nº 22.647

CONTRIBUIÇÃO

Alteração da Resolução nº 116, de 20 de outubro de 2009

Anexo à Resolução Inclusão

Importante incluir no anexo qual a Classificação de atividades econômicas (IBGE) envolvidas na operação de Parque de Abastecimento de Aeronaves (PAA) e na Operação de Abastecimento de Aeronaves (Into-Plane) serão permitidas, exemplos:

Seção: H TRANSPORTE, ARMAZENAGEM E CORREIO

Divisão: 52 ARMAZENAMENTO E ATIVIDADES AUXILIARES DOS TRANSPORTES

Grupo: 52.1 Armazenamento, carga e descarga

52.2 Atividades auxiliares dos transportes terrestres

52.3 Atividades auxiliares dos transportes aquaviários
52.4 Atividades auxiliares dos transportes aéreos
52.5 Atividades relacionadas à organização do transporte de carga e/ou,

Seção: G COMÉRCIO; REPARAÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES E MOTOCICLETAS

Divisão: 46 COMÉRCIO POR ATACADO, EXCETO VEÍCULOS AUTOMOTORES E MOTOCICLETAS

Grupo: 46.8 Comércio atacadista especializado em outros produtos

Classe: 46.81-8 Comércio atacadista de combustíveis líquidos

A inclusão e a definição da classificação de atividade econômica é importante para que mais atividades sejam permitidas na execução dos serviços auxiliares ao transporte aéreo Brasileiro, trazendo mais concorrência e competição, na escolha pelo administrador do aeródromo do melhor player para operar o PAA e o into-plane, classificação das atividades pode ser obtida através do site:

https://cnae.ibge.gov.br/?option=com_cnae&view=estrutura&Itemid=6160&chave=&tipo=cnae&versao_classe=7.0.0&versao_subclasse=9.1.0

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada. A lista de atividades da norma tem objetivos diferentes da classificação do IBGE. Adicionalmente, a a definição de PAA adotada foi resultado das contribuições da ANP e IATA.

DADOS DO COLABORADOR

Marlim Azul Comercio E Transporte De Petroleo E Derivados Ltda

FONTE

Contribuição nº 22.649

ANEXO

Petição SEI 7690881, pp. 4 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Alteração da Resolução nº 302, de 05 de fevereiro de 2014 Art. 1º Exclusão
Exclusão ou alteração material do artigo 1º, conforme detalhado na Petição anexa.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que a contribuição foi parcialmente acatada.

Primeiramente, com relação à alegação de que a descentralização levaria a “*quadro de hiperinflação regulatória, na medida em que cada ente passará a ter o múnus de disciplinar – livremente – o acesso aos Parques de Abastecimento de Aeronaves de seus respectivos aeroportos delegados.*”, a ANAC avalia que, devido à diversidade da realidade operacional entre os aeroportos do país, em termos de infraestrutura

instalada, perfil das operações e volume de movimentos, a busca de uma homogeneidade das regras de acesso e remuneração da infraestrutura revela-se irreal.

Toma-se por exemplo a regulação dos Estados Unidos, em que regras federais mais rígidas de acesso à infraestrutura são impostas apenas àqueles aeródromos que recebem financiamento do governo federal, conforme documento FAA Order 5190.6B, “Airport Compliance Manual”.

Da mesma forma, na União Europeia, regras mais rigorosas de acesso a atividades operacionais somente são aplicadas a aeroportos com tráfego anual superior a 3 milhões de passageiro, conforme Diretiva 96/67/CE.

Não obstante, no sentido de acatar parcialmente as manifestações contrárias à descentralização da regulação de acesso, optou-se por manter os aeroportos delegados sujeitos à Resolução, mas disciplinar uma regra que estivesse alinhada à possibilidade de o delegante, por meio de política pública desenhada para o setor, prever critérios diferenciados no convênio de delegação, conforme suas próprias diretrizes.

Adicionalmente, foi disciplinada a sistemática processual envolvendo casos de conflitos nos aeródromos delegados, seguindo o raciocínio presente por todo o artigo: aeródromos delegados devem observar os normativos do caput; a análise e a fiscalização se configuram como atividades de responsabilidade dos delegatários; após o trâmite processual e decisão do delegatário, a ANAC pode atuar no caso por meio da instauração de processo administrativo, em sede de instância recursal.

DADOS DO COLABORADOR
Ana Gleisner
FONTE
Contribuições nº 22.651 e 22.652
ANEXO
Ausente
RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO
Art. 1º Exclusão. Exclusão dos parágrafos 3º e 4º. "A nota técnica disponibilizada pela ANAC não faz análise profunda sobre o tema dos aeroportos delegados. Considerando a importância dos aeroportos menores (e portanto parte relevante delegado à estados e municípios) no cenários de desenvolvimento da aviação nacional, os impactos com a isenção destes ao cumprimento de uma norma federal precisa ser avaliada com mais cautela. Além disso, a revisão da resolução tem como premissa o estímulo à competição e a retirada dos aeroportos delegados do escopo da norma pode ensejar regras de fechamento de mercado, como já ocorrido. Sendo assim, entendo que a mudança proposta é contraditória à premissa da revisão da resolução." "Alterar a redação dos parágrafos 3º e 4º:

§3º Os aeródromos delegados a Estados e Municípios devem observar os dispositivos desta resolução, do convênio de delegação e, em caso de outorga, o instrumento correspondente.

§4º A análise e a fiscalização dos critérios para a alocação e remuneração de áreas aeroportuárias nos aeródromos delegados são de responsabilidade dos entes delegatários, sem prejuízo à competência da ANAC para, igualmente, fiscalizar tais ações quando entender cabível."

"Caso a ANAC não concorde com a exclusão dos parágrafos, sugerimos alterar a redação dando mais autonomia aos Estados e Municípios porém mantendo a exigência de cumprimento das diretrizes gerais da Agência. Todos os aeroportos devem ao menos seguir as diretrizes federais. No caso dos aeroportos delegados a Estados e Municípios, respeitando o fato de que o ente próximo ao aeroporto tem melhor conhecimento da região, estes podem ter regras próprias, desde que respeitando a diretriz geral. A nota técnica da ANAC não traz detalhadamente o ponto e acreditamos que, devido relevante impacto que pode ter nos aeroportos menores, importantes para conectividade do país, esse tema precisa ser aprofundado."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

Primeiramente, com relação às alegações de que a descentralização levaria à falta de homogeneidade das regras aplicáveis aos aeroportos, esta Gerência avalia que, devido à diversidade da realidade operacional entre os aeroportos do país, em termos de infraestrutura instalada, perfil das operações e volume de movimentos, a busca de uma homogeneidade das regras de acesso e remuneração da infraestrutura revela-se irreal.

Não obstante, no sentido de acatar parcialmente as manifestações contrárias à descentralização da regulação de acesso, optou-se por manter os aeroportos delegados sujeitos à Resolução, mas disciplinar uma regra que estivesse alinhada à possibilidade de o delegante, por meio de política pública desenhada para o setor, prever critérios diferenciados no convênio de delegação, conforme suas próprias diretrizes.

Adicionalmente, foi disciplinada a sistemática processual envolvendo casos de conflitos nos aeródromos delegados, seguindo o raciocínio presente por todo o artigo: aeródromos delegados devem observar os normativos do caput; a análise e a fiscalização se configuram como atividades de responsabilidade dos delegatários; após o trâmite processual e decisão do delegatário, a ANAC pode atuar no caso por meio da instauração de processo administrativo, em sede de instância recursal.

DADOS DO COLABORADOR

Ana Gleisner

FONTE

Contribuição nº 22.653

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

"Alteração do Parágrafo Único:

Parágrafo único. Após a análise de que trata o caput, a ANAC poderá determinar que o aeródromo estabeleça restrições à participação das empresas operadoras de infraestruturas de dutos e hidrantes do aeródromo nas atividades de distribuição e revenda de combustíveis no aeródromo nos casos de dúvidas em relação a capacidade técnica da requerente." (NR)

"Sugerimos que as restrições sejam limitadas à averiguação da capacidade técnica das empresas para atuar no setor, considerando o dever da ANAC de garantir a segurança das operações no aeroporto. Conforme previsão do art. 4º da Lei 13.874/2019 (Lei da Liberdade Econômica), não deveria haver outras restrições que não sejam baseadas em critérios técnicos necessários para atingir o fim desejado."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece e informa que a contribuição não foi acatada.

Entretanto, a contribuição permitiu à ANAC identificar que o texto submetido a Consulta Pública induziu a uma errônea interpretação de que a cláusula teria o objetivo de estabelecer a verificação da capacidade técnica do operador do PAA. Ressalta-se que o objetivo não foi este, mas o de evitar práticas anticoncorrenciais.

Por fim, cumpre ressaltar que, em função desta e de outras contribuições, a redação do dispositivo foi alterada.

DADOS DO COLABORADOR

Ana Gleisner

FONTE

Contribuição nº 22.654

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Alteração

"Art. 14-A O operador de Aeródromo e o operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves devem garantir o livre acesso por meio do compartilhamento da infraestrutura do pool de combustíveis (Base Compartilhada do Parque de Abastecimento de Aeronaves), sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas.

Parágrafo único. Para os fins desta Resolução, a Base Compartilhada do Parque de Abastecimento de Aeronaves (pool de combustível) é definido como o conjunto de instalações fixas, compreendendo tanques, bombas, rede de hidrantes e prédios (administração, manutenção e outros), com a finalidade de receber, armazenar e distribuir combustíveis de aviação, localizado dentro do aeródromo.

"O Parque de abastecimento de aeronaves é operado de duas formas diferentes:

- PAAs individuais - onde os investimentos, armazenagem, intoplane são feitos por empresas de forma independente
- PAAs pool - onde os investimentos e armazenagem são feitos de forma compartilhada, porém o intoplane é feito de forma independente

O Pool de Combustíveis é a parte do PAA que tem compartilhamento entre agentes. As demais partes não compartilham infraestrutura, funcionários ou instalações. Por questões

concorrenciais a parte individual do PAA não deve ser compartilhada. Esta tem acesso à condições comerciais dos clientes.

Com relação ao parágrafo único, sugerimos deixar mais claro que os ativos a serem compartilhados são relativos à infraestrutura que foi investida de forma conjunta: os tanques de armazenagem, bombas, linhas de hidrante e escritório de controle do pool de volume/qualidade. O intoplane, manutenção de frotas, escritório de faturamento dos clientes são ativos individuais que não devem ser compartilhados considerando os aspectos concorrenciais."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada. A ANAC concorda que determinados componentes do PAA podem ser individualizados para cada operador, enquanto que outros componentes não são viáveis de duplicação, e a estes deve se direcionar o compartilhamento. Entretanto, em vez de discriminar na norma quais componentes devem ser compartilhados, propõe-se o estabelecimento de critérios para esta classificação e a obrigatoriedade de que haja transparência, no processo relativo ao acesso, a respeito de quais componentes compõem os instalações compartilhadas. Assim, foi introduzido, no novo texto do Art. 14-B, dispositivo (§3º) que requer clareza em relação a quais instalações e equipamentos serão utilizados em regime compartilhado.

DADOS DO COLABORADOR

Ana Gleisner

FONTE

Contribuição nº 22.655

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Alteração

"Art. 14-B Os aeródromos que se sujeitam às normas deste Capítulo são aqueles definidos no Anexo desta Resolução.

Parágrafo único. A inclusão ou exclusão de aeródromo no Anexo desta Resolução será feita com critérios técnicos. Os aeroportos deverão ter conexão dutoviária com o suprimento, Operação de Base Compartilhada do Parque de Abastecimento de Aeroportos (pool) e linha de hidrantes para fornecimento do produto às aeronaves."

Sugerimos alterar o parágrafo único do Art 14-B trazendo critérios objetivos para entrada de aeroportos no anexo à resolução, sob o risco de insegurança jurídica, fuga de investimentos e disputas de interpretação que apenas prejudicam o mercado.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

Nesse sentido, passou-se a citar nominalmente a aplicabilidade do Capítulo III-A aos aeroportos de Guarulhos e Galeão, dispensando assim a criação do Anexo à Resolução.

Além disso, foram listados os principais critérios que devem ser utilizados para a inclusão ou exclusão de aeródromo da aplicabilidade do capítulo.

DADOS DO COLABORADOR
Ana Gleisner
FONTE
Contribuição nº 22.656
ANEXO
Ausente
RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Art. 14º Alteração</p> <p>"Art. 14-D O operador de Aeródromo e o operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves devem tornar públicas as condições de acesso ao Parque de Abastecimento de Aeronaves por meio do Termo de Condições de Acesso.</p> <p>§1º O termo deve ser estruturado com regras claras e requisitos e critérios objetivos e não discriminatórios e poderão trazer critérios de habilitação e regularização fiscal, jurídica e regulatória e ainda demonstração de capacidade financeira e capacidade técnica.</p> <p>§2º Os preços praticados pelo operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves ao Pool devem estar relacionados aos custos dos investimentos , ao custo de capital e aos custos operacionais no caso de serviço ou por Custo de reposição de ativos, a ser definido por empresa especializada, no caso de venda de participação.</p> <p>§3º O termo deve estabelecer prazo razoável de análise das condições de entrada, não podendo ser superior a 90 (noventa) dias, e dispor de cronograma vinculante para o início das operações da parte contratante.</p> <p>§4º Ultrapassado o prazo do §3º, não havendo manifestação expressa contrária, a requisição de acesso será considerada tacitamente aprovada."</p> <p>"Justificativa para alteração no parágrafo 1º: Importante deixar claro que, assim como exige a ANAC em suas licitações, é legítimo que os termos de entrada de terceiros no compartilhamento de infraestrutura existente contenham requisitos de regularidade fiscal, regulatória e jurídica e ainda capacitação técnica e financeira para honrar com os compromissos futuros de operação e investimentos. A mudança visa resguardar todas as demais empresas que já operam as instalações, e cumprem estes mesmos requisitos, bem como o bom funcionamento do aeroporto.</p> <p>Justificativa para alteração no parágrafo 2º: Duas modalidades são possíveis no caso de compartilhamento de infraestrutura e a precificação de ambas deve ser prevista resguardando suas particularidades: a) no caso de venda dos ativos, importante que seja avaliado o custo de reposição e não a amortização destes. Lembramos que o pool não é uma empresa e, portanto, não tem resultado financeiro. Ou seja, não existe amortização de investimentos. Mesmo a amortização regulatória prevista na Resolução ANAC 533/2019, só faz sentido quando temos um agente que operará de forma exclusiva, por determinado período, e desta forma pode prever uma amortização incorrendo apenas em risco de performance da</p>

instalação, caso utilizado em concessões para cálculo de indenizações. No caso dos pools, em se tratando de contratos privados e sem exclusividade da atividade no aeroporto, não é possível calcular a amortização uma vez que esta dependeria do resultado individual das empresas e ainda de fatores externos (como a construção de nova instalação concorrente no mesmo local) o que muda completamente o resultado. Entendemos que, considerando que a instalação terá livre acesso e, portanto, não será desmobilizada no final de um contrato de concessão, fica o critério de reposição de ativos o mais justo aos investidores atuais e futuros. Critério baseados em amortização devem desestimular investidores que aguardarão por outro agente investir para depois solicitar o acesso.

b) no caso de venda de serviço: seguindo o modelo internacionalmente adotado, a fórmula de taxa de serviço a ser cobrada pelo operador do Pool é composta dos custos de capital, custos de operação e custos de investimento refletindo desta forma a remuneração justa aos investidores."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

Com relação aos arranjos de mercado para operacionalizar o acesso, a ANAC avalia que a redação do Capítulo permite ambos os arranjos de mercado mencionados: por venda de fração dos ativos e por prestação de serviço. Em atenção às contribuições, tais possibilidades foram explicitadas no §2º do Art. 14-A.

Com relação aos requisitos de acesso, a ANAC avalia que podem ser estabelecidos, com transparência, no Termo de Condições de Acesso após consulta aos principais usuários e potenciais entrantes. Em atenção às contribuições, foi explicitado no §1º do Art. 14-B que podem ser estabelecidos requisitos operacionais.

Com relação à precificação, a ANAC especificou que deve ser utilizado o o Custo Histórico Corrigido para a determinação dos investimentos. Este método é mais transparente e auditável do que o Valor Novo de Reposição e preserva o investidor de riscos de ganhos ou perdas decorrente de eventos que não estão sob seu gerenciamento.

Com relação à amortização, a ANAC especificou o critério linear, considerando o tempo em que os ativos foram utilizados e a duração do contrato de operação do PAA firmado com o operador do aeródromo, de forma que, ao fim do contrato, os ativos devem ser considerados totalmente amortizados. Este critério se adequa ao disposto no art. 40 da Lei nº7.565, de 19/12/1986.

DADOS DO COLABORADOR

Ana Gleisner

FONTE

Contribuição nº 22.657

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

ANEXO À RESOLUÇÃO Esclarecimento

Solicitamos à ANAC esclarecimento de quais os critérios utilizados pela agência para incluir os aeroportos GIG e GRU no anexo à resolução, impondo desta forma o compartilhamento de infraestrutura.

"Não há na nota técnica disponibilizada os critérios adotados pela agência para inclusão dos aeroportos do Galeão e Guarulhos no anexo. Sugerimos alterar o parágrafo único do Art 14-B trazendo critérios objetivos para entrada de aeroportos no anexo à resolução, sob o risco de insegurança jurídica, fuga de investimentos e disputas de interpretação que apenas prejudicam o mercado."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada, conforme respondido na contribuição nº 22.655.

DADOS DO COLABORADOR

Ana Gleisner

FONTE

Contribuição nº 22.658

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 19º Alteração

"Art.19-B. São obrigações do operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves:
I - garantir o livre acesso por meio do compartilhamento de infraestrutura da Base Compartilhada do Parque de Abastecimento de Aeronaves (Pool de Combustíveis);
II – tornar pública as condições de acesso ao Pool de Combustíveis por meio do Termo de Condições de Acesso."

"O Parque de abastecimento de aeronaves é operado de duas formas diferentes:
- PAAs individuais - onde os investimentos, armazenagem, intoplane são feitos por empresas de forma independente
- PAAs pool - onde os investimentos e armazenagem são feitos de forma compartilhada, porém o intoplane é feito de forma independente
O Pool de Combustíveis é a parte do PAA que tem compartilhamento entre agentes. As demais partes não compartilham infraestrutura, funcionários ou instalações. Por questões concorrenciais a parte individual do PAA não deve ser compartilhada. Esta tem acesso à condições comerciais dos clientes.
Sugerimos deixar mais claro que os ativos a serem compartilhados são relativos à infraestrutura que foi investida de forma conjunta: os tanques de armazenagem, bombas, linhas de hidrante e escritório de controle do pool de volume/qualidade. O intoplane, manutenção de frotas, escritório de faturamento dos clientes são ativos individuais que não devem ser compartilhados considerando os aspectos concorrenciais."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada, conforme respondido na contribuição nº 22.654.

DADOS DO COLABORADOR

Ana Gleisner

FONTE

Contribuição nº 22.659

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 19º Alteração

"Art. 19-D. O descumprimento das condições de acesso ao Pool de Combustíveis se configura como infração grave, sujeitando o infrator às penalidades cabíveis.

§1º O descumprimento será apurado por meio de processo administrativo, nos termos da legislação e regulamentação vigente.

§2º A ANAC poderá analisar a conduta do operador de Aeródromo e do operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves por meio de único processo administrativo."

"O Parque de abastecimento de aeronaves é operado de duas formas diferentes:

- PAAs individuais - onde os investimentos, armazenagem, intoplane são feitos por empresas de forma independente

- PAAs pool - onde os investimentos e armazenagem são feitos de forma compartilhada, porém o intoplane é feito de forma independente

O Pool de Combustíveis é a parte do PAA que tem compartilhamento entre agentes. As demais partes não compartilham infraestrutura, funcionários ou instalações. Por questões concorrenciais a parte individual do PAA não deve ser compartilhada. Esta tem acesso às condições comerciais dos clientes.

Sugerimos deixar mais claro que os ativos a serem compartilhados são relativos à infraestrutura que foi investida de forma conjunta: os tanques de armazenagem, bombas, linhas de hidrante e escritório de controle do pool de volume/qualidade. O intoplane, manutenção de frotas, escritório de faturamento dos clientes são ativos individuais que não devem ser compartilhados considerando os aspectos concorrenciais."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada, conforme respondido na contribuição nº 22.654.
--

DADOS DO COLABORADOR

Ana Gleisner

FONTE

Contribuição nº 22.660

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Alteração da Resolução nº 116, de 20 de outubro de 2009 Anexo à Resolução Inclusão

""ANEXO À RESOLUÇÃO Nº 116, DE 20 DE OUTUBRO DE 2009

Código (NSP/MSP) Descrição da natureza e modalidade do serviço

23 1.11 Operação do Parque de Abastecimento de Aeronaves (PAA):

Atividade de operação do Parque de Abastecimento de Aeronaves, definido como o conjunto de instalações fixas, compreendendo tanques, equipamentos, rede de hidrantes e prédios (administração, manutenção e outros), com a finalidade de receber, armazenar e distribuir combustíveis de aviação, localizado dentro do aeródromo.

§1º A Base Compartilhada do Posto de Abastecimento de Aeronaves, ou Pool de Combustíveis é definido como o conjunto de instalações fixas, compreendendo tanques, bombas, redes de hidrante e prédio administrativo de controle de volume/qualidade"

"Importante estabelecer a definição de Base compartilhada do Parque de abastecimento de aeronaves a fim de deixar claro os limites do escopo da norma.

O Parque de abastecimento de aeronaves é operado de duas formas diferentes:

- PAAs individuais - onde os investimentos, armazenagem, intoplane são feitos por empresas de forma independente

- PAAs pool - onde os investimentos e armazenagem são feitos de forma compartilhada, porém o intoplane é feito de forma independente

O Pool de Combustíveis é a parte do PAA que tem compartilhamento entre agentes. As demais partes não compartilham infraestrutura, funcionários ou instalações. Por questões concorrenciais a parte individual do PAA não deve ser compartilhada. Esta tem acesso à condições comerciais dos clientes.

Sugerimos deixar mais claro que os ativos a serem compartilhados são relativos à infraestrutura que foi investida de forma conjunta: os tanques de armazenagem, bombas, linhas de hidrante e escritório de controle do pool de volume/qualidade. O intoplane, manutenção de frotas, escritório de faturamento dos clientes são ativos individuais que não devem ser compartilhados considerando os aspectos concorrenciais."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada, conforme respondido na contribuição nº 22.654.

DADOS DO COLABORADOR

Marcos Tognato da Silva

FONTE

Contribuição nº 22.661

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 1º Alteração

Manter o texto original sem as alterações propostas.

"Entendemos a lógica sobre qual se baseia o Artigo 1º da proposta de resolução. Entretanto, identificamos significativos riscos com esta alteração, uma vez que se produzirá um sem-número de variações de critérios entre Estados e Municípios, criando potencialmente uma verdadeira “colcha de retalhos” em termos regulatórios. Além dos naturais riscos associados a este cenário, acreditamos que, em função da discricionariedade dos entes federados, correremos o risco de falta de transparência nos processos de análise, fiscalização e determinação das remunerações, assim como a criação de “quinhões” locais e/ou regionais.]

Entre os elementos de maior preocupação está a falta de previsão sobre a remuneração e condições para o ingresso de novos entrantes no mercado, inviabilizando a necessária determinação do retorno do investimento inicial. Estes fatores por si só elevam desde já as barreiras à entrada nestas localidades, o que, atrelado aos claros riscos de contratos de exclusividade, contribuirão para um comportamento monopólico e seu consequente incremento de custos para o setor e seus clientes.

Adicionalmente, destacamos que uma parcela relevante dos entes federados muito provavelmente não possui capacidade de gestão para temas desta natureza e muito possivelmente não reúne condições de adequada fiscalização em função da falta de recursos e experiência neste assunto"

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que a contribuição foi parcialmente acatada.

Primeiramente, com relação às alegações de que a descentralização levaria à falta de homogeneidade das regras aplicáveis aos aeroportos, esta Gerência avalia que, devido à diversidade da realidade operacional entre os aeroportos do país, em termos de infraestrutura instalada, perfil das operações e volume de movimentos, a busca de uma homogeneidade das regras de acesso e remuneração da infraestrutura revela-se irreal.

Não obstante, no sentido de acatar parcialmente as manifestações contrárias à descentralização da regulação de acesso, optou-se por manter os aeroportos delegados sujeitos à Resolução, mas disciplinar uma regra que estivesse alinhada à possibilidade de o delegante, por meio de política pública desenhada para o setor, prever critérios diferenciados no convênio de delegação, conforme suas próprias diretrizes.

Adicionalmente, foi disciplinada a sistemática processual envolvendo casos de conflitos nos aeródromos delegados, seguindo o raciocínio presente por todo o artigo: aeródromos delegados devem observar os normativos do caput; a análise e a fiscalização se configuram como atividades de responsabilidade dos delegatários; após o trâmite processual e decisão do delegatário, a ANAC pode atuar no caso por meio da instauração de processo administrativo, em sede de instância recursal.

DADOS DO COLABORADOR

Marcos Tognato da Silva

FONTE

Contribuição nº 22.662

ANEXO
Ausente
RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO
Art. 9º Alteração Manter o texto original sem as alterações propostas. Idem ao descrito na contribuição do Art. 1º.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada. Por fim, cumpre ressaltar que, em atenção às contribuições recebidas, a redação do dispositivo foi alterada.

DADOS DO COLABORADOR
Marcos Tognato da Silva
FONTE
Contribuição nº 22.663
ANEXO
Ausente
RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO
Manter o texto original sem a inclusão do capítulo III-A. "Os estudos consolidados pela ANAC indicam que regras específicas para entrada de novos operadores no PAA são necessárias apenas em GRU e GIG em função da quantidade de QAV abastecido e das características de movimentação compatíveis com a existência de abastecimento com hidrantes. Neste sentido, externamos nossa preocupação com a conseqüente falta de contestabilidade existente em outros aeroportos que operam baixo o modelo de pool. Como é de amplo conhecimento, os três maiores operadores de serviços de estocagem nos PAAs e into-plane no Brasil são simultaneamente os gestores dos pools nos aeroportos brasileiros. Antecipamos que a eventual inclusão de qualquer novo aeroporto no Anexo à Resolução 302 será um longo e árduo processo, o que virtualmente dá aos já atualmente oligopolistas um grau adicional de "conforto", o que entendemos absolutamente inadequado. Entendemos que a entrada de um novo player neste segmento não se limita exclusivamente a este elemento, e depende de outros fatores que extrapolam a área de competência da Agência. Entretanto, resta óbvio que se está criando mais uma barreira à entrada, o que colaborará para que, em antítese a outros países com volumes similares de consumo de QAV, estejamos limitados aos atuais provedores de serviço."
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada. Por fim, cumpre ressaltar que a proposta normativa foi resultado de extensa instrução com participação de representantes dos diversos agentes impactados e estruturou a regulação deste aspecto conforme conceitos que podem ser resumidos nos seguintes pontos:

- Nos aeroportos de Guarulhos e Galeão, o livre acesso às atividades de distribuição de combustível e abastecimento de aeronaves compreende o acesso à infraestrutura instalada do PAA;
- O acesso ao PAA deve ser assegurado aos entrantes mediante condições objetivas, razoáveis e transparentes;
- A definição dos critérios, principalmente os operacionais, a serem requeridos dos entrantes deve envolver os operadores aéreos;
- A definição da remuneração, devida pelo entrante aos operadores incumbentes do PAA, deve ser baseada nos custos de investimentos não amortizados, no custo de capital e nos custos operacionais.

Por fim, cumpre ressaltar que, em função das contribuições recebidas, a redação do Capítulo foi alterada.

DADOS DO COLABORADOR

Marcos Tognato da Silva

FONTE

Contribuição nº 22.664

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Manter o texto original sem a inclusão do anexo.

"Em linha com as discussões mantidas com a GERE, para os aeroportos que não GRU e GIG a entrada de novos provedores de serviço seria possível por meio da construção de tanques próprios, sendo o acesso ao sítio aeroportuário garantido pela Resolução 302.

Em termos práticos, a mera sinalização de um possível novo entrante em qualquer aeroporto permitirá que os incumbentes tomem ações para dificultar tal movimento. Este movimento não estará restrito à localidade em questão, uma vez que os atuais provedores possuem extensa malha de prestação de serviços, tendo assim um leque de alternativas de como instrumentalizar tal movimento.

Adicionalmente, a experiência internacional demonstra que a construção de fuel farms independentes termina, ao longo do tempo, estabelecendo quotas de mercado, o que favorece o comportamento de cartel. Assim, não acreditamos que esta construção resultará em contestabilidade de mercado.

As empresas aéreas e suas associações concordam com a necessidade da existência de regras claras para dar a previsibilidade e segurança necessárias de investimento para proprietários e/ou operadores de fuel farms. Entendemos que a menção de relação com custos, em linha com o ICAO Doc 9082, é um passo na direção correta, pelo que parabenizamos a Agência. Solicitamos, entretanto, ter como referência que o prazo de amortização das instalações de combustível, de acordo com a boas práticas da indústria, é de 25-30 anos.

Reiteramos que, de acordo com nosso melhor entendimento, o resultado da proposta atualmente apresentada necessariamente resulta numa elevação de custos diretos e barreiras à entrada, o que vem na contramão dos esforços feitos pela Agência ao longo dos últimos muitos anos. Tal movimento redundará em menor potencial de crescimento

do modal, encarecimento das tarifas aos passageiros e transportadores de carga, bem como riscos ao crescimento da capilaridade da malha aérea nacional.

Por fim, como é de conhecimento da Agência, o aumento da concorrência no mercado de combustível é a “mãe de todas as batalhas” dada sua elevada participação no total de custos das empresas aéreas no Brasil, significativamente acima da média global. O processo estabelecido para a redução dos custos do QAV passa por alguns componentes, sendo a transição para o Jet A o único completado com sucesso até o momento.

O segundo elemento, este baixo o âmbito regulatório desta Agência, é a garantia de acesso aos PAAs e uso de todas as infraestruturas existentes e por construir por todos os prestadores de serviço e novos entrantes em qualquer aeroporto público brasileiro, com regras de entradas claras, previsíveis, não discriminatórias, baseadas em custos reais não amortizados, com efetividade operativa no curto prazo e sem o pagamento de “royalties de acesso”.

Infelizmente, a percepção formada após a análise das eventuais consequências da Proposta de Resolução é de que a mesma vai em direção oposta ao descrito no parágrafo anterior."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada, conforme respondido na contribuição nº 22.663.

DADOS DO COLABORADOR

Marcos Tognato da Silva

FONTE

Contribuição nº 22.665

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Alteração da Resolução nº 116, de 20 de outubro de 2009

Manter o texto original sem a inclusão do capítulo VIII-A.

Em função das considerações apresentadas acima, relacionadas as sugestões de alteração da Res. 302.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada, conforme respondido na contribuição nº 22.663.

DADOS DO COLABORADOR

Marcos Tognato da Silva

FONTE

Contribuição nº 22.666

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Alteração da Resolução nº 116, de 20 de outubro de 2009
Manter o texto original sem a alteração do anexo à resolução.
Em função das considerações apresentadas acima, relacionadas as sugestões de alteração da Res. 302.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada, conforme respondido na contribuição nº 22.663.

DADOS DO COLABORADOR

Air BP Brasil Ltda.

FONTE

Contribuição nº 22.667

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 9º Alteração

"Art. 9-A O operador de aeródromo deverá submeter à ANAC, para análise e eventuais medidas cabíveis, o contrato que envolva a construção e/ou operação de infraestruturas de dutos e hidrantes, previamente à sua assinatura.

Parágrafo único. Juntamente a análise de que trata o caput, previamente à assinatura do contrato, a ANAC poderá determinar que o aeródromo estabeleça restrições à participação das empresas operadoras de infraestruturas de dutos e hidrantes do aeródromo nas atividades de distribuição e revenda de combustíveis no aeródromo."

"Fizemos alguns ajustes no texto do parágrafo único do artigo 9-A.

Entendemos ser importante estar clara a dinâmica e a cronologia dos eventos que pretende a norma. Dessa forma, evitaremos discussões interpretativas e, ainda, manteremos a isonomia da norma no longo prazo."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que a contribuição não foi acatada, por entender que a redação do caput é suficientemente clara no sentido de que a agência atuará somente nos futuros contratos e aditamentos.

Por fim, cumpre ressaltar que, em atenção às contribuições recebidas, a redação do dispositivo foi alterada.

DADOS DO COLABORADOR

Air BP Brasil Ltda.

FONTE

Contribuição nº 22.668

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Alteração

Art. 14-A O operador de Aeródromo e o operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves devem permitir o acesso por meio do compartilhamento da infraestrutura do Parque de Abastecimento de Aeronaves, conforme “Termo de condições de acesso” previsto no Artigo 14-D desta Resolução, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas.

" Fizemos alguns ajustes no texto do artigo 14-A.

Entendemos ser necessário relacionar o disposto no 14-A com o 14-D.

Indicamos a possibilidade de modelos de negócio alternativos e, com isso, o texto legal deverá permitir a introdução de tais modelos. Ao determinar de forma peremptória a ""garantia"" de aceso ""livre"", a norma pode induzir à interpretação de que terceiros interessados terão a garantia de ingressar sem custo (i.e. livre). Dessa forma, além de maior clareza, entendemos que haverá uma redução das hipóteses de judicialização da norma."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

Por fim, cumpre ressaltar que, em função desta e de outras contribuições, a redação do capítulo foi alterada.

DADOS DO COLABORADOR

Air BP Brasil Ltda.

FONTE

Contribuição nº 22.669

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Inclusão

§1º O termo deve ser estruturado com regras claras e requisitos e critérios objetivos e não discriminatórios, podendo prever os requisitos econômico-financeiros condizentes com os níveis de investimentos previstos para desempenhar as atividades pretendidas, eventuais padrões de segurança que sejam consagrados pela indústria, bem como os critérios para definição do investimento inicial que será requerido para o entrante interessado.

" Fizemos inclusão de texto no parágrafo primeiro do artigo 14-D.

Entendemos que a norma deve ser mais explícita quanto aos critérios para permitir o acesso de terceiros. Incluímos referências a aspectos que a própria Administração utiliza em algumas licitações, bem como aqueles que são usualmente avaliados em negócios dessa natureza."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

Com relação aos requisitos de acesso, a ANAC avalia que podem ser estabelecidos, com transparência, no Termo de Condições de Acesso após consulta aos principais usuários e potenciais entrantes. Em atenção às contribuições, foi explicitado no §1º do Art. 14-B que podem ser estabelecidos requisitos operacionais.

DADOS DO COLABORADOR

Air BP Brasil Ltda.

FONTE

Contribuição nº 22.670

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Alteração

§2º Os preços praticados pelo operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves devem estar relacionados ao custo de reposição dos ativos ao valor atualizado de mercado ou valor do fluxo de caixa descontado do negócio no período de 10 anos - o qual for mais apropriado para cada modelo de negócio. Para a definição do valor, os incumbentes devem, preferencialmente, prever a intermediação de terceiros independentes e com reconhecida capacidade de valoração de ativos para que seja garantida a maior isenção na definição dos valores pretendidos.

"Fizemos alteração no texto do parágrafo segundo do artigo 14-D.

Entendemos que a norma deve ser mais específica e ajustada às práticas de mercado para (i) promover a segurança jurídica e institucional; (ii) respeitar as práticas de mercado e os atos jurídicos perfeitos; e (iii) promover ambiente de negócios que seja mais seguro para o investidor interessado nesse mercado. Tudo isso, sem afetar a isonomia e independência na avaliação do ativo."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada.

Com relação à precificação, a ANAC especificou que deve ser utilizado o o Custo Histórico Corrigido para a determinação dos investimentos. Este método é mais transparente e auditável do que o Valor Novo de Reposição e preserva o investidor de riscos de ganhos ou perdas decorrente de eventos que não estão sob seu gerenciamento.

Com relação à amortização, a ANAC especificou o critério linear, considerando o tempo em que os ativos foram utilizados e a duração do contrato de operação do PAA firmado com o operador do aeródromo, de forma que, ao fim do contrato, os ativos devem ser considerados totalmente amortizados. Este critério se adequa ao disposto no art. 40 da Lei nº7.565, de 19/12/1986.

DADOS DO COLABORADOR

Air BP Brasil Ltda.

