



AGENDA REGULATÓRIA 2019-2020

Tema 22 – Regulação de preços do mercado de armazenagem e capatazia da carga importada e exportada

Resumo

A ANAC convida todos os interessados a apresentar contribuições com fito de estabelecer novo modelo de regulação das atividades de armazenagem e capatazia da carga importada e a ser exportada.

Agência Nacional de Aviação Civil
Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos
Gerência de Regulação Econômica
consultagere@anac.gov.br

Sumário

1.	INTRODUÇÃO	2
2.	DO SETOR	3
2.1.	DAS CONSIDERAÇÕES INICIAIS	3
2.2.	DA CARGA AÉREA INTERNACIONAL	3
2.3.	DOS AGENTES ENVOLVIDOS	5
2.3.1.	DOS AEROPORTOS	7
2.3.2.	DOS PORTOS SECOS	12
2.3.3.	DOS TRANSPORTADORES AÉREOS	13
2.3.4.	DOS AGENTES DE CARGA INTERNACIONAL	15
2.3.5.	DOS IMPORTADORES/ EXPORTADORES	15
2.3.6.	DOS ÓRGÃOS REGULADORES	17
3.	DA REGULAÇÃO TARIFÁRIA	21
3.1.	DO CENÁRIO ATUAL	21
3.2.	DO CENÁRIO FUTURO	26
3.2.1.	REFLEXÕES INICIAIS	26
3.2.2.	CONTRATOS DA 5ª RODADA DE CONCESSÕES: NOVA ABORDAGEM REGULATÓRIA	27
3.2.3.	DA FACILITAÇÃO DO COMÉRCIO EXTERIOR	30
4.	DO PAPEL DO REGULADOR	34
5.	DO CONVITE A CONTRIBUIÇÕES	35
6.	DA BIBLIOGRAFIA	36

1. INTRODUÇÃO

2. Esta consulta prévia tem como objetivo receber subsídios acerca do tema 22 da Agenda Regulatória da ANAC 2019-2020,¹ que visa discutir e propor novo modelo de regulação das atividades de armazenagem e capatazia da carga importada e a ser exportada em substituição ao arcabouço atualmente vigente, constante da Portaria nº 219/GC-5/2001, bem como dos Contratos de Concessão.
3. O presente procedimento de consulta pública reveste-se de suma importância no sentido de possibilitar à Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos (SRA) ampliar seu entendimento sobre o tema, por meio das contribuições dos diversos participantes do setor. Dado que a proposta de revisão do modelo regulatório, por parte da ANAC, será construída durante o processo de Consulta Pública, não foi disponibilizada uma minuta de Resolução. Assim, os interessados têm ampla liberdade para fazer suas considerações com base na presente nota.
4. Cabe destacar que a proposta de revisão não engloba dois pontos. O primeiro, diz respeito ao regime tarifário aplicável aos aeródromos públicos delegados aos Estados, Municípios e Distrito Federal ou explorados pelo Comando da Aeronáutica, que já foi objeto de revisão e encontra-se atualmente normatizado pela Resolução ANAC nº 392, de 06 de setembro de 2016. O segundo, refere-se às isenções tarifárias previstas em leis e normativos vigentes.

¹ Instituída pela Portaria nº 3.834, de 13 de dezembro de 2018.

2. DO SETOR

2.1. DAS CONSIDERAÇÕES INICIAIS

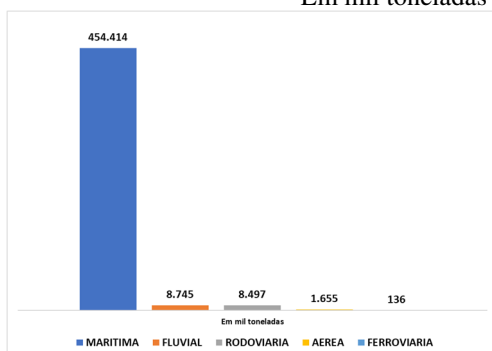
5. O tema 22 da Agenda Regulatória da ANAC 2019-2020 diz respeito à importação/exportação de cargas aéreas. Dessa forma, faz-se necessário conhecer o setor, o que inclui a compreensão do objeto em que incidem as tarifas de armazenagem e capatazia, conforme traz o item 2.2 desta Seção, bem como dos agentes econômicos envolvidos na cadeia logística de importação/exportação de carga aérea a ser discutido pelo item 2.3.

