



CARGA AÉREA E AS CONCESSÕES AEROPORTUÁRIAS



CARGA ÁEREA INTERNACIONAL

Estrutura de mercado, atuação
da ANAC e implicações

01

DESEMBARAÇO ADUANEIRO

Facilitação do Comércio
Exterior

02

ROTEIRO

04

NOVA ABORDAGEM

Contratos da 5ª rodada
de concessões

05

AGENDA REGULATÓRIA

Participação Social

06

CENÁRIOS EM ANÁLISE

Regulação econômica da
carga internacional nos
aeroportos concedidos

Estrutura centralizada (TECA)

Recebimento da Carga

- Nacionalização / desembaraço aduaneiro
- Transferência

Poder de Mercado

Concorrência

- Portos Secos
- TECA – outros aeroportos

Passagem obrigatória pelo TECA

Solução regulatória

Regulação tarifária

- Armazenagem
- Capatazia

Estrutura Tarifária – herança DAC

Ausência de discussão pública ampla sobre modelo regulatório

Subsídios entre cargas

Relação com custos não conhecida

Divergências entre Concessionárias e usuários

Incentivos contraditórios
TECA X Transportador x Importador





Armazenagem e Capatazia

Estrutura de Mercado – Resto do Mundo

Sydney Airport

*We have **seven cargo terminals controlled by five cargo terminal operators**. Over 80 per cent of freight is carried in the holds of passenger aircraft with the remainder transported in dedicated freight aircraft. Sydney Airport is the most significant freight hub, accounting for approximately 45 per cent of all freight imports and exports in Australia.*

Melbourne Airport

Melbourne Airport handles more than 30 per cent of Australia's international air freight market. Cargo terminal operators at Melbourne Airport include Qantas, Menzies, Dnata, DHL, and the Australia Post Gateway facility.

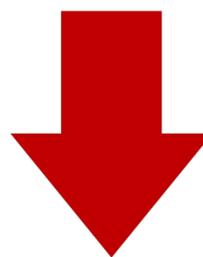
Amsterdam Airport Schiphol

Schiphol offers companies the space they need for future growth. Schiphol has cargo warehouse space totalling 525,000 m², of which 60% has direct access to the cargo aprons. This makes Schiphol one of the few major airports in Europe that is able to continue offering more space to airlines, forwarders and logistics services providers. Examples include Schiphol Logistics Park across from Schiphol-Rijk and Schiphol Trade Park.

Aeroporto Paris-Charles de Gaulle



Objetivos



Burocracia, custos e prazos no comércio exterior

Tempo médio de liberação das cargas de importação em 80%

Redução de intervenções manuais em 90%

Fonte: apresentação SISCOMEX

Curto Prazo

Portal Único

Médio/Longo Prazo

Operador Acreditado
Desembaraço nas nuvens

Em discussão

- Papel do terminal de cargas
- Fiel depositário
- Múltiplos recintos alfandegados

IN 1737/2017 – Remessa expressa

Antes	Depois
Exportação	
Declaração Simplificada de Exportação (DSE), sem cobertura cambial, se fins comerciais, limitado a US\$ 1.000,00.	Possibilidade de usar a DSE para fins comerciais. Limite alterado para US\$10.000,00.
Exportações com uso de formulário, sem fins comerciais ou industriais, limitado a US\$ 5.000,00. Vedada exportações acima de US\$ 50.000,00.	Possibilidade de exportações via Declaração Única de Exportação (DU-E), sem limite de valor.
Necessidade do uso do TECA para registro da DSE acima de US\$ 5.000,00.	Possibilidade de utilização do Recinto Alfandegado das empresas de Courier com habilitação especial, sem atracação no TECA.
Importação	
Vedada a importação (i) com destinação comercial, (ii) em Admissão Temporária e (iii) com isenção e imunidade.	Possibilidade da importação (i) com finalidade comercial e industrialização, sem limite desde que tenha Habilitação Espacial, (ii) em Admissão Temporária e (iii) com isenção e imunidade.
Limite de US\$ 3.000,00.	Possibilidade de importações até US\$ 1000.000,00 no ano, limitado a US\$ 3.000,00 por embarque (habilitação comum).
Necessidade do uso do TECA para importações acima de US\$ 5.000,00.	Possibilidade de utilização do Recinto Alfandegado das empresas de Courier com habilitação especial, para despacho fora do Regime de Tributação Simplificada, sem atracação no TECA.

**Aumento pressão competitiva
TECAS X TECOS**

Nova abordagem

Tarifa Teto

carga em trânsito

Regras de
acesso:

áreas e atividades
operacionais

Concorrência

Regras de
consulta

definição valores
tarifários

Prerrogativas de
atuação da
ANAC



Tema 22

Objetivo

Avaliação do modelo de regulação das atividades de armazenagem e capatazia da carga importada e a ser exportada.

Tomada de subsídios

Contribuições enviadas para o endereço eletrônico consultagere@anac.gov.br até **05 de dezembro/2019.**

Estamos abertos para novos estudos e discussões!!!

Elaboração de estudo pela ANAC: 2021

A tomada de subsídios é um mecanismo que possibilita a participação social durante as fases preliminares do processo regulatório da Agência e contempla diferentes técnicas de coleta de dados, ideias, sugestões e opiniões sobre determinado tema ou problema. A partir dessa ferramenta, a ANAC busca coletar informações da sociedade e de regulados, podendo utilizar esses dados como subsídio para as fases de estudo e para o desenvolvimento de propostas de atos normativos e regulamentos.

Cenários em Análise

Regulação econômica da carga internacional nos aeroportos concedidos

Manutenção

- Manutenção da atual estrutura tarifária
- Substituição Port. 219/2001: norma ANAC
- Revogação/supressão de dispositivos

Diferentes aeroportos
(diferentes realidades)

Respeito aos Contratos de
Concessão

Desregulamentação

- Promoção de concorrência: sítio aeroportuário
- Regras de consulta - tarifas

- Modelo 5ª rodada de concessões (sujeito a ajustes)
 - Relicitações em andamento (VCP e ASGA)
- Compreensão das complexidades operacionais envolvidas
- Papel dos órgãos anuentes

Regulação tarifária alternativa

- Regulação Receita Teto
 - Ajuste/reorganização da atual estrutura tarifária
- Receita Teto = Receita/Kg (ou outro parâmetro)
 - Adequação tabelas:
 - melhor relação tempo de permanência x tarifa
 - Redução desigualdade entre usuários



Obrigada!

Gerência de Regulação Econômica
Viviane Franco Moser
gere@anac.gov.br
(61) 3314-4435