FONTE

Contribuição nº 22.671

ANEXO
Ausente
RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Art. 14º Alteração</p> <p>§3º O termo deve estabelecer prazo razoável de análise das condições de entrada, não podendo a análise do pedido de ingresso ser superior a 90 (noventa) dias, contados do momento que o interessado apresentar as informações e/ou documentos necessários e deverá haver dispor de cronograma vinculante para o início das operações da parte contratante, caso aprovada a entrada.</p> <p>" Fizemos alteração no texto do parágrafo terceiro do artigo 14-D. Nossa contribuição pretendeu tornar mais preciso e previsível o processo e prazos de análise para evitar futuras dubiedades interpretativas e, como consequência, a judicialização do tema."</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada.</p> <p>A ANAC avalia que os agentes de mercado têm melhores condições do que a Agência para detalhar os critérios de contagem do prazo, no próprio Termo de Condições de Acesso submetido a consulta.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Air BP Brasil Ltda.
FONTE
Contribuição nº 22.672
ANEXO
Ausente
RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Art. 14º Alteração</p> <p>Art. 14-E A proposta do Termo de Condições de Acesso deve ser precedida de ampla divulgação no setor de aviação.</p> <p>" Fizemos sugestão de alteração do texto do artigo 14-E. Nossa contribuição pretendeu afastar a interpretação de que TODAS as empresas devem ser ouvidas previamente. Não retiramos, contudo, a obrigação de dar a oportunidade de qualquer interessado se manifestar. Dessa forma, mantemos a publicidade e transparência, damos oportunidade para interessados se manifestarem, mas, por outro lado, não engessamos os projetos do setor."</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada.</p> <p>Por fim, cumpre ressaltar que o mecanismo de consulta, recomendado pela ICAO e difundido internacionalmente, é utilizado para o planejamento e decisões a respeito de investimentos e remuneração em infraestrutura aeroportuária. Nesse sentido, a consulta</p>

pode ser realizada por meio de associações, comitês técnicos, fóruns de governança ou outros grupos capazes de intensificar a cooperação entre as partes e colaborar para o alcance de acordos e soluções negociadas.

DADOS DO COLABORADOR
Air BP Brasil Ltda.
FONTE
Contribuição nº 22.673
ANEXO
Ausente
RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Art. 14º Inclusão</p> <p>§4º A consulta deve prever prazo mínimo de 30 (trinta) e máximo de 90 (noventa) dias para manifestação das partes consultadas.</p> <p>"Fizemos inclusão no texto do parágrafo quarto do artigo 14-E. Incluímos prazo máximo para manifestação, de forma a dar previsibilidade ao processo."</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada.</p> <p>A ANAC avalia que os agentes de mercado têm melhores condições do que a Agência para detalhar os critérios de prazo máximo, no próprio Termo de Condições de Acesso submetido a consulta.</p> <p>Por fim, cumpre ressaltar que, em função desta e de outras contribuições, a redação do capítulo foi alterada e passou a prever prazo mínimo de 120 dias para a manifestação das partes consultadas.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Air BP Brasil Ltda.
FONTE
Contribuição nº 22.674
ANEXO
Ausente
RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Art. 14º Alteração</p> <p>§5º Quaisquer das partes interessadas poderão enviar opinião à ANAC dentro do prazo de análise.</p> <p>"Fizemos sugestão de alteração para o parágrafo quinto do artigo 14-E. Muito embora reconheçamos o direito de petição a qualquer interessado, eventual recurso para a ANAC não deveria ter o caráter de suspender, automaticamente, o</p>

processo de análise previsto para o projeto. Caso a ANAC entenda pertinente, poderá determinar a suspensão do projeto até decisão final."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada.

Por fim, cumpre ressaltar que o mecanismo de consulta, recomendado pela ICAO e difundido internacionalmente, é utilizado para o planejamento e decisões a respeito de investimentos e remuneração em infraestrutura aeroportuária. Nesse sentido, a possibilidade de arbitramento pela ANAC não caracteriza impedimento à continuidade do processo de consulta.

DADOS DO COLABORADOR

Air BP Brasil Ltda.

FONTE

Contribuição nº 22.675

ANEXO

Parecer de consultoria econômica SEI 8062119, com solicitação de confidencialidade.

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Inclusão

§7º Em virtude da escala, a empresa operadora do aeródromo poderá realizar a competição pelo mercado e não no mercado. As regras para a competição pelo mercado devem respeitar os mesmos princípios da transparência e não discriminação. Considera-se um aeródromo de baixa escala aqueles nos quais circule um volume inferior a 1.000.000 (um milhão de passageiros) passageiros por ano, na média dos últimos 3 anos. Além disso, o prazo de exclusividade resultante do processo de competição pelo mercado deverá ser o mínimo razoável para o retorno dos investimentos demandados pela licitação.

"Sugerimos a inclusão do parágrafo sétimo ao artigo 14-E.

A Air BP atua internacionalmente no mercado de comercialização de combustível de aviação. Temos experiências bem-sucedidas com modelos de negócios distintos, em vários países em que atuamos. Sugerimos a inclusão para dar espaço a um desses modelos. Anexamos estudo econômico que indica a viabilidade e eficácia concorrencial e para o consumidor de tal hipótese (documento confidencial)."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que a contribuição não foi acatada.

Não obstante, no sentido de acatar parcialmente as manifestações contrárias à descentralização da regulação de acesso, optou-se por manter os aeroportos delegados sujeitos à Resolução, mas disciplinar uma regra que estivesse alinhada à possibilidade de o delegante, por meio de política pública desenhada para o setor, prever critérios diferenciados no convênio de delegação, conforme suas próprias diretrizes.

No que se refere à solicitação de confidencialidade do Parecer de consultoria econômica enviado, foi conferida restrição de acesso aos documentos apresentados.

Consequentemente, não cabe apresentar análise das contribuições, bem como as informações prestadas não podem subsidiar alterações à proposta normativas

DADOS DO COLABORADOR

Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A.

FONTE

Contribuição nº 22.679

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Alteração

"A Concessionária sugere, na Seção I, Art 14º-A ""O operador de Aeródromo e o operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves devem garantir o livre acesso por meio do compartilhamento da infraestrutura do Parque de Abastecimento de Aeronaves, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas.""", a alteração do trecho ""sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas"" por ""devendo ser seguidos os critérios isonômicos bem como as práticas do mercado"".

Sendo assim, o Art 14º-A ficaria: ""O operador de Aeródromo e o operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves devem garantir o livre acesso por meio do compartilhamento da infraestrutura do Parque de Abastecimento de Aeronaves, devendo ser seguidos os critérios isonômicos bem como as práticas do mercado.""

A Concessionária entende que o mercado de abastecimento tem especificidades e, de forma a impulsionar concorrência, entende-se que, para isso, deveriam ser seguidos critérios isonômicos.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada.

Por fim, cumpre ressaltar que, em atenção às contribuições recebidas, a redação do Capítulo foi alterada.

DADOS DO COLABORADOR

Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A.

FONTE

Contribuição nº 22.680

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Alteração

A Concessionária sugere, na Seção I, Art 14º-D "O operador de Aeródromo e o operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves devem tornar públicas as condições de acesso ao Parque de Abastecimento de Aeronaves por meio do Termo de

Condições de Acesso.", a alteração por "Art. 14-D O operador de Aeródromo e o operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves devem tornar públicas as condições de acesso ao Parque de Abastecimento de Aeronaves por meio do Termo de Condições de Acesso, desde que sejam preservadas as condições comerciais estratégicas da negociação e do contrato em questão."

A Concessionária entende que a estratégia de negociação é confidencial e que tornar as condições comerciais relativas a essa estratégia seria um risco ao negócio.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada.

Por fim, cumpre ressaltar que, em atenção às contribuições recebidas, a redação do Capítulo foi alterada e foi incluída redação que permite a exigência de compromisso de sigilo.

DADOS DO COLABORADOR

Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A.

FONTE

Contribuição nº 22.681

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Alteração

"A Concessionária sugere, na Seção I, Art 14º-F ""A partir da inclusão de aeródromo no Anexo desta Resolução, o operador de Aeródromo e o operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves devem, em até 90 (noventa) dias, submeter a proposta do Termo de Condições de Acesso à consulta às Empresas Aéreas e aos potenciais interessados em compartilhar a infraestrutura do Parque de Abastecimento de Aeronaves, nos termos do art. 14-E"" , a alteração de ""em até 90 (noventa) dias"" por ""em até 180 (cento e oitenta) dias"" .

Sendo assim, o Art 14º-F ficaria: ""A partir da inclusão de aeródromo no Anexo desta Resolução, o operador de Aeródromo e o operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves devem, em até 180 (cento e oitenta) dias, submeter a proposta do Termo de Condições de Acesso à consulta às Empresas Aéreas e aos potenciais interessados em compartilhar a infraestrutura do Parque de Abastecimento de Aeronaves, nos termos do art. 14-E.""

A Concessionária entende que como a discussão envolverá duas partes 90 dias não é o tempo hábil necessário para realizar essa empreitada, visto que a negociação é estratégica.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

A ANAC concorda que alguns dos prazos propostos inicialmente podem ser considerado exíguos, de forma que foram estendidos.

DADOS DO COLABORADOR

Secretaria de Acompanhamento Econômico, Advocacia da Concorrência e Competitividade

FONTE

Contribuições nº 22.691, 22.696 e 22.697

ANEXO

PARECER SEI Nº 10858/2022/ME, SEI 7466189

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Inserção do § 1º e § 2º ao Art. 9-A (...) e renumeração do Parágrafo único para § 3º e inclusão de proposta

“§ 1º O disposto no caput inclui aditivos contratuais que alterem a parte responsável pela operação de infraestruturas de dutos, hidrantes e PAA.

§ 2º No exercício da competência prevista no caput, a Anac deverá consultar previamente a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para manifestação sobre os aspectos de sua competência.

§ 3º Após a análise de que trata o caput, a Anac poderá determinar que o aeródromo estabeleça restrições à participação das empresas operadoras de infraestruturas de dutos e hidrantes do aeródromo nas atividades de distribuição e revenda de combustíveis no mesmo aeródromo, entre outros incentivos à concorrência no fornecimento desses produtos.”

Sugere-se que a Anac poderá consultar previamente aquela Agência para manifestação sobre os aspectos de sua competência. Desta forma, objetiva-se um referencial para a decisão regulatória com subsídios do diagnóstico estrutural do mercado de QAV, permitindo uma visão integrada da cadeia produtiva. Sugere-se a renumeração do Parágrafo único em § 3º para que seja incluída discricionariedade à Anac para o estabelecimento de outras medidas de incentivo à concorrência, além da desverticalização da infraestrutura de dutos e hidrantes. Dessa forma, ampliam-se o rol de instrumentos pró-concorrenciais, cabendo à Agência Reguladora escolhê-los de acordo com o diagnóstico do mercado”

Contribuições da Seae, nos termos de suas atribuições, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011 e Decreto nº 11.036, de 7 de abril de 2022.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que a contribuição foi parcialmente acatada.

A previsão de consulta à ANP foi estabelecida no Art. 1º da norma e foi dada mais clareza sobre as medidas de promoção da concorrência a serem adotadas na redação do Art. 9º-A.

DADOS DO COLABORADOR
Secretaria de Acompanhamento Econômico, Advocacia da Concorrência e Competitividade
FONTE
Contribuições nº 22.692 e nº 22.698
ANEXO
PARECER SEI Nº 10858/2022/ME, SEI 7466189
RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Art. 14º Alteração</p> <p>"Sugere-se a alteração da redação do § 2º do art. 14-D. Os critérios que devem ser considerados para a definição do preço de acesso ao PAA. Não obstante, é relevante que os custos de investimentos não depreciados sejam incorporados na proporção do prazo do acesso solicitado, de forma a evitar o repasse desproporcional dos custos incorridos pelos incumbentes. Dessa forma, são retiradas possíveis barreiras à entrada como a cobrança do volume total do investimento que foi necessário para a construção da infraestrutura</p> <p>Art. 14D</p> <p>(...)</p> <p>§2º Os preços praticados pelo operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves devem estar relacionados aos custos dos investimentos não amortizados, ao custo de capital e aos custos operacionais, limitados pelo prazo do acesso."</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.</p> <p>A redação do dispositivo foi alterada no sentido de trazer melhor detalhamento para os critérios de precificação.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Secretaria de Acompanhamento Econômico, Advocacia da Concorrência e Competitividade
FONTE
Contribuições nº 22.693 e nº 22.699
ANEXO
PARECER SEI Nº 10858/2022/ME, SEI 7466189
RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Art. 14º Inclusão</p> <p>"Inserção do § 5º, § 6º e § 7º do art. 14-D</p> <p>Mesmo que a proposta de Resolução preveja que o termo de condições de acesso seja estruturado com regras claras com requisitos e critérios objetivos e não discriminatórios, há necessidade de conferir discricionariedade à ANAC para reavaliação de critérios que resultem em barreiras para o acesso de terceiros.</p> <p>Já o §6º apresenta importante mecanismo de transparência no qual as decisões que neguem o acesso devem ser devidamente motivadas, com base nos critérios</p>

estabelecidos no termo de acesso. Trata-se de medida cujo objetivo é evitar decisões discriminatórias e injustificadas, podendo ser solicitada arbitragem à Anac pelas partes. Com a previsão de arbitragem, sugere-se a padronização dos procedimentos por meio de regimento interno do órgão para a garantia da segurança jurídica.

Art. 14D

(...)

...

§5º Critérios operacionais e técnicos para acesso de terceiros podem ser objeto de veto da Anac que poderá consultar a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para subsídio de sua decisão.

§6º A manifestação contrária à requisição de acesso deverá ser motivada e apresentar os critérios e requisitos não atendidos que justificaram a decisão, podendo ser solicitada arbitragem à ANAC.

§7º O regimento interno da Anac disporá sobre os procedimentos a serem adotados para a solução de conflitos entre agentes econômicos.

Por fim, apresenta-se contribuição para inclusão de um novo art. 16 e renumeração dos atuais artigos 16 e 17 da minuta de Resolução nº 302/2014 com a possibilidade de consulta ao Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência – SBDC, previsto na Lei nº 12.529/2011, sobre as medidas concorrenciais alcançadas pela Resolução, podendo conferir subsídios e enforcement regulatório.

Contribuição 08: Inserção do art. 16 e renumeração dos atuais artigos 16 e 17 da minuta de Resolução

Art. 16. No caso de dúvidas ou controvérsias a respeito do impacto concorrencial de qualquer das medidas previstas nesta Resolução, poderão ser consultados os órgãos do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência.

Art. 17. Esta Resolução entra em vigor decorridos:

...

Art. 18. Ficam revogados:

..."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada.

Por fim, cumpre ressaltar que, em atenção às contribuições recebidas, a redação do dispositivo foi alterada.

DADOS DO COLABORADOR

Secretaria de Acompanhamento Econômico, Advocacia da Concorrência e Competitividade

FONTE

Contribuições nº 22.694 e nº 22.700

ANEXO

PARECER SEI Nº 10858/2022/ME, SEI 7466189

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Inclusão

"Sugere-se ainda a elaboração e divulgação da programação prévia da utilização das infraestruturas de armazenagem e movimentação de combustíveis, pelo operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves, para o atendimento das solicitações de serviço efetuadas, contendo estimativa de data e volumes de combustíveis movimentados. Trata-se de mecanismo que contribui para a otimização do uso das infraestruturas na medida em que aumenta informações e facilita planejamento desse uso, especialmente para terceiros interessados em acessá-las.

Inserção do Art. 14-K

Art. 14-K A capacidade da infraestrutura de armazenagem e movimentação de combustíveis não utilizada, não contratada ou decorrente do encerramento de contrato das empresas, será ofertada para contratação no prazo de trinta dias contado da entrada em vigor desta Resolução, mediante contrato padronizado.

§ 1º O congestionamento contratual não obstará o atendimento ao disposto no caput, devendo-se proceder à adaptação dos contratos vigentes, a fim de eliminar o congestionamento.

§ 2º Entende-se por congestionamento contratual a situação de impedimento ao atendimento de demanda por capacidade da infraestrutura de armazenagem e movimentação de combustíveis, quando essa encontra-se contratada, mas não plenamente utilizada.

§ 3º É vedado ao operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves demonstrar preferência ou diferenciação injustificada no atendimento de pedidos de acesso à capacidade da infraestrutura de armazenagem e movimentação de combustíveis não utilizada.

§ 4º O terceiro interessado deve encaminhar ao operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves a solicitação de acesso para o mês subsequente, até a data limite, para fins de elaboração da programação prévia e cômputo da capacidade da infraestrutura de armazenagem e movimentação de combustíveis não utilizada.

§ 5º Entende-se por programação prévia a programação mensal, preparada pelo operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves para o atendimento das solicitações de serviço efetuadas até a data limite, contendo estimativa de data e volumes de combustíveis a serem movimentados.

§ 6º Entende-se por data limite a data no mês corrente para apresentação, pelo terceiro interessado, de solicitação de serviço ao operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves, a ser considerada na programação prévia do mês subsequente.

Inserção do Art. 14-L para prever a obrigação do operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves de encaminhar à ANAC as negativas de acesso apresentadas aos terceiros interessados, bem como, a obrigação de terceiros também enviarem ao Regulador as respectivas contestações às negativas de acesso, caso haja, promovendo a transparência do processo.

Art. 14-L O operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves deve encaminhar para a ANAC, por meio eletrônico, toda negativa de acesso apresentada ao terceiro interessado.

§ 1º A negativa de acesso deve ser encaminhada pelo operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves para a ANAC até o décimo dia do mês subsequente à sua emissão.

§ 2º Caso o terceiro interessado apresente ao operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves contestação à negativa de acesso, o terceiro interessado deve enviá-la também para a ANP, juntamente com a negativa de acesso a que se refere, em até três dias úteis após sua apresentação.

§ 3º Na hipótese do § 2º, a ANAC analisará o caso, podendo consultar a ANP, e se manifestará às partes, caso não haja acordo.

§ 4º A negativa de acesso e a contestação à negativa de acesso precisam ser devidamente motivadas, justificadas, de modo que seja possível identificar com clareza e detalhamento as suas razões, e elaboradas através do representante legal da empresa emissora, que deverá estar devidamente identificado como signatário no documento.

§ 5º A negativa de acesso emitida com a justificativa de risco ao abastecimento nacional de combustíveis terá eficácia apenas se acompanhada de manifestação prévia favorável da ANP. "

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada.

Por fim, cumpre ressaltar que os dispositivos da Resolução têm o objetivo de trazer diretrizes e critérios para o estabelecimento das condições de acesso e que eventuais condutas anticompetitivas poderão ser identificadas no decorrer da elaboração e implantação do TCA, com a consequente aplicação das providências administrativas cabíveis.

DADOS DO COLABORADOR

Secretaria de Acompanhamento Econômico, Advocacia da Concorrência e Competitividade

FONTE

Contribuições nº 22.695 e nº 22.701

ANEXO

PARECER SEI Nº 10858/2022/ME, SEI 7466189

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Inclusão

Inserção do Art. 14-M para que o operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves seja obrigado a dar publicidade a dados operacionais das infraestruturas, como capacidade de movimentação, memorial de cálculo, remuneração de referência, e histórico de volumes de combustíveis movimentados. Isso contribui para a transparência e eficiência da utilização das infraestruturas, particularmente por reduzir custos de transação do acesso de terceiros.

Art. 14-M O operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves prestará os serviços de acordo com a autorização de operação emitida pela ANAC, respeitando as seguintes obrigações específicas:

I - manter cópias das solicitações de serviço, suas respectivas confirmações ou negativas de acesso por sessenta meses; e

II - manter permanentemente atualizadas, em seu sítio eletrônico na Internet, as seguintes informações referentes a cada Parque de Abastecimento de Aeronaves:

- a) capacidades máximas de armazenagem e movimentação de combustíveis da infraestrutura e seu memorial de cálculo;
- b) remuneração de referência para serviços padronizados, explicitando os critérios para aplicação de descontos;
- c) histórico dos volumes mensais armazenados e movimentados no Parque de Abastecimento de Aeronaves nos últimos cento e vinte meses, por produto, em arquivo compatível com programas editores de planilhas, conforme modelo a ser disponibilizado pela ANAC.

§ 1º Caso a ANAC, mediante solicitação ou de ofício, observe que a armazenagem e movimentação mensais são sistematicamente superiores às capacidades operacionais de armazenagem e movimentação ou às capacidades máximas de armazenagem e movimentação do Parque de Abastecimento de Aeronaves divulgadas pelo operador, ou que há erro na determinação dessas capacidades de armazenagem e movimentação, poderá determinar que o operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves revise estes cálculos.

§ 2º As informações do inciso II, alínea "c", devem ser atualizadas mensalmente até o dia 15 do mês subsequente ao da ocorrência da armazenagem e movimentação.

§ 3º As versões dos documentos publicados e as informações solicitadas nos incisos I e II deverão permanecer disponíveis pelo período de sessenta meses.

§ 4º As informações dispostas no inciso II do caput devem:

I - ser mantidas permanentemente atualizadas em área destacada e com acesso irrestrito em seu sítio eletrônico na Internet, com registro da data de publicação; e

II - ser acessíveis a partir de link na página principal de seu sítio eletrônico na Internet, de modo a facilitar a avaliação das condições de acesso à infraestrutura de armazenagem e movimentação de combustíveis por terceiros interessados.

Inserção do Art. 14-N para que a resolução exija constituição de empresa jurídica tipo Sociedade de Propósito Específico (SPE) pelo operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves, para: i) alinhar incentivos de uso eficiente das infraestruturas em apreço; ii) apresentar maior transparência quanto aos custos e reduzir risco de subsídio cruzado entre atividades eventualmente desenvolvidas pelo operador da infraestrutura em tela; e iii) facilitar a fiscalização da Anac em relação ao uso eficiente das infraestruturas e do acesso de terceiros interessados.

Art. 14-N O operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves deverá constituir empresa jurídica tipo Sociedade de Propósito Específico (SPE) para executar o serviço de operação do Parque de Abastecimento de Aeronaves.

Inserção do Art. 14-O para abordar a possibilidade de a ANAC adotar exigências adicionais de transparência e atuação não discriminatória, ao verificar que qualquer das partes, direta ou indiretamente, por ação ou omissão, deixar de atender o disposto na Resolução em comento, com o propósito de garantir o acesso do terceiro interessado em condições isonômicas.

Art. 14-O Ao verificar que qualquer das partes, direta ou indiretamente, por ação ou omissão, deixe de atender o disposto nesta Resolução, a ANAC adotará exigências de transparência de que trata o art. 8º da Lei nº 13.303, de 2016, entre outros critérios adicionais para garantia de transparência e da atuação não discriminatória do operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada.

Por fim, cumpre ressaltar que os dispositivos da Resolução têm o objetivo de trazer diretrizes e critérios para o estabelecimento das condições de acesso e que eventuais condutas anticompetitivas poderão ser identificadas no decorrer da elaboração e implantação do TCA, com a consequente aplicação das providências administrativas cabíveis.

DADOS DO COLABORADOR

VOA SP SPE S.A

FONTE

Contribuição nº 22.704

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 1º Alteração

<p>"Sugere-se a inclusão do §5.º, do art. 1.º da Resolução ANAC n.º 302, de 05 de fevereiro de 2014, nos termos da proposta de Ato Normativo no Processo n.º 00058.029624/2019-61, considerando a seguinte redação:</p>

Art. 1.º (...)

<p>§3º Aplicam-se para os efeitos desta Resolução, os aeródromos delegados aos Estados e Municípios que detenham no mínimo 1.000.000 (um milhão de passageiros) ao ano, e estes deverão observar os dispositivos do convênio de delegação e, em caso de outorga, o instrumento correspondente."</p>

<p>"A sugestão diz respeito a necessidade de se adequar a aplicação dos efeitos da Resolução com a realidade dos aeródromos estaduais e municipais, que detém fluxo de demanda de usuários, voos, clientes e cessionários, consideravelmente menores do que o que se observa nos Aeroportos Federais, a exemplo dos Aeroportos de Guarulhos, Galeão e Guararapes, sendo inclusive, objeto de exemplificação nas Justificativas apresentadas pela ANAC.</p>
--

<p>Imperioso destacar que, para Aeroportos com menor movimentação, grande parte do valor arrecadado diz respeito às receitas não tarifárias, oriundas da exploração dos Aeroportos, o que viabiliza os investimentos com ampliação e desenvolvimento do setor.</p>
--

<p>E ainda, também de suma importância, e nos termos que já vem sendo discutido pela ANAC, para Aeroportos de menor movimentação, não há, muitas vezes, o interesse das distribuidoras em estruturar Parques de Abastecimento de Aeronaves em Aeroportos menores, ou seja, a não aplicação da presente Resolução a Aeroportos menores, garante a possibilidade de estruturação de modelos de negócios, que tenham como objeto, especialmente, a garantia de abastecimento de Aeroportos de todos os portes, sejam comerciais e/ou executivos, independentemente da sua movimentação.</p>
--

<p>Tal estratégia, tem como benefício, dentre vários outros pontos, o desenvolvimento do setor aeroportuário, a garantia de abastecimento aos usuários e, em especial, a segurança no abastecimento pela viabilização de instalação de empresas de porte maior e com maior rigor no controle dos combustíveis."</p>

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que a contribuição foi parcialmente acatada.

No sentido de acatar parcialmente as manifestações contrárias à descentralização da regulação de acesso, optou-se por manter os aeroportos delegados sujeitos à Resolução, mas disciplinar uma regra que estivesse alinhada à possibilidade de o delegante, por meio de política pública desenhada para o setor, prever critérios diferenciados no convênio de delegação, conforme suas próprias diretrizes.

Adicionalmente, foi disciplinada a sistemática processual envolvendo casos de conflitos nos aeródromos delegados, seguindo o raciocínio presente por todo o artigo: aeródromos delegados devem observar os normativos do caput; a análise e a fiscalização se configuram como atividades de responsabilidade dos delegatários; após o trâmite processual e decisão do delegatário, a ANAC pode atuar no caso por meio da instauração de processo administrativo, em sede de instância recursal.

DADOS DO COLABORADOR

VOA SP SPE S.A

FONTE

Contribuição nº 22.705

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 1º Inclusão

"Sugere-se a inclusão do §5.º, do art. 1.º da Resolução ANAC n.º 302, de 05 de fevereiro de 2014, nos termos da proposta de Ato Normativo no Processo n.º 00058.029624/2019-61, considerando a seguinte redação:

Art. 1.º (...)

§5.º A presente resolução não será aplicável à Aeródromos e Aeroportos com movimentação mínima inferior a 1.000.000 (um milhão de passageiros) ao ano, devendo estes observar os dispositivos do convênio de delegação e, em caso de outorga, o instrumento correspondente."

"A sugestão diz respeito a necessidade de se adequar a aplicação dos efeitos da Resolução com a realidade dos aeródromos estaduais e municipais, que detém fluxo de demanda de usuários, voos, clientes e cessionários, consideravelmente menores do que o que se observa nos Aeroportos Federais, a exemplo dos Aeroportos de Guarulhos, Galeão e Guararapes, sendo inclusive, objeto de exemplificação nas Justificativas apresentadas pela ANAC.

Imperioso destacar que, para Aeroportos com menor movimentação, grande parte do valor arrecadado diz respeito às receitas não tarifárias, oriundas da exploração dos Aeroportos, o que viabiliza os investimentos com ampliação e desenvolvimento do setor.

E ainda, também de suma importância, e nos termos que já vem sendo discutido pela ANAC, para Aeroportos de menor movimentação, não há, muitas vezes, o interesse das distribuidoras em estruturar Parques de Abastecimento de Aeronaves em Aeroportos

menores, ou seja, a não aplicação da presente Resolução a Aeroportos menores, garante a possibilidade de estruturação de modelos de negócios, que tenham como objeto, especialmente, a garantia de abastecimento de Aeroportos de todos os portes, sejam comerciais e/ou executivos, independentemente da sua movimentação.

Tal estratégia, tem como benefício, dentre vários outros pontos, o desenvolvimento do setor aeroportuário e a garantia de abastecimento aos usuários e, em especial, a segurança no abastecimento pela viabilização de instalação de empresas de porte maior e com maior rigor no controle dos combustíveis."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que a contribuição foi parcialmente acatada.

No sentido de acatar parcialmente as manifestações contrárias à descentralização da regulação de acesso, optou-se por manter os aeroportos delegados sujeitos à Resolução, mas disciplinar uma regra que estivesse alinhada à possibilidade de o delegante, por meio de política pública desenhada para o setor, prever critérios diferenciados no convênio de delegação, conforme suas próprias diretrizes.

Adicionalmente, foi disciplinada a sistemática processual envolvendo casos de conflitos nos aeródromos delegados, seguindo o raciocínio presente por todo o artigo: aeródromos delegados devem observar os normativos do caput; a análise e a fiscalização se configuram como atividades de responsabilidade dos delegatários; após o trâmite processual e decisão do delegatário, a ANAC pode atuar no caso por meio da instauração de processo administrativo, em sede de instância recursal.

DADOS DO COLABORADOR

VOA SP SPE S.A

FONTE

Contribuição nº 22.706

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 9º Inclusão

"Sugere-se a inclusão do §3º, do art. 9º da Resolução ANAC n.º 302, de 05 de fevereiro de 2014, nos termos da proposta de Ato Normativo no Processo n.º 00058.029624/2019-61, considerando a seguinte redação:

Art. 9º (...)

§ 3º O disposto no art. 9º não é aplicável a Aeródromos e Aeroportos com movimentação inferior a 1.000.000 (um milhão de passageiros) ao ano."

"A sugestão diz respeito a necessidade de se adequar a aplicação dos efeitos da Resolução com a realidade dos aeródromos estaduais e municipais, que detém fluxo de demanda de usuários, voos, clientes e cessionários, consideravelmente menores do que o que se observa nos Aeroportos Federais, a exemplo dos Aeroportos de Guarulhos, Galeão e Guararapes, sendo inclusive, objeto de exemplificação nas Justificativas apresentadas pela ANAC.

Imperioso destacar que, para Aeroportos com menor movimentação, grande parte do valor arrecadado diz respeito às receitas não tarifárias, oriundas da exploração dos Aeroportos, o que viabiliza os investimentos com ampliação e desenvolvimento do setor.

E ainda, também de suma importância, e nos termos que já vem sendo discutido pela ANAC, para Aeroportos de menor movimentação, não há, muitas vezes, o interesse das distribuidoras em estruturar Parques de Abastecimento de Aeronaves em Aeroportos menores, ou seja, a não aplicação da presente Resolução a Aeroportos menores, garante a possibilidade de estruturação de modelos de negócios, que tenham como objeto, especialmente, a garantia de abastecimento de Aeroportos de todos os portes, sejam comerciais e/ou executivos, independentemente da sua movimentação.

Tal estratégia, tem como benefício, dentre vários outros pontos, o desenvolvimento do setor aeroportuário e a garantia de abastecimento aos usuários e, em especial, a segurança no abastecimento pela viabilização de instalação de empresas de porte maior e com maior rigor no controle dos combustíveis."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

Foi introduzida disposição no art. 9º-A excluindo de sua aplicabilidade os aeródromos delegados a estados e municípios.

DADOS DO COLABORADOR

VOA SP SPE S.A

FONTE

Contribuição nº 22.707

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 9º Alteração

"Sugere-se a inclusão do §1º, do art. 9º da Resolução ANAC n.º 302, de 05 de fevereiro de 2014, nos termos da proposta de Ato Normativo no Processo n.º 00058.029624/2019-61, considerando a seguinte redação:

Art. 9.º (...)

§1º É facultado ao operador de aeródromo limitar o acesso das empresas mencionadas no caput deste artigo às áreas necessárias, quando necessário conforme conveniência e oportunidade definidas pelo Operador do Aeródromo, desde resulte em melhores condições ao mercado consumidor."

"A sugestão diz respeito à necessidade de se deixar a cargo do Operador Aeroportuário eventuais restrições de áreas operacionais, objetivando-se assim, a manutenção da segurança operacional e dos usuários, motivada pela liberdade de gestão, organização e exploração das áreas aeroportuárias que estejam sob sua gestão.

Referida disposição caracteriza a liberdade de atuação do Operador Aeroportuário, e garante que seja aplicado o melhor plano de desenvolvimento para o sítio aeroportuário, visando sempre o melhor resultado ao usuário final dos serviços a serem prestados pelo

Operador Aeroportuário, a garantia de segurança na operação e os investimentos necessários à continuação dos serviços a serem prestados."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada.

Foi dada nova redação ao art. 9º-A deixando claros os objetivos de promoção da concorrência do dispositivo.

DADOS DO COLABORADOR

VOA SP SPE S.A

FONTE

Contribuição nº 22.708

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 9º Alteração

"Sugere-se a inclusão do §2º, do art. 9º da Resolução ANAC n.º 302, de 05 de fevereiro de 2014, nos termos da proposta de Ato Normativo no Processo n.º 00058.029624/2019-61, considerando a seguinte redação:

Art. 9.º (...)

§ 2º Havendo limitação de acesso a que se refere o §1º deste artigo, o operador do aeródromo deverá encaminhar à ANAC, no prazo de até 30 (trinta) dias da ocorrência do fato, a justificativa para a limitação adotada."

"A sugestão diz respeito a necessidade de se adequar a aplicação dos efeitos da Resolução com a realidade dos aeródromos estaduais e municipais, que detém fluxo de demanda de usuários, voos, clientes e cessionários, consideravelmente menores do que o que se observa nos Aeroportos Federais, a exemplo dos Aeroportos de Guarulhos, Galeão e Guararapes, sendo inclusive, objeto de exemplificação nas Justificativas apresentadas pela ANAC.

Imperioso destacar que, para Aeroportos com menor movimentação, grande parte do valor arrecadado diz respeito às receitas não tarifárias, oriundas da exploração dos Aeroportos, o que viabiliza os investimentos com ampliação e desenvolvimento do setor.

E ainda, também de suma importância, e nos termos que já vem sendo discutidos pela ANAC, para Aeroportos de menor movimentação, não há, muitas vezes, o interesse das distribuidoras em estruturar Parques de Abastecimento de Aeronaves em Aeroportos menores, ou seja, a não aplicação da presente Resolução a Aeroportos menores, garante a possibilidade de estruturação de modelos de negócios, que tenham como objeto, especialmente, a garantia de abastecimento de Aeroportos de todos os portes, sejam comerciais e/ou executivos, independentemente da sua movimentação.

Tal estratégia, tem como benefício, dentre vários outros pontos, o desenvolvimento do setor aeroportuário e a garantia de abastecimento aos usuários e, em especial, a segurança no abastecimento pela viabilização de instalação de empresas de porte maior e com maior rigor no controle dos combustíveis."

RESPOSTA DA ANAC

<p>A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada.</p> <p>Foi dada nova redação ao art. 9º-A deixando claros os objetivos de promoção da concorrência do dispositivo.</p>
--

DADOS DO COLABORADOR

VOA SP SPE S.A

FONTE

Contribuição nº 22.709

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

<p>"Sugere-se a incluir o Art. 13-A da Resolução ANAC n.º 302, de 05 de fevereiro de 2014, nos termos da proposta de Ato Normativo no Processo n.º 00058.029624/2019-61, considerando a seguinte redação:</p>

<p>Art. 13-A. Em caso de concessão de aeródromos, por meio de subsídio cruzado, ou seja, por meio de concessões de aeródromos em bloco, faculta-se ao Operador do Aeródromo optar pelo subsídio cruzado também para a exploração dos Parques de Abastecimento de Aeronaves, quando tal operação for essencial para manutenção da operação de abastecimento de maneira igualitária em todos os aeródromos constantes do bloco de concessões, especialmente aqueles de menor atratividade, garantindo o abastecimento de todos os aeródromos."</p>
--

<p>"A sugestão diz respeito a possibilidade da operação do abastecimento de aeronaves no mesmo formato utilizado para concessão dos Aeroportos, quando da utilização de mecanismos de subsídio cruzado para concessão.</p>
--

<p>Referida modelagem é uma prática nas concessões públicas brasileiras, por meio da qual é possível estabelecer um subsídio cruzado entre os aeroportos, de modo que os empreendimentos superavitários serão utilizados para manter em funcionamento aqueles que são deficitários e, assim, alcançar uma exploração mais eficiente e vantajosa para os usuários do serviço objeto da concessão.</p>
--

<p>A gestão sistêmica dos aeroportos por meio da modelagem de blocos propicia a inclusão no programa de concessão de uma série de ativos que não alcançariam viabilidade econômica para concessões individuais. Foi justamente essa a lógica utilizada pelo Tribunal de Contas da União – TCU quando da aprovação dos estudos para a concessão do bloco de 12 (doze) aeroportos qualificados no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Governo Federal (Acórdão 2462/2018, Plenário, j. 24/10/2018).</p>

<p>Tal mecanismo vem sendo observado nos projetos Federais, a exemplo dos Aeroportos das 6.º e 7.º Rodadas, bem como nos Aeroportos Estaduais, como pode-se observar da Concorrência Internacional n.º 01/2021, que teve por objetivo a concessão de 22 Aeroportos no Estado de São Paulo, divididos em 2 grandes blocos de 11 aeroportos cada, tendo como Aeroportos atrativos, ou chamados superavitários, o Aeroporto de Ribeirão Preto e de São José do Rio Preto.</p>
--

Considerando isso, é imperioso destacar o desinteresse das distribuidoras em operar Aeroportos de menor movimentação, o que impossibilita, per si, o desenvolvimento do Aeroporto, razão pela qual a lógica utilizada para concessão em bloco dos Aeroportos, por meio da qual a operação de um Aeroporto menos rentável, é sustentada por um Aeroporto rentável, deve também ser possível de aplicação para o abastecimento de Aeronaves, garantindo, nestes termos, as operações de todos os aeroportos, independentemente do seu faturamento e, conseqüentemente, o desenvolvimento do setor."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada.