2.2. DA CARGA AÉREA INTERNACIONAL

6. A escolha do modal aéreo para o transporte internacional da carga deve-se, principalmente, à rapidez da entrega, à segurança e ao reduzido risco de perda ou danificação da carga transportada. Entretanto, o modal aéreo possui maior custo por tonelada transportada, assim como limitação de peso e tamanho das mercadorias. Consequentemente, em comparação às cargas transportadas em outros modais, as cargas aéreas são constituídas de mercadorias de menor volume/peso e de maior valor agregado,² conforme pode ser constatado nos Gráfico 1 e Gráfico 2.

Gráfico 1 – Volume das importações e exportações brasileiras, por modalidade de transporte – 2018

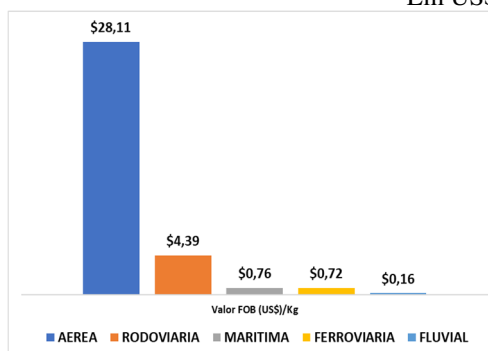
Em mil toneladas



Fonte: elaboração própria, com base no volume total (kg líquido) das importações brasileiras, em 2018. COMEX STAT.

Gráfico 2 - Valor FOB (US\$/kg) das importações e exportações por modal de transporte – 2018

Em US\$



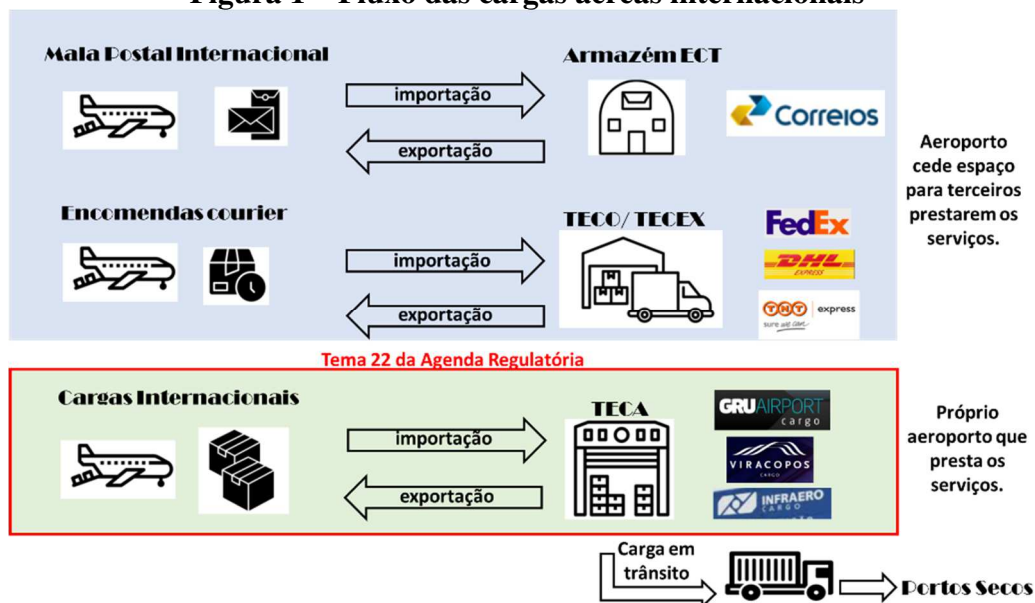
Fonte: elaboração própria com base no valor obtido pela divisão entre o valor FOB (US\$) total e o volume total (em Kg líquido) das importações e exportações brasileiras, em 2018. COMEX STAT.

7. O Gráfico 1 demonstra que, excetuando o modal ferroviário, o volume das importações e exportações transportadas via modal aéreo foi o menor entre todos os modais. Entretanto, por meio do Gráfico 2, verifica-se que o transporte de mercadorias pelo modal aéreo é o que apresenta o maior valor FOB (US\$/kg).

² ANAC (2013).