Entretanto, foi incluído no art. 1º-A disposição que requer a participação do ente delegatário nos conflitos envolvendo alocação e remuneração de áreas aeroportuárias, ocasião em que este ente poderá defender o modelo de concessão implementado.

DADOS DO COLABORADOR

VOA SP SPE S.A

FONTE

Contribuição nº 22.710

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Inclusão

"Entende-se de suma relevância que esta II. Agência Reguladora, inclua as respectivas definições de práticas discriminatórias e abusivas, e/ou que disponha quais práticas não seriam enquadradas como tal, a fim de que tal item seja minimamente definido e especificado, não havendo, nestes termos, brechas para interpretações diversas que poderão impactar negativamente os operadores aeroportuários.

A definição relacionada ao que se entende por práticas discriminatórias e abusivas, é também essencial para a manutenção da relação de transparência e a atenuação de subjetividade que poderá envolver o referido processo se mantida apenas a redação originalmente apresentada.

Lembra-se que, o excesso de subjetividade pode prejudicar à atuação da Administração Pública, frente a aplicação e fiscalização das normas por meio de diferentes áreas, ressaltando, neste ponto, que o excesso de subjetividade das normas, não se confunde com o poder discricionário da Administração Pública, que tem relação direta com a prerrogativa de atuação da referida Administração, desde que, dentro dos limites legais, considerando a defesa da ordem pública.

Ressalta-se também que referida definição beneficia e até mesmo facilita a aplicação e fiscalização da norma, especialmente no que tange os princípios da razoabilidade e proporcionalidade, garantindo, deste modo, que não haja interpretações diversas para um mesmo instituto."

"Entende-se de suma relevância que esta II. Agência Reguladora, inclua as respectivas definições de práticas discriminatórias e abusivas, e/ou que disponha quais práticas não seriam enquadradas como tal, a fim de que tal item seja minimamente definido e

especificado, não havendo, nestes termos, brechas para interpretações diversas que poderão impactar negativamente os operadores aeroportuários.

A definição relacionada ao que se entende por práticas discriminatórias e abusivas, é também essencial para a manutenção da relação de transparência e a atenuação de subjetividade que poderá envolver o referido processo se mantida apenas a redação originalmente apresentada.

Lembra-se que, o excesso de subjetividade pode prejudicar à atuação da Administração Pública, frente a aplicação e fiscalização das normas por meio de diferentes áreas, ressaltando, neste ponto, que o excesso de subjetividade das normas, não se confunde com o poder discricionário da Administração Pública, que tem relação direta com a prerrogativa de atuação da referida Administração, desde que, dentro dos limites legais, considerando a defesa da ordem pública.

Ressalta-se também que referida definição beneficia e até mesmo facilita a aplicação e fiscalização da norma, especialmente no que tange os princípios da razoabilidade e proporcionalidade, garantindo, deste modo, que não haja interpretações diversas para um mesmo instituto."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada.

Conceitos jurídicos indeterminados como “abusivo” e “excessivo” criam a necessidade de interpretação por parte da entidade responsável para coibir práticas anticompetitivas. Esta escolha de palavras não foi por acaso. Uma definição precisa para o termo “abusivo”, por exemplo, necessitaria de ser apropriada a todos os casos possíveis de “práticas deletérias ou potencialmente deletérias ao ambiente concorrencial” e que estão em desacordo com os valores que regem o ordenamento jurídico.

Em regra, o termo abusivo é utilizado propositalmente quando não se quer definir a priori quais seriam as práticas que contrariam os valores que regem o ordenamento jurídico. Até mesmo a teoria econômica, em especial o ramo que trata de defesa da concorrência, evolui e torna anacrônicos entendimentos antes consagrados. Logo é necessário que a lei confira a possibilidade de interpretação conforme o avanço científico, entre outras mudanças.

Dessa forma, cabe ao responsável pela análise interpretar o disposto nas leis e regulamentos, à luz dos aspectos relevantes (teoria econômica, análise de casos anteriores, prática usual de mercado etc.). Contudo, é possível sinalizar para o mercado que determinadas práticas não são consideradas abusivas, e que outras têm grandes chances de serem.

Assim, entende-se que os ritos estabelecidos na Resolução nº 472/2018 e nos precedentes desta Agência são suficientes para proteger os agentes regulados contra temores de excessos ou arbitrariedades.

DADOS DO COLABORADOR

VOA SP SPE S.A

FONTE

Contribuição nº 22.711

ANEXO

Ausente
RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO
<p>"Alterar o artigo 15 da Resolução ANAC n.º 302, de 05 de fevereiro de 2014, nos termos da proposta de Ato Normativo no Processo n.º 00058.029624/2019-61, passando este a seguinte redação:</p> <p>Art. 15. Os casos omissos serão dirimidos pela ANAC ou pelos entes delegatários, em caso de aeródromos delegados a Estados e Municípios.</p> <p>"A sugestão diz respeito a necessidade de se adequar a redação do texto conforme disposto no Art. 1.º, § 4.º, da referida Resolução, em prol do que dispõe os convênios de delegação e os instrumentos de outorga correspondentes a cada aeroporto e/ou aeródromo.</p> <p>A proposta de alteração, tem o viés de garantir que eventuais casos omissos serão dirimidos pelos entes delegatários, sendo estes os responsáveis pelas operações dos Aeródromos e/ou Aeroportos, de modo direto, indireto ou misto, nos termos do que possibilita o artigo 21, inciso XII, alínea "c", da Constituição Federal e o artigo 36 da Lei Federal n.º 7.565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica."</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece pela contribuição e informa que a contribuição foi parcialmente acatada.</p> <p>No sentido de acatar parcialmente as manifestações contrárias à descentralização da regulação de acesso, optou-se por manter os aeroportos delegados sujeitos à Resolução, mas disciplinar uma regra que estivesse alinhada à possibilidade de o delegante, por meio de política pública desenhada para o setor, prever critérios diferenciados no convênio de delegação, conforme suas próprias diretrizes.</p> <p>Adicionalmente, foi disciplinada a sistemática processual envolvendo casos de conflitos nos aeródromos delegados, seguindo o raciocínio presente por todo o artigo: aeródromos delegados devem observar os normativos do caput; a análise e a fiscalização se configuram como atividades de responsabilidade dos delegatários; após o trâmite processual e decisão do delegatário, a ANAC pode atuar no caso por meio da instauração de processo administrativo, em sede de instância recursal.</p>

DADOS DO COLABORADOR
ABAG Associação Brasileira de Aviação Geral
FONTE
Contribuição n.º 22.712
ANEXO
Ausente
RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos discutir os temas tratados no art 1º, parágrafo 3º e 4º, uma vez que entendemos hoje não haver informações que assegurem quais serão as consequências da proposta apresentada.

"A documentação desta CP é frágil quanto ao tema dos aeroportos delegados. Devido à relevância dos aeródromos delegados aos estados e municípios, entendemos que a isenção de cumprimento de regramento federal necessita de maior discussão. A saída dos aeródromos delegados do âmbito regulatório da ANAC pode ter efeito contrário ao pretendido, de aumentar a competitividade do setor. Além disso, deixar os estados e municípios como únicos responsáveis pela regulamentação e resolução de conflitos sobre o acesso aos PAA atentaria contra as leis 7.565/1986 - art.36, par. 1º e 9.784/1999, art.13, Inc.III."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que a contribuição foi parcialmente acatada.

No sentido de acatar parcialmente as manifestações contrárias à descentralização da regulação de acesso, optou-se por manter os aeroportos delegados sujeitos à Resolução, mas disciplinar uma regra que estivesse alinhada à possibilidade de o delegante, por meio de política pública desenhada para o setor, prever critérios diferenciados no convênio de delegação, conforme suas próprias diretrizes.

Adicionalmente, foi disciplinada a sistemática processual envolvendo casos de conflitos nos aeródromos delegados, seguindo o raciocínio presente por todo o artigo: aeródromos delegados devem observar os normativos do caput; a análise e a fiscalização se configuram como atividades de responsabilidade dos delegatários; após o trâmite processual e decisão do delegatário, a ANAC pode atuar no caso por meio da instauração de processo administrativo, em sede de instância recursal.

DADOS DO COLABORADOR

Concessionaria Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A

FONTE

Contribuição nº 22.766

ANEXO

Carta DR-0486-2022, SEI 7487931 e Parecer Prof. Carlos Ragazzo, SEI 7487943

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Alteração

"Registramos que o conteúdo integral de nossas contribuições encontra-se disponível e protocolado por meio da DR-0486-2022 nos autos do processo 00058.029624/2019-61.

Art. 14-A. O operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves deve garantir o livre acesso de distribuidoras de combustíveis de aviação autorizadas pela ANP por meio do compartilhamento da infraestrutura do Parque de Abastecimento de Aeronaves, desde que haja capacidade disponível, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas."

"O modelo de responsabilidade conjunta previsto no artigo não cria os incentivos adequados para o alinhamento de interesses para promoção do livre acesso no PAA. Em nosso entendimento, a Agência deve considerar: (i) Histórico de conflito e resistência por parte das distribuidoras de combustível em admitir terceiros no PAA

(divergências com relação aos critérios de acesso); (ii) Incapacidade jurídica de o aeroporto exercer qualquer poder de polícia sobre terceiros que exercem atividades operacionais; e (iii) Individualização das atribuições no processo de acesso aumenta as chances de alinhamento de incentivos com estruturas de fiscalização e punição para garantir o livre acesso."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada.

A esse respeito o contrato de concessão firmado pela ANAC é justamente com a Concessionária, de forma que os principais mecanismos de gestão contratual têm o operador do aeroporto como parte.

Não obstante, o operador do PAA, também é sujeito à regulação da ANAC e redação introduzida nas Resoluções nº 302/2014 e 116/2009 busca deixar mais clara a aplicabilidade da regulação econômica ao operador do PAA.

DADOS DO COLABORADOR

Concessionaria Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A

FONTE

Contribuição nº 22.767

ANEXO

Carta DR-0486-2022, SEI 7487931 e Parecer Prof. Carlos Ragazzo, SEI 7487943

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Alteração

"ART. 14-A. §1º Para os fins desta Resolução, o Parque de Abastecimento de Aeronaves é definido como o conjunto de instalações fixas, compreendendo tanques, equipamentos, rede de hidrantes e prédios (administração, manutenção e outros), com a finalidade de receber, armazenar e distribuir combustíveis de aviação, localizado dentro do aeródromo.

ART. 14-A. §2º Os operadores dos aeródromos poderão ceder áreas dos seus aeroportos para que terceiros funcionem como operadores dos respectivos Parques de Abastecimento de Aeronaves, em contratos regidos pelo direito privado, desde que observados requisitos mínimos relacionados à capacidade financeira para investimentos, além de garantias e seguranças associadas aos riscos da operação."

A previsão de possibilidade de concessão via cessão sob o regime privado legitima o modelo atual de operação de PAAs, segundo o qual o aeroporto não participa da distribuição de combustíveis, reduzindo incentivo para potencial verticalização e ajuda a regulação a identificar o principal responsável pelas obrigações sobre livre acesso relacionadas ao PAA: o operador do PAA

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada.

A proposta normativa foi resultado de extensa instrução com participação de representantes dos diversos agentes impactados e estruturou a regulação deste aspecto conforme conceitos que podem ser resumidos nos seguintes pontos:

- Nos aeroportos de Guarulhos e Galeão, o livre acesso às atividades de distribuição de combustível e abastecimento de aeronaves compreende o acesso à infraestrutura instalada do PAA;
- O acesso ao PAA deve ser assegurado aos entrantes mediante condições objetivas, razoáveis e transparentes;
- A definição dos critérios, principalmente os operacionais, a serem requeridos dos entrantes deve envolver os operadores aéreos;
- A definição da remuneração, devida pelo entrante aos operadores incumbentes do PAA, deve ser baseada nos custos de investimentos não amortizados, no custo de capital e nos custos operacionais.

Por fim, cumpre ressaltar que, em função das contribuições recebidas, a redação do Capítulo foi alterada.

DADOS DO COLABORADOR

Concessionaria Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A
--

FONTE

Contribuição nº 22.768

ANEXO

Carta DR-0486-2022, SEI 7487931 e Parecer Prof. Carlos Ragazzo, SEI 7487943

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Alteração

Art. 14-D. O operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves deve tornar públicas as condições de acesso ao Parque de Abastecimento de Aeronaves por meio do Termo de Condições de Acesso.

Ajuste realizado em alinhamento com a proposta de separação das responsabilidades.
--

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada

A esse respeito o contrato de concessão firmado pela ANAC é justamente com a Concessionária, de forma que os principais mecanismos de gestão contratual têm o operador do aeroporto como parte.

Não obstante, o operador do PAA, também é sujeito à regulação da ANAC e redação introduzida nas Resoluções nº 302/2014 e 116/2009 busca deixar mais clara a aplicabilidade da regulação econômica ao operador do PAA.

DADOS DO COLABORADOR

Concessionaria Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A
--

FONTE

Contribuição nº 22.769

ANEXO

Carta DR-0486-2022, SEI 7487931 e Parecer Prof. Carlos Ragazzo, SEI 7487943

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Alteração

ART. 14-D §2º. Os preços de acesso praticados pelo operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves devem estar relacionados aos custos dos investimentos não amortizados, ao custo de capital iniciais e adicionais aos custos operacionais.

Se eleito o modelo de preço de acesso FSR (Fuel Service Rate), este deve ser capaz de cobrir o retorno dos custos de compra das instalações, os custos operacionais e de manutenção contínuos suportados, bem como os custos de capital iniciais e adicionais.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

Com relação à precificação, a ANAC especificou que deve ser utilizado o o Custo Histórico Corrigido para a determinação dos investimentos. Este método é mais transparente e auditável do que o Valor Novo de Reposição e preserva o investidor de riscos de ganhos ou perdas decorrente de eventos que não estão sob seu gerenciamento.

Com relação aos arranjos de mercado para operacionalizar o acesso, a ANAC avalia que a redação do Capítulo permite ambos os arranjos de mercado mencionados: por venda de fração dos ativos e por prestação de serviço. Em atenção às contribuições, tais possibilidades foram explicitadas no §2º do Art. 14-A.

DADOS DO COLABORADOR

Concessionaria Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A

FONTE

Contribuição nº 22.770

ANEXO

Carta DR-0486-2022, SEI 7487931 e Parecer Prof. Carlos Ragazzo, SEI 7487943

DADOS DO COLABORADOR

Art. 14º Alteração

"Art. 14-D O operador de Aeródromo e o operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves devem tornar públicas as condições de acesso ao Parque de Abastecimento de Aeronaves por meio do Termo de Condições de Acesso.

§1º O termo deve ser estruturado com regras claras e requisitos e critérios objetivos e não discriminatórios, e poderão incluir garantias e contratação de seguro compatíveis com a operação e riscos de danos.

§2º Os preços praticados pelo operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves devem estar relacionados aos custos dos investimentos não amortizados, ao custo de capital e aos custos operacionais.

§3º O termo deve estabelecer prazo razoável de análise das condições de entrada, não podendo ser superior a 90 (noventa) dias, e dispor de cronograma vinculante para o início das operações da parte contratante.

§4º Ultrapassado o prazo do §3º, não havendo manifestação expressa contrária, a requisição de acesso será considerada tacitamente aprovada.

§5º Caso as partes não cheguem a um acordo, quaisquer das partes poderá solicitar arbitramento pela ANAC. "

No entendimento da Concessionária, a possibilidade de arbitramento estava limitada ao desenho das condições de acesso ao PAA. Por mais objetivos que sejam os critérios, não é impossível imaginar que possam haver conflitos entre o terceiro que pede o acesso e o Operador de PAA, daí porque uma solução de arbitramento pela ANAC pode trazer eficiência ao processo e reduzir o ciclo de conflito envolvido.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

Com relação à precificação, a ANAC especificou que deve ser utilizado o o Custo Histórico Corrigido para a determinação dos investimentos. Este método é mais transparente e auditável do que o Valor Novo de Reposição e preserva o investidor de riscos de ganhos ou perdas decorrente de eventos que não estão sob seu gerenciamento.

Com relação à exigência de contratação de seguros, a ANAC avalia que os agentes de mercado têm melhores condições do que a Agência para detalhar a necessidade de contratação e os detalhes da cobertura, no próprio Termo de Condições de Acesso submetido a consulta.

DADOS DO COLABORADOR

Concessionaria Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A

FONTE

Contribuição nº 22.771

ANEXO

Carta DR-0486-2022, SEI 7487931 e Parecer Prof. Carlos Ragazzo, SEI 7487943

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Alteração

ART. 14-E. A proposta do Termo de Condições de Acesso deve ser precedida de consulta ao Operador do Aeródromo, às Empresas Aéreas e aos potenciais interessados em compartilhar a infraestrutura.

Em linha com o acima exposto, sugerimos a individualização da participação da Concessionária no processo de elaboração do termo de acesso ao PAA.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada

A esse respeito o contrato de concessão firmado pela ANAC é justamente com a Concessionária, de forma que os principais mecanismos de gestão contratual têm o operador do aeroporto como parte.

Não obstante, o operador do PAA, também é sujeito à regulação da ANAC e redação introduzida nas Resoluções nº 302/2014 e 116/2009 busca deixar mais clara a aplicabilidade da regulação econômica ao operador do PAA.

DADOS DO COLABORADOR

Concessionaria Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A

FONTE
Contribuição nº 22.772
ANEXO
Carta DR-0486-2022, SEI 7487931 e Parecer Prof. Carlos Ragazzo, SEI 7487943
RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Art. 14º Alteração</p> <p>Art. 14-F A partir da inclusão de aeródromo no Anexo desta Resolução, o operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves deve, em até 180 (cento e oitenta) dias, submeter a proposta do Termo de Condições de Acesso à consulta ao operador do Aeródromo, às Empresas Aéreas e aos potenciais interessados em compartilhar a infraestrutura do Parque de Abastecimento de Aeronaves, nos termos do art. 14-E.</p> <p>Em função do histórico de conflito, bem como das dificuldades envolvidas na definição sobre quais ativos devem ser amortizados, será necessário um prazo maior para a elaboração do primeiro Termo de Condições de Acesso, de forma a garantir que não haverá qualquer interrupção na operação de fornecimento de combustível no aeroporto em função da ausência de tempo para o adequado planejamento dos critérios de entrada, por isso sugerimos o prazo de 180 dias.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.</p> <p>A ANAC concorda que alguns dos prazos propostos inicialmente podem ser considerado exíguos, de forma que foram estendidos.</p> <p>Em especial, a redação do art. 14-C passou a estabelecer prazo de 120 dias para elaborar proposta de Termo de condições de acesso e submetê-lo à consulta.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Concessionaria Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A
FONTE
Contribuição nº 22.773
ANEXO
Carta DR-0486-2022, SEI 7487931 e Parecer Prof. Carlos Ragazzo, SEI 7487943
RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Exclusão do ART. 14-F §1º</p> <p>Esse dispositivo reforça a dificuldade de individualização das condutas envolvidas no processo de acesso ao PAA, podendo representar incentivos inadequados para assegurar o objetivo de garantir o livre acesso a terceiros. Por esta razão, sugerimos sua exclusão.</p>
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada

A esse respeito o contrato de concessão firmado pela ANAC é justamente com a Concessionária, de forma que os principais mecanismos de gestão contratual têm o operador do aeroporto como parte.

Não obstante, o operador do PAA, também é sujeito à regulação da ANAC e redação introduzida nas Resoluções nº 302/2014 e 116/2009 busca deixar mais clara a aplicabilidade da regulação econômica ao operador do PAA.

DADOS DO COLABORADOR

Concessionaria Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A
--

FONTE

Contribuição nº 22.774

ANEXO

Carta DR-0486-2022, SEI 7487931 e Parecer Prof. Carlos Ragazzo, SEI 7487943

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Alteração

"Art. 14-G A consulta ao Operador do Aeródromo, às Empresas Aéreas e aos potenciais interessados em compartilhar a infraestrutura, nos termos do art. 14-E, deve ter prazo máximo de 90 (noventa) dias.

§1º Finalizada a consulta, o Termo de Condições de Acesso deve ser publicado em 30 (trinta) dias no sítio eletrônico do operador de Aeródromo."

A disposição deste artigo está alinhada com a individualização da participação das partes no procedimento de acesso.
--

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada

A esse respeito o contrato de concessão firmado pela ANAC é justamente com a Concessionária, de forma que os principais mecanismos de gestão contratual têm o operador do aeroporto como parte.

Não obstante, o operador do PAA, também é sujeito à regulação da ANAC e redação introduzida nas Resoluções nº 302/2014 e 116/2009 busca deixar mais clara a aplicabilidade da regulação econômica ao operador do PAA.

DADOS DO COLABORADOR

Concessionaria Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A
--

FONTE

Contribuição nº 22.775

ANEXO

Carta DR-0486-2022, SEI 7487931 e Parecer Prof. Carlos Ragazzo, SEI 7487943

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Alteração

"Art. 14-I O descumprimento das condições de acesso ao Parque de Abastecimento de Aeronaves se configura como infração grave, sujeitando o infrator às penalidades cabíveis.

§1º O descumprimento será apurado por meio de processo administrativo, que poderá ser instaurado de ofício ou mediante pedido do interessado.

§2º A ANAC poderá adotar providências administrativas preventivas, sancionatórias e acautelatórias, nos termos da legislação e regulamentação vigente.

§3º O operador de aeródromo deve cumprir e fazer cumprir esta Resolução, sujeitando-se à fiscalização e às penalidades impostas pela ANAC, no limite das responsabilidades definidas nesta Resolução.

§4º As empresas que atuam na atividade de operação do Parque de Abastecimento de Aeronaves, na condição de Empresas de Serviço Auxiliar ao Transporte Aéreo, sujeitam-se à fiscalização e às penalidades impostas pela ANAC. "

A alteração ajuda a individualizar as responsabilidades dos agentes envolvidos no processo de acesso de terceiros ao PAA, sobretudo no caso dos aeroportos envolvidos na Resolução, que não exercem essa atividade operacional.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada

A esse respeito o contrato de concessão firmado pela ANAC é justamente com a Concessionária, de forma que os principais mecanismos de gestão contratual têm o operador do aeroporto como parte.

Não obstante, o operador do PAA, também é sujeito à regulação da ANAC e redação introduzida nas Resoluções nº 302/2014 e 116/2009 busca deixar mais clara a aplicabilidade da regulação econômica ao operador do PAA.

DADOS DO COLABORADOR

Concessionaria Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A

FONTE

Contribuição nº 22.776

ANEXO

Carta DR-0486-2022, SEI 7487931 e Parecer Prof. Carlos Ragazzo, SEI 7487943

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 19º Alteração

ART. 19-D. §2º A ANAC poderá analisar a conduta do operador de Aeródromo e do operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves por meio de único processo administrativo, devendo individualizar as participações de cada um dos agentes na suposta prática discriminatória ou abusiva que impediu o acesso de terceiro.

A redação sugerida deixa mais clara a hipótese de que o Operador do Aeródromo não poderá ser responsabilizado se a resistência indevida ao acesso for apenas do Operador do PAA.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada. Entretanto, em atenção às contribuições recebidas, a redação do Capítulo foi alterada. Ademais, entende-se que os ritos estabelecidos na Resolução nº 472/2018 e nos precedentes desta Agência são suficientes para proteger os agentes regulados contra temores de excessos ou arbitrariedades.

DADOS DO COLABORADOR

Deltainfra Consultoria

FONTE

Contribuição nº 22.805

ANEXO

“Parecer sobre Preços e Custos do Mercado de QAV Brasileiro”, SEI 7690881, pp. 89 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

"Por meio da presente contribuição, sugerimos:

- 1) A exclusão do parágrafo quarto do Art. 1º; e
- 2) A alteração do parágrafo terceiro do Art. 1º, para os seguintes termos:

Art. 1
.....

§3º Os aeródromos delegados a Estados e Municípios devem observar os dispositivos desta Resolução, o convênio de delegação e, em caso de outorga, o instrumento correspondente."

"A proposta da ANAC de alteração do § 3º do art. 1º da Resolução nº 302, de 2014, consiste em afastar o âmbito de incidência da Resolução e, dessa forma, em terceirizar completamente aos estados e municípios as responsabilidades de fiscalização e regulação dos critérios e condições para alocação e remuneração de áreas nos aeródromos delegados e esses entes.

Entende a ANAC, conforme disposto nas notas técnicas da Consulta Pública, que “o principal objetivo é eliminar conflitos de entendimento entre a ANAC e os entes delegatários, reforçando a política de descentralização da gestão dos aeroportos intensificada pela União desde a década de 2010” (NT – Justificativa, pag. 4). Dessa forma, seria eliminado o “conflito de entendimento” ao afastar completamente a competência da agência federal para se manifestar sobre critérios e condições de acesso.

Ainda segundo a Agência, a imposição das regras da Resolução poderia resultar em “conflito com as políticas públicas de descentralização e desenvolvimento da aviação regional”, pois em algumas situações os aeroportos podem ter seu potencial de receita (acessória/alternativa) restringido.

Neste caso, parece que a ANAC entende que seria perfeitamente possível e legítimo que um aeroporto encontre sua viabilidade econômica operando com exclusividade um PAA e exercendo preço de monopólio na venda de combustíveis às companhias aéreas. É o que depreende desse trecho:

Por outro lado, tais restrições limitam o potencial de geração de receita para o aeroporto, o que implica, no caso de aeroportos de menor porte e delegados, em ônus

para os estados e municípios, seja para administrá-los diretamente, seja para eventualmente concedê-los à iniciativa privada (pag. 5).

Ao defender a possibilidade de operação de PAA em regime de exclusividade em aeroporto delegado a estado ou município, a ANAC cita previsão na Lei de Concessões (art. 11) e no Decreto nº 7.624, de 2011 (art. 8º), que informa a possibilidade de, “a critério do poder concedente, em decisão fundamentada, a prestação de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade”.

Além de clara incoerência em relação a toda fundamentação apresentada para justificar os demais artigos da Resolução, em que a ANAC manifesta no sentido da importância em haver ambiente concorrencial (efetivo ou potencial) nos serviços de abastecimento de combustíveis para os aeroportos não delegados a estados e municípios, o total afastamento da Agência para as questões envolvendo aeroportos delegados pressupõe que o vazio de sua ausência seria necessariamente preenchido pela atuação de outro regulador ou de disposições em contratos de concessão.

Ocorre que há inúmeros aeroportos delegados a estados e municípios em que não há um mínimo de capacidade regulatória, técnica ou institucional, para lidar com as questões envolvendo distribuição de combustíveis em aeroportos e aspectos concorrenciais. Para ilustrar a baixa maturidade regulatória Brasil afora, cita-se:

a) estudos da Consultoria Radar PPP indicam que o poder público, e principalmente os entes subnacionais, têm grande dificuldade para conseguir colocar para licitação um projeto de concessão (comum, administrativa ou patrocinada), de forma que de 1.500 projetos municipais monitorados pela consultoria entre 2017 a 2020, apenas 20% saíram de fato do papel, e, mais chocante, dos Procedimentos de Manifestação de Interesse (PMIs) iniciados em 2016, apenas cerca de 4% viraram contratos assinados.

Referências em:

<http://broadcast.com.br/cadernos/financeiro/?id=UGJ3MmpxclRvNUhVKzkzU3dwU1g3UT09>

<https://radarppp.com/blog/ppps-e-concessoes-e-preciso-diminuir-a-aleatoriedade-na-hora-de-escolher/>

b) A inexistência de um mínimo de tradição em gestão contratual dentro do poder público ocorre inclusive em regiões mais desenvolvidas do país. Como exemplo, o primeiro contrato de concessão celebrado pelo Estado de Santa Catarina ocorreu apenas dezembro de 2021 (Concessão do Centro de Eventos de Balneário Camboriú).

Ademais, ao apresentar, na Nota Técnica de Justificação, o precedente da descentralização do regime tarifário dos aeroportos delegados, resultante da Resolução ANAC nº 392, 2016, a Agência parece esquecer que essa Resolução não pressupõe total liberdade aos delegatários, pois, na verdade, ainda há incidência de diversos normativos sobre tarifação, como regras de isenções, estrutura tarifária, normas para transparência, critérios para descontos, dever de encaminhar informações à ANAC e, destaca-se, a possibilidade de a qualquer momento a agência federal retomar a adoção de tetos tarifários (§5 do art. 1º da Resolução 392/2016).

Finalmente, chama a atenção o fato de, na AIR que embasa a proposta do novo normativo (Nota Técnica nº 39/2020/GERE/SRA), não haver qualquer menção à proposta de exclusão dos aeródromos delegados a Estados e Municípios do disposto na Resolução nº 302, de 2014, inexistindo, portanto, qualquer estudo sobre os impactos dessa importante medida.

Assim, sugerimos a alteração do parágrafo terceiro do art. 1º, conforme redação apresentada, para não impedir o exercício de atribuições da ANAC sobre os aeroportos delegados a estados e municípios e, com isso, evitar:

- i) risco de fechamento de mercado, em prejuízo ao desenvolvimento da aviação civil, considerando a existência de aeroportos relevantes para a malha nacional e regional delegados a estados e municípios;
- ii) falta de coerência e padronização e elevada subjetividade com a existência de inúmeras normas a respeito de condições para operação de PAA;
- iii) risco de potencializar o conflito entre autoridades aeroportuárias e stakeholders envolvidos na compra e venda de combustíveis de aviação, diante da baixa maturidade institucional para gestão de contratos públicos por parte dos estados e municípios, em comparação à estrutura das agências reguladoras federais;
- iv) risco de profusão de regras distintas, o que aumenta a incerteza regulatória e, conseqüentemente, desestimula a realização de novos investimentos - a esse respeito, vide parecer em anexo."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que a contribuição foi parcialmente acatada.

Primeiramente, com relação às alegações de que a descentralização levaria à falta de homogeneidade das regras aplicáveis aos aeroportos, esta Gerência avalia que, devido à diversidade da realidade operacional entre os aeroportos do país, em termos de infraestrutura instalada, perfil das operações e volume de movimentos, a busca de uma homogeneidade das regras de acesso e remuneração da infraestrutura revela-se irreal.

Ainda em decorrência da diversidade de realidade operacional, não há contradição em definir regras diferenciadas em função das características dos aeródromo.

Não obstante, no sentido de acatar parcialmente as manifestações contrárias à descentralização da regulação de acesso, optou-se por manter os aeroportos delegados sujeitos à Resolução, mas disciplinar uma regra que estivesse alinhada à possibilidade de o delegante, por meio de política pública desenhada para o setor, prever critérios diferenciados no convênio de delegação, conforme suas próprias diretrizes.

Adicionalmente, foi disciplinada a sistemática processual envolvendo casos de conflitos nos aeródromos delegados, seguindo o raciocínio presente por todo o artigo: aeródromos delegados devem observar os normativos do caput; a análise e a fiscalização se configuram como atividades de responsabilidade dos delegatários; após o trâmite processual e decisão do delegatário, a ANAC pode atuar no caso por meio da instauração de processo administrativo, em sede de instância recursal.

DADOS DO COLABORADOR

Deltainfra Consultoria

FONTE

Contribuição nº 22.806

ANEXO

"Parecer sobre Preços e Custos do Mercado de QAV Brasileiro", SEI 7690881, pp. 89 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

"Por meio da presente contribuição, sugerimos:

- 1) A exclusão do parágrafo único do Art. 9-A; ou
- 2) A alteração do parágrafo único do Art. 9-A nos seguintes termos:

Art. 9-A

.....
Parágrafo único. Após a análise de que trata o caput, a ANAC poderá vedar a operação, em caráter exclusivo, dos serviços de gerenciamento e manutenção do PAA e de abastecimento de aeronaves por uma única empresa. (NR)"

"Exclusão da cláusula.

O parágrafo único do art. 9-A prevê a possibilidade de desverticalização das operações de gerenciamento do PAA e de distribuição/comercialização de combustíveis. Para isso, reproduz, com pequenas alterações, regras inseridas nos contratos de concessão a partir da 5ª rodada de concessões de aeroportos (2019). Tal previsão, contudo, dá margem a interpretações que contrariam a própria AIR realizada pela agência.

Na ocasião, conforme exposto na Nota Técnica nº 39/2020/GERE/SRA, a ANAC analisou quatro opções regulatórias: i) manutenção das regras atuais; ii) aperfeiçoamento das regras atuais, porém sem tratar de regulação de preço de acesso e da desverticalização entre a operação do PAA e a distribuição de combustíveis; iii) regulação de preços de acesso à infraestruturas de dutos e hidrantes e iv) desverticalização entre a operação do PAA e a distribuição de combustíveis.

A opção recomendada foi a #2. Nessa opção, caberia à ANAC “estabelecer regras e diretrizes para evitar a falta de transparência e a imposição de critérios discriminatórios, (...) estabelecer regras de consulta com vistas a favorecer que as decisões sejam tomadas por meio de soluções negociadas, (...) promover o engajamento entre as partes, e, na ausência de acordo entre as partes, (...) arbitrar uma decisão levando em consideração as informações apresentadas por ambas as partes, e o engajamento (ou a falta dele) de cada uma das partes no processo de consulta e negociação” (AIR, pag. 33). Em nenhum momento, na AIR, recomenda-se a atuação da ANAC no sentido de determinar a desverticalização, como prevê o parágrafo único do art. 9-A. Pelo contrário: na própria descrição da opção regulatória recomendada pela AIR, a ANAC descarta expressamente atuar para impor a desverticalização entre a operação do PAA e a distribuição/comercialização de combustíveis.

Ao tratar especificamente da possibilidade de desverticalização, a AIR deixa claro as razões para não recomendar esse caminho: “(...) na ausência de uma regulação ou de um processo de consulta que faça com que o preço de utilização da infraestrutura convirja para o custo econômico médio, a empresa prestadora do serviço de operação do Parque de Abastecimento de Aeronaves teria incentivos para cobrar preços altos que gerariam uma distorção no mercado (...) a desverticalização entre a operação do PAA e o mercado de comercialização de combustíveis de aviação apresenta a desvantagem de gerar um novo elo na cadeia, que, por sua vez, precisa de uma regulação mais interventiva para garantir que o preço de utilização da infraestrutura convirja para o custo econômico médio. Além disso, existe a possibilidade de surgimento de custos de transação na medida em que uma transação que atualmente ocorre dentro dos limites de uma firma passaria a ser feita entre firmas diferentes (pag. 36). Na conclusão da AIR, a superioridade da opção 2 em relação à desverticalização é reforçada: “A opção regulatória de aperfeiçoar as regras atuais também pode reduzir a probabilidade de

fechamento vertical, porém, sem gerar um novo elo na cadeia e sem gerar novos custos de transação, sendo, assim, preferível à opção de desverticalizar a operação do PAA e a distribuição de combustíveis” (pag. 37).

Em linha com a conclusão da ANAC, anexamos parecer no qual demonstramos, por meio de uma série de exercícios econométricos, que a margem das distribuidoras é estável e tem diminuído quando comparada com o mercado americano, reforçando a baixa probabilidade de abuso de poder de mercado nesse segmento.

O parágrafo, como vimos, segue caminho oposto ao recomendado pela AIR, prevendo a possibilidade de se promover a desverticalização. E o pior: o faz sem qualquer estudo que explicita aos agentes de mercado quais critérios poderão ser adotados pela agência caso resolva promover a desverticalização desse mercado. E sem qualquer explicação de como essa regulação mais interventiva lidará com os problemas apontados pela própria a AIR, no sentido de garantir que o preço de utilização da infraestrutura convirja para o custo econômico médio.

Ao fazê-lo, a norma proposta contraria frontalmente as recomendações da AIR, que defende que “(...)caso a abordagem regulatória ora proposta não seja efetiva em reduzir as barreiras à entrada, entende-se que futuramente novo estudo deva ser realizado, e a alternativa de desverticalização seja considerada novamente (...)” (pag. 37). Em primeiro lugar, a ANAC optou por prever a possibilidade de desverticalização antes mesmo da nova abordagem regulatória entrar em vigor e, portanto, sem poder avaliar se ela, de fato, foi efetiva na redução das barreiras à entrada. Em segundo lugar, o fez sem que fosse realizado qualquer tipo de análise de impacto regulatório ou mesmo estudo que indicasse em que casos tal abordagem é recomendada e quais serão os critérios utilizados pela agência nesse tipo de análise.

Ora, nos termos do inciso XI do art. 6º do Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020, que regulamenta a análise de impacto regulatório, a AIR poderia ter recomendado a “combinação de alternativas”. Contudo, a Agência optou por não o fazer, preferindo que a alternativa da desverticalização fosse considerada somente no futuro, caso a opção recomendada não se mostrasse efetiva. A nova norma, portanto, adota postura contrária àquela recomendada pela AIR, sem qualquer estudo ou fundamento, em flagrante conflito com o previsto no § 3º do art. 6º do Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020.

Alteração da Redação

Além de contrariar explicitamente as recomendações da AIR, a inclusão da possibilidade de verticalização praticamente não foi justificada na Justificativa publicada pela ANAC no âmbito da presente consulta pública.

No documento, a ANAC afirma que “a desverticalização, no panorama normativo atual, não é vedada pela ANAC”. Para justificar essa afirmativa, a agência cita um caso em que uma concessionária protocolou requerimento para que a prestação dos serviços (i) de gerenciamento e manutenção do novo Parque de Abastecimento de Aeronaves e (ii) de abastecimento de aeronaves sejam prestados por uma única empresa. Menciona então que a Diretoria da ANAC decidiu pelo indeferimento dessa autorização. Continua a Justificativa: “Diante do precedente administrativo citado e do panorama normativo vigente, percebe-se que a desverticalização não é vedada pela regulação da ANAC, sendo imprescindível para tal que a concessionária exponha todos os argumentos que comprovem os ganhos econômicos atribuídos à operação de forma exclusiva. A inserção do parágrafo único, portanto, traceja, de forma expressa, a possibilidade (já existente) da desverticalização.” (pag. 12).

Ora, o caso citado não se trata de um caso de desverticalização, mas de um caso de prestação dos serviços de gerenciamento e manutenção de PAA e de abastecimento de aeronaves por uma única empresa (seja ela distribuidora de combustíveis ou não). Se o intuito da norma foi prever a atuação da Agência em casos como o exposto, é imprescindível um ajuste de redação de forma a deixar claro que a ANAC poderá atuar para estabelecer restrições à operação do PAA e dos serviços de abastecimento de aeronaves por uma única empresa (operação exclusiva) – e não restrições à verticalização, tal como dá a entender a redação atual da norma.

Como se nota, da forma proposta, a redação do parágrafo único do art. 9º-A contraria frontalmente as recomendações da AIR realizada pela própria agência (Nota Técnica nº 39/2020/GERE/SRA) sem apresentar qualquer fundamento para fazê-lo. Ademais, o texto proposto não guarda relação com as razões trazidas na própria Justificativa da norma, motivo pelo qual sugerimos sua exclusão.

Caso esse não seja o caminho adotado pela ANAC, que ao menos se faça a adequação do texto à Justificativa apresentada para fundamentá-la. "

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

Em função desta e de outras contribuições, a ANAC identificou uma legítima preocupação dos agentes privados com relação aos critérios a serem adotados pela ANAC na análise dos contratos e na definição das medidas a serem tomadas.

O principal objetivo foi evitar que o contrato entre o aeródromo e o operador do PAA contenha cláusulas que prejudiquem as regras de acesso. Adicionalmente, não será admitido tratamento discriminatório entre o operador da rede de dutos e hidrantes e um operador independente. Nesse sentido, identificaram-se as seguintes características que têm potencial de prejudicar a concorrência na atividade:

- Previsão de exclusividade, a um operador de PAA, na atividade de fornecimento de combustíveis no aeroporto;
- Omissão quanto à reversibilidade de benfeitorias permanentes à União, conforme previsto na Lei nº 7565/1986, em seu art. 40;
- Majoração com efeitos discriminatórios, ou com indícios de práticas monopolistas, na remuneração a ser paga pelo operador do PAA ao aeródromo.

Assim, foram detalhados, na redação do dispositivo, os principais critérios de avaliação a serem observados pela ANAC, trazendo compreensão a respeito do objetivo da cláusula e dando previsibilidade à atuação da ANAC e, assim, segurança jurídica aos agentes do mercado.

Com relação aos instrumentos a serem adotados pela ANAC caso sejam identificadas as características indesejadas nos contratos, identificou-se que o texto submetido à Consulta Pública dá ênfase à possibilidade de determinação de desverticalização compulsória entre a operação do PAA e a distribuição e revenda de combustíveis. Entretanto, conforme mencionado pela contribuição, a Análise de Impacto Regulatório não apresentou esta solução como a preferencial para o problema analisado.

Em termos práticos, a ação mais provável da ANAC, ao identificar alguma característica indesejada, será a determinação de alteração dos contratos especificamente quanto a esta característica.

Portanto, a redação do dispositivo foi alterada, dando maior destaque a esta ação. Ainda assim, de forma a permitir abordagem adequada a casos excepcionais que requeiram medidas mais interventivas, foi mantida a possibilidade de outras ações, incluindo, mas não se restringindo à desverticalização compulsória.

DADOS DO COLABORADOR
Deltainfra Consultoria
FONTE
Contribuição nº 22.807
ANEXO
“Parecer sobre Preços e Custos do Mercado de QAV Brasileiro”, SEI 7690881, pp. 89 e seguintes
RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO
"Por meio da presente contribuição, sugerimos a inclusão de parágrafo 1º no art. 14-B, nos seguintes termos: Art. 14-B Os aeródromos que se sujeitam às normas deste Capítulo são aqueles definidos no Anexo desta Resolução. § 1º São elegíveis para inclusão no Anexo desta Resolução os aeródromos que apresentem as seguintes características: I – Rede de distribuição de combustíveis por dutos e hidrantes com participação de mercado superior a 20% do total de combustíveis distribuído no aeroporto; II – Perfil internacional, definidos como aqueles aeroportos cuja participação de voos internacionais seja igual ou superior a 20% do total de voos do aeroporto; e III – Índícios de práticas anticompetitivas na operação do PAA. § 2º A inclusão ou exclusão de aeródromo no Anexo desta Resolução será feita por ato da Diretoria da ANAC e deve ser precedida de ampla discussão pública e ser objeto de decisão fundamentada. " "Conforme exposto pela própria ANAC, tanto na Nota Técnica nº 39/2020/GERE/SRA (Análise de Impacto Regulatório) quanto na Justificativa da proposta de alteração das Resoluções nº 302/2014 e nº 116/2009, foram três os problemas que motivaram a inclusão do Tema 15 na Agenda Regulatória da ANAC 2021-2022, entre eles a “insegurança jurídica para novos investimentos em expansão da infraestrutura de abastecimento nos aeroportos”. Esse critério, contudo, não parece ter recebido a devida atenção da Agência na elaboração do novo normativo. Em diversos pontos da proposta, a ANAC optou por uma abordagem excessivamente genérica e subjetiva, conferindo amplo espaço para futuras decisões do regulador, aumentando o custo regulatório e diminuindo a previsibilidade para os regulados. A adoção de regras subjetivas vai, portanto, de forma contrária a um dos motivos de atuação da agência no tema: a redução da insegurança jurídica.

Um dos pontos em que essa abordagem fica mais evidente é na ausência de critérios objetivos para inclusão de novos aeroportos nas regras do Capítulo III-A, que cria um novo marco regulatório para operadores de aeródromos e de Parques de Abastecimentos de Aeronaves. Esse novo marco prevê uma série detalhada de atribuições e deveres ao operador do PAA e dos aeródromos sujeitos a essas novas regras. A agência, contudo, não estipula qualquer critério objetivo para a inclusão de aeródromos nesse novo conjunto de regras, prevendo apenas que a inclusão de aeródromos seja “precedida de ampla discussão pública e ser objeto de decisão fundamentada”. Trata-se de previsão carente de conteúdo normativo relevante, uma vez que, por previsão constitucional e legal, qualquer ato administrativo deve ser fundamentado e, no caso das agências, precedido de discussão pública (Lei 13.848, de 25 de junho de 2019). Logo, em que pese o parágrafo único do art. 14-B, a ANAC não indicou qualquer parâmetro de atuação no que tange à inclusão de novos aeródromos no Capítulo III-A.

Segundo a própria agência, essa ausência de regras objetivas decorre do fato de que “qualquer critério, seja aplicado isoladamente ou em conjunto, carece ainda de robusta análise diante da complexidade do tema” (pag. 19). Trata-se de uma afirmação que contraria a própria razão de ser das novas regras. Evidentemente, a criação desse novo marco normativo – e a decisão por incluir os aeroportos de Guarulhos e Galeão – foi fundamentada em uma série de argumentos que, conforme a visão da ANAC, apontavam para a necessidade de uma maior atuação da agência com vistas a implementar “as regras de livre acesso vigentes”. A própria AIR afirma ser fundamental “discutir quais seriam os aeroportos no Brasil nos quais (...) o acesso à rede de hidrantes é necessário para assegurar a concorrência em igualdade de condições” (pag. 21). Basta, portanto, analisarmos os critérios utilizados pela agência nesse processo para entender quais os critérios que deverão ser utilizados para inserção de novos aeroportos no escopo do Capítulo III-A.

Conforme exposto na Justificativa, a AIR concluiu que “os aeroportos de Guarulhos e do Galeão são os únicos aeroportos no Brasil nos quais é possível afirmar que o acesso à rede de hidrantes é necessário para que seja possível concorrer em igualdade de condições” (pag. 11). E por que esses dois aeroportos? “O principal argumento é o perfil internacional desses dois aeroportos, que demanda abastecimento de grandes quantidades de combustível em pouco tempo, em razão do rápido turnaround das aeronaves que ali operam, impossibilitando uma concorrência em igualdade de condições entre rede de hidrantes e caminhão-tanque (CTA)” (pag. 14).

De forma similar, em diversos posicionamentos do CADE a respeito do Aeroporto de Guarulhos, fica evidente que é a presença de voos internacionais de longo curso o fator determinante para se argumentar a vantagem competitiva da operação com redes de hidrantes ante a de CTAs: “ (...)a presente análise revelou: (i) o porte e o perfil da demanda diferenciados do Aeroporto de Guarulhos, especialmente por conta do quantitativo de voos internacionais, em relação aos demais aeroportos do país; (...) (iii) a reconhecida vantagem competitiva do abastecimento via rede de hidrantes para voos com altos volumes de combustíveis - a partir de 60 mil litros; e (iv) o fato de cerca de 40% da demanda de combustível do Aeroporto de Guarulhos destinar-se a abastecimento de aeronaves com volume a partir de 60 mil litros de combustível” (Nota Técnica nº 31/2020/CGAA4/SGA1/SG/CADE).

Nessa mesma linha, na Justificativa, ao defender a inclusão de Guarulhos e Galeão no Anexo, a ANAC afirma: “Demonstrou-se, assim, que cerca de 60% dos voos operados em Guarulhos e 50% dos voos operados em Galeão não poderiam ser abastecidos via

CTA, justamente por conta do perfil internacional desses aeroportos, impossibilitando uma concorrência em igualdade de condições entre rede de hidrantes e CTA” (pag. 18). A todo momento, portanto, a ANAC reconhece que o suposto problema concorrencial que fundamentou a criação do novo normativo existe somente em aeroportos nos quais i) existe uma rede de hidrantes com participação significativa no mercado de combustíveis; e ii) existe uma participação significativa de voos internacionais de longo curso, para os quais o abastecimento por rede de hidrantes mostra-se mais eficiente.

Ora, se foram esses os critérios que fundamentaram a criação da nova norma, nada mais natural que sejam esses os critérios que norteiem a inclusão de novos aeroportos no âmbito do Capítulo III-A. Do contrário, corre-se o risco de desvirtuamento dessa nova regulação. Vamos supor que, no futuro, a ANAC decida pela inclusão no Anexo da Resolução de um aeródromo cuja rede de hidrantes não tenha participação relevante no mercado de combustíveis ou que possua uma participação inexpressiva de voos internacionais. Conforme argumentos apresentados pela própria ANAC na AIR e na Justificativa, o suposto problema concorrencial que ensejou a proposta do novo normativo não estaria presente nesse caso, inexistindo, portanto, fundamento para o enquadramento desse aeródromo no Capítulo III-A.

A AIR e a Justificativa apontam, ainda, para um terceiro critério utilizado para enquadramento dos aeroportos de Guarulhos e Galeão no Anexo da Resolução: a existência de indícios de práticas anticompetitivas. Para isso, citam o estudo “Competição no Mercado de Combustível de Aviação”, de autoria do professor Claudio Ribeiro de Lucinda, que, ao analisar diversos casos internacionais, conclui que “para que a obrigatoriedade de acesso seja imposta, é imprescindível a comprovação de um ilícito anticompetitivo prévio” (pag. 48).

A análise dos documentos técnicos publicados pela ANAC deixa claro, portanto, os três critérios que embasaram a proposição do novo normativo pela agência e que fundamentaram o enquadramento dos aeroportos de Guarulhos e Galeão nesse novo conjunto de regras: a existência de rede de distribuição de combustíveis por dutos e hidrantes com participação significativa no mercado de combustíveis do aeroporto; a existência de uma participação significativa de voos internacionais no aeroporto; e a existência de indícios de práticas anticompetitivas na operação do PAA. São justamente esses critérios que propomos que sejam utilizados para inclusão de novos aeroportos no Anexo da Resolução 302, de 2014. Sugerimos o percentual de 20% com base na definição de participação de mercado relevante da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011 (art. 36, §2º).

Note-se que a inclusão de critérios objetivos na norma atual em nada constrange a atuação futura da Agência no sentido de alterar esses critérios, caso julgue necessário. Contudo, essa alteração deverá ser precedida de AIR e de consulta pública que fundamentem a razão de uma atuação mais interventiva da Agência em aeroportos com características distintas daquelas que que motivaram a atuação da ANAC no âmbito da presente consulta pública. "

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

Nesse sentido, passou-se a citar nominalmente a aplicabilidade do Capítulo III-A aos aeroportos de Guarulhos e Galeão, dispensando assim a criação do Anexo à Resolução.

Além disso, foram listados os principais critérios que devem ser utilizados para a inclusão ou exclusão de aeródromo da aplicabilidade do capítulo.

DADOS DO COLABORADOR

Deltainfra Consultoria

FONTE

Contribuição nº 22.808

ANEXO

“Parecer sobre Preços e Custos do Mercado de QAV Brasileiro”, SEI 7690881, pp. 89 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

"Alteração do §1º e inclusão de novo §º 2 no Capítulo III-A da Resolução nº 302, de 2014, nos seguintes termos:

Art. 14-D O operador de Aeródromo e o operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves devem tornar públicas as condições de acesso ao Parque de Abastecimento de Aeronaves por meio do Termo de Condições de Acesso.

§1º O termo deve ser estruturado com regras claras e requisitos e critérios objetivos e não discriminatórios, consoantes com as boas práticas internacionais.

§2º Poderão ser exigidos, no âmbito do Termo de Condições de Acesso, documentos de habilitação destinados a comprovar a regularidade jurídica, habilitação técnica e econômico-financeira dos potenciais interessados em compartilhar a infraestrutura, dentre os quais:

- a) Comprovação, pelo pleiteante, de capacidade técnica operacional dentro dos padrões mínimos aceitos internacionalmente ou equivalentes aos já praticados pelas empresas atuantes na distribuição de combustíveis;
- b) Comprovação, pelo pleiteante, de capacidade técnica de oferta de combustível com a qualidade e a quantidade nas condições contratuais, respeitando os requisitos estabelecidos pelas autoridades reguladoras;
- c) Comprovação, pelo interessado, de regularidade fiscal e jurídica e de capacidade econômico-financeira para honrar investimentos porventura necessários para manutenção, adequação e eventual ampliação da infraestrutura, bem como compromisso de atendimento às normas operacionais estabelecidas pelo aeródromo, inclusive com a apresentação de garantias de execução contratual, quando aplicável, e de seguros de responsabilidade civil e patrimonial. "

"A atividade de distribuição de combustíveis e abastecimento de aeronaves é considerada de risco e, para tanto, requer que as empresas que operam nesse nicho de mercado sejam capacitadas e apresentem condições e requisitos mínimos de execução das atividades com presteza, segurança e assegurando a qualidade do produto entregue aos contratantes.

No entanto, a legislação nacional, apesar de disciplinar o controle da qualidade no armazenamento, transporte e abastecimento de combustíveis de aviação (ABNT, 1997), não dispõe de arcabouço normativo próprio para regulamentar requisitos operacionais e procedimentais das empresas que desejam ingressar nesse ramo de atividade, deixando uma lacuna no que tange ao estabelecimento de padrões técnicos mínimos de orientação a novos entrantes.

As empresas detentoras das infraestruturas e as operadoras do Parque de Abastecimento de Aeronaves seguem requisitos estritos, claros e objetivos necessários para a obtenção de certificações exigidas para habilitá-las como fornecedoras de combustíveis. São padrões aceitos por organismos internacionais reconhecidos pelo mercado, como, por exemplo, o Energy Institute, o Joint Inspection Group (JIG), o American Petroleum Institute, a SAE International, a Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) e o Conselho Internacional de Aeroportos (ACI).

A necessidade de padronizar e assegurar as melhores práticas no fornecimento de combustíveis para aeronaves é a preocupação constante dessas entidades, que trabalham continuamente no desenvolvimento de padrões mínimos para salvaguardar a qualidade do produto ao longo da cadeia de abastecimento.

Por exemplo, a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) estabelece requisitos e especificações, não vinculantes, a serem seguidas pelos fornecedores de combustível, estabelecendo critérios mínimos aceitáveis para as suas responsabilidades no exercício da função (IATA, 2017).

Igualmente, a Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), em colaboração com a IATA, o Conselho Internacional de Aeroportos (ACI) e a Airlines for America, resume as melhores práticas no Manual de Fornecimento de Combustível para Aviação Civil (ICAO, 2012).

Nesse sentido, é natural se exigir que, todo e qualquer pleiteante a ingressar no ramo de fornecimento de combustíveis deva adotar medidas suficientes para se preservar os níveis de qualidade, segurança e confiabilidade atualmente prevalentes em um aeroporto, de forma a que a entrada de um novo player não resulte em uma diminuição generalizada do padrão técnico-operacional das empresas em atuação em um aeroporto. Assim, faz-se imperativo o estabelecimento de um Termo de Condições no qual se estabeleçam:

- i. Capacidade técnica, seguindo padrão internacional ou critérios mínimos equivalentes aos já praticados pelas empresas atuantes na distribuição de combustíveis; e
- ii. Capacidade econômico-financeira, que indique a capacidade do proponente de arcar com obrigações de investimento e obras de manutenção e adequação indicadas para atendimento às normas operacionais do Aeródromo;

Apenas com a adoção de requisitos e procedimentos operacionais padrões, e internacionalmente aceitos, que orientem as regras de uso dos sistemas de armazenamento e hidrantes do aeroporto, seja pelas operadoras do sistema ou pelos novos entrantes, será possível assegurar a segurança, a qualidade e a eficiência no abastecimento e distribuição de combustível para aeronaves.

A não conformidade com as normas internacionais de segurança podem comprometer a imagem do aeroporto para o mercado externo e, assim, impedir a expansão do número de voos, bem como reduzir a possibilidade de estabelecimento de novos acordos comerciais com empresas aéreas.

O não atendimento de critérios mínimos de qualidade e segurança podem comprometer a boa operação do aeroporto, com impactos negativos sobre toda a cadeia de transporte aéreo, tais como voos cancelados, desvios de destinos, limitações de carga útil, tanques e paradas técnicas para reabastecimento, entre outros. Dessa forma, a diminuição nos padrões de qualidade e segurança do serviço de abastecimento pode ocasionar aumento dos custos operacionais e, conseqüentemente, elevar o preço das passagens aéreas (IATA, 2008).

Isso implicaria prejuízos financeiros importantes para as empresas aéreas, bem como para o aeródromo. Adicionalmente, poderia haver a potencialização da probabilidade de acidentes, incorrendo em riscos desnecessários impostos à vida de passageiros, funcionários e operadores do sistema.

De forma a reforçar essa conclusão, desenvolvemos, em anexo, modelo de simulação do custo de interrupção do serviço. Argumentamos que quando o direito de propriedade não é claro e o custo do investimento pode ser maior do que o benefício contratual, as empresas podem decidir não investir mais. Em outras palavras, na impossibilidade de escreverem contratos ótimos, as empresas não investem e muitas vezes podem não realizar novos negócios pela indefinição sobre a propriedade do investimento a ser realizado.

Este tipo de situação pode levar as empresas a suspenderem contratos de compra e venda em virtude da deterioração da infraestrutura do negócio. Para tratar deste problema, calculamos o cenário de perda de receita com a suspensão de um mês de voos no Estado de São Paulo. Portanto, um mês de suspensão do serviço de abastecimento pode causar custo direto sobre esta indústria de:

- 2,3 bilhões de reais, aproximadamente, considerando 2,41737 milhões de litros de QAV ao preço médio de R\$ 9,74 por litro, para valores de dezembro de 2021.
- Custo total de não voar em SP seria de R\$ 3.469.501.000 (R\$ 3.4 bilhões). Este valor é calculado com números de janeiro de 2017, que utilizam R\$ 565,00 de mediana para a passagem aérea e volume de passageiros de 6.140.709.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). NBR 9179: Aeroportos – Parques de Abastecimento de Aeronaves, Rio de Janeiro, 1997.

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA). IATA Guidance on Airport Fuel Storage Capacity, 1th Edition, Montreal: Geneva, 2008.

_____. Aviation Fuel Supply Model Agreement, 5th Edition, Montreal: Geneva, 2017.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO). Manual on Civil Aviation Jet Fuel Supply. First Edition, Document 9.977, 2012."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

Com relação aos requisitos de acesso, a ANAC avalia que podem ser estabelecidos, com transparência, no Termo de Condições de Acesso após consulta aos principais usuários e potenciais entrantes. Em atenção às contribuições, foi explicitado no §1º do Art. 14-B que podem ser estabelecidos requisitos operacionais.

DADOS DO COLABORADOR

Deltainfra Consultoria

FONTE

Contribuição nº 22.809

ANEXO

“Parecer sobre Preços e Custos do Mercado de QAV Brasileiro”, SEI 7690881, pp. 89 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

"Nova redação para o §2º do art. 14-D, da seguinte forma:

Art. 14-D.....

§2º Os preços praticados pelo operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves devem estar relacionados aos custos dos investimentos, ao custo de capital e aos custos operacionais."

"O art. 14-D dispõe sobre o termo de condições de acesso ao Parque de Abastecimento de Aeronaves – PAA, que deve ser publicado pelo operador do aeródromo e pelo operador do PAA, a ser estruturado com “regras claras e requisitos e critérios objetivos e não discriminatórios”. O §2º desse artigo estabelece diretrizes para os preços a serem praticados pelo operador, os quais devem “estar relacionados aos custos dos investimentos não amortizados, ao custo de capital e aos custos operacionais”.

A utilização do termo “não amortizados” se mostra inadequado e inoportuno, tendo em vista as diversas situações possíveis de equipamentos, móveis e instalações existentes em um Parque de Abastecimento de Aeronaves. Em resumo, o termo merece ser retirado pois:

a) Há bens que sequer são reversíveis, configurando patrimônio exclusivo do investidor atuante no PAA. Nesse caso, o que não é bem reversível não poderia estar sujeito a qualquer critério de amortização regulatória estimada com base em premissas de prazo do contrato ou com base em vida útil previamente definida em normativo da Agência, como se poderia depreender de possível aplicação, por analogia, da Resolução ANAC nº 533, de 07 de novembro de 2019. Nessa toada, especialmente para esses bens (não reversíveis), seria correto, no sentido de dar segurança jurídica ao investimento e respeitar princípios básicos de regulação econômica, que a definição do preço relativo a esse bem decorra de algum critério que reflita o custo de oportunidade do investimento - sobre o impacto da inexistência de direitos de propriedade bem definidos sobre os investimentos, vide o Parecer em anexo.

Exemplifica-se o argumento com base na seguinte hipótese: o operador do PAA titular do bem não reversível pode a qualquer momento retirar o bem e vendê-lo a terceiro, ou levá-lo para destinação a outra localidade. Nesse caso, mostra-se o absurdo de aplicar um critério regulatório ad hoc de amortização do bem, de forma forçada sobre ativos puramente privados e que ao final do contrato podem ser alocados pelo operador para outra localidade.

b) A natureza dos serviços prestados em um PAA é diferente da natureza do serviço prestado pelo concessionário do aeroporto, de forma que a incorporação de conceitos e expressões utilizados para as concessões (a exemplo de critérios regulatórios para “amortização”) nem sempre se amolda de forma correta para os serviços de PAA. Os efeitos da incorreta aplicação consistem em insegurança jurídica decorrente de dúvidas e subjetividades criadas, afastando investimentos e prejudicando o desenvolvimento do setor.

Ressalta-se, nesse ponto, que o contrato de concessão para exploração aeroportuária estabelece cláusulas claras de matriz de riscos, direitos e deveres do poder concedente e da concessionária, assim como diversas proteções e prerrogativas de direito público estendidas ao concessionário. Já em uma operação de PAA, opera-se sem qualquer garantia de reequilíbrio econômico-financeiro por eventos externos, assim como em

um ambiente de concorrência, efetiva e potencial, em dimensão completamente diferente da concorrência a que se sujeita um concessionário de aeroporto.

Ressalta-se que, em razão de robusto arcabouço técnico e normativo por trás do critério regulatório de amortização que a ANAC considera para hipóteses de extinção antecipada de contrato de concessão (Resolução nº 533/2019), justifica-se a sua aplicação específica aos concessionários. O distanciamento que existe entre amortização regulatória e amortização real (financeira) da concessionária encontra parâmetros de conformação no próprio contrato de concessão (reequilíbrios contratos, matriz de riscos, fator X, etc). Já na operação de PAA, pelas razões expostas, não se mostra razoável a imposição de amortização pré-definida, à revelia das peculiaridades do caso concreto.

c) A proposta de estabelecer de antemão o termo “não amortizado” contraria a argumentação trazida pela ANAC para os potenciais benefícios do processo de consulta, ao dispor que a consulta poderia resultar em formas de precificação diferentes de uma previamente definida pelo regulador (item 12.11.3 da Nota Técnica nº 39/2020/GERE/SRA). Entendemos que definir o critério de amortização já seria equivalente a uma “definição regulatória dos preços”, o que a própria ANAC entende como inadequado, in verbis:

13.4. Quanto à opção de regular os preços de acesso às infraestruturas de dutos e hidrantes, entende-se que esta alternativa apresenta uma desvantagem em relação a opção regulatória de aperfeiçoar as regras atuais, pois a proposta anterior permite que os agentes de mercado alcancem um resultado de eficiência alocativa sem a intervenção do regulador, que muitas vezes possui informações incompletas sobre o mercado e pode induzir a resultados subótimos.

Propõe-se, dessa forma, que seja retirada a expressão “não amortizados” do §2º do art. 14-D proposto para a Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014, de forma que os preços sejam estabelecidos com base nos “custos dos investimentos, ao custo de capital e aos custos operacionais”. Assim, a definição de amortização ou fator de depreciação a ser aplicado sobre o custo dos investimentos seria discutido no caso concreto, no processo de consulta e de forma transparente, considerando as peculiaridades dos bens a serem compartilhados e de forma a alcançar o melhor resultado para o setor.

Alternativamente, caso a Agência entenda pela necessidade de prever maior detalhamento, na Resolução, de critérios para o preço de acesso, sugerimos a seguinte redação:

Art. 14-D.....

.....

§2º Os preços praticados pelo operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves devem estar relacionados aos custos dos investimentos, estimados conforme custo de reposição de ativos e após laudo por terceiro renomado, ao custo de capital e aos custos operacionais.

Na forma como acima prevista, seria possível adequar às diferentes peculiaridades dos bens (se reversíveis ou não, por exemplo), assim como seria utilizada metodologia de custo de reposição de ativos, a qual se mostra mais adequada para a valoração de ativos em que a sua vida útil depende de uma série de cuidados, manutenção especializada e

investimentos de recapacitação que afetam o desempenho do ativo. Ademais, verifica-se que o método é prática já adotada no mercado, notadamente entre privados.

Conforme estudo apresentado pela Consultoria KMG, que avaliou metodologia de indenização em concessões de serviços públicos, a qual trazemos exclusivamente para ilustração (dada a natureza diversa dos investimentos por operadores de PAA), o método do custo de reposição pressupõe uma construção a várias mãos, de forma a legitimar os números encontrados. Nos termos do citado documento, “Para aceitação de ambas as partes, deve ser contratada uma entidade independente especializada na realização de mensuração e orçamento de ativos. Esta entidade será responsável pela definição dos valores de reposição por meio de estudos para levantamento de todos os investimentos realizados, precificados à valores correntes (disponível em <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/choque-de-investimento-privado/saneamento/metodologia-de-indenizacao-de-ativos-nao-amortizados/anexo-2.pdf>).”

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada.

Entretanto, em atenção às contribuições recebidas, a redação do dispositivo foi alterada.

Com relação à precificação, a ANAC especificou que deve ser utilizado o o Custo Histórico Corrigido para a determinação dos investimentos. Este método é mais transparente e auditável do que o Valor Novo de Reposição e preserva o investidor de riscos de ganhos ou perdas decorrente de eventos que não estão sob seu gerenciamento.

Com relação à amortização, a ANAC especificou o critério linear, considerando o tempo em que os ativos foram utilizados e a duração do contrato de operação do PAA firmado com o operador do aeródromo, de forma que, ao fim do contrato, os ativos devem ser considerados totalmente amortizados. Este critério se adequa ao disposto no art. 40 da Lei nº7.565, de 19/12/1986.

DADOS DO COLABORADOR

Deltainfra Consultoria

FONTE

Contribuição nº 22.810

ANEXO

“Parecer sobre Preços e Custos do Mercado de QAV Brasileiro”, SEI 7690881, pp. 89 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

"Por meio da presente contribuição, sugerimos o acréscimo de novo parágrafo único ao art. 14 da Resolução nº 302, de 2014, nos seguintes termos:

Art. 14. O operador do aeródromo poderá negociar o prazo de vigência do contrato de utilização de área, limitado ao prazo de sua outorga para explorar a infraestrutura aeroportuária, quando houver, ou ao prazo máximo de 25 (vinte e cinco) anos.

Parágrafo único. O operador do aeródromo poderá negociar prazo de vigência superior ao previsto no caput quando necessário para garantir a viabilidade econômica do empreendimento, mediante prévia autorização do Ministério da Infraestrutura, ouvida a ANAC."

"A sugestão proposta tem como objetivo adequar a Resolução nº 302, de 2014, às regras previstas nos contratos de concessão e à legislação vigente no setor, em especial a Portaria nº 577, de 8 de novembro de 2019.

Os contratos são ferramentas de extrema relevância para formalizar normas e obrigações referentes a uma relação comercial. Contudo, em certos casos, é fundamental conferir aos operadores aeroportuários flexibilidade para celebrar negociações de escopo e prazos diferenciados, de forma a garantir a viabilidade econômica de investimentos importantes para o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária.

Nesse sentido, a redação atual do art. 14, da Resolução ANAC nº 302, de 5 de fevereiro de 2014, mostra-se desatualizada, limitando as possibilidades de o operador do aeródromo de estabelecer prazo de vigência de um contrato de utilização de área ao período de validade da sua outorga para explorar a infraestrutura aeroportuária, quando houver, ou ao prazo máximo de 25 (vinte e cinco) anos.

O Poder Público já vem reconhecendo, ao longo dos últimos anos, a ineficiência de estabelecimento de limites rígidos para o prazo de vigência dos contratos. Especificamente no caso de infraestruturas de combustíveis, a adoção de tal prática pode desincentivar a realização de investimentos em expansão, manutenção e adequação da infraestrutura instalada a fim de atender, com qualidade, a demanda das empresas aéreas e de demais demandantes localizados no sítio aeroportuário.

O objetivo da contribuição é, portanto, adequar o texto da Resolução nº 302, de 2014, à legislação vigente, que já prevê a possibilidade de celebração de contratos de exploração comercial que envolvam a utilização de espaços no complexo aeroportuário nos aeroportos com prazo superior ao vigente no instrumento de outorga. Um exemplo é a Portaria nº 577, de 8 de novembro de 2019, que abre precedente para a celebração de acordos com prazo superior ao período de concessão do aeródromo, conforme disposto em seu art. 4º: "Os contratos de exploração comercial que envolvam a utilização de espaços no complexo aeroportuário e tenham prazo de vigência superior ao período da concessão deverão ser submetidos à autorização prévia do Ministério da Infraestrutura, nos termos dos respectivos contratos de concessão".

Igualmente, o art. 6º da referida Portaria estabelece os requisitos para a aprovação de autorização de contratos de exploração comercial que extrapolarem o período de concessão pelo Ministério da Infraestrutura (MInfra):

"Art. 6º O contrato de exploração comercial que envolva a utilização de espaços no complexo aeroportuário e extrapole o período de vigência da concessão deve atender aos seguintes requisitos:

I - deverá prever sua sub-rogação ao futuro operador imediatamente após a extinção do contrato de concessão vigente;

II - o empreendimento de que trata o contrato deverá ser economicamente inviável em prazo igual ou inferior ao período remanescente da concessão;

III - o custo ponderado de capital considerado no empreendimento deverá ser igual ou inferior àquele utilizado para a gestão econômica da concessão, mediante aplicação do Fluxo de Caixa Marginal ou, caso esse custo ainda não tenha sido definido pelo poder concedente, àquele utilizado nos Estudos de Viabilidade que subsidiaram a modelagem da concessão;

IV - a remuneração do contrato deverá ser periódica, em parcelas iguais ou crescentes, durante toda a sua vigência, devendo ser corrigida monetariamente por índice oficial

de inflação, sendo vedada a antecipação das parcelas que extrapolem o prazo de concessão;

V - os custos de rescisão contratual, incluindo multas, indenizações ou outras penalidades, deverão ser decrescentes ao longo do período contratual, de forma que os custos de rescisão no período entre o fim da vigência prevista para a concessão e o fim do contrato de exploração comercial não superem cinquenta por cento do maior valor dos custos de rescisão no período contado da assinatura do contrato comercial até o fim da vigência prevista para a concessão;

VI - não poderá estabelecer obrigações ou responsabilidades ao concessionário subrogante para o período entre o fim da concessão vigente e o fim do contrato comercial, além daquelas já previstas para a concessionária no período entre a assinatura do contrato comercial e o fim da concessão vigente;

VII - não poderá ser atribuído qualquer tipo de exclusividade à contratada no período posterior ao fim da concessão aeroportuária vigente, salvo disposição em contrário no contrato de concessão;

VIII - não poderá incluir partes relacionadas à concessionária, definidas como qualquer pessoa controladora, coligada ou controlada, bem como as pessoas assim consideradas pelas normas contábeis em vigor;

IX - o período entre o fim da vigência prevista para a concessão e o fim do contrato comercial deverá ser:

a) igual ou inferior a 30 (trinta) anos, caso o tempo remanescente para o fim da atual concessão seja superior a 10 (dez) anos;

b) igual ou inferior à metade do prazo total de vigência do contrato comercial, caso o tempo remanescente para o fim da atual concessão seja igual ou inferior a 10 (dez) anos.”

Assim, de forma a se evitar conflitos de interpretação sobre essa possibilidade, sugerimos a atualização do art. 14 da Resolução nº 302, de 2014. ”

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

Conforme bem mencionado na manifestação, a redação do referido artigo se encontra desatualizada. A limitação dos prazos dos contratos "ao prazo de sua outorga para explorar a infraestrutura aeroportuária, quando houver, ou ao prazo máximo de 25 anos" é oriunda da Resolução nº 113/2009, norma antecessora e revogada pela Resolução nº 302/2014.

Primeiramente, com relação aos aeródromos concedidos pelo Governo Federal, os contratos de concessão já têm disposições referentes aos prazos para contratos com terceiros e critérios para eventuais extrapolações, de forma que este artigo mostra-se obsoleto e inaplicável a tais aeroportos.

Já com relação aos demais aeródromos, ressalta-se que a União vem intensificando, desde a década de 2010, a regularização dos instrumentos de outorga. Nesse sentido, os instrumentos de outorga têm prazos definidos e o Ministério da Infraestrutura, por meio da Portaria nº 93, de 20/07/2020, disciplina os prazos de contratos com terceiros de aeroportos incluídos no Plano Nacional de Desestatização ou qualificados para parcerias no Programa de Parcerias e Investimentos.

Assim, para aqueles aeroportos com instrumentos de outorga regularizados, devem ser preservadas as disposições de tais instrumentos e a prerrogativa do delegante de autorizar contratos que extrapolem tais prazos.

Já para os aeródromos com instrumentos de outorga pendentes de regularização, entende-se que a autorização prévia para contratos com prazos de até 25 anos foi necessária para viabilizar a preservação das operações em um momento em que se estava estruturando a política de descentralização da gestão dos aeródromos. No contexto atual, em contraste, tal disposição mostra-se temerária, visto que pode desincentivar a regularização dos instrumentos de outorga e produzir passivos jurídicos nesses aeródromos.

Assim, a redação do artigo foi alterada, para limitar os prazos de contrato à outorga para exploração, com a possibilidade de o delegante autorizar vigências superiores.

DADOS DO COLABORADOR

International Air Transport Association

FONTE

Contribuição nº 22.811

ANEXO

Carta conjunta ABEAR, ALTA, IATA “Contribuições do Setor Aéreo.” SEI 7690881, pp. 129 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

"As empresas aéreas e suas associações solicitam que a Diretoria Colegiada não dê seguimento à Proposta de Resolução em análise, e, como proposto em contribuição anterior formulada pelo setor datada de maio de 2021 sobre o mesmo tema, avance com a completa revisão da Resolução nº 302. "

A percepção formada após a análise das eventuais consequências das alterações propostas nas Resoluções nº 302 e 116, é de que ela não vai em direção ao objetivo de garantir efetivamente acesso livre aos PAAs, de modo que ela não soluciona os problemas a que se propõe resolver, qual seja, a existência de barreiras à entrada de novos players no mercado, dificuldade de implementação das regras de livre acesso e insegurança jurídica para novos investimentos em expansão da infraestrutura de abastecimento nos aeroportos.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

No sentido de acatar parcialmente as manifestações contrárias à descentralização da regulação de acesso, optou-se por manter os aeroportos delegados sujeitos à Resolução, mas disciplinar uma regra que estivesse alinhada à possibilidade de o delegante, por meio de política pública desenhada para o setor, prever critérios diferenciados no convênio de delegação, conforme suas próprias diretrizes.