8. Conforme exposto no Plano Aeroviário Nacional 2018-2038,³ a carga aérea pode ser agrupada em três conjuntos:⁴
- (i) **malas postais**, são os objetos de correspondência, a mala M⁵ e a encomenda expressa postal, transportadas sob responsabilidade da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT);
 - (ii) **encomendas expressas (ou courier)**, são as encomendas transportadas sob as condições de serviço expresse e entrega porta a porta transportadas sob responsabilidade de empresa de *courier*; e
 - (iii) **cargas propriamente ditas**, encaixando-se nessa classificação materiais que, em sua maioria, têm volumes e dimensões superiores aos outros supracitados.⁶ Cabe dizer, também, que as normas da Receita Federal, no que diz respeito aos aspectos aduaneiros, também são diferentes para esses três grupos de cargas aéreas.
9. Além disso, as cargas aéreas podem ainda ser classificadas entre cargas **domésticas e internacionais** (estas últimas correspondem às cargas importadas e exportadas).
10. Limitando o escopo para as cargas aéreas internacionais, são distintos os arranjos logísticos demandados para cada um dos três conjuntos de cargas aéreas supracitados (malas postais, encomendas courier e cargas propriamente ditas), conforme pode ser visto na Figura 1 a seguir.

Figura 1 – Fluxo das cargas aéreas internacionais



Fonte: elaboração própria.

11. As malas postais internacionais e as encomendas *courier* são encaminhadas para os seus correspondentes armazéns operados, respectivamente, pela ECT e pelas empresas de *courier*. Nesse caso, o aeroporto atua como arrendador das áreas aeroportuárias, não interferindo diretamente na gestão dos terminais, a não ser em

³ MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO Civil (2018).

⁴ BRASIL (2017) foi utilizada como fonte para as definições de mala postal e encomendas courier.

⁵ Segundo art. 2º, VIII do Decreto n.º 1.789, de 12 de janeiro de 1996, a Mala M é a mala especial contendo exclusivamente impressos, de um mesmo remetente para um mesmo destinatário.

⁶ MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL (2018), p. 125.

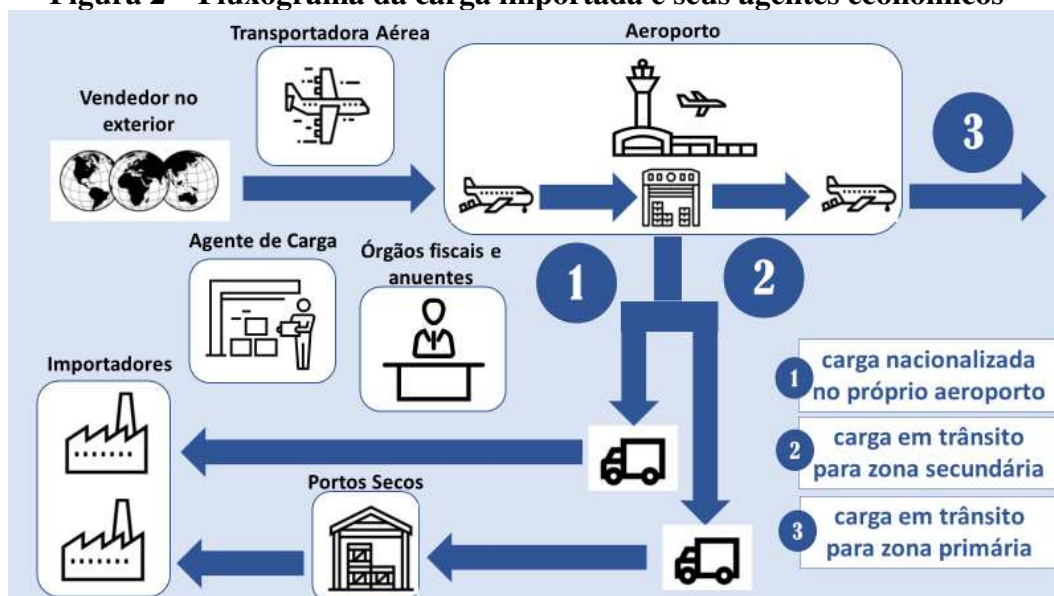
aspectos de sua exclusiva competência, notadamente no que diz respeito à segurança operacional e patrimonial do sítio aeroportuário.