Com relação às regras de acesso menos interventivas nos demais aeroportos, a motivação para as regras mais interventivas estabelecidas do Capítulo III-A foi baseada na conclusão de que os aeroportos de Guarulhos e Galeão têm características de operação que impedem que haja concorrência em igualdade de condições entre o detentor de acesso à rede de dutos e hidrantes e eventuais outros fornecedores de combustível. Tais características não são observadas nos demais aeroportos.

Com relação à precificação de acesso aos aeroportos de Guarulhos e Galeão, a ANAC especificou que deve ser utilizado o o Custo Histórico Corrigido para a determinação

dos investimentos. Este método é mais transparente e auditável do que o Valor Novo de Reposição e preserva o investidor de riscos de ganhos ou perdas decorrente de eventos que não estão sob seu gerenciamento.

Com relação à amortização, a ANAC especificou o critério linear, considerando o tempo em que os ativos foram utilizados e a duração do contrato de operação do PAA firmado com o operador do aeródromo, de forma que, ao fim do contrato, os ativos devem ser considerados totalmente amortizados. Este critério se adequa ao disposto no art. 40 da Lei nº7.565, de 19/12/1986.

DADOS DO COLABORADOR

Vibra Energia

FONTE

Contribuição nº 22.814

ANEXO

Parecer Jurídico Braz Coelho Campo Veras Lessa Bueno. SEI 7690881, pp. 140 e seguintes
--

Parecer Delta Infra. SEI 7690881, pp. 239 e seguintes

Parecer Jurídico Ricardo Fenelon. SEI 7690881, pp. 278 e seguintes
--

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 1º Alteração

"§3º Respeitado o regramento desta Resolução, os aeródromos delegados a Estados e Municípios devem observar os dispositivos do convênio de delegação e, em caso de outorga, o instrumento correspondente.

§4º A análise e a fiscalização dos critérios para a alocação e remuneração de áreas aeroportuárias nos aeródromos delegados são de responsabilidade dos entes delegatários, sem prejuízo à competência da ANAC para, igualmente, fiscalizar tais ações quando entender cabível."
--

"Justificativa §3:

Retirar os aeródromos delegados a Estados e Municípios do âmbito de aplicação desta resolução permitirá aos administradores aeroportuários limitarem a concorrência nos aeroportos, à medida que os mesmos não serão obrigados a garantir acesso a todos os interessados em operar Parques de Abastecimento de Aeronaves, mesmo que haja áreas disponíveis.

Isto reduzirá a concorrência nos aeroportos, com prejuízo ao cliente final. Além disso, sem a aplicação de regras uniformes para todos os aeródromos do país, gera-se, também, instabilidade para o segmento aviação, com desestímulos aos investimentos. A proposta da Agência traz relevante impacto ao mercado da aviação nacional, pois tais aeroportos representam muito em termos de conectividade do país. Segundo a própria ANAC, existem hoje no Brasil cerca de 504 aeródromos públicos e destes mais de 400 são delegados a estados e municípios.
--

Conforme demonstrado no parecer contratado do Dr. Ricardo Fenelon, "a legislação permite que a ANAC delegue a exploração das infraestruturas aeroportuárias, mas tais infraestruturas devem permanecer sob regulação e fiscalização da ANAC, conforme art. 2º da Lei 11.182/2005.

Além do mais, o ordenamento jurídico pátrio possui uma lógica normativa que atribui à ANAC a competência exclusiva para normatizar e decidir os conflitos relacionados ao acesso a PAA, com vistas a uniformizar o tratamento dado aos aeroportos nacionais. Transferir essa competência para os Estados e Municípios delegatários seria uma flagrante violação ao art. 36, parágrafo 1º, do Código Brasileiro de Aeronáutica e do art. 13, III, da Lei nº 9.784/1999.”

Já no parecer do Dr. Rafael Veras, no quesito delegação a estados e municípios ficam evidenciadas as consequências de tal proposta: abuso do direito regulatório de que trata o art. 4º, I e V, da Lei nº Lei nº 13.874/2019 (Lei de Liberdade Econômica).

A hipótese de deslegalização normativa, vazada nos termos do art. 1º, §3º, da Resolução ANAC 302/14 colocada em consulta pública, é ilegal por importar em renúncia da competência normativa atribuída ao titular do serviço, isto é, a União.

Em acréscimo as justificativas já apresentadas, no parecer da Delta Infra as consequências são assim demonstradas: “ocorre que há inúmeros aeroportos delegados a estados e municípios em que não há um mínimo de capacidade regulatória, técnica ou institucional, para lidar com as questões envolvendo distribuição de combustíveis em aeroportos e aspectos concorrenciais.

Finalmente, chama a atenção o fato de, na AIR que embasa a proposta do novo normativo (Nota Técnica nº 39/2020/GERE/SRA), não haver qualquer menção à proposta de exclusão dos aeródromos delegados a Estados e Municípios do disposto na Resolução nº 302, de 2014, inexistindo, portanto, qualquer estudo sobre os impactos dessa importante medida.”

E também, não se deve impedir o exercício de atribuições da ANAC sobre os aeroportos delegados a estados e municípios.

Justificativa §4: Uma vez que permaneça a competência da ANAC para regular a matéria a ser observada em todos os aeródromos públicos do país, a ANAC deve permanecer com a prerrogativa de analisar e fiscalizar os critérios para alocação e remuneração de áreas aeroportuárias em todos os aeroportos, ainda que (temporariamente) delegados aos estados e municípios. Conforme toda fundamentação inserida na justificativa do artigo anterior.”

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que a contribuição foi parcialmente acatada.

Primeiramente, com relação às alegações de que a descentralização levaria à falta de homogeneidade das regras aplicáveis aos aeroportos, esta Gerência avalia que, devido à diversidade da realidade operacional entre os aeroportos do país, em termos de infraestrutura instalada, perfil das operações e volume de movimentos, a busca de uma homogeneidade das regras de acesso e remuneração da infraestrutura revela-se irreal.

Ainda em decorrência da diversidade de realidade operacional, não há contradição em definir regras diferenciadas em função das características dos aeródromo.

Em atenção aos questionamentos da legalidade da descentralização, o Parecer nº 00216/2019/PROT/PFEANAC/PGF/AGU, emitido em resposta a consulta pretérita à Procuradoria, embasa a legalidade da proposta, ao concluir que as regras de alocação e remuneração atualmente vigentes estão estabelecidas na Resolução nº 302/2014,

expedida nas competências da ANAC. Assim, a alteração dessas regras estaria, igualmente, nas competências da Agência.

Não obstante, no sentido de acatar parcialmente as manifestações contrárias à descentralização da regulação de acesso, optou-se por manter os aeroportos delegados sujeitos à Resolução, mas disciplinar uma regra que estivesse alinhada à possibilidade de o delegante, por meio de política pública desenhada para o setor, prever critérios diferenciados no convênio de delegação, conforme suas próprias diretrizes.

Adicionalmente, foi disciplinada a sistemática processual envolvendo casos de conflitos nos aeródromos delegados, seguindo o raciocínio presente por todo o artigo: aeródromos delegados devem observar os normativos do caput; a análise e a fiscalização se configuram como atividades de responsabilidade dos delegatários; após o trâmite processual e decisão do delegatário, a ANAC pode atuar no caso por meio da instauração de processo administrativo, em sede de instância recursal.

DADOS DO COLABORADOR

Vibra Energia

FONTE

Contribuição nº 22.815

ANEXO

Parecer Jurídico Braz Coelho Campo Veras Lessa Bueno. SEI 7690881, pp. 140 e seguintes

Parecer Delta Infra. SEI 7690881, pp. 239 e seguintes

Parecer Jurídico Ricardo Fenelon. SEI 7690881, pp. 278 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 9º Alteração

Parágrafo único. Após a análise de que trata o caput, a ANAC poderá determinar que o aeródromo estabeleça restrições à participação das empresas operadoras de infraestruturas de dutos e hidrantes do aeródromo nas atividades de distribuição e revenda de combustíveis no aeródromo, caso estas não reúnam as qualificações técnicas, financeiras e jurídicas, conforme art. 14-D.

"A ausência de critérios objetivos para as restrições à participação das empresas operadoras de infraestruturas de dutos e hidrantes do aeródromo nas atividades de distribuição de combustíveis, afeta a previsibilidade do ato administrativo.

Para que se tenha previsibilidade sobre o momento e as hipóteses merecedoras da restrição, sugerimos que a redação remeta aos critérios de qualificação jurídica, financeira e principalmente técnica de maneira a garantir a segurança das operações.

Por outro lado, distribuidores filiados e auditados pelo organismo internacional que disciplina operacionalmente a atividade (neste caso, o Joint Inspection Group – JIG), detêm o know how e a disciplina operacional necessários para seguir as rígidas regras de controle de qualidade no manuseio dos combustíveis e não vemos motivos para alijá-los dessas atividades.

A lei 13874/2019 preconiza a liberdade dos agentes em estabelecerem seus modelos de negócio (v.g. arts.3º VIII, 4º IV, V, VI, VII).

Mesmo racional se aplica aos critérios de qualificação financeiros e jurídicos.

No parecer do Dr. Rafael Veras, destacamos as seguintes argumentações contrárias a possibilidade de desverticalização compulsória:

Premissa inicial de que os contratos de concessionários com terceiros iriam se reger pelo direito privado. Art. 25, §2º da lei n. 8.987/95. A proposta sobre este ponto na Resolução ANAC 302/14 passa a ser contrária ao racional fundante da estrutura regulatória setorial.

Com isso, viola-se o limite de liberdade de contratar ao qual a regulação deve respeitar. O modelo de exploração verticalizado foi o que motivou a realização de investimentos, nas áreas comuns da infraestrutura aeroportuária. Razão pela qual tal regime jurídico integra o patrimônio das distribuidoras de combustíveis, que realizaram investimentos em ativos específicos.

Da forma como posta, causa abuso do direito regulatório de que trata o art. 4º, I e V, da Lei nº 13.874/2019 (Lei de Liberdade Econômica).

No parecer da Delta Infra, expõem-se que tal previsão dá margem a interpretações que contrariam a própria AIR realizada pela agência.

Com isso, a nova proposta de normativo objeto da Consulta Pública nº 9, de 2022, segue as diretrizes apontadas pela AIR, com uma exceção: o parágrafo único do art. 9-A. Esse parágrafo, como vimos, segue caminho oposto ao recomendado pela AIR, prevendo a possibilidade de se promover a desverticalização [sem critérios e compulsório]. E o pior: o faz sem qualquer estudo que explicita aos agentes de mercado quais critérios poderão ser adotados pela agência caso resolva promover a desverticalização desse mercado. E sem qualquer explicação de como essa regulação mais interventiva lidará com os problemas apontados pela própria AIR, no sentido de garantir que o preço de utilização da infraestrutura convirja para o custo econômico médio.

Um ajuste de redação de forma a deixar claro que a ANAC poderá atuar para estabelecer restrições à operação do PAA e dos serviços de abastecimento de aeronaves por uma única empresa (operação exclusiva) – e não restrições à verticalização, tal como dá a entender a redação atual da norma."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

Em função desta e de outras contribuições, a ANAC identificou que o texto submetido à Consulta Pública induziu a uma errônea interpretação de que a cláusula teria o objetivo de permitir a verificação da capacidade técnica do operador do PAA. Ressalta-se que o objetivo não foi este, mas o de evitar práticas anticoncorrenciais.

As contribuições evidenciaram também uma legítima preocupação dos agentes privados com relação aos critérios a serem adotados pela ANAC na análise dos contratos e na definição das medidas a serem tomadas.

O principal objetivo foi evitar que o contrato entre o aeródromo e o operador do PAA contenha cláusulas que prejudiquem as regras de acesso. Adicionalmente, não será admitido tratamento discriminatório entre o operador da rede de dutos e hidrantes e um operador independente.

Assim, foram detalhados, na redação do dispositivo, os principais critérios de avaliação a serem observados pela ANAC, trazendo compreensão a respeito do objetivo da

cláusula e dando previsibilidade à atuação da ANAC e, assim, segurança jurídica aos agentes do mercado.

Com relação aos instrumentos a serem adotados pela ANAC caso sejam identificadas as características indesejadas nos contratos, identificou-se que o texto submetido à Consulta Pública dá ênfase à possibilidade de determinação de desverticalização compulsória entre a operação do PAA e a distribuição e revenda de combustíveis. Entretanto, conforme mencionado pela contribuição, a Análise de Impacto Regulatório não apresentou esta solução como a preferencial para o problema analisado.

Em termos práticos, a ação mais provável da ANAC, ao identificar alguma característica indesejada, será a determinação de alteração dos contratos especificamente quanto a esta característica.

Portanto, a redação do dispositivo foi alterada, dando maior destaque a esta ação. Ainda assim, de forma a permitir abordagem adequada a casos excepcionais que requeiram medidas mais interventivas, foi mantida a possibilidade de outras ações, incluindo, mas não se restringindo à desverticalização compulsória.

DADOS DO COLABORADOR
Vibra Energia
FONTE
Contribuição nº 22.816
ANEXO
Parecer Jurídico Braz Coelho Campo Veras Lessa Bueno. SEI 7690881, pp. 140 e seguintes Parecer Delta Infra. SEI 7690881, pp. 239 e seguintes Parecer Jurídico Ricardo Fenelon. SEI 7690881, pp. 278 e seguintes
RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO
Art. 14º Alteração "Art. 14-A Nos contratos a serem assinados após a publicação dessa resolução, o operador de Aeródromo e o operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves devem garantir o acesso por meio do compartilhamento da infraestrutura do pool de combustíveis (Base Compartilhada do Parque de Abastecimento de Aeronaves), desde que o terceiro interessado atenda aos critérios estabelecidos no art. 14-D, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas. Inclusão: §1 O compartilhamento acima poderá se dar através da venda de ativos ou prestação de serviços. §2 Para os fins desta Resolução, a Base Compartilhada do Parque de Abastecimento de Aeronaves (pool de combustível) é definido como o conjunto de instalações operacionais fixas, tanques, bombas, rede de hidrantes e prédios (administração, manutenção e outras infraestruturas comuns), com a finalidade de receber, armazenar e distribuir combustíveis de aviação, localizado dentro do aeródromo." "É preciso impor critérios de qualificação para não colocarmos em risco a operação.

Defendemos que o compartilhamento, ocorra apenas nas hipóteses em que haja interligação por dutos à refinaria, rede de hidrantes e, por fim, a pré-existência de infraestruturas compartilhadas.

A limitação estatal à propriedade privada deve ser tratada como exceção. Caso se entenda pela implantação desta limitação, que seja apenas nos casos em que já exista uma operação compartilhada, em que já exista estrutura própria de Pool (parte compartilhada), um acerto inicial a respeito de divisão de custos e despesas do processo e um ânimo anterior de se efetivar uma operação conjunta.

Importante estabelecer a definição de Base compartilhada do Parque de abastecimento de aeronaves a fim de deixar claro os limites do escopo da norma.

O Parque de abastecimento de aeronaves é operado de duas formas diferentes:

- PAAs individuais - onde os investimentos, armazenagem, intoplane são feitos por empresas de forma independente

- PAAs pool - onde os investimentos e armazenagem são feitos de forma compartilhada, porém o intoplane é feito de forma independente

O Pool de Combustíveis é a parte do PAA que tem compartilhamento entre agentes. As demais partes não compartilham infraestrutura, funcionários ou instalações. Por questões concorrenciais a parte individual do PAA não deve ser compartilhada. Esta tem acesso às condições comerciais dos clientes.

Sugerimos deixar mais claro que os ativos a serem compartilhados são relativos à infraestrutura que foi investida de forma conjunta: os tanques de armazenagem, bombas, linhas de hidrante e escritório de controle do pool de volume/qualidade. O intoplane, manutenção de frotas, escritório de faturamento dos clientes são ativos individuais que não devem ser compartilhados considerando os aspectos concorrenciais.

Reforçando os argumentos apresentados no parecer do Dr Rafael Veras:

A premissa inicial de que os contratos de concessionários com terceiros se regem pelo direito privado. Art. 25, §2º da lei n. 8.987/95. A proposta contida na minuta da resolução ANAC 302/14 passa a ser contrária ao racional fundante da estrutura regulatória setorial.

Com isso, viola-se o limite de liberdade de contratar ao qual a regulação deve respeitar. Do jeito proposto, permite a entrada de free riders, que almejam entrada em estruturas já construídas – sem o custo daí decorrente.

A proposta de normativo da ANAC, que institui o compartilhamento compulsório, criaria uma “obrigação de contratar”, sem a configuração de uma essential facility, em manifesta violação aos atos jurídicos perfeitos (art. 5º, XXXVI, da CRFB), ao direito de propriedade das empresas distribuidoras (art. 5º, XXII, da CRFB) e ao direito de livre iniciativa (art. 170, da CRFB), tendo como consequência direta o fomento a práticas oportunistas dos entrantes.

Já no parecer da Delta Infra, vemos as argumentações repisadas nos seguintes pontos: Quando o direito de propriedade não é claro e o custo do investimento pode ser maior do que o benefício contratual, as empresas

podem decidir não investir mais. Em outras palavras, na impossibilidade de escreverem contratos ótimos, as empresas não investem e muitas vezes podem não realizar novos negócios pela indefinição sobre a propriedade do investimento a ser realizado.

Se o poder público cogita permitir o acesso à infraestrutura de uma empresa é como se esta perdesse o direito à propriedade. Isto não é apenas relativo ao custo de investimento, mas sim de poder entender a quem pertence a propriedade e,

consequente, como desenhar contratos comerciais que permitam investimentos sustentáveis.

Além de ser necessário aclarar a redação do que se encontra em uma estrutura de PAA, precisamos adequar a nossa proposta de que o compartilhamento se dará apenas em infraestruturas de pool."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

ANAC concorda que determinados componentes do PAA podem ser individualizados para cada operador, enquanto que outros componentes não são viáveis de duplicação, e a estes deve se direcionar o compartilhamento. Entretanto, em vez de discriminar na norma quais componentes devem ser compartilhados, propõe-se o estabelecimento de critérios para esta classificação e a obrigatoriedade de que haja transparência, no processo relativo ao acesso, a respeito de quais componentes compõem os instalações compartilhadas. Assim, foi introduzido, no novo texto do Art. 14-B, dispositivo (§3º) que requer clareza em relação a quais instalações e equipamentos serão utilizados em regime compartilhado.

Com relação aos requisitos de acesso, a ANAC avalia que podem ser estabelecidos, com transparência, no Termo de Condições de Acesso após consulta aos principais usuários e potenciais entrantes. Em atenção às contribuições, foi explicitado no §1º do Art. 14-B que podem ser estabelecidos requisitos operacionais.

DADOS DO COLABORADOR

Vibra Energia

FONTE

Contribuição nº 22.817

ANEXO

Parecer Jurídico Braz Coelho Campo Veras Lessa Bueno. SEI 7690881, pp. 140 e seguintes

Parecer Delta Infra. SEI 7690881, pp. 239 e seguintes

Parecer Jurídico Ricardo Fenelon. SEI 7690881, pp. 278 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Alteração

"Art. 14-B Os aeródromos que se sujeitam às normas deste Capítulo são aqueles definidos no Anexo desta Resolução.

§1º. A inclusão ou exclusão de aeródromo no Anexo desta Resolução deve ser precedida de ampla discussão pública e ser objeto de decisão fundamentada.

§ 2º. Os aeroportos que se sujeitam a esta inclusão devem ser exclusivamente aqueles que sejam interligados por dutos diretamente à refinaria; possuam rede de hidrantes nos aeródromos e que o ativo seja operado por mais de uma empresa de forma compartilhada (pool)."

"A proposição visa estabelecer regras transparentes para o planejamento, gestão e decisão sobre investimentos e garantir previsibilidade às empresas que ocupam áreas operacionais nos aeroportos.

A decisão de inclusão ou exclusão de aeródromo no Anexo desta Resolução deve observar a necessidade de tratamento diferenciado entre os aeroportos que sejam interligados por dutos diretamente à refinaria e que possua rede de hidrantes - critérios diferenciais de infraestrutura que trazem alguma facilidade, por isso, sugerimos o estabelecimento deste critério como prerrogativa para inclusão ou exclusão no anexo da norma.

A limitação estatal à propriedade privada deve ser tratada como exceção. Caso se entenda pela implantação desta limitação, que seja apenas nos casos em que já exista uma operação compartilhada, em que já exista estrutura própria de Pool (parte compartilhada), um acerto inicial a respeito de divisão de custos e despesas do processo e um ânimo anterior de se efetivar uma operação conjunta."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

Nesse sentido, passou-se a citar nominalmente a aplicabilidade do Capítulo III-A aos aeroportos de Guarulhos e Galeão, dispensando assim a criação do Anexo à Resolução. Além disso, foram listados os principais critérios que devem ser utilizados para a inclusão ou exclusão de aeródromo da aplicabilidade do capítulo.

DADOS DO COLABORADOR

Vibra Energia

FONTE

Contribuição nº 22.818

ANEXO

Parecer Jurídico Braz Coelho Campo Veras Lessa Bueno. SEI 7690881, pp. 140 e seguintes

Parecer Delta Infra. SEI 7690881, pp. 239 e seguintes

Parecer Jurídico Ricardo Fenelon. SEI 7690881, pp. 278 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Alteração

"Seção II Do Termo de Condições de Acesso

Art. 14-D. Sempre que houver capacidade de movimentação ociosa ou disponível, os distribuidores de combustível de aviação interessados em acessar o pool devem observar previamente as seguintes condições mínimas de acesso, sem prejuízo das demais condições a serem definidas:

I. CAPACIDADE JURÍDICA: Não possuir óbices legais, referente a atividade aqui tratada, perante órgãos e entes regulatórios, fiscais, ambientais e administração pública em geral;

II. CAPACIDADE TÉCNICA: mediante inspeção com resultado satisfatório realizada por entidade independente com padrão reconhecido internacionalmente tal qual o JIG ou similar;

III. CAPACIDADE FINANCEIRA: habilitação econômica suficiente para ter condições de arcar com os riscos da operação, de custear a contratação de seguro cujo valor da indenização seja adequado ao porte do empreendimento e, caso aplicável,

avaliação de crédito positiva. Além de não possuir débito com os demais integrantes do pool.

§1º As condições descritas no caput desse artigo devem ser observadas durante a vigência do contrato que estabeleça compartilhamento.

Inclusão:

§1A exigência de certificação operacional aceita internacionalmente, JIG ou similar, não é considerada discriminatória."

"Solicitamos que a ANAC estabeleça, ao menos, as condições mínimas de acesso visando evitar futuras discussões sobre o tema. Como se sabe, temas como segurança das operações, condição financeira, remuneração, costumam gerar grandes divergências. A ANAC tem agora a oportunidade de reduzir essas discussões e trazer segurança jurídica às relações.

A inclusão de previsão de uma capacidade operacional ociosa ou disponível para ingresso de terceiro interessado nos pools se faz necessária porque as capacidades de operação das instalações não são infinitas. Questões, intrinsecamente técnicas e associadas a outras regulamentações de nível de estoque - políticas de nível de serviço (estoque de segurança), acabam por determinar capacidades máximas de atendimento deste tipo de instalação.

Cabe destacar que demais parâmetros (financeiros e jurídicos) são compatíveis com a legislação aplicável às contratações públicas (art. 27 da Lei 8.666/1993 e art. 62 da Lei 14.133/2021), considerados, inclusive, pela ANAC no âmbito da outorga de concessões aeroportuárias.

No parecer do Dr Rafael Veras a importância do estabelecimento de critérios fica demonstrada da seguinte forma:

Omissão na Norma: não se estabelecem requisitos mínimos qualitativos para o entrante, tais como os de atendimento de requisitos de capacidade técnica, equivalentes aos praticados pelos incumbentes, ou mesmo de capacidade econômico-financeira para fazer frente aos investimentos e ao pagamento de indenizações aos detentores da infraestrutura.

Já no parecer da DELTAINFRA:

Note-se que a inclusão de critérios objetivos na norma atual em nada constrange a atuação futura da Agência no sentido de alterar esses critérios, caso julgue necessário.

Contudo, essa alteração deverá ser precedida de AIR e de consulta pública.

Nesse sentido, é natural se exigir que, todo e qualquer pleiteante a ingressar no ramo de fornecimento de combustíveis deva adotar medidas suficientes para se preservar os níveis de qualidade, segurança e confiabilidade atualmente prevalentes em um aeroporto, de forma a que a entrada de um novo player não resulte em uma diminuição generalizada do padrão técnico-operacional das empresas em atuação em um aeroporto. Assim, faz-se imperativo o estabelecimento de critérios que estabeleçam: Capacidade técnica, seguindo padrão internacional ou critérios mínimos equivalentes aos já praticados pelas empresas atuantes na distribuição de combustíveis; e

Capacidade econômico-financeira, que indique a capacidade do proponente de arcar com obrigações de investimento e obras de manutenção e adequação indicadas para atendimento às normas operacionais do Aeródromo;

O não atendimento de critérios mínimos de qualidade e segurança podem comprometer a boa operação do aeroporto, com impactos negativos sobre toda a cadeia de transporte aéreo, tais como voos cancelados, desvios de destinos, limitações de carga útil, tanques e paradas técnicas para reabastecimento, entre outros. Dessa forma, a diminuição nos

padrões de qualidade e segurança do serviço de abastecimento pode ocasionar aumento dos custos operacionais e, conseqüentemente, elevar o preço das passagens aéreas (IATA, 2008).

Isso implicaria prejuízos financeiros importantes para as empresas aéreas, bem como para o aeródromo. Adicionalmente, poderia haver a potencialização da probabilidade de acidentes, incorrendo em riscos desnecessários impostos à vida de passageiros, funcionários e operadores do sistema.

A utilização de definições como “requisitos e critérios objetivos e não discriminatórios” não permite que os operadores possuam segurança no estabelecimento das condições. Sempre poderá haver questionamentos quanto às condições estabelecidas diante da subjetividade da referida definição.

Além disso, um critério técnico mínimo é essencial para resguardar a segurança das operações, dos operadores e dos usuários."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

Com relação aos requisitos de acesso, a ANAC avalia que podem ser estabelecidos, com transparência, no Termo de Condições de Acesso após consulta aos principais usuários e potenciais entrantes. Em atenção às contribuições, foi explicitado no §1º do Art. 14-B que podem ser estabelecidos requisitos operacionais.

DADOS DO COLABORADOR

Vibra Energia

FONTE

Contribuição nº 22.819

ANEXO

Parecer Jurídico Braz Coelho Campo Veras Lessa Bueno. SEI 7690881, pp. 140 e seguintes

Parecer Delta Infra. SEI 7690881, pp. 239 e seguintes

Parecer Jurídico Ricardo Fenelon. SEI 7690881, pp. 278 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Inclusão

"§2º Os preços praticados pelo operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves devem estar relacionados aos custo dos investimentos, ao custo de capital e aos custos operacionais, devendo ser capazes de cobrir e remunerar o capital empregado, os custos e despesas operacionais, bem como viabilizar a realização de investimentos, se for o caso, para manutenção e ampliação da capacidade operacional.

§2º-A Caso a modalidade de compartilhamento definida pelo operador de Pool e pelo terceiro interessado seja a AQUISIÇÃO DE ATIVOS, devem-se observar os seguintes requisitos:

I – o preço a ser observado será o de reposição de ativos, conforme avaliação feita por empresa idônea e com condições técnicas amplamente reconhecidas no mercado;

II – a proporção a ser compartilhada pela venda de ativos não pode ser irrelevante para a operação no aeródromo onde estiver localizada devendo ser aderente ao volume a ser

movimentado; ou excessiva, a ponto de impactar de forma sensível a atividade operacional e comercial dos operadores atuais;

III – A compra de ativos apenas garantirá o acesso do interessado à estrutura compartilhada (Pool) do PAA, excluídas as dependências e equipamentos privados e individuais do(s) operador(es) atualmente instalados;

§2º-B Caso a modalidade de compartilhamento definida pelo operador de Pool e pelo terceiro interessado seja a PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS, devem-se observar os seguintes requisitos:

I – O preço do serviço deve ser capaz de cobrir e remunerar o capital empregado, os custos e despesas operacionais do processo, bem como investimentos já realizados ou a realizar, e eventual ampliação da capacidade operacional, necessária para atender ao compartilhamento;"

"A alteração se deve ao fato de entendermos importante haver previsibilidade, por se tratar de setor com alta demanda de investimentos por parte das empresas, investimentos esses que não se encerram com a construção do PAA, mas que são contínuos (Ex. No pool do Galeão recentemente se fez a modernização de um tanque, com troca do teto e outras chapas, em um investimento de R\$ 5MM). Ou seja, o investimento no setor não se encerra no início do contrato ou construção do PAA. Pelo contrário, são contínuos e devem ser levados em conta para que se garanta o adequado equilíbrio econômico-financeiro contratual.

Além disso, entendemos que as duas modalidades de compartilhamento merecem tratamento segregado na Resolução, uma vez que cada modalidade possui sua especificidade. Por isso, fizemos a referida sugestão de redação.

No caso de compartilhamento através da AQUISIÇÃO DE ATIVOS, a forma mais adequada e que garante a segurança jurídica e previsibilidade dos investimentos é o pagamento pelo preço de reposição de ativos.

Demais formas de pagamento, a exemplo do valor não amortizado dos ativos, não remunera o investimento de forma adequada, favorece a entrada de free riders e afasta o investimento no setor.

Ainda a respeito da modalidade venda de ativos, outra previsão importante de ser incluída é a de que a proposta ou participação de parcela ínfima ou excessiva do ativo deve ser refutada. Assim, a proporção da aquisição de ativo deve ser proporcional ao volume que se pretenda movimentar, resguardada a capacidade operacional e comercial das empresas que investiram e operam o Pool.

Quanto à modalidade de PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS, entendemos que o preço deve levar em conta todos os pontos elencados na proposta de alteração de redação, considerando os custos e despesas operacionais, investimentos já realizados e a realizar.

Em contribuição, encontra-se no parecer do Dr Rafael Veras a seguinte argumentação contrária a proposta da ANAC de utilização do preço não amortizado:

A minuta da resolução prevê que a remuneração pelo compartilhamento se dará por meio de um regime de amortização o que importaria em vultosos impactos concorrenciais. Tanto é verdade que o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) já se manifestou no sentido de que certas informações, se divulgadas, podem representar vantagem competitiva para outros agentes econômicos e, por isso, devem ser tratadas como sigilosas. Tal preocupação também é ilustrada pelo art. 5º, §2º, do Decreto nº 7.724/2012 (que regulamenta a Lei de Acesso à Informação – LAI);

Cuida-se, pois, de um contrato privado regulado. Razão pela qual a eles não se aplicam os critérios empregados para lastrear a indenização dos investimentos realizados em bens reversíveis não amortizados;
Portanto, à medida que a modalidade de exploração em regime de rateio de despesas não permite que um resultado financeiro seja compartilhado entre concorrentes, bem como por não se tratar de um contrato de concessão, metodologia mais consentânea a ser aplicada para indenizar as distribuidoras seria a de Valor Novo de Reposição do Ativo (VNR)."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.
Com relação à precificação, a ANAC especificou que deve ser utilizado o o Custo Histórico Corrigido para a determinação dos investimentos. Este método é mais transparente e auditável do que o Valor Novo de Reposição e preserva o investidor de riscos de ganhos ou perdas decorrente de eventos que não estão sob seu gerenciamento.
Com relação aos arranjos de mercado para operacionalizar o acesso, a ANAC avalia que a redação do Capítulo permite ambos os arranjos de mercado mencionados: por venda de fração dos ativos e por prestação de serviço. Em atenção às contribuições, tais possibilidades foram explicitadas no §2º do Art. 14-A.

DADOS DO COLABORADOR

Vibra Energia

FONTE

Contribuição nº 22.820

ANEXO

Parecer Jurídico Braz Coelho Campo Veras Lessa Bueno. SEI 7690881, pp. 140 e seguintes
Parecer Delta Infra. SEI 7690881, pp. 239 e seguintes
Parecer Jurídico Ricardo Fenelon. SEI 7690881, pp. 278 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Alteração

§3º Eventuais conflitos gerados na interpretação das condições descritas no caput desse artigo serão resolvidos mediante arbitramento da ANAC.
Havendo condições de acesso claramente estabelecidas nesta Resolução, não há razão para existir esse parágrafo, bastando dispor que caberá à ANAC arbitrar eventuais conflitos.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.
Por fim, cumpre ressaltar que o mecanismo de consulta, recomendado pela ICAO e difundido internacionalmente, é utilizado para o planejamento e decisões a respeito de investimentos e remuneração em infraestrutura aeroportuária. Nesse sentido, o texto prevê possibilidade de arbitramento pela ANAC.

DADOS DO COLABORADOR
Vibra Energia
FONTE
Contribuição nº 22.821
ANEXO
Parecer Jurídico Braz Coelho Campo Veras Lessa Bueno. SEI 7690881, pp. 140 e seguintes Parecer Delta Infra. SEI 7690881, pp. 239 e seguintes Parecer Jurídico Ricardo Fenelon. SEI 7690881, pp. 278 e seguintes
RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO
Art. 14º Exclusão 14D§4 Havendo condições de acesso claramente estabelecidas nesta Resolução, não há razão para existir esse parágrafo, bastando dispor que caberá à ANAC arbitrar eventuais conflitos.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece pela contribuição e informa não foi acatada. Por fim, cumpre ressaltar que o mecanismo de consulta, recomendado pela ICAO e difundido internacionalmente, é utilizado para o planejamento e decisões a respeito de investimentos e remuneração em infraestrutura aeroportuária. Nesse sentido, o texto prevê possibilidade de arbitramento pela ANAC.

DADOS DO COLABORADOR
Vibra Energia
FONTE
Contribuição nº 22.822
ANEXO
Parecer Jurídico Braz Coelho Campo Veras Lessa Bueno. SEI 7690881, pp. 140 e seguintes Parecer Delta Infra. SEI 7690881, pp. 239 e seguintes Parecer Jurídico Ricardo Fenelon. SEI 7690881, pp. 278 e seguintes
RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO
Art. 14º Exclusão "Art. 14-E - exclusão total Art. 14-F - exclusão total Art. 14-G - exclusão total Art. 14-H - exclusão total" "Havendo condições de acesso claramente estabelecidas nesta Resolução, não há razão para existir esse parágrafo, bastando dispor que caberá à ANAC arbitrar eventuais conflitos. A falta de regras transparentes para o arbitramento da ANAC permite que um free rider promova reclamação à ANAC, sem que haja qualquer proteção ou garantia ao investidor de que o ato oportunista será afastado.

Essas previsões não são suficientes para garantir ao investidor que um free rider não será admitido."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que a contribuição não foi acatada. Entretanto, em atenção às manifestações recebidas, e com o objetivo de aumentar a segurança de seus investimentos, foi explicitado, no §2º, que poderão ser considerados os custos de capital próprio, de terceiros e o prêmio de risco associado ao investimento.

DADOS DO COLABORADOR

Vibra Energia

FONTE

Contribuição nº 22.823

ANEXO

Parecer Jurídico Braz Coelho Campo Veras Lessa Bueno. SEI 7690881, pp. 140 e seguintes

Parecer Delta Infra. SEI 7690881, pp. 239 e seguintes

Parecer Jurídico Ricardo Fenelon. SEI 7690881, pp. 278 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

ANEXO À RESOLUÇÃO

A decisão de inclusão ou exclusão de aeródromo no Anexo desta Resolução deve observar a necessidade de tratamento diferenciado entre os aeroportos com operação de dutos e rede hidrantes - critérios diferenciais de infraestrutura que trazem alguma facilidade, por isso, sugerimos o estabelecimento deste critério como prerrogativa para inclusão ou exclusão no anexo da norma.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada. Nesse sentido, passou-se a citar nominalmente a aplicabilidade do Capítulo III-A aos aeroportos de Guarulhos e Galeão, dispensando assim a criação do Anexo à Resolução. Além disso, foram listados os principais critérios que devem ser utilizados para a inclusão ou exclusão de aeródromo da aplicabilidade do capítulo.

DADOS DO COLABORADOR

Vibra Energia

FONTE

Contribuição nº 22.824

ANEXO

Parecer Jurídico Braz Coelho Campo Veras Lessa Bueno. SEI 7690881, pp. 140 e seguintes

Parecer Delta Infra. SEI 7690881, pp. 239 e seguintes

Parecer Jurídico Ricardo Fenelon. SEI 7690881, pp. 278 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 19º Alteração

"Art.19-B. São obrigações do operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves:
I - garantir o acesso por meio do compartilhamento de infraestrutura da Base Compartilhada do Parque de Abastecimento de Aeronaves (Pool de Combustíveis);"

"O Parque de abastecimento de aeronaves é operado de duas formas diferentes:
- PAAs individuais - onde os investimentos, armazenagem, intoplane são feitos por empresas de forma independente

- PAAs pool - onde os investimentos e armazenagem são feitos de forma compartilhada, porém o intoplane é feito de forma independente

O Pool de Combustíveis é a parte do PAA que tem compartilhamento entre agentes. As demais partes não compartilham infraestrutura, funcionários ou instalações. Por questões concorrenciais a parte individual do PAA não deve ser compartilhada. Esta tem acesso à condições comerciais dos clientes.

Sugerimos deixar mais claro que os ativos a serem compartilhados são relativos à infraestrutura que foi investida de forma conjunta: os tanques de armazenagem, bombas, linhas de hidrante e escritório de controle do pool de volume/qualidade. O intoplane, manutenção de frotas, escritório de faturamento dos clientes são ativos individuais que não devem ser compartilhados considerando os aspectos concorrenciais."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

ANAC concorda que determinados componentes do PAA podem ser individualizados para cada operador, enquanto que outros componentes não são viáveis de duplicação, e a estes deve se direcionar o compartilhamento. Entretanto, em vez de discriminar na norma quais componentes devem ser compartilhados, propõe-se o estabelecimento de critérios para esta classificação e a obrigatoriedade de que haja transparência, no processo relativo ao acesso, a respeito de quais componentes compõem as instalações compartilhadas. Assim, foi introduzido, no novo texto do Art. 14-B, dispositivo (§3º) que requer clareza em relação a quais instalações e equipamentos serão utilizados em regime compartilhado.

DADOS DO COLABORADOR

Vibra Energia

FONTE

Contribuição nº 22.825

ANEXO

Parecer Jurídico Braz Coelho Campo Veras Lessa Bueno. SEI 7690881, pp. 140 e seguintes

Parecer Delta Infra. SEI 7690881, pp. 239 e seguintes

Parecer Jurídico Ricardo Fenelon. SEI 7690881, pp. 278 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 19º Exclusão

Exclusão II e parágrafo Único

Havendo condições de acesso claramente estabelecidas nesta Resolução, não há razão para existir esse parágrafo, bastando dispor que caberá à ANAC arbitrar eventuais conflitos.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada, conforme respondido na contribuição nº 22.821.

DADOS DO COLABORADOR

Vibra Energia

FONTE

Contribuição nº 22.826

ANEXO

Parecer Jurídico Braz Coelho Campo Veras Lessa Bueno. SEI 7690881, pp. 140 e seguintes

Parecer Delta Infra. SEI 7690881, pp. 239 e seguintes

Parecer Jurídico Ricardo Fenelon. SEI 7690881, pp. 278 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 19º Alteração

Art. 19-D. O descumprimento das condições de acesso ao Pool de Combustíveis se configura como infração grave, sujeitando o infrator às penalidades cabíveis.

"O Parque de abastecimento de aeronaves é operado de duas formas diferentes:

- PAAs individuais - onde os investimentos, armazenagem, intoplane são feitos por empresas de forma independente

- PAAs pool - onde os investimentos e armazenagem são feitos de forma compartilhada, porém o intoplane é feito de forma independente

O Pool de Combustíveis é a parte do PAA que tem compartilhamento entre agentes. As demais partes não compartilham infraestrutura, funcionários ou instalações. Por questões concorrenciais a parte individual do PAA não deve ser compartilhada. Esta tem acesso à condições comerciais dos clientes.

Sugerimos deixar mais claro que os ativos a serem compartilhados são relativos à infraestrutura que foi investida de forma conjunta: os tanques de armazenagem, bombas, linhas de hidrante e escritório de controle do pool de volume/qualidade. O into plane, manutenção de frotas, escritório de faturamento dos clientes são ativos individuais que não devem ser compartilhados considerando os aspectos concorrenciais."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

ANAC concorda que determinados componentes do PAA podem ser individualizados para cada operador, enquanto que outros componentes não são viáveis de duplicação, e a estes deve se direcionar o compartilhamento. Entretanto, em vez de discriminar na

norma quais componentes devem ser compartilhados, propõe-se o estabelecimento de critérios para esta classificação e a obrigatoriedade de que haja transparência, no processo relativo ao acesso, a respeito de quais componentes compõem os instalações compartilhadas. Assim, foi introduzido, no novo texto do Art. 14-B, dispositivo (§3º) que requer clareza em relação a quais instalações e equipamentos serão utilizados em regime compartilhado.

DADOS DO COLABORADOR
Vibra Energia
FONTE
Contribuição nº 22.827
ANEXO
Parecer Jurídico Braz Coelho Campo Veras Lessa Bueno. SEI 7690881, pp. 140 e seguintes Parecer Delta Infra. SEI 7690881, pp. 239 e seguintes Parecer Jurídico Ricardo Fenelon. SEI 7690881, pp. 278 e seguintes
RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO
Resolução nº 116 Anexo Alteração "Atividade de operação do Parque de Abastecimento de Aeronaves, definido como o conjunto de instalações fixas, compreendendo tanques, equipamentos, rede de hidrantes e prédios (administração, manutenção e outros), com a finalidade de receber, armazenar e distribuir combustíveis de aviação, localizado dentro do aeródromo. §1º A Base Compartilhada do Posto de Abastecimento de Aeronaves, ou Pool de Combustíveis é definido como o conjunto de instalações operacionais, tanques, bombas, rede de hidrantes e prédios (administração, manutenção e outras infraestruturas comuns), com a finalidade de receber, armazenar e distribuir combustíveis de aviação, localizado dentro do aeródromo." "Importante estabelecer a definição de Base compartilhada do Parque de abastecimento de aeronaves a fim de deixar claro os limites do escopo da norma. O Parque de abastecimento de aeronaves é operado de duas formas diferentes: - PAAs individuais - onde os investimentos, armazenagem, intoplane são feitos por empresas de forma independente - PAAs pool - onde os investimentos e armazenagem são feitos de forma compartilhada, porém o intoplane é feito de forma independente O Pool de Combustíveis é a parte do PAA que tem compartilhamento entre agentes. As demais partes não compartilham infraestrutura, funcionários ou instalações. Por questões concorrenciais a parte individual do PAA não deve ser compartilhada. Esta tem acesso à condições comerciais dos clientes. Sugerimos deixar mais claro que os ativos a serem compartilhados são relativos à infraestrutura que foi investida de forma conjunta: os tanques de armazenagem, bombas, linhas de hidrante e escritório de controle do pool de volume/qualidade. O intoplane, manutenção de frotas, escritório de faturamento dos clientes são ativos individuais que não devem ser compartilhados considerando os aspectos concorrenciais."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

ANAC concorda que determinados componentes do PAA podem ser individualizados para cada operador, enquanto que outros componentes não são viáveis de duplicação, e a estes deve se direcionar o compartilhamento. Entretanto, em vez de discriminar na norma quais componentes devem ser compartilhados, propõe-se o estabelecimento de critérios para esta classificação e a obrigatoriedade de que haja transparência, no processo relativo ao acesso, a respeito de quais componentes compõem os instalações compartilhadas. Assim, foi introduzido, no novo texto do Art. 14-B, dispositivo (§3º) que requer clareza em relação a quais instalações e equipamentos serão utilizados em regime compartilhado.

DADOS DO COLABORADOR

Instituto Brasileiro De Petroleo E Gas

FONTE

Contribuição nº 22.829

ANEXO

Parecer Jurídico Braz Coelho Campo Veras Lessa Bueno. SEI 7690881, pp. 140 e seguintes

Parecer Delta Infra. SEI 7690881, pp. 239 e seguintes

Parecer Jurídico Ricardo Fenelon. SEI 7690881, pp. 278 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 1º Exclusão

"excluir os parágrafos 3º e 4º e discutir o tema dos aeroportos delegados em outra oportunidade após realização de AIR sobre o tema. A nota técnica disponibilizada não traz os elementos mínimos necessários para endereçar os impactos da alteração proposta."

"A nota técnica disponibilizada pela ANAC não faz análise profunda sobre o tema dos aeroportos delegados. Considerando a importância destes aeroportos (e portanto parte relevante delegado à estados e municípios) no cenários de desenvolvimento da aviação nacional, os impactos com a isenção destes ao cumprimento de uma norma federal precisa ser avaliada com mais cautela. Nesse sentido, tal medida não deveria ser adotada antes de a ANAC aprofundar as análises, comparando o antes e depois das concessões dos aeroportos de Jundiaí, Bragança, Itanhaém, Ubatuba e Amarais, incluindo os efeitos na precificação dos combustíveis para as empresas aéreas.

Considerando que a revisão da resolução tem como premissa o estímulo à competição, a retirada dos aeroportos delegados do escopo da norma pode ensejar regras de fechamento de mercado. Sendo assim, entendemos que a mudança proposta é contraditória à premissa da revisão da resolução.

Ainda que estes pontos sejam superados, cabe destacar que o ordenamento jurídico pátrio possui uma lógica normativa que atribui à ANAC a competência exclusiva para normatizar e decidir os conflitos relacionados ao acesso a PAA, com vistas a uniformizar o tratamento dado aos aeroportos nacionais. Transferir essa competência para os Estados e Municípios delegatários seria uma flagrante violação ao art. 36,

parágrafo 1º, do Código Brasileiro de Aeronáutica e do art. 13, III, da Lei nº 9.784/1999.

Este ponto é abordado no parecer do Dr. Ricardo Fenelon, apresentado em conjunto com estas contribuições, que ainda aborda a ausência de AIR para o devido aprofundamento da questão."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que a contribuição foi parcialmente acatada.

Em atenção aos questionamentos da legalidade da descentralização, o Parecer nº 00216/2019/PROT/PFEANAC/PGF/AGU, emitido em resposta a consulta pretérita à Procuradoria, embasa a legalidade da proposta, ao concluir que as regras de alocação e remuneração atualmente vigentes estão estabelecidas na Resolução nº 302/2014, expedida nas competências da ANAC. Assim, a alteração dessas regras estaria, igualmente, nas competências da Agência.

Não obstante, no sentido de acatar parcialmente as manifestações contrárias à descentralização da regulação de acesso, optou-se por manter os aeroportos delegados sujeitos à Resolução, mas disciplinar uma regra que estivesse alinhada à possibilidade de o delegante, por meio de política pública desenhada para o setor, prever critérios diferenciados no convênio de delegação, conforme suas próprias diretrizes.

Adicionalmente, foi disciplinada a sistemática processual envolvendo casos de conflitos nos aeródromos delegados, seguindo o raciocínio presente por todo o artigo: aeródromos delegados devem observar os normativos do caput; a análise e a fiscalização se configuram como atividades de responsabilidade dos delegatários; após o trâmite processual e decisão do delegatário, a ANAC pode atuar no caso por meio da instauração de processo administrativo, em sede de instância recursal.

DADOS DO COLABORADOR

Instituto Brasileiro De Petroleo E Gas

FONTE

Contribuição nº 22.830

ANEXO

Parecer Jurídico Braz Coelho Campo Veras Lessa Bueno. SEI 7690881, pp. 140 e seguintes

Parecer Delta Infra. SEI 7690881, pp. 239 e seguintes

Parecer Jurídico Ricardo Fenelon. SEI 7690881, pp. 278 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 1º

"§3º Os aeródromos delegados a Estados e Municípios devem observar os dispositivos desta resolução, do convênio de delegação e, em caso de outorga, o instrumento correspondente.

§4º A análise e a fiscalização dos critérios para a alocação e remuneração de áreas aeroportuárias nos aeródromos delegados são de responsabilidade dos entes

delegatários, sem prejuízo à competência da ANAC para, igualmente, fiscalizar tais ações quando entender cabível."

Caso a ANAC não concorde com a exclusão dos parágrafos, sugerimos alterar a redação dando mais autonomia aos Estados e Municípios porém mantendo a exigência de cumprimento das diretrizes gerais da Agência e seus poderes fiscalizatórios. Todos os aeroportos devem ao menos seguir as diretrizes federais. No caso dos aeroportos delegados a Estados e Municípios, respeitando o fato de que o ente próximo ao aeroporto tem melhor conhecimento da região, estes podem ter regras próprias, mas devem respeitar diretrizes gerais em benefício da segurança jurídica e garantia de harmonização entre as competências concorrentes. A nota técnica da ANAC não traz detalhadamente o ponto e acreditamos que, devido relevante impacto que pode ter nestes aeroportos, importantes para conectividade do país, esse tema precisa ser aprofundado.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que a contribuição foi parcialmente acatada.

Primeiramente, com relação às alegações de que a descentralização levaria à falta de homogeneidade das regras aplicáveis aos aeroportos, esta Gerência avalia que, devido à diversidade da realidade operacional entre os aeroportos do país, em termos de infraestrutura instalada, perfil das operações e volume de movimentos, a busca de uma homogeneidade das regras de acesso e remuneração da infraestrutura revela-se irreal.

Ainda em decorrência da diversidade de realidade operacional, não há contradição em definir regras diferenciadas em função das características dos aeródromo.

Não obstante, no sentido de acatar parcialmente as manifestações contrárias à descentralização da regulação de acesso, optou-se por manter os aeroportos delegados sujeitos à Resolução, mas disciplinar uma regra que estivesse alinhada à possibilidade de o delegante, por meio de política pública desenhada para o setor, prever critérios diferenciados no convênio de delegação, conforme suas próprias diretrizes.

Adicionalmente, foi disciplinada a sistemática processual envolvendo casos de conflitos nos aeródromos delegados, seguindo o raciocínio presente por todo o artigo: aeródromos delegados devem observar os normativos do caput; a análise e a fiscalização se configuram como atividades de responsabilidade dos delegatários; após o trâmite processual e decisão do delegatário, a ANAC pode atuar no caso por meio da instauração de processo administrativo, em sede de instância recursal.

DADOS DO COLABORADOR

Instituto Brasileiro De Petroleo E Gas

FONTE

Contribuição nº 22.831

ANEXO

Parecer Jurídico Braz Coelho Campo Veras Lessa Bueno. SEI 7690881, pp. 140 e seguintes

Parecer Delta Infra. SEI 7690881, pp. 239 e seguintes

Parecer Jurídico Ricardo Fenelon. SEI 7690881, pp. 278 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 9º Alteração

""Art. 9-A O operador de aeródromo deverá submeter à ANAC, para análise e eventuais medidas cabíveis, o contrato que envolva a construção ou operação de infraestruturas de dutos e hidrantes, previamente à sua assinatura.

Parágrafo único. Como resultado da análise de que trata o caput, a ANAC poderá determinar que o aeródromo estabeleça restrições à participação das empresas nas atividades dos parques de abastecimento de aeronaves no aeródromo, nos casos de dúvidas em relação a capacidade técnica da requerente."" (NR)"

"Sugerimos que as restrições sejam limitadas à averiguação da capacidade técnica das empresas para atuar no setor, considerando o dever da ANAC de garantir a segurança das operações no aeroporto. Conforme previsão do art. 4º da Lei 13.874/2019 (Lei da Liberdade Econômica), não deveria haver outras restrições que não sejam baseadas em critérios técnicos necessários para atingir o fim desejado, bem como não deveria haver restrições a modelos de negócio ou limites à livre formação de sociedades empresariais ou de atividades econômicas.

Vale destacar o parecer do Dr. Rafael Vêras de Freitas, apresentado em conjunto com as contribuições do IBP, confirmando que ""Os critérios de compartilhamento de infraestrutura, na forma como postos em Consulta Pública, máxime considerando uma previsão de eventual desverticalização compulsória entre as atividades de gerenciamento e manutenção do Parque de Abastecimento de Aeronaves e de abastecimento de aeronaves, podem configurar uma modalidade de expropriação regulatória"".

Desta forma, é imprescindível que qualquer limitação imposta seja baseada em critérios técnicos, sob pena de, ""ao criar um sistema pretensamente de livre acesso e possibilitar a imposição de uma desverticalização compulsória, a minuta proposta, pela ANAC, importará em violação ao direito de propriedade das empresas distribuidoras (art. 5º, XXII, da CRFB), em ofensa ao direito de livre iniciativa (art. 170, da CFRB) e em uma expropriação regulatória, em violação ao art. 5º, inciso XXXIV, da CRFB e na caracterização do abuso do direito regulatório de que trata o art. 4º, I e V, da Lei nº 13.874/2019 (Lei de Liberdade Econômica).""

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

Em função desta e de outras contribuições, a ANAC identificou uma legítima preocupação dos agentes privados com relação aos critérios a serem adotados pela ANAC na análise dos contratos e na definição das medidas a serem tomadas.

O principal objetivo foi evitar que o contrato entre o aeródromo e o operador do PAA contenha cláusulas que prejudiquem as regras de acesso. Adicionalmente, não será admitido tratamento discriminatório entre o operador da rede de dutos e hidrantes e um operador independente.

Assim, foram detalhados, na redação do dispositivo, os principais critérios de avaliação a serem observados pela ANAC, trazendo compreensão a respeito do objetivo da

cláusula e dando previsibilidade à atuação da ANAC e, assim, segurança jurídica aos agentes do mercado.

Com relação aos instrumentos a serem adotados pela ANAC caso sejam identificadas as características indesejadas nos contratos, identificou-se que o texto submetido à Consulta Pública dá ênfase à possibilidade de determinação de desverticalização compulsória entre a operação do PAA e a distribuição e revenda de combustíveis. Entretanto, conforme mencionado pela contribuição, a Análise de Impacto Regulatório não apresentou esta solução como a preferencial para o problema analisado.

Em termos práticos, a ação mais provável da ANAC, ao identificar alguma característica indesejada, será a determinação de alteração dos contratos especificamente quanto a esta característica.

Portanto, a redação do dispositivo foi alterada, dando maior destaque a esta ação. Ainda assim, de forma a permitir abordagem adequada a casos excepcionais que requeiram medidas mais interventivas, foi mantida a possibilidade de outras ações, incluindo, mas não se restringindo à desverticalização compulsória.

DADOS DO COLABORADOR

Instituto Brasileiro De Petroleo E Gas
--

FONTE

Contribuição nº 22.832

ANEXO

Parecer Jurídico Braz Coelho Campo Veras Lessa Bueno. SEI 7690881, pp. 140 e seguintes
--

Parecer Delta Infra. SEI 7690881, pp. 239 e seguintes

Parecer Jurídico Ricardo Fenelon. SEI 7690881, pp. 278 e seguintes
--

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Alteração

"Art. 14-A Nos contratos a serem assinados após a publicação desta Resolução, o operador de Aeródromo e o operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves devem garantir o acesso a outros operadores por meio do compartilhamento da infraestrutura do pool de combustíveis (Base Compartilhada do Parque de Abastecimento de Aeronaves), desde que o terceiro interessado atenda aos critérios estabelecidos nesta Resolução, que haja capacidade ociosa ou disponível, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas.
--

Parágrafo único. Para os fins desta Resolução, a Base Compartilhada do Parque de Abastecimento de Aeronaves (pool de combustível) é definido como o conjunto de instalações operacionais, tanques, bombas, rede de hidrantes e prédios (administração, manutenção e outras infraestruturas comuns), com a finalidade de receber, armazenar e distribuir combustíveis de aviação, localizado dentro do aeródromo."

"O Parque de abastecimento de aeronaves é operado de duas formas diferentes:
--

- PAAs individuais - onde os investimentos, armazenagem, intoplane são feitos por empresas de forma independente
--

- PAAs pool - onde os investimentos e armazenagem são feitos de forma compartilhada, porém o intoplane é feito de forma independente
--

O Pool de Combustíveis é a parte do PAA que tem compartilhamento entre agentes. As demais partes não compartilham infraestrutura, funcionários ou instalações. Por questões concorrenciais a parte individual do PAA não deve ser compartilhada. Esta tem acesso às condições comerciais dos clientes.

Com relação ao parágrafo único, sugerimos deixar mais claro que os ativos a serem compartilhados são relativos à infraestrutura que foi investida de forma conjunta: os tanques de armazenagem, bombas, linhas de hidrante e escritório de controle do pool de volume/qualidade. O intoplane, manutenção de frotas, escritório de faturamento dos clientes são ativos individuais que não devem ser compartilhados considerando os aspectos concorrenciais."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada. A ANAC concorda que determinados componentes do PAA podem ser individualizados para cada operador, enquanto que outros componentes não são viáveis de duplicação, e a estes deve se direcionar o compartilhamento. Entretanto, em vez de discriminar na norma quais componentes devem ser compartilhados, propõe-se o estabelecimento de critérios para esta classificação e a obrigatoriedade de que haja transparência, no processo relativo ao acesso, a respeito de quais componentes compõem as instalações compartilhadas. Assim, foi introduzido, no novo texto do Art. 14-B, dispositivo (§3º) que requer clareza em relação a quais instalações e equipamentos serão utilizados em regime compartilhado.

DADOS DO COLABORADOR

Instituto Brasileiro De Petroleo E Gas

FONTE

Contribuição nº 22.833

ANEXO

Parecer Jurídico Braz Coelho Campo Veras Lessa Bueno. SEI 7690881, pp. 140 e seguintes

Parecer Delta Infra. SEI 7690881, pp. 239 e seguintes

Parecer Jurídico Ricardo Fenelon. SEI 7690881, pp. 278 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Inclusão

"Art. 14-B Os aeródromos que se sujeitam às normas deste Capítulo são aqueles definidos no Anexo desta Resolução.

§ 1º A inclusão ou exclusão de aeródromo no Anexo desta Resolução deve ser precedida de ampla discussão pública e ser objeto de decisão fundamentada.

§2º A inclusão ou exclusão de aeródromo no Anexo desta Resolução será feita com critérios técnicos. Os aeroportos deverão ter conexão dutoviária com o suprimento, Operação de Base Compartilhada do Parque de Abastecimento de Aeroportos (pool) e linha de hidrantes para fornecimento do produto às aeronaves."

Sugerimos incluir parágrafo no Art 14-B trazendo critérios objetivos para entrada de aeroportos no anexo à resolução, sob o risco de insegurança jurídica, fuga de investimentos e disputas de interpretação que apenas prejudicam o mercado.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

Nesse sentido, passou-se a citar nominalmente a aplicabilidade do Capítulo III-A aos aeroportos de Guarulhos e Galeão, dispensando assim a criação do Anexo à Resolução. Além disso, foram listados os principais critérios que devem ser utilizados para a inclusão ou exclusão de aeródromo da aplicabilidade do capítulo.

DADOS DO COLABORADOR

Instituto Brasileiro De Petroleo E Gas

FONTE

Contribuição nº 22.834

ANEXO

Parecer Jurídico Braz Coelho Campo Veras Lessa Bueno. SEI 7690881, pp. 140 e seguintes

Parecer Delta Infra. SEI 7690881, pp. 239 e seguintes

Parecer Jurídico Ricardo Fenelon. SEI 7690881, pp. 278 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Alteração

"Art. 14-D O operador de Aeródromo e o operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves devem tornar públicas as condições de acesso ao Parque de Abastecimento de Aeronaves por meio do Termo de Condições de Acesso.

§1º O termo deve ser estruturado com regras claras, requisitos e critérios objetivos e não discriminatórios e poderão trazer critérios de habilitação, regularidade fiscal, jurídica, regulatória e ainda qualificação econômico-financeira e capacidade técnica.

""§2º Os preços praticados pelo operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves ao Pool devem estar relacionados aos custos dos investimentos, ao custo de capital e aos custos operacionais no caso de serviço ou por custo de reposição de ativos, conforme normas técnicas, a ser definido por empresa especializada, no caso de venda de participação.

§3º O termo deve estabelecer prazo razoável de análise das condições de entrada, não podendo ser superior a 90 (noventa) dias, e dispor de cronograma vinculante para o início das operações da parte contratante.

§4º Ultrapassado o prazo do §3º, não havendo manifestação expressa contrária, a requisição de acesso será considerada tacitamente aprovada."

"Justificativa para alteração no parágrafo 1º:

Importante deixar claro que, assim como exige a ANAC em suas licitações, é legítimo que os termos de entrada de terceiros no compartilhamento de infraestrutura existente contenham requisitos de regularidade fiscal, regulatória e jurídica e ainda capacitação técnica e financeira para honrar com os compromissos futuros de operação e investimentos. A mudança visa resguardar todas as demais empresas que já operam as instalações, e cumprem estes mesmos requisitos, bem como o bom funcionamento do aeroporto. Cabe destacar que tais parâmetros são compatíveis com a legislação aplicável às contratações públicas (art. 27 da Lei 8.666/1993 e art. 62 da Lei 14.133/2021), considerados, inclusive, pela ANAC no âmbito da outorga de concessões

aeroportuárias, não podendo ser considerados como discriminatórios. Ainda, eventuais requisitos estabelecidos nas concessões devem ser exigidas igualmente dos terceiros interessados.

Justificativa para alteração no parágrafo 2º:

Duas modalidades são possíveis no caso de compartilhamento de infraestrutura e a precificação de ambas deve ser prevista resguardando suas particularidades:

a) no caso de venda dos ativos, importante que seja avaliado o custo de reposição e não a amortização destes. Lembramos que o pool não é uma empresa e, portanto, não tem resultado financeiro. Ou seja, não existe amortização de investimentos. Mesmo a amortização regulatória prevista na Resolução ANAC 533/2019, só faz sentido quando temos um agente que operará de forma exclusiva, por determinado período, e desta forma pode prever uma amortização incorrendo apenas em risco de performance da instalação, caso utilizado em concessões para cálculo de indenizações. No caso dos pools, em se tratando de contratos privados e sem exclusividade da atividade no aeroporto, não é possível calcular a amortização uma vez que esta dependeria do resultado individual das empresas e ainda de fatores externos (como a construção de nova instalação concorrente no mesmo local) o que muda completamente o resultado. Entendemos que, considerando que a instalação terá livre acesso e, portanto, não será desmobilizada no final de um contrato de concessão, fica o critério de reposição de ativos o mais justo aos investidores atuais e futuros. Critérios baseados em amortização devem desestimular investidores que aguardarão por outro agente investir para depois solicitar o acesso.

b) no caso de venda de serviço: seguindo o modelo internacionalmente adotado, a fórmula de taxa de serviço a ser cobrada pelo operador do Pool é composta dos custos de capital, custos de operação e custos de investimento refletindo desta forma a remuneração justa aos investidores. Entendemos que a proposta da ANAC já contempla este entendimento mas pode ser aprimorada.

Cabe destacar o recente artigo assinado pelo economista-chefe do CADE, Guilherme Resende, mencionado no parecer da Deltainfra sobre investimentos em PAAs, que aponta para a complexidade e para a excepcionalidade dos casos em que o acesso deveria ocorrer, sob pena de se afastar investimentos em infraestrutura: ""(...) em um contexto de unbundling[7] regulatório, não se pode garantir que as empresas incumbentes realizarão investimentos necessários para produzir complexas inovações no bem que será compartilhado, sabendo, de antemão, que qualquer vantagem competitiva decorrente dessas inovações serão dissipadas pela exigência de compartilhamento.""

O autor conclui afirmando que ""a determinação de compartilhamento de uma infraestrutura por parte da Autoridade Concorrencial ou até mesmo um unbundling regulatório diz respeito a uma decisão complexa. Deve-se estudar muito bem este tema, ponderando-se todos os efeitos e incentivos envolvidos, antes de cogitar este tipo de decisão"".

Neste sentido, é importante garantir que o regramento para a concessão de acesso preserve um ambiente atrativo a investimentos em infraestrutura, fundamentais para a expansão da malha aeroviária e redução dos custos logísticos para o abastecimento dos aeródromos."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

Com relação aos arranjos de mercado para operacionalizar o acesso, a ANAC avalia que a redação do Capítulo permite ambos os arranjos de mercado mencionados: por venda de fração dos ativos e por prestação de serviço. Em atenção às contribuições, tais possibilidades foram explicitadas no §2º do Art. 14-A.

Com relação aos requisitos de acesso, a ANAC avalia que podem ser estabelecidos, com transparência, no Termo de Condições de Acesso após consulta aos principais usuários e potenciais entrantes. Em atenção às contribuições, foi explicitado no §1º do Art. 14-B que podem ser estabelecidos requisitos operacionais.

Com relação à precificação, a ANAC especificou que deve ser utilizado o o Custo Histórico Corrigido para a determinação dos investimentos. Este método é mais transparente e auditável do que o Valor Novo de Reposição e preserva o investidor de riscos de ganhos ou perdas decorrente de eventos que não estão sob seu gerenciamento.

Com relação à amortização, a ANAC especificou o critério linear, considerando o tempo em que os ativos foram utilizados e a duração do contrato de operação do PAA firmado com o operador do aeródromo, de forma que, ao fim do contrato, os ativos devem ser considerados totalmente amortizados. Este critério se adequa ao disposto no art. 40 da Lei nº7.565, de 19/12/1986.

DADOS DO COLABORADOR

Instituto Brasileiro De Petroleo E Gas

FONTE

Contribuição nº 22.835

ANEXO

Parecer Jurídico Braz Coelho Campo Veras Lessa Bueno. SEI 7690881, pp. 140 e seguintes

Parecer Delta Infra. SEI 7690881, pp. 239 e seguintes

Parecer Jurídico Ricardo Fenelon. SEI 7690881, pp. 278 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

ANEXO À RESOLUÇÃO Esclarecimento

Solicitamos à ANAC esclarecimento de quais os critérios utilizados pela agencia para incluir os aeroportos GIG e GRU no anexo à resolução, impondo desta forma o compartilhamento de infraestrutura.

Conforme abordado pela Deltainfra, não há na nota técnica disponibilizada os critérios adotados pela agência para inclusão dos aeroportos do Galeão e Guarulhos no anexo. Sugerimos alterar o parágrafo único do Art 14-B trazendo critérios objetivos para entrada de aeroportos no anexo à resolução, sob o risco de insegurança jurídica, fuga de investimentos e disputas de interpretação que apenas prejudicam o mercado.

RESPOSTA DA ANAC

Nesse sentido, passou-se a citar nominalmente a aplicabilidade do Capítulo III-A aos aeroportos de Guarulhos e Galeão, dispensando assim a criação do Anexo à Resolução.

Além disso, foram listados os principais critérios que devem ser utilizados para a inclusão ou exclusão de aeródromo da aplicabilidade do capítulo.

DADOS DO COLABORADOR

Instituto Brasileiro De Petroleo E Gas

FONTE

Contribuição nº 22.836

ANEXO

Parecer Jurídico Braz Coelho Campo Veras Lessa Bueno. SEI 7690881, pp. 140 e seguintes

Parecer Delta Infra. SEI 7690881, pp. 239 e seguintes

Parecer Jurídico Ricardo Fenelon. SEI 7690881, pp. 278 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Alteração da Resolução nº 116, de 20 de outubro de 2009 Art. 19º

"Art.19-B. São obrigações do operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves:

I - garantir o acesso por meio do compartilhamento de infraestrutura da Base Compartilhada do Parque de Abastecimento de Aeronaves (Pool de Combustíveis);

II – tornar pública as condições de acesso ao Pool de Combustíveis por meio do Termo de Condições de Acesso.

Parágrafo único. As condições de acesso aos Pools de Combustíveis e o Termo de Condições de Acesso devem observar as disposições previstas na Resolução ANAC nº 302, de 5 de fevereiro de 2014."

"O Parque de abastecimento de aeronaves é operado de duas formas diferentes:

- PAAs individuais - onde os investimentos, armazenagem, intoplane são feitos por empresas de forma independente

- PAAs pool - onde os investimentos e armazenagem são feitos de forma compartilhada, porém o intoplane é feito de forma independente

O Pool de Combustíveis é a parte do PAA que tem compartilhamento entre agentes. As demais partes não compartilham infraestrutura, funcionários ou instalações. Por questões concorrenciais a parte individual do PAA não deve ser compartilhada. Esta tem acesso às condições comerciais dos clientes.

Sugerimos deixar mais claro que os ativos a serem compartilhados são relativos à infraestrutura que foi investida de forma conjunta: os tanques de armazenagem, bombas, linhas de hidrante e escritório de controle do pool de volume/qualidade. O intoplane, manutenção de frotas, escritório de faturamento dos clientes são ativos individuais que não devem ser compartilhados considerando os aspectos concorrenciais."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

A ANAC concorda que determinados componentes do PAA podem ser individualizados para cada operador, enquanto que outros componentes não são viáveis de duplicação, e a estes deve se direcionar o compartilhamento. Entretanto, em vez de discriminar na norma quais componentes devem ser compartilhados, propõe-se o

estabelecimento de critérios para esta classificação e a obrigatoriedade de que haja transparência, no processo relativo ao acesso, a respeito de quais componentes compõem os instalações compartilhadas. Assim, foi introduzido, no novo texto do Art. 14-B, dispositivo (§3º) que requer clareza em relação a quais instalações e equipamentos serão utilizados em regime compartilhado.

DADOS DO COLABORADOR

Instituto Brasileiro De Petroleo E Gas

FONTE

Contribuição nº 22.837

ANEXO

Parecer Jurídico Braz Coelho Campo Veras Lessa Bueno. SEI 7690881, pp. 140 e seguintes

Parecer Delta Infra. SEI 7690881, pp. 239 e seguintes

Parecer Jurídico Ricardo Fenelon. SEI 7690881, pp. 278 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Alteração da Resolução nº 116, de 20 de outubro de 2009 Art. 19º

"Art. 19-D. O descumprimento das condições de acesso ao Pool de Combustíveis se configura como infração grave, sujeitando o infrator às penalidades cabíveis.

§1º O descumprimento será apurado por meio de processo administrativo, nos termos da legislação e regulamentação vigente.

§2º A ANAC poderá analisar a conduta do operador de Aeródromo e do operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves por meio de único processo administrativo."

"O Parque de abastecimento de aeronaves é operado de duas formas diferentes:

- PAAs individuais - onde os investimentos, armazenagem, intoplane são feitos por empresas de forma independente

- PAAs pool - onde os investimentos e armazenagem são feitos de forma compartilhada, porém o intoplane é feito de forma independente

O Pool de Combustíveis é a parte do PAA que tem compartilhamento entre agentes. As demais partes não compartilham infraestrutura, funcionários ou instalações. Por questões concorrenciais a parte individual do PAA não deve ser compartilhada. Esta tem acesso à condições comerciais dos clientes.

Sugerimos deixar mais claro que os ativos a serem compartilhados são relativos à infraestrutura que foi investida de forma conjunta: os tanques de armazenagem, bombas, linhas de hidrante e escritório de controle do pool de volume/qualidade. O intoplane, manutenção de frotas, escritório de faturamento dos clientes são ativos individuais que não devem ser compartilhados considerando os aspectos concorrenciais."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

A ANAC concorda que determinados componentes do PAA podem ser individualizados para cada operador, enquanto que outros componentes não são viáveis de duplicação, e a estes deve se direcionar o compartilhamento. Entretanto, em vez de

discriminar na norma quais componentes devem ser compartilhados, propõe-se o estabelecimento de critérios para esta classificação e a obrigatoriedade de que haja transparência, no processo relativo ao acesso, a respeito de quais componentes compõem os instalações compartilhadas. Assim, foi introduzido, no novo texto do Art. 14-B, dispositivo (§3º) que requer clareza em relação a quais instalações e equipamentos serão utilizados em regime compartilhado.

DADOS DO COLABORADOR

Instituto Brasileiro De Petroleo E Gas

FONTE

Contribuição nº 22.838

ANEXO

Parecer Jurídico Braz Coelho Campo Veras Lessa Bueno. SEI 7690881, pp. 140 e seguintes

Parecer Delta Infra. SEI 7690881, pp. 239 e seguintes

Parecer Jurídico Ricardo Fenelon. SEI 7690881, pp. 278 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Alteração da Resolução nº 116, de 20 de outubro de 2009. Anexo à Resolução. Inclusão

""ANEXO À RESOLUÇÃO Nº 116, DE 20 DE OUTUBRO DE 2009

.....

Código (NSP/MSP) Descrição da natureza e modalidade do serviço

.....

23 1.11 Operação do Parque de Abastecimento de Aeronaves (PAA):

Atividade de operação do Parque de Abastecimento de Aeronaves, definido como o conjunto de instalações fixas, compreendendo tanques, equipamentos, rede de hidrantes e prédios (administração, manutenção e outros), com a finalidade de receber, armazenar e distribuir combustíveis de aviação, localizado dentro do aeródromo.

§1º A Base Compartilhada do Posto de Abastecimento de Aeronaves, ou Pool de Combustíveis é definido como o conjunto de instalações operacionais, tanques, bombas, rede de hidrantes e prédios (administração, manutenção e outras infraestruturas comuns), com a finalidade de receber, armazenar e distribuir combustíveis de aviação, localizado dentro do aeródromo.

24 1.12 Abastecimento de Aeronaves (Into Plane):

Atividade de abastecimento de combustível de aviação em aeronaves (Into Plane), através de Unidade de Abastecimento de Aeronaves (UAA), denominação dos equipamentos de abastecimento de aeronaves, como CTA, servidor de hidrante, carreta de hidrante e gabinete. ""(NR)"

"Importante estabelecer a definição de Base compartilhada do Parque de abastecimento de aeronaves a fim de deixar claro os limites do escopo da norma.

O Parque de abastecimento de aeronaves é operado de duas formas diferentes:

- PAAs individuais - onde os investimentos, armazenagem, intoplane são feitos por empresas de forma independente
- PAAs pool - onde os investimentos e armazenagem são feitos de forma compartilhada, porém o intoplane é feito de forma independente

O Pool de Combustíveis é a parte do PAA que tem compartilhamento entre agentes. As demais partes não compartilham infraestrutura, funcionários ou instalações. Por questões concorrenciais a parte individual do PAA não deve ser compartilhada. Esta tem acesso às condições comerciais dos clientes.

Sugerimos deixar mais claro que os ativos a serem compartilhados são relativos à infraestrutura que foi investida de forma conjunta: os tanques de armazenagem, bombas, linhas de hidrante e escritório de controle do pool de volume/qualidade. O intoplane, manutenção de frotas, escritório de faturamento dos clientes são ativos individuais que não devem ser compartilhados considerando os aspectos concorrenciais."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

A ANAC concorda que determinados componentes do PAA podem ser individualizados para cada operador, enquanto que outros componentes não são viáveis de duplicação, e a estes deve se direcionar o compartilhamento. Entretanto, em vez de discriminar na norma quais componentes devem ser compartilhados, propõe-se o estabelecimento de critérios para esta classificação e a obrigatoriedade de que haja transparência, no processo relativo ao acesso, a respeito de quais componentes compõem as instalações compartilhadas. Assim, foi introduzido, no novo texto do Art. 14-B, dispositivo (§3º) que requer clareza em relação a quais instalações e equipamentos serão utilizados em regime compartilhado.

DADOS DO COLABORADOR

Instituto Brasileiro De Petroleo E Gas

FONTE

Contribuição nº 22.839, 22.840, 22.841 e 22.842

ANEXO

Parecer Jurídico Braz Coelho Campo Veras Lessa Bueno. SEI 7690881, pp. 140 e seguintes

Parecer Delta Infra. SEI 7690881, pp. 239 e seguintes

Parecer Jurídico Ricardo Fenelon. SEI 7690881, pp. 278 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Material adicional

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que as manifestações foram parcialmente acatadas, conforme apresentado neste Relatório de Análise das Contribuições e na Nota Técnica nº 1/2023/GERE/SRA-ANAC (Processo nº 00058.029624/2019-61).

DADOS DO COLABORADOR

Ráizen S.A.

FONTE

Contribuição nº 22.843

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

"Manutenção das atuais disposições da Resolução n.º 302/2014 que tratam da disciplina de acesso a áreas aeroportuárias, mediante (i) exclusão das alterações propostas para os seus arts. 1.º, caput, 9-A, 14-A, 14-B, 14-D, 14-E, 14-F, 14-G, 14-H, 14-I e Anexo pelo art. 1.º da minuta de resolução em questão; e (ii) consequente exclusão do art. 2.º da proposta de norma, na medida em que se tornam sem sentido as consequentes mudanças propostas para a Resolução n.º 116/2009.

Complementarmente, recomenda-se também a revisão do Relatório de Impacto Regulatório (AIR), objeto da Nota Técnica n.º 39/2020/GERE/SRA."

"Embora o Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) que fundamenta a proposta de norma mereça elogios por buscar uma análise estruturada do tema que considere as diferentes perspectivas dos agentes do mercado, apresenta falhas na demonstração dos principais problemas regulatórios apontados, e que pautam toda a análise conduzida, e as supostas soluções trazidas pela norma proposta. Consequentemente, diante da insuficiente demonstração de certas premissas que orientam a intervenção regulatória proposta pelo AIR objeto da Nota Técnica n.º 39/2020/GERE/SRA, a minuta de resolução deve ser substancialmente revista por apresentar graves problemas de motivação.

Dada a ausência de dever legal de livre acesso dos ativos que compõem os PAAs - ao contrário do que ocorre, por exemplo, em outros setores, como a determinação de livre acesso a dutos de transporte e terminais marítimos no setor de óleo e gás, nos termos da Lei n.º 9.478/1997 – é fundamental que as intervenções regulatórias que busquem impor o compartilhamento de infraestruturas supostamente essenciais devam se pautar numa análise técnica cautelosa, em consonância com os princípios da subsidiariedade e excepcionalidade da intervenção estatal previstos pelo art. 2.º, III da Lei n.º 13.874/2019.

Neste sentido, em recente artigo os economistas Guilherme Mendes Resende (economista-chefe do CADE e professor de Microeconomia e de Economia Aplicada à Defesa da Concorrência do IDP) e Ricardo Medeiros de Castro (economista-chefe adjunto do CADE) afirmaram que a determinação de compartilhamento de uma infraestrutura diz respeito a uma decisão complexa, devendo-se avaliar todos os efeitos e incentivos envolvidos, tais como a redução de incentivos a realização de investimentos para construir, atualizar e conservar as infraestruturas existentes por seus detentores, considerando que qualquer vantagem competitiva será dissipada pela exigência de compartilhamento. (Mencionado artigo está disponível em <https://www.conjur.com.br/2022-jul-25/compartilhar-ou-nao-compartilhar-visoes-direito-antitruste>).

Para tanto, o direito antitruste e regulatório tem se valido da chamada “doutrina das instalações essenciais” como referencial teórico, que estabelece uma série de requisitos a serem confirmados para constatação da conveniência da imposição do dever de compartilhamento, sequer mencionados pela AIR conduzida.

Como bem ponderado em análise preliminar da ANAC sobre o tema, conjuntamente com a ANP (vide itens 108 a 110 da Nota Técnica Conjunta n.º 001/2019/ANP-ANAC), um dos pressupostos de tal doutrina para a determinação do compartilhamento compulsório de ativos é a constatação de que a falta de acesso às instalações constitui uma barreira intransponível à entrada de novos competidores num dado mercado, o que somente se justifica a partir (i) de determinação legal (inexistente no caso) ou (ii) de

constatação empírica quanto à imprescindibilidade do ativo e impossibilidade de sua duplicação.

Frente a esse pressuposto, resta claro que a generalidade dos ativos que compõem os PAAs, descritos pelo art. 14-A, parágrafo único, da Resolução nº 302/2014, conforme redação proposta (que engloba tanques, equipamentos e prédios em geral usados na operação de distribuição, além da rede de hidrantes) não pode ser definida como essencial. A própria AIR parte dessa presunção, ao não trazer qualquer menção a esses ativos, à exceção da rede de hidrantes. Ademais, há evidências fáticas robustas quanto à possibilidade de duplicação de tais instalações, dada a administração de infraestruturas próprias pelas distribuidoras em diversos aeródromos pelo país.

Portanto, o único ativo que poderia provocar alguma discussão regulatória quanto à eventual essencialidade é a rede de hidrantes no caso de aeroportos com grande número de voos internacionais e que demandam maiores volumes de abastecimento, tal qual sugere Relatório de AIR, aludindo aos aeroportos de Galeão e Guarulhos (cf. item 12.9.6). Não obstante, mesmo para essa categoria de ativos, o Relatório de AIR não traz qualquer análise que, efetivamente, comprove sua imprescindibilidade para atuação de novos competidores. Aliás, o termo sequer é trazido ao longo da análise, que apenas constata a suposta vantajosidade do uso da rede de hidrantes para uma atuação em condições de igualdade de competição no mercado de QAV, a partir de meras reproduções de alegações trazidas por agentes interessados em acessar tal infraestrutura, sem qualquer esforço na validação de tais premissas.

Tal aprofundamento poderia, por exemplo, se dar a partir de avaliações quanto: (i) à inexistência de áreas disponíveis para implantação de novas estruturas de PAAs; (ii) à razoabilidade dos custos de duplicação das infraestruturas alternativas que poderiam viabilizar a distribuição de combustíveis; ou (iii) à inexistência de restrições operacionais nos aeroportos, como a carência de espaço para circulação de Caminhões Tanque Abastecedores (CTAs), restrição de tempo das aeronaves em solo, que possam impossibilitar o abastecimento mediante CTAs. Contudo, nenhuma informação é trazida nesse sentido. Pelo contrário, os dados extraídos de estudo do professor Claudio Ribeiro de Lucinda, referenciado pelos itens 10.17 a 10.20 da Nota Técnica nº 39/2020/GERE/SRA evidenciam, na realidade, a ausência de qualquer vantagem no uso da rede de hidrantes para parcela significativa dos voos nos aeroportos objeto da proposta normativa, na medida em que para (i) 38,8% dos voos operados em Guarulhos e (ii) 50,21% dos voos operados no Galeão é completamente indiferente o uso de rede de hidrantes ou CTAs— dados os volumes de abastecimento demandados, inferiores a 30 mil litros.

Ademais, mesmo para os voos que demandem volume superior, o estudo referenciado aponta que o abastecimento apenas por CTAs seria viável, mesmo diante de eventuais restrições à sua circulação decorrentes das características dos aeroportos, mediante alterações do ciclo de operação em solo quando necessário. Por essa razão, conclui “NÃO HÁ COMO CONSIDERAR A REDE DE HIDRANTES EM AEROPORTOS COMO SENDO UMA ESSENTIAL FACILITY” (vide item 10.18 do Relatório de AIR).

Chama-se ainda a atenção ao posicionamento contraditório e não isonômico desta D. ANAC em relação a abertura do mercado de abastecimento de aeronaves, considerando que, ainda que as peculiaridades dos diferentes aeródromos devam ser levadas em conta, o incentivo a uma maior competitividade no setor não tem sido conduzido como um objetivo da Agência em todas as situações. Neste sentido, citamos os exemplos de Jundiaí, Campo dos Amarais, Bragança Paulista, Itanhaém, e Ubatuba, em que a ANAC

não defendeu a existência de competição, permitindo que o operador do aeródromo optasse por outorgar as atividades de abastecimento a um único agente.

Deste modo, há evidências robustas – e referenciadas pelo próprio Relatório de AIR - de que as “barreiras à entrada de novos players no mercado de distribuição de combustível de aviação, decorrentes de restrição de acesso a infraestruturas supostamente essenciais de distribuição”, apontadas como principal problema regulatório a justificar uma intervenção da ANAC, na realidade, não existem.

Assim, é primordial a revisão da proposição regulatória objeto desta Consulta Pública, medida essencial para a garantia da necessária qualidade do presente processo normativo."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que as manifestações foram parcialmente acatadas.

A motivação para as regras mais interventivas estabelecidas do Capítulo III-A foi baseada na conclusão de que os aeroportos de Guarulhos e Galeão têm características de operação que impedem que haja concorrência em igualdade de condições entre o detentor de acesso à rede de dutos e hidrantes e eventuais outros fornecedores de combustível.

Assim, a proposta normativa foi resultado de extensa instrução com participação de representantes dos diversos agentes impactados e estruturou a regulação deste aspecto conforme conceitos que podem ser resumidos nos seguintes pontos:

- Nos aeroportos de Guarulhos e Galeão, o livre acesso às atividades de distribuição de combustível e abastecimento de aeronaves compreende o acesso à infraestrutura instalada do PAA;
- O acesso ao PAA deve ser assegurado aos entrantes mediante condições objetivas, razoáveis e transparentes;
- A definição dos critérios, principalmente os operacionais, a serem requeridos dos entrantes deve envolver os operadores aéreos;
- A definição da remuneração, devida pelo entrante aos operadores incumbentes do PAA, deve ser baseada nos custos de investimentos não amortizados, no custo de capital e nos custos operacionais.

A ANAC concorda que determinados componentes do PAA podem ser individualizados para cada operador, enquanto que outros componentes não são viáveis de duplicação, e a estes deve se direcionar o compartilhamento. Entretanto, em vez de discriminar na norma quais componentes devem ser compartilhados, propõe-se o estabelecimento de critérios para esta classificação e a obrigatoriedade de que haja transparência, no processo relativo ao acesso, a respeito de quais componentes compõem as instalações compartilhadas. Assim, foi introduzido, no novo texto do Art. 14-B, dispositivo (§3º) que requer clareza em relação a quais instalações e equipamentos serão utilizados em regime compartilhado.

DADOS DO COLABORADOR

Rafzen S.A.

FONTE

Contribuição nº 22.844
ANEXO
Ausente
RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO
Art. 9º Exclusão
<p>Sugere-se a exclusão do art. 9-A e seu parágrafo único.</p> <p>"Recomenda-se a exclusão da redação proposta para o art. 9º-A, parágrafo único da Resolução n.º 302/2014, o qual possibilita, na prática, a implementação de estratégia regulatória pautada na desverticalização, expressamente descartada pela ANAC no âmbito da AIR conduzida (cf. item 12). Portanto, a Agência incorpora na proposta normativa opção regulatória considerada impertinente em razão das desvantagens associadas, sem que tal decisão tenha sido fruto de qualquer análise adicional no sentido de rever o seu posicionamento inicial a fim de se demonstrar a conveniência da medida.</p> <p>Nesse sentido, cabe inicialmente apontar um problema inerente à estratégia de desverticalização da operação dos PAAs, apontado pela própria ANAC para descartar a aplicação da alternativa, associado à criação de um novo agente na cadeia econômica de abastecimento de combustíveis de aviação, o que enseja o risco de majoração dos custos associados à aquisição do combustível. Como reconhecido pela ANAC, este fato demandaria uma análise ainda mais aprofundada da alternativa, bem como intervenções do regulador para que os preços de acesso às bases de distribuição convirjam para o custo econômico médio. Ademais, aponta-se também para os custos transacionais adicionais decorrentes da atuação de uma nova firma no âmbito das negociações de acesso às instalações de abastecimento, que também corroboram para uma majoração de custos e ineficiências a serem ponderadas pelo regulador (cf. item 12.2.7 do Relatório de AIR).</p> <p>A esses apontamentos iniciais presentes na AIR conduzida, devem-se, ainda, somar outras complexidades decorrentes da adição de um novo elo na cadeia de distribuição, tais como os potenciais impactos sobre a operação dos distribuidores, caso tenham que acessar tais infraestruturas, tendo em consideração as reduzidas margens de lucro praticadas, as ineficiências operacionais de uma operação não verticalizada, além de riscos associados à segurança e qualidade das instalações geridas por um outro operador – aspectos que podem não apenas impactar a decisão das distribuidoras pela implementação dos investimentos mediante estrutura desverticalizada (e.g., por meio de uma SPE), como também o interesse de outros operadores na implantação de tais infraestruturas, sem que tenham certeza da existência de demanda pelo acesso aos ativos.</p> <p>Adicionam-se a este primeiro problema outros dois decorrentes da sistemática imposta pela proposta de resolução para aprovação dos contratos de investimento em infraestruturas de dutos e hidrantes.</p> <p>Primeiramente, verifica-se que o procedimento traz enorme incremento aos custos de transação nas negociações voltadas à celebração de contratos entre agentes privados (i.e., concessionárias e distribuidoras) para a cessão de áreas aeroportuárias, que já não são nada triviais. Tais negociações demandam não apenas recursos humanos, como também financeiros em discussões quanto ao escopo contratual, volume de investimentos necessários, riscos envolvidos, remuneração à concessionária pela cessão das áreas, escopo das obrigações a serem assumidas pelas partes, além de outras</p>

providências como a avaliação das fontes de recursos disponíveis, diálogos com financiadores, etc. Todas essas discussões devem, ainda, observar as regras corporativas aplicáveis de parte a parte, dependendo de aprovações internas e, até mesmo, impactos sobre outros investimentos necessários ou oportunidades de negócios aventadas pelas distribuidoras.

Portanto, ao impor não apenas a análise dos contratos de investimento pela ANAC, como também o risco de que os investimentos possam não ser aprovados pela Agência (se implementados pelas distribuidoras), a sistemática proposta para o art. 9-A da Resolução n.º 302/2014 terá como consequência, para os agentes privados afetados, a incorrência num custoso e complexo processo de negociação contratual sem que tenham qualquer certeza ou mínima previsibilidade sobre a possibilidade de sua aprovação pela ANAC.

Dessa constatação emerge mais uma problemática da norma proposta, que não traz qualquer previsibilidade quanto aos critérios que serão considerados pela ANAC para autorizar ou impedir a celebração e contratos entre as administradoras aeroportuárias e distribuidoras. Portanto, não há qualquer baliza voltada a delimitar a discricionariedade da Agência e que assegure mínima segurança aos agentes privados quanto à plausibilidade das contratações em negociação, o que, obviamente, acarreta grande insegurança jurídica e inibe novos investimentos. Ademais, a ampla discricionariedade conferida à ANAC na aprovação dos contratos traz, ainda, o risco de intervenções arbitrárias e excessivas, incompatíveis com os pressupostos esperados de uma intervenção regulatória ponderada e previsível.

Além de desconsiderar todos os custos e riscos regulatórios apontados, a proposta normativa não demonstrou qualquer preocupação em destacar as vantagens relacionadas, de modo a evidenciar que superam os custos transacionais inerentes à medida regulatória.

Portanto, a regra trazida pelo art. 9º-A, se mantida, poderá configurar hipótese de abuso regulatório, em consonância com o art. 4º, inciso V da Lei n.º 13.874/2019, além de ser incompatível com o princípio da vedação ao arbítrio, bem como com a previsibilidade e razoabilidade esperadas da intervenção regulatória, devendo ser suprimida pela ANAC. "

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

Em função desta e de outras contribuições, a ANAC identificou uma legítima preocupação dos agentes privados com relação aos critérios a serem adotados pela ANAC na análise dos contratos e na definição das medidas a serem tomadas.

O principal objetivo foi evitar que o contrato entre o aeródromo e o operador do PAA contenha cláusulas que prejudiquem as regras de acesso. Adicionalmente, não será admitido tratamento discriminatório entre o operador da rede de dutos e hidrantes e um operador independente.

Assim, foram detalhados, na redação do dispositivo, os principais critérios de avaliação a serem observados pela ANAC, trazendo compreensão a respeito do objetivo da cláusula e dando previsibilidade à atuação da ANAC e, assim, segurança jurídica aos agentes do mercado.

Com relação aos instrumentos a serem adotados pela ANAC caso sejam identificadas as características indesejadas nos contratos, identificou-se que o texto submetido à Consulta Pública dá ênfase à possibilidade de determinação de desverticalização compulsória entre a operação do PAA e a distribuição e revenda de combustíveis. Entretanto, conforme mencionado pela contribuição, a Análise de Impacto Regulatório não apresentou esta solução como a preferencial para o problema analisado.

Em termos práticos, a ação mais provável da ANAC, ao identificar alguma característica indesejada, será a determinação de alteração dos contratos especificamente quanto a esta característica.

Portanto, a redação do dispositivo foi alterada, dando maior destaque a esta ação. Ainda assim, de forma a permitir abordagem adequada a casos excepcionais que requeiram medidas mais interventivas, foi mantida a possibilidade de outras ações, incluindo, mas não se restringindo à desverticalização compulsória.

DADOS DO COLABORADOR

Raízen S.A.

FONTE

Contribuição nº 22.845

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Exclusão

"Conforme inicialmente exposto, recomenda-se a exclusão do art. 14-A, caput. Entretanto, caso a Agência opte por seguir com a proposta de regulamentação, propõe-se, subsidiariamente, a alteração do escopo do art. 14-A, caput, de modo a limitar as regras de livre acesso à rede de hidrantes, conforme redação a seguir:

“Art. 14-A O operador de Aeródromo e o operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves devem garantir o livre acesso por meio do compartilhamento da rede de hidrantes presente no Parque de Abastecimento de Aeronaves, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, desde que haja capacidade disponível ou ociosa.”

Adicionalmente, propõe-se a seguinte alteração redacional ao artigo 19-B, caput da Resolução nº 116/2009:

“Art.19-B. São obrigações do operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves:

I – garantir o livre acesso por meio do compartilhamento da rede de hidrantes de Base Compartilhada do Parque de Abastecimento de Aeronaves (Pool de Combustíveis) nas hipóteses previstas pela Resolução ANAC nº 302, de 5 de fevereiro de 2014;

II – tornar pública as condições de acesso ao Parque de Abastecimento de Aeronaves por meio do Termo de Condições de Acesso.””

"Conforme apontado em contribuição anterior, diante da insuficiência das considerações trazidas pelo Relatório de Análise de Impacto Regulatório – AIR, objeto da Nota Técnica nº 39/2020/GERE/SRA, para evidenciar a imprescindibilidade do

acesso aos ativos dos Parques de Abastecimento de Aeronaves (PAAs) para atuação dos agentes econômicos no mercado de distribuição de combustíveis de aviação, recomenda-se a, primordialmente, a exclusão do art. 14-A da minuta de resolução.

Não obstante, caso a ANAC pretenda seguir a revisão das regras de compartilhamento das infraestruturas aeroportuárias vigentes, recomenda-se, alternativamente, a limitação do escopo das regras de livre acesso apenas à rede de hidrantes de operada em pool – única classe de ativos para a qual o Relatório de AIR sugere algum grau de essencialidade, por trazer suposta vantagem competitiva aos detentores da infraestrutura no caso específico dos aeroportos de Guarulhos e Galeão devido ao grande número de embarques internacionais. Adicionalmente, tal acesso por terceiros deve ser condicionado à existência de capacidade disponível ou ociosa no pool para movimentação de combustíveis.

É fundamental destacar que, em nenhum momento, o Relatório de AIR sugere que o acesso aos demais ativos que compõem os PAAs, englobados no escopo da regra de compartilhamento prevista pelo art. 14-A, representem barreira à entrada a novos competidores, conforme ilustram os trechos a seguir:

“12.9.6. Vimos na seção 10, que os aeroportos de Guarulhos e do Galeão são os únicos aeroportos no Brasil nos quais é possível afirmar que o acesso à rede de hidrantes é necessário para que seja possível concorrer em igualdade de condições. (...) 12.9.7. Assim, no caso dos aeroportos nos quais o acesso à rede de hidrantes é necessário para que seja possível concorrer em igualdade de condições, entende-se que estabelecer que os operadores dos Parques de Abastecimento de Aeronaves também devem ser responsáveis por prover o livre acesso a terceiros se trata de um aperfeiçoamento das regras atuais, na medida em que não altera a abordagem regulatória.” (Nota Técnica nº 39/2020/GERE/SRA).

Portanto, a extensão do livre acesso aos demais ativos descritos componentes do PAA descritos pelo art. 14-A, parágrafo único é inconcebível e desprovida de qualquer razoabilidade ou justificativa mínima, caracterizando verdadeira expropriação regulatória, passível de configuração como abuso regulatório nos termos do art. 4º, III, da Lei nº 13.874/2019.

Ainda, a intervenção proposta agravaria de forma muito relevante a insegurança jurídica envolvida na realização de novos investimentos em infraestruturas de abastecimento nos aeródromos, conforme já mapeado pelo Relatório de AIR (item 6.2), ao impor intervenção exagerada sobre o direito de propriedade dos ativos, em completa frustração ao planejamento e expectativas dos agentes econômicos que investiram nas instalações.

Por conseguinte, tem-se o grave risco de que o objetivo da regulação proposta seja completamente frustrado, com (i) a deterioração da infraestrutura existente em função da diminuição do volume de investimentos em infraestruturas de abastecimento pelos agentes econômicos, aliada à (ii) atração de players oportunistas, desinteressados em despendar gastos em investimentos mínimos e pouco comprometidos com o adequado uso e manutenção das instalações – aspectos que tendem a acelerar sua degradação, além de impor riscos à própria segurança do abastecimento nos principais aeroportos do país.

Trata-se de riscos que impõem uma aplicação rigorosa dos pressupostos da doutrina das facilidades essenciais, fartamente elucidados pelo parecer dos professores Cesar Mattos, Diogo R. Coutinho e Mário G. Shapiro, referenciado em subsídios anteriormente apresentados pela Raízen, que também destaca a importância de que a aplicação da doutrina das instalações essenciais seja “realizada de forma muito

cuidadosa, evitando o objetivo de simplesmente estimular competição a qualquer custo”, na medida em que “[u]ma política de estímulo à concorrência baseada simplesmente no incremento de competidores pouco eficientes pode ser liquidamente negativa”, aludindo ao problema dos “free-riders” e da tragédia dos comuns para ilustrar as consequências que poderão ser enfrentadas pelo setor de abastecimento na hipótese de imposição de compartilhamentos indevidos.

A partir do exposto, mostra-se necessária a revisão da minuta de resolução em discussão, de modo que as regras de livre acesso se limitem às circunstâncias em que o acesso a determinada infraestrutura seja tecnicamente constatada como imprescindível para o ingresso de competidores – o que claramente não engloba todos os ativos que compõem o PAA, de natureza duplicável, como evidenciado pela atuação das distribuidoras em diversos aeroportos no país.

A sugestão de limitação do livre acesso à Base Compartilhada do Parque de Abastecimento de Aeronaves (Pool de Combustíveis), por sua vez, se justifica pela preexistência de regras de compartilhamento de infraestruturas em mencionadas instalações, o que não se aplica à bases individuais, para as quais eventual obrigação de acesso imposta pela Agência significaria imposição de associação compulsória, contrariando o direito à liberdade de associativa garantida no inciso XVII do Artigo 5º da Constituição.

Nesse sentido, recomenda-se que as regras de livre acesso se limitem exclusivamente à rede de hidrantes em bases compartilhadas, caso seja possível se comprovar sua essencialidade e exista capacidade ociosa ou disponível."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

A ANAC concorda que determinados componentes do PAA podem ser individualizados para cada operador, enquanto que outros componentes não são viáveis de duplicação, e a estes deve se direcionar o compartilhamento. Entretanto, em vez de discriminar na norma quais componentes devem ser compartilhados, propõe-se o estabelecimento de critérios para esta classificação e a obrigatoriedade de que haja transparência, no processo relativo ao acesso, a respeito de quais componentes compõem os instalações compartilhadas. Assim, foi introduzido, no novo texto do Art. 14-B, dispositivo (§3º) que requer clareza em relação a quais instalações e equipamentos serão utilizados em regime compartilhado.

DADOS DO COLABORADOR

Raízen S.A.

FONTE

Contribuição nº 22.846

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Exclusão

"Conforme contribuições anteriores, propõe, inicialmente, a exclusão da alteração proposta no parágrafo único do art. 14-A da Resolução nº 302/2014 e do item 1.11 do

Anexo à Resolução nº 116/2009, objeto do art. 1º e do art. 2º da minuta de resolução proposta, respectivamente.

Não obstante, caso a ANAC pretenda seguir com a proposta normativa, mediante revisão do Relatório de AIR, recomenda-se a exclusão do vocábulo “fixas” da definição trazida pelos dispositivos, adotando-se a seguinte redação:

“Art. 14-A

(...)

Parágrafo único. Para os fins desta Resolução, o Parque de Abastecimento de Aeronaves é definido como o conjunto de instalações, compreendendo tanques, equipamentos, rede de hidrantes e prédios (administração, manutenção e outros), com a finalidade de receber, armazenar e distribuir combustíveis de aviação, localizado dentro do aeródromo.

Complementarmente, recomenda-se a revisão do Relatório de Impacto Regulatório (AIR), objeto da Nota Técnica nº 39/2020/GERE/SRA."

"A proposta de norma classifica como “instalação fixa” todos os ativos operacionais do PAA (tanques, equipamentos e rede de hidrantes). No entanto, é preciso cautela para que o dispositivo não gere interpretações equivocadas, considerando que, conforme o disposto nos contratos de cessão de uso vigentes, firmados com a Infraero ou com as concessionárias aeroportuárias, tais ativos são considerados como bens removíveis, o que significa que tais bens são passíveis de levantamento pelos atuais operadores.

Trata-se de situação consolidada no setor e que constitui uma premissa relevante para a realização de investimentos por parte dos operadores de PAAs, que sempre consideram a possibilidade de remoção dos referidos bens ao final do contrato. Vale citar, ainda, que, em relação a ativos semelhantes (tanques, dutos, bombas etc.), já foi reconhecida pelo TCU[1] e por outras agências (ex. ANTAQ) a sua natureza removível e, portanto, de ativos que são passíveis de serem levantados pelos seus atuais ocupantes. Diante disso, a incorporação dessa previsão no texto da norma pode levar a uma leitura não compatível com a praxe setorial e pode ser interpretada como expropriação regulatória, podendo ensejar o ajuizamento de ações de desapropriação indireta pelos eventuais interessados perante a ANAC, tendo em vista a necessidade de indenização do Governo àqueles que realizaram investimentos.

A característica removível dos ativos operacionais deve ser reconhecida pela ANAC, enquanto regulador, à luz dos contratos celebrados, que são perfeitamente adequados à legislação vigente à época, sob pena de violação a ato jurídico perfeito constitucionalmente protegido (art. 5º, XXXVI da CF/88). Sequer seria possível alterar essa qualificação, considerando a vedação à retroatividade de nova interpretação, posto que não pode ser realizada interpretação retroativa de contratos já firmados, descolada das orientações fixadas à época, o que constituiria, ademais, em violação ao art. 24 do Decreto-lei nº 4.657/1942 (LINDB).

Não só isso: a ANAC deve ter em vista também os efeitos práticos perniciosos que uma interpretação equivocada desta redação poderia ensejar sobre a segurança jurídica e futuros investimentos por parte de agentes privados no mercado de distribuição de combustíveis de aviação. Para que haja incentivos para tais investimentos é fundamental o respeito a duas premissas. Primeiro, a estabilidade das regras contratuais e, segundo a previsibilidade do marco regulatório. Estas influenciam a maneira como os particulares avaliam seus investimentos e os respectivos retornos. Como se sabe, mudanças abruptas nas regras do jogo, como poderá ocorrer caso o texto pretendido da minuta venha a ser aprovado e seja equivocadamente interpretado, conduzem a uma

inevitável insegurança jurídica e são associadas a situações de expropriação regulatória, vedada pelo ordenamento jurídico.

Vale destacar, por fim, que, não obstante a sensibilidade do tema, a proposta de uma definição para o PAA e os seus possíveis impactos tampouco foram contemplados no Relatório de Impacto Regulatório (AIR), objeto da Nota Técnica nº 39/2020/GERE/SRA.

Conforme exposição ora trazida, nota-se que não se trata de disposição normativa de baixo impacto, que poderia dispensar a realização de AIR, nos termos do art. 4º, III do Decreto n.º 10.411/2020. Portanto, ainda que fosse juridicamente possível uma mudança de interpretação, seria necessário não apenas observar os direitos decorrentes dos contratos em vigor, firmados sob entendimento diverso quanto ao caráter removível dos ativos, mas também o rito exigido pela legislação que impõe que o tema seja, especificamente, objeto de AIR, nos termos do art. 5º da Lei nº 13.874/2019 e do art. 6º da Lei nº 13.848/2019. Nesse sentido, recomenda-se, adicionalmente, que o tema seja também abordado na revisão do relatório de AIR proposta em contribuições anteriores – na remota hipótese de ser a intenção do órgão a alteração da qualificação dos bens associados à atividade.

Assim, dado o contexto da proposição do parágrafo único, associado à impertinente regra de compartilhamento proposta pelo art. 14-A, caput, recomenda-se que o dispositivo suprimido, assim como o item 1.11 do Anexo à Resolução nº 116/2009. Subsidiariamente, sugere-se, ao menos, a supressão do vocábulo “fixas” da definição trazida pelos dispositivos, para fins de se evitar interpretações equivocadas.

[1] TCU, Processo n. 002.458/1996-9, Decisão Plenário n. 422/2000, Relator Adhemar Paladino Ghisi, j. 24.05.2000. Nesta decisão, admite-se que “os terceiros contratados poderiam retirar as instalações executadas”, o que denota sua natureza removível.”

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

A ANAC concorda que determinados componentes do PAA podem ser individualizados para cada operador, enquanto que outros componentes não são viáveis de duplicação, e a estes deve se direcionar o compartilhamento. Entretanto, em vez de discriminar na norma quais componentes devem ser compartilhados, propõe-se o estabelecimento de critérios para esta classificação e a obrigatoriedade de que haja transparência, no processo relativo ao acesso, a respeito de quais componentes compõem os instalações compartilhadas. Assim, foi introduzido, no novo texto do Art. 14-B, dispositivo (§3º) que requer clareza em relação a quais instalações e equipamentos serão utilizados em regime compartilhado.

DADOS DO COLABORADOR

Raízen S.A.

FONTE

Contribuição nº 22.847

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Exclusão

"Sugere-se, inicialmente, a exclusão do artigo 14-B da minuta de resolução, em consonância com a contribuição já apresentada e que propõe a revisão das premissas que pautam a proposta regulatória em questão.

Alternativamente, caso a Agência pretenda seguir com a proposta de norma em questão, recomenda-se: (i) a alteração do art. 14-B; e (ii) a inclusão de nova disposição restringindo o escopo das regras de compartilhamento apenas aos novos contratos de cessão de área firmados pelas administradoras aeroportuárias após a vigência do novo regime proposto, conforme sugestões redacionais a seguir.

“Art. 14-B Os aeródromos sujeitos a regras de compartilhamento objeto deste Capítulo serão definidos a partir de decisão fundamentada da Diretoria Colegiada da ANAC, precedida de Análise de Impacto Regulatório – AIR que evidencie a essencialidade do ativo para o ingresso de agentes econômicos na atividade de distribuição de combustíveis no respectivo aeródromo, assegurada a oitiva dos agentes econômicos impactados, e de Consulta Pública.

§2º Sem prejuízo dos requisitos previstos na legislação e regulamentação aplicáveis, o Relatório de AIR deverá cotejar:

I – as características das operações de abastecimento de combustíveis nos respectivos aeroportos, considerando o perfil de aeronaves, volumes demandados e perfil das operações existentes;

II – a existência de áreas disponíveis para implantação de infraestruturas de abastecimento;

III – os custos associados à implantação de novas infraestruturas de abastecimento;

IV – o tempo de permanência das aeronaves em solo e impactos relacionados às operações de abastecimento;

V – outras eventuais restrições aplicáveis ao aeródromo e decorrentes das características dos ativos.

§3º Independentemente de qualquer decisão da ANAC, nos termos do caput, fica assegurado aos operadores da infraestrutura do Parque de Abastecimento de Aeronaves prevista art. 14-A o direito ao uso exclusivo das áreas implantadas pelo período mínimo de 10 (dez) anos a contar de sua entrada em operação, o que igualmente se aplica aos projetos de expansão dos ativos.

§4º Fica igualmente assegurado aos operadores da infraestrutura do Parque de Abastecimento de Aeronaves prevista art. 14-A a movimentação de seus próprios produtos mediante utilização da preferência do proprietário.

§5º Sujeitam-se às normas de compartilhamento estabelecidas por este Capítulo os aeroportos definidos no Anexo desta Resolução.

§6º A cada 5 (cinco) anos, caberá à ANAC implementar Avaliação de Resultado Regulatório – ARR das decisões de compartilhamento de infraestruturas de abastecimento implementadas.”

(...)

“Art. 14-D. As regras previstas neste Capítulo aplicam-se aos novos contratos de cessão de área firmados pelos operadores de aeródromos a partir da vigência do regime de compartilhamento aqui previsto.” [NOVO DISPOSITIVO]”

"A redação proposta para o art. 14-B, juntamente com o Anexo da minuta de resolução em questão, preveem a aplicação imediata das regras de acesso disciplinadas para os Parques de Abastecimento de Aeronaves (PAAs) dos aeroportos de Guarulhos e Galeão, possibilitando, ainda, nos termos do parágrafo único do dispositivo, a futura

extensão do dever de compartilhamento a outros aeroportos, mediante atualização do rol previsto no Anexo.

Conforme já indicado em contribuições anteriores, um problema inicial que emerge da regra é o seu próprio recorte, na medida em que as Justificativas apresentadas para a proposta normativa e o Relatório de AIR que fundamenta a opção regulatória adotada não trazem argumentos suficientes a demonstrar a essencialidade dos ativos dos PAAs de ambos os aeroportos para determinação do seu compartilhamento compulsório, aludindo-se tão e simplesmente à suposta vantagem competitiva no acesso à rede de hidrantes.

Assim, faz-se primordial a revisão das premissas do Relatório de AIR e exclusão da disciplina proposta pelo art. 14-B, juntamente com as demais disposições que buscam alterar as regras de acesso aos ativos de abastecimento nos termos da proposta de resolução.

Sem prejuízo do exposto, mesmo que as regras de acesso e recorte propostos pelo art. 14-B fossem consideradas devidas – o que somente se admite em observância ao princípio da eventualidade – a disposição ainda padeceria de outros problemas que devem, subsidiariamente, ensejar sua alteração e complementação.

Primeiramente, a aplicação imediata das regras propostas sem qualquer proteção aos contratos celebrados pelos proprietários dos ativos junto às administradoras aeroportuárias sob a égide da regulação distinta gera grande insegurança jurídica e viola os direitos ao ato jurídico perfeito e direito adquirido assegurados pelo art. 5º, XXXVI da Constituição, caracterizando verdadeira expropriação regulatória. A regra, ainda, se encontra em desconhecimento com as orientações trazidas pelo art. 23 do Decreto-lei nº 4.657/1942 (LINDB), segundo o qual as decisões administrativas que determinem novo condicionamento de direito devem prever regime de transição voltado a garantir o seu cumprimento de forma proporcional e sem prejuízo a interesses gerais.

Frente ao exposto e de modo a superar a inconstitucionalidade e ilegalidades apontadas, sugere-se a inclusão de nova disposição que explicita a aplicação das regras de compartilhamento previstas no Capítulo III-A da Resolução nº 302/2014 apenas aos novos contratos de cessão de área celebrados pelos operadores aeroportuários após a vigência do novo regime proposto, conforme proposta redacional trazida para o novo art. 14-D.

Um segundo problema observado concerne à previsão do parágrafo único do art. 14-B, que possibilita a ampliação, a qualquer tempo, do rol de aeroportos sujeitos às regras de compartilhamento, que confere grande discricionariedade à ANAC e insegurança aos agentes regulados. Na prática, a regra possibilita que infraestruturas implementadas em cenário regulatório sem restrições de compartilhamento possam, em momento seguinte e sem qualquer previsibilidade, ter seu uso restringido em completa frustração às premissas que pautaram a decisão pela realização dos investimentos por seus detentores, o que acarreta enorme desincentivo à realização de novos investimentos. Esse contexto de incerteza é agravado pela inexistência de critérios técnicos ou econômicos claros, no âmbito do processo em questão, para a aplicação das restrições de compartilhamento determinadas para os aeroportos de Guarulhos e Galeão. Isso se deve não apenas às fragilidades do Relatório de AIR – que, embora constata que, para parcela significativa dos voos de Guarulhos e Galeão, o uso de rede de hidrantes seria indiferente, conclui que a impossibilidade de acesso ao ativo seria uma barreira à entrada, sem maiores explicações a respeito – mas também a completa desconsideração dos resultados de tal Relatório pela proposta normativa trazida, com a

ampliação do rol de ativos sujeitos à determinação de compartilhamento, conforme redação proposta para o art. 14-A.

Nota-se, ainda, que, diferentemente do que se verifica em outros setores, como na regulação da Agência Nacional de Petróleo (ANP) relativa a dutos e terminais marítimos para movimentação de combustíveis, não há, na disciplina proposta, qualquer garantia de preferência aos direitos dos proprietários dos ativos a serem compartilhados, fundamental para que haja segurança mínima sobre retorno sobre os investimentos (fundamental para viabilizar sua implantação), bem como para que se assegure a possibilidade de atendimento à demanda operacional considerada pelos proprietários dos ativos – aspectos igualmente ponderados pela própria ANAC Nota Técnica Conjunta nº 001/2009/ ANP-ANAC (item 88), embora não refletidos na minuta proposta.

A fim de se retificar essa falha e de se garantir o endereçamento do problema regulatório quanto à “insegurança jurídica para novos investimentos em expansão da infraestrutura de abastecimento nos aeroportos”, bem destacado pelo Relatório de AIR, propõem-se a revisão e complementação do art. 14-B, de modo a, primeiramente, (i) contemplar parâmetros mínimos para a sujeição de novos aeroportos às regras de compartilhamento previstas, assegurando-se (ii) a prévia realização de AIR que contemple as características específicas do aeroporto e a essencialidade dos ativos envolvidos, bem como as percepções dos agentes econômicos potencialmente impactados no curso do processo, bem como (iii) a realização de Consulta Pública, que garanta a ampla transparência e debate público no processo decisório, em consonância com os arts. 8 e 9º da Lei nº 13.848/2019. Em adição, sugere-se a previsão do direito de preferência do proprietário do ativo, (iv) que garanta condições mínimas de retorno sobre o ativo investido, mediante sua exploração exclusiva por período pré-definido e suficiente, e (v) que também assegure direito ao uso de capacidade compatível com a demanda a ser atendida pelos proprietários das instalações, à semelhança do que já ocorre, por exemplo, com a regulação de uso de dutos de movimentação de óleo e gás por terceiros, objeto da Resolução nº 35/2012-ANP e com a regulação de acesso a terminais de combustíveis, objeto da Portaria nº 881/2022-ANP.

Por fim, terceiro problema a ser endereçado consiste no fato de a proposta de norma apenas se preocupar com a possível ampliação do rol de aeroportos que poderão se submeter às regras de compartilhamento e não com a revisão do rol estabelecido, de forma a flexibilizar as intervenções regulatórias sugeridas mediante reavaliação periódica das premissas que pautaram tal opção regulatória e dos efeitos da regulação. De modo a contornar essa lacuna, recomenda-se a inserção de previsão quanto à realização periódica de Análise de Resultado Regulatório (ARR), voltada à confirmação da pertinência dos aeroportos previstos no rol do anexo. Trata-se de medida importante para o constante monitoramento da qualidade regulatória, em consonância com os princípios da subsidiariedade e proporcionalidade e demais diretrizes que devem guiar a atuação da ANAC, em consonância com a Instrução Normativa nº 154/2020."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

Nesse sentido, passou-se a citar nominalmente a aplicabilidade do Capítulo III-A aos aeroportos de Guarulhos e Galeão, dispensando assim a criação do Anexo à Resolução.

Além disso, foram listados os principais critérios que devem ser utilizados para a inclusão ou exclusão de aeródromo da aplicabilidade do capítulo.

Com relação à precificação, a ANAC especificou que deve ser utilizado o o Custo Histórico Corrigido para a determinação dos investimentos. Este método é mais transparente e auditável do que o Valor Novo de Reposição e preserva o investidor de riscos de ganhos ou perdas decorrente de eventos que não estão sob seu gerenciamento.

Com relação à amortização, a ANAC especificou o critério linear, considerando o tempo em que os ativos foram utilizados e a duração do contrato de operação do PAA firmado com o operador do aeródromo, de forma que, ao fim do contrato, os ativos devem ser considerados totalmente amortizados. Este critério se adequa ao disposto no art. 40 da Lei nº7.565, de 19/12/1986.

Adicionalmente, em atenção às manifestações, e com o objetivo de aumentar a segurança de seus investimentos, foi explicitado no dispositivo que poderão ser considerados os custos de capital próprio, de terceiros e o prêmio de risco associado ao investimento.

DADOS DO COLABORADOR

Raízen S.A.

FONTE

Contribuição nº 22.848

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Exclusão

"Sugere-se, inicialmente, a exclusão do artigo 14-D da minuta de resolução, em consonância com a contribuição já apresentada e que propõe a revisão das premissas que pautam a proposta regulatória em questão.

Alternativamente, propõe-se a alteração do parágrafo segundo do art. 14-D, conforme seguinte redação:

“Art. 14-D

(...)

“§2º Na elaboração de Termo de Condições de Acesso, o operador do PAA poderá exigir de interessados:
--

I - a comprovação:

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> a) Da inexistência de áreas disponíveis para implantação e operação de PAA; b) Da imprescindibilidade da utilização de redes de hidrantes para a viabilidade das operações de abastecimento; c) Do atendimento do requisito de capacidade técnica mínimos, equivalentes aos praticados pelas detentoras da infraestrutura; d) De capacidade econômico-financeira compatível com os investimentos a serem demandados na manutenção das instalações acessadas. |
|---|

II - a assinatura de termo de compromisso, assumindo obrigações de:

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> a) Custeio de investimentos necessários para manutenção, adequação e eventual ampliação da infraestrutura; e |
|--|

b) Atendimento às normas operacionais estabelecidas pelo detentor da infraestrutura, necessárias à garantia da segurança operacional.””

"Conforme contribuições anteriores, entende-se que todas as regras de compartilhamento das infraestruturas de abastecimento dos aeroportos propostas devem ser revisadas pela Agência a partir da complementação da Análise de Impacto Regulatório (AIR) conduzida, e a proposta redacional subsidiariamente trazida decorre de uma série de problemas constatados na disciplina do Termo de Condições de Acesso (TCA) proposta para o art. 14-D.

Conforme reforçado pela própria AIR, as alterações propostas buscariam o “aperfeiçoamento das regras atuais, porém, sem tratar de regulação de preço de acesso às infraestruturas de dutos e hidrantes e da verticalização entra a operação do PAA e a distribuição de combustíveis” (item 12.10), o que deveria ser feito a partir da manutenção da abordagem atual, que “privilegia soluções negociadas, e que visa intervir apenas quando necessário” (item 12.10.1). As alterações propostas, no entanto, contradizem tais objetivos.

Primeiramente, pela sistemática proposta para elaboração e divulgação do TCA, percebe-se que, na prática, o acesso à infraestrutura de terceiros será a regra, e não a exceção. Isso porque a redação proposta para o art. 14-D não prevê a possibilidade de que as detentoras da infraestrutura possam exigir dos terceiros interessados a comprovação (i) de que inexistem áreas disponíveis para implantação do PAA; ou (ii) da imprescindibilidade do uso da rede de hidrantes e impossibilidade de sua duplicação - premissas fundamentais para que se configure as supostas barreiras de entrada apontadas como principal problema regulatório a ser solucionado (cf. item 10 do AIR). Como já explorado ao longo das demais contribuições trazidas, a obrigação de livre acesso à rede de hidrantes (ou a qualquer outro ativo dos PAAs) deve ser balizada a partir dos pressupostos da doutrina das “instalações essenciais”, que somente admite obrigações de compartilhamento quando demonstrada a imprescindibilidade da infraestrutura envolvida, não podendo ser evocada para se garantir uma competição a qualquer custo. Essa doutrina não admite uma qualificação per se da infraestrutura, sendo necessário avaliar cada caso concreto – e a proposta está alinhada com essa necessidade, justamente para evitar distorções. Dada a desconsideração desse pressuposto, o dispositivo em questão permite que agentes possam simplesmente optar pelo acesso de infraestrutura de terceiros, esquivando-se de qualquer compromisso de investimento, abrindo enorme margem para a entrada de agentes caronistas (“free riders”) que, embora pudessem se valer de outros meios para a realização de suas atividades, passarão a simplesmente se aproveitar da infraestrutura instalada.

De modo a se contornar esse primeiro problema, sugerimos, alternativamente à exclusão da disposição, sua alteração, de modo que se prevejam como condições: (i) a comprovação, pelo interessado, de inexistência de áreas disponíveis para implantação e operação de PAA e (ii) a comprovação da imprescindibilidade da utilização da rede de hidrantes para as suas operações (evidenciando, por exemplo, a impossibilidade de uso de CTA).

Não bastasse a seriedade do problema exposto, ele é agravado pela ausência de preocupação com a qualidade técnica dos interessados e observância de regras operacionais estabelecidas pelos administradores da infraestrutura – o que em nada difere da dinâmica já observada atualmente na administração dos Pools de abastecimento nos aeródromos. Assim, o art. 14-D não estipula requisitos mínimos para a comprovação da qualidade técnica dos interessados no livre acesso, a fim de assegurar

a manutenção dos níveis de segurança do abastecimento. Nada é resguardado quanto à possibilidade de que os detentores da infraestrutura estabeleçam normas que evitem riscos à segurança e continuidade das operações. Em suas justificativas, a ANAC pondera que tais condições deveriam ser melhor discutidas e formatadas durante a fase de consulta pública. Não obstante, o fato é que a falta de qualquer orientação expressa da Agência quanto a estes critérios traz enorme insegurança jurídica quanto à possibilidade de fixação futura.

Diante da ausência de padronização técnica regulamentar, mostra-se adequada incorporação de parâmetros mínimos nas condições do TCA, a fim de padronizar os requisitos mínimos de segurança e qualidade e garantir a segurança da operação de abastecimento, e proteção à integridade dos funcionários do aeroporto e da operadora e aos tripulantes e passageiros das aeronaves abastecidas.

Dito isso, o art. 14-D também deve ser revisado para se prever que os TCAs possam exigir a comprovação, pelo interessados, (i) do atendimento de requisitos mínimos de capacidade técnica pelo interessado, para o que poderá ser exigido o atendimento a padrão técnico-operacional equivalente ao atualmente praticado pelas detentoras da infraestrutura; (ii) de capacidade econômico-financeira (para fazer face a investimentos e pagamento de indenizações em momento futuro); além da (iii) assinatura de compromisso no sentido de arcar com os investimentos necessários para manutenção, adequação e eventual ampliação da infraestrutura, bem de atendimento às normas operacionais estabelecidas pelo detentor da infraestrutura.

Por fim, terceira problemática decorre da opção por se pré-definir critérios de precificação do acesso, ao se estipular que os preços praticados pelos operadores do PAA deverão se relacionar com custos operacionais, de investimentos não amortizados e de capital. Ora, restringir o modo de precificação de acesso às infraestruturas do PAA aos custos do agente vai na contramão das conclusões obtidas pela Agência no Relatório de AIR, na medida em que reconhece que os agentes do mercado, sem a intervenção do regulador, são capazes de atingir melhor resultado de precificação, considerado especialmente a assimetria de informações entre regulador e regulado (item 13.4 da AIR). Surpreende a intenção da ANAC em especificar esse critério na disciplina do TCA, de caráter eminentemente negocial, deixando de lado outros aspectos primordiais à segurança aeroportuária, anteriormente apontados, que deveriam merecer atenção da regulação.

Para mitigação do terceiro problema, os critérios de precificação devem ser substituídos por previsão de que a precificação será livremente definida pelos agentes econômicos, que poderão determinar critérios para definição do valor de mercado da infraestrutura a ser precificada, bem como deve ser excluída a previsão de arbitramento de conflitos pela ANAC (art. 14-E, §5º). Caso haja preocupação da ANAC no caso de aquisição de participação no ativo, seria possível prever a análise das condições por 2 ou 3 empresas especializadas no setor na área de fusões e aquisições, a partir de critérios de mercado, e que tais laudos sirvam de baliza para a definição do valor do ativo. A ANAC poderia, até mesmo, instituir processo de credenciamento para habilitar consultorias técnicas a exercer esta função, conforme previsto no art. 8º da Lei 11.182/2006. Portanto, há alternativas variadas para garantia da aplicação de condições de mercado e que sigam padrões razoáveis na precificação do acesso aos ativos, que não justificam a interferência da Agência em sua precificação, que configura verdadeira expropriação regulatória.

Pelo exposto, da forma como sugerida, a norma implica evidente intervenção desarrozoada e incompatível com as diretrizes que devem guiar a intervenção da

Agência, que terá por efeito prático inibir, ainda mais, os investimentos no setor, incrementar a insegurança jurídica e incentivar comportamentos caronistas."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que as manifestações foram parcialmente acatadas.

A motivação para as regras mais interventivas estabelecidas do Capítulo III-A foi baseada na conclusão de que os aeroportos de Guarulhos e Galeão têm características de operação que impedem que haja concorrência em igualdade de condições entre o detentor de acesso à rede de dutos e hidrantes e eventuais outros fornecedores de combustível.

A ANAC concorda que determinados componentes do PAA podem ser individualizados para cada operador, enquanto que outros componentes não são viáveis de duplicação, e a estes deve se direcionar o compartilhamento. Entretanto, em vez de discriminar na norma quais componentes devem ser compartilhados, propõe-se o estabelecimento de critérios para esta classificação e a obrigatoriedade de que haja transparência, no processo relativo ao acesso, a respeito de quais componentes compõem os instalações compartilhadas. Assim, foi introduzido, no novo texto do Art. 14-B, dispositivo (§3º) que requer clareza em relação a quais instalações e equipamentos serão utilizados em regime compartilhado.

Com relação aos requisitos de acesso, a ANAC avalia que podem ser estabelecidos, com transparência, no Termo de Condições de Acesso após consulta aos principais usuários e potenciais entrantes. Em atenção às contribuições, foi explicitado no §1º do Art. 14-B que podem ser estabelecidos requisitos operacionais.

Com relação à precificação, a ANAC especificou que deve ser utilizado o o Custo Histórico Corrigido para a determinação dos investimentos. Este método é mais transparente e auditável do que o Valor Novo de Reposição e preserva o investidor de riscos de ganhos ou perdas decorrente de eventos que não estão sob seu gerenciamento.

Com relação à amortização, a ANAC especificou o critério linear, considerando o tempo em que os ativos foram utilizados e a duração do contrato de operação do PAA firmado com o operador do aeródromo, de forma que, ao fim do contrato, os ativos devem ser considerados totalmente amortizados. Este critério se adequa ao disposto no art. 40 da Lei nº7.565, de 19/12/1986.

DADOS DO COLABORADOR

Raízen S.A.

FONTE

Contribuição nº 22.849

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Exclusão

"Sugere-se, inicialmente, a exclusão do artigo 14-E da minuta de resolução, em consonância com a contribuição já apresentada e que propõe a revisão das premissas que pautam a proposta regulatória em questão.

Alternativamente, sugere-se a alteração do art. 14-E para que o procedimento sugerido de consulta a Empresas Aéreas e interessados no compartilhamento de infraestrutura tenha uma natureza orientativa, e não vinculante para a conclusão do TCA, conforme proposta redacional abaixo:

“Art. 14-E A proposta do Termo de Condições de Acesso deve ser precedida de consulta às Empresas Aéreas e aos potenciais interessados em compartilhar a infraestrutura, a qual terá natureza orientativa e não vinculante.

§2º As consultas às empresas aéreas podem ser realizadas por meio de associações, comitês técnicos, fóruns de governança ou outros grupos capazes de intensificar a cooperação entre as partes e colaborar para o alcance de soluções coletivas.

§3º A consulta deve explicitar como a proposta atende aos princípios dispostos no artigo 14-D e ser acompanhada de todas as informações relevantes para a sua avaliação.
(...)

§5º Quaisquer das partes poderá solicitar a orientação da ANAC sobre as propostas sendo discutidas.

§6º Concluído o prazo de consultas, o Operador do PAA deverá decidir pela proposta de Termo de Condições de Acesso, fundamentando sua decisão com base em todos os subsídios recebidos.”

"De antemão, imperioso destacar que as exclusões de redação propostas para o Art. 14-E estão alinhadas com demais contribuições realizadas pela Raízen no escopo da presente Consulta. Dito isso, a exclusão do art. 14-E decorre da insegurança jurídica trazida pelo formato do procedimento de Consulta proposta na fixação dos critérios e condições a serem previstos pelo Termo de Condições de Acesso, com potencial de promover cenário de expropriação regulatória contrário aos próprios objetivos explorados na AIR que culminou na minuta de Resolução proposta, em linha com os argumentos já apresentados na contribuição ao art. 14-D.

Conforme sistemática proposta pelo art. 14-E, “a proposta do Termo de Condições de Acesso deve ser precedida de consulta às Empresas Aéreas e aos potenciais interessados em compartilhar a infraestrutura”. Como descrevem os parágrafos do artigo que se seguem, a consulta teria como objetivo alcançar “acordos e soluções negociadas” (§2º), devendo “explicitar como a proposta atende aos princípios dispostos no artigo 14-D” (§3º). E, na ausência de um acordo entre o operador do PAA e as partes consultadas, qualquer um destes poderá solicitar arbitramento da ANAC.

Resta claro que as disposições do TCA – que deveriam ser estipuladas pelo detentor da infraestrutura em cotejo às condições mínimas para garantia de segurança e manutenção do ativo - ficam condicionadas ao acordo de todos os consultados sobre seu conteúdo. Por conseguinte, a consulta deixa de ter um caráter meramente orientativo ou de fomento à transparência das condições de negociação (a fim de se coibir práticas abusivas), para se tornar uma verdadeira seara decisória, buscando a convergência de todos os agentes envolvidos e conferindo à ANAC a última decisão sobre as negociações que, conforme reconhecido pela própria Agência na AIR, deveriam ser pautadas por critérios eminentemente negociais.

Como primeira consequência, tal medida confere poder decisório excessivo a agentes alheios aos investimentos e ao conhecimento técnico e operacional envolvido em toda

a infraestrutura de abastecimento a ser compartilhada. Assim, requisitos técnicos a serem exigidos pelo Operador – que possui o maior conhecimento técnico sobre as condições dos ativos – indispensáveis para a operação de sua infraestrutura, passam a ter sua aplicação condicionada a uma verdadeira concertação de interesse com os consultados, o que coloca a falta de acordo dos consultados em relação às condições do TCA como verdadeiro risco à segurança do compartilhamento dos ativos.

Neste cenário, em que o posicionamento de empresas interessadas no compartilhamento da infraestrutura, e até mesmo das Empresas Aéreas, passam a ter o mesmo peso da posição do Operador do PAA, é natural que os interessados busquem a maior flexibilização possível dos requisitos a serem previstos no TCA – especialmente frente ao fato de que, conforme redação atualmente prevista pelo art. 14-D, não há qualquer garantia quanto à necessária observância de requisitos técnicos e operacionais mínimos a serem atendidos (o que, inclusive, motiva as contribuições formuladas ao art. 14-D, que buscam conferir balizas mínimas quanto aos critérios a serem seguidos nas negociações).

Nessa feita, sendo o acordo dos consultados etapa condicionante para a aprovação do Termo, confere-se excessivo poder aos terceiros interessados, incentivando a prática de condutas oportunistas por parte de tais agentes.

A sistemática proposta pelo art. 14-E, deste modo, somente agrava a insegurança jurídica acarretada aos operadores dos PAAs pela proposta normativa, favorecendo o interesse de players oportunistas, em detrimento aqueles que dispenderam recursos na implantação de infraestruturas – que passam a figurar em posição de grande vulnerabilidade e risco operacional.

Em paralelo, a resolução de eventual conflito entre as partes sobre a proposta do Termo pela ANAC, prevista pelo art. 14-E, §4º, tampouco nos parece opção adequada. Ora, num cenário em que a consulta dos agentes se torna pouco efetiva por práticas caronistas e, possivelmente, enviesadas dos consultados, a ANAC debruçará sua análise sobre informações pouco neutras para tomada de decisão sobre a proposta do Termo, considerando a já existente assimetria de informações entre regulador e regulado. Ainda, tal dinâmica tampouco protege o operador do PAA que realizou vultosos e calculados investimentos em sua infraestrutura com a perspectiva de garantir balizas operacionais e de segurança que poderão ser desconsideradas pela ANAC, gerando insegurança para a realização de novos investimentos e a possibilidade de configuração de expropriação regulatória em relação a investimentos já realizados.

Diante disso, recomenda-se que o referido procedimento de consulta descrito ao longo do art. 14-D proposto seja suprimido. Alternativamente, sugerimos que a redação seja alterada para prever que o procedimento tenha natureza meramente orientativa, garantindo aos operadores do PAA a decisão final em relação ao conteúdo do TCA, a ser fundamentada a partir dos subsídios recebidos."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que não foi acatada.

Por fim, cumpre ressaltar que o mecanismo de consulta, recomendado pela ICAO e difundido internacionalmente, é utilizado para o planejamento e decisões a respeito de investimentos e remuneração em infraestrutura aeroportuária. Nesse sentido, a possibilidade de arbitramento pela ANAC não caracteriza impedimento à continuidade do processo de consulta.

Por fim, cumpre ressaltar que, em atenção às contribuições, a redação do capítulo foi alterada.

DADOS DO COLABORADOR

Raízen S.A.

FONTE

Contribuição nº 22.850

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 14º Exclusão

"Propõe-se a exclusão do art. 14-I da Resolução nº 302/2014 e dos artigos 19-D e 19-E da Resolução nº 116/2009, objeto das alterações propostas pelos arts. 1º e 2º da minuta de resolução em questão.

Subsidiariamente, caso mantidas as disposições, sugere-se a inclusão das seguintes disposições no Capítulo III-A proposto para a Resolução nº 302/2014, além da inclusão de tipificação e gradação das penalidades aplicáveis às infrações previstas pelo art. 14-I:

“Art. XX As empresas que obtiveram acesso ao Parque de Abastecimento de Aeronaves devem comprovar a realização das operações de armazenagem e abastecimento de aeronaves, sob pena de aplicação das penalidades cabíveis.” [NOVO DISPOSITIVO]

“Art. XX. A aplicação de penalidades deve observar os princípios da proporcionalidade, razoabilidade e isonomia.” [NOVO DISPOSITIVO]

Adicionalmente, recomenda-se as seguintes alterações às alterações propostas à Resolução nº 116/2009:

“Art. 19-F As empresas que obtiveram acesso ao Parque de Abastecimento de Aeronaves devem comprovar a realização das operações de armazenagem e abastecimento de aeronaves, sob pena de aplicação de multa e/ou impedimento de acesso ao Parque de Abastecimento de Aeronaves.” [NOVO DISPOSITIVO]

“Art. 19-G A aplicação de penalidades deve observar os princípios da proporcionalidade, razoabilidade e isonomia”. [NOVO DISPOSITIVO]"

"Como se sabe, é competência do CADE a repressão de infrações à ordem econômica e a aplicação das penalidades correspondentes previstas na Lei nº 12.529/2011. Assim, a previsão de infrações voltadas à coibição das mesmas condutas anticoncorrenciais na regulamentação da ANAC acarreta não apenas usurpação de competências atribuídas ao órgão antitruste – não reproduzidas pelos arts. 3º e 8º da Lei nº 11.182/2005, que tratam das atribuições da ANAC – como também o risco de duplo sancionamento de uma mesma conduta por motivos comuns, configurando o chamado bis in idem, que deve ser evitado não apenas no âmbito do Direito Penal, como também nos processos administrativos sancionadores, em consonância com os princípios da razoabilidade e proporcionalidade. A dinâmica também é incompatível com os arts. 25 e ss. da Lei nº 13.848/2019.

Com efeito, a aplicação ex post da legislação antitruste é suficiente para endereçar eventuais abusos concorrenciais na dinâmica de acesso às áreas aeroportuárias, de modo que as penalidades cabíveis devem ser aquelas previstas na Lei do CADE, e não

em regulamentos desta Agência. Por isso, recomenda-se a exclusão dos dispositivos que estipulam a fiscalização e aplicação de penalidades propostas pelo art. 14-I.

A medida evitaria inseguranças jurídicas, atuações redundantes e conflitos institucionais decorrentes do duplo controle sobre o direito antitruste, adequando também a proposta normativa às diretrizes previstas pelo art. 6º da Lei nº 11.182/2005, que propõe esforços de harmonização da atuação da ANAC com os demais órgãos federais que atuam sobre a defesa e promoção da concorrência, impondo a comunicação ao CADE de fatos que possam configurar infração contra a ordem econômica, em detrimento de uma atuação autônoma do órgão regulador.

No entanto, caso se decida por manter a previsão de infrações e sanções no regulamento – o que se admite apenas em caráter eventual -, é preciso ter em consideração a alguns aspectos que foram negligenciados na redação proposta.

Em primeiro lugar, da análise da sugestão de penalidades verifica-se que não há tipificação das infrações ou parâmetros razoáveis para dosimetria das sanções previstas. Nos termos da disposição proposta, para a caracterização da incidência de uma infração, é causa suficiente o descumprimento de qualquer condição de acesso ao PAA. Trata-se de previsão de caráter demasiadamente aberto, que confere à Agência ampla liberdade decisória para a aplicação de sanções e gera, aos administrados, notável insegurança jurídica.

É necessária, ao contrário, a estipulação de um método de imposição de sanções que possa escaloná-las de acordo com as diversas possíveis infrações, observados, é claro, os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade na ponderação entre a gravidade da infração e a sanção correspondente. Esse sistema teria por objetivo não só garantir a necessária segurança jurídica, mediante adequada tipificação das condutas, como estabelecer um mecanismo isonômico de aplicação de sanções, de modo que os diversos fiscais possam atuar de forma isonômica e coerente em face das diversas ocorrências que venham a lhes ser submetidas. Em outras palavras, busca-se padronizar a atuação fiscalizatória da ANAC.

Ademais, entende-se ser um dever da Agência previamente normatizar o exercício concreto do seu poder fiscalizatório, em decorrência do princípio da legalidade. De fato, não pode a ANAC pretender atuar casuisticamente na aplicação de sanções sem antes estabelecer os parâmetros normativos abstratos para isso por meio de regulamento. E, para isso, não basta qualquer previsão genérica, como a se pretende com o texto proposto, mas de uma norma efetivamente completa, isto é, com as devidas especificações que sirvam para balizar a ampla competência sancionatória da Agência e conferir-lhe legitimidade.

Ou seja, a minuta proposta não cumpre com o dever da ANAC de normatizar as infrações e sanções administrativas, em respeito aos princípios da proporcionalidade, razoabilidade, legalidade e isonomia.

Por fim, é importante pontuar que, embora o propósito maior da estipulação de regime de livre acesso aos PAAs seja o de ampliar a concorrência, não houve preocupação, na proposta de norma, de tipificar como infração e estabelecer penalidade para agentes que obtenham direito de uso de áreas aeroportuárias e não façam o uso adequado das áreas, deixando, por exemplo, de implementar investimentos no PAA.

Trata-se de prática reprovável, tendo em vista que pode inviabilizar que terceiros adentrem ao referido aeroporto na hipótese de escassez de área disponível. Ao mesmo tempo, a conduta contribui para eventual concentração de mercado, já que, ao invés de realizar os investimentos para operar, o agente não o faz e mantém a área ociosa.

Sendo assim, acaso mantida a estipulação de penalidades, é necessário que a norma contemple a previsão de infração relacionada à prática de obter direito de uso de PAA e deixar de comprovar a realização das operações de armazenagem e abastecimento de aeronaves, que também deve constituir infração grave, prejudicial à competitividade, a ser apenada de forma semelhante."

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada.

Com relação aos requisitos de acesso, a ANAC avalia que podem ser estabelecidos, com transparência, no Termo de Condições de Acesso após consulta aos principais usuários e potenciais entrantes. Em atenção às contribuições, foi explicitado no §1º do Art. 14-B que podem ser estabelecidos requisitos operacionais.

Com relação à fiscalização, o objetivo não foi o de deixar pré-determinadas as providências a serem tomadas no caso de não cumprimento das disposições deste capítulo. Aliás, diante da diversidade de condutas com que a ANAC pode se deparar neste tema, não se mostra realista tentar prever e detalhar cada infração e sua correspondente penalidade.

Ainda, esta Gerência acredita que os ritos estabelecidos na Resolução nº 472/2018 e nos precedentes desta Agência são suficientes para proteger os agentes regulados contra temores de excessos ou arbitrariedades.

Por fim, cumpre ressaltar que, em atenção às contribuições, a redação do capítulo foi alterada.

DADOS DO COLABORADOR

Monteiro Ferraresi Advogados

FONTE

Contribuições nº 22.857 e nº 22.861

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 1º Exclusão

Exclusão Parágrafos 3º e 4º (Artigo 1º).

Em que pese a obrigação dos aeródromos precisarem seguir o convênio de delegação ou o instrumento de outorga, a autoridade que deve fiscalizar os critérios e condições deve ser a ANAC conforme previsto no Art. 2 da Lei 11.182/2005, sem prejuízo da autarquia estadual também fazê-lo, cada uma em seu âmbito (como funciona atualmente, vide caso VoaSP x Raízen, nos Aeroportos de Jundiaí e Atibaia, analisados pela Artesp e pela ANAC), principalmente por se tratar de aeroportos relevantes à malha aérea do país, como exemplo: Ribeirão Preto, Maringá e Porto Seguro.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que a contribuição foi parcialmente acatada.

Primeiramente, com relação às alegações de que a descentralização levaria à falta de homogeneidade das regras aplicáveis aos aeroportos, esta Gerência avalia que, devido à diversidade da realidade operacional entre os aeroportos do país, em termos de infraestrutura instalada, perfil das operações e volume de movimentos, a busca de uma homogeneidade das regras de acesso e remuneração da infraestrutura revela-se irreal.

Ainda em decorrência da diversidade de realidade operacional, não há contradição em definir regras diferenciadas em função das características dos aeródromo.

Em atenção aos questionamentos da legalidade da descentralização, o Parecer nº 00216/2019/PROT/PFEANAC/PGF/AGU, emitido em resposta a consulta pretérita à Procuradoria, embasa a legalidade da proposta, ao concluir que as regras de alocação e remuneração atualmente vigentes estão estabelecidas na Resolução nº 302/2014, expedida nas competências da ANAC. Assim, a alteração dessas regras estaria, igualmente, nas competências da Agência.

Não obstante, no sentido de acatar parcialmente as manifestações contrárias à descentralização da regulação de acesso, optou-se por manter os aeroportos delegados sujeitos à Resolução, mas disciplinar uma regra que estivesse alinhada à possibilidade de o delegante, por meio de política pública desenhada para o setor, prever critérios diferenciados no convênio de delegação, conforme suas próprias diretrizes.

Adicionalmente, foi disciplinada a sistemática processual envolvendo casos de conflitos nos aeródromos delegados, seguindo o raciocínio presente por todo o artigo: aeródromos delegados devem observar os normativos do caput; a análise e a fiscalização se configuram como atividades de responsabilidade dos delegatários; após o trâmite processual e decisão do delegatário, a ANAC pode atuar no caso por meio da instauração de processo administrativo, em sede de instância recursal.

DADOS DO COLABORADOR
Monteiro Ferraresi Advogados
FONTE
Contribuição nº 22.858 e nº 22.862
ANEXO
Ausente
RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO
Art. 14º Inclusão Art. 14-I - O descumprimento das condições de acesso ao Parque de Abastecimento de Aeronaves se configura como infração grave, sujeitando o infrator às penalidades cabíveis, como descrito nos artigos 9º, 34, 35 ,36 e 37 da Resolução ANAC nº 472/2018. Diante do caput do artigo, é necessário remeter quais as hipóteses de infração.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece pela contribuição e informa que a contribuição não foi acatada. O objetivo da seção de fiscalização não foi o de deixar pré-determinadas as providências a serem tomadas no caso de não cumprimento das disposições deste capítulo. Aliás, diante da diversidade de condutas com que a ANAC pode se deparar

neste tema, não se mostra realista tentar prever e detalhar cada infração e sua correspondente penalidade.

Por fim, cumpre ressaltar que, em atenção às contribuições, a redação do capítulo foi alterada.

DADOS DO COLABORADOR

Monteiro Ferraresi Advogados

FONTE

Contribuição nº 22.859 e nº 22.863

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

ANEXO À RESOLUÇÃO Inclusão

Aeroporto de Guarulhos – SP (GRU), Aeroporto de Congonhas – SP (CGH), Aeroporto de Brasília – DF (BSB), Aeroporto do Galeão – RJ (GIG), Aeroporto de Confins – MG (CNF), Aeroporto de Viracopos – SP (VCP), Aeroporto do Santos Dumont – RJ (SDU), Aeroporto do Recife – PE (REC), Aeroporto de Porto Alegre – RS (POA) e Aeroporto de Salvador – BA (SBSV)

Apesar de algumas cessões já vigerem, estando os aeródromos administrados pelos respectivos concessionários, a regra deve valer para os dez (10) maiores Aeroportos brasileiros.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que a contribuição não foi acatada. A motivação para as regras mais interventivas estabelecidas do Capítulo III-A foi baseada na conclusão de que os aeroportos de Guarulhos e Galeão têm características de operação que impedem que haja concorrência em igualdade de condições entre o detentor de acesso à rede de dutos e hidrantes e eventuais outros fornecedores de combustível. Tais características não são observadas nos demais aeroportos citados.

Por fim, cumpre ressaltar que, das contribuições recebidas, a redação do dispositivo foi alterada.

DADOS DO COLABORADOR

Monteiro Ferraresi Advogados

FONTE

Contribuição nº 22.860

ANEXO

Ausente

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Alteração da Resolução nº 116, de 20 de outubro de 2009 Art. 19º
--

Assim, a sugestão é: Art. 19-D O descumprimento das condições de acesso ao Parque de Abastecimento de Aeronaves se configura como infração grave, sujeitando o infrator às penalidades cabíveis, como descrito nos artigos 9º, 34, 35 ,36 e 37 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Diante do caput do artigo, é necessário remeter quais as hipóteses de infração.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que foi parcialmente acatada, conforme respondido na contribuição nº 22.858.

DADOS DO COLABORADOR

Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.

FONTE

Contribuição nº 22.864

ANEXO

Carta SEI 7690881, pp. 310 e seguintes

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Art. 1º Exclusão

A AZUL vem, respeitosamente, diante dessa Ilustríssima Agência, apresentar suas CONTRIBUIÇÕES à Consulta Pública 09/2022, nos termos do documento em anexo. "A AZUL aproveita o ensejo para manifestar protestos de elevada estima e consideração. Obrigada,"

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que, considerando que o arquivo enviado anexo à contribuição trata-se de um endosso à contribuição da IATA, a resposta foi apresentada para a Contribuição nº 22.811.

DADOS DO COLABORADOR

Aeroportos Brasil Viracopos SA

FONTE

Contribuição nº 22.866

ANEXO

Documento SEI 7527830, com solicitação de confidencialidade.

RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO

Alteração da Resolução nº 302, de 05 de fevereiro de 2014
Contribuição com solicitação de confidencialidade.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece pela contribuição e informa que, em atendimento à solicitação do colaborador, foi conferida restrição de acesso aos documentos apresentados.

Consequentemente, não cabe apresentar análise das contribuições, bem como as informações prestadas não podem subsidiar alterações à proposta normativa.

DADOS DO COLABORADOR
Ministério da Infraestrutura - Secretaria Nacional de Aviação Civil
FONTE
Contribuições nº 22.882 e 22.883
ANEXO
Nota Técnica Nº 72/2022/DPR/SAC de 04 de agosto de 2022, SEI 7829278
RESUMO DA CONTRIBUIÇÃO
Nota Técnica Nº 72/2022/DPR/SAC de 04 de agosto de 2022
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece pela contribuição e informa que as manifestações foram parcialmente acatadas, conforme apresentado na Nota Técnica nº 1/2023/GERE/SRA-ANAC (Processo nº 00058.029624/2019-61).