12. Já as cargas aéreas internacionais propriamente ditas são, conforme arranjo regulatório até então empregado, encaminhadas para o Terminal de Cargas aeroportuário (TECA), administrado ou sob responsabilidade do próprio operador aeroportuário, o qual presta os serviços de armazenagem e capatazia e obtém receita por meio da cobrança das tarifas aeroportuárias de armazenagem e capatazia, de acordo com os tetos tarifários estabelecidos nos normativos da ANAC ou nos contratos de concessão, além de preços não regulados por tetos tarifários pela prestação de serviços adicionais ou opcionais àqueles remunerados pelas referidas tarifas, conforme será descrito na seção 3 desta Nota Técnica.
13. Toda a carga aérea internacional, importada ou a ser exportada, deverá ser submetida ao despacho aduaneiro, conforme normativos da Receita Federal. Esse despacho poderá ser efetuado tanto em zona primária, nos aeroportos a zona primária corresponde ao TECA ou armazéns alfandegados da ECT ou empresas de *courier*, ou em zona secundária, representada pelos Portos Secos, Clis ou Redex (este último no caso específico das exportações).
14. Conforme pode ser visualizado na Figura 1, o tema 22 da Agenda Regulatória diz respeito às cargas aéreas internacionais que não se enquadram na definição de malas postais e remessas expressas. À título de simplificação, no restante do presente documento, as cargas aéreas internacionais propriamente ditas serão doravante denominadas simplesmente de cargas aéreas internacionais.

2.3. DOS AGENTES ENVOLVIDOS

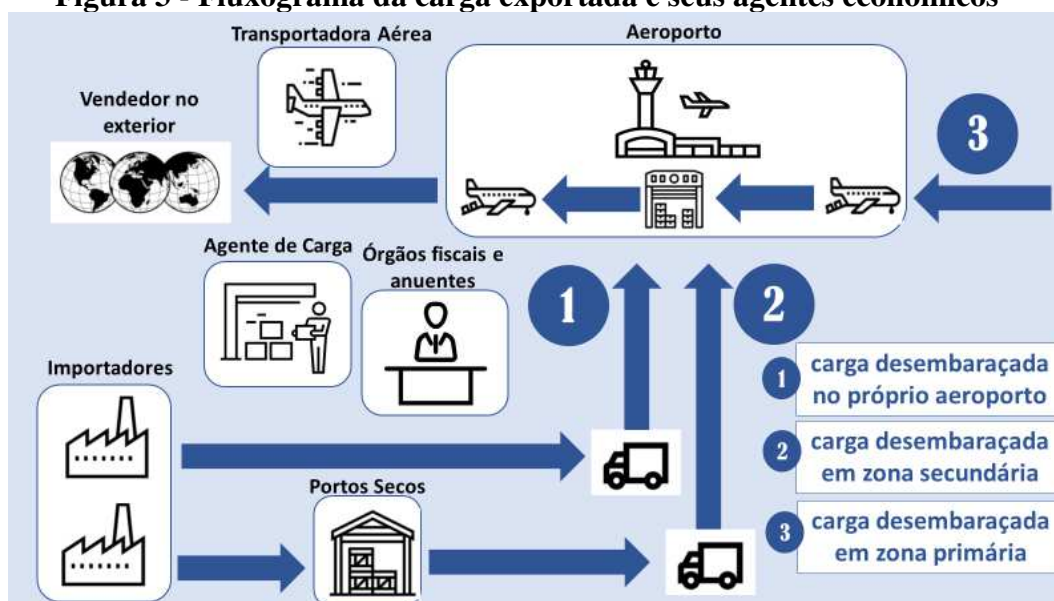
15. Resumidamente, a importação/exportação de cargas aéreas envolve, pelo menos, os seguintes agentes econômicos: o vendedor/comprador no exterior, a transportadora aérea, o agente de carga, o aeroporto, o porto seco, o importador/exportador e os órgãos públicos fiscais e anuentes.
16. As Figuras 2 (importação) e 3 (exportação) apresentam de maneira esquemática esses agentes, tomando como parâmetro o percurso da carga aérea internacional em solo brasileiro.

Figura 2 – Fluxograma da carga importada e seus agentes econômicos



17. Iniciando pela importação, conforme Figura 2, verifica-se que toda carga aérea importada,⁷ ao chegar no aeroporto, proveniente do exterior, é encaminhada ao TECA.
18. Assim, conforme se depreende da Figura 2, constata-se que a carga importada pode ser armazenada e nacionalizada no TECA do próprio aeroporto (opção 1), em zona secundária (opção 2), ou em outra zona primária (outro aeroporto/Teca-Teca – opção 3). Todavia, ainda que adotadas as opções 2 ou 3 pelos importadores, a carga tem passagem obrigatória pelo TECA.

Figura 3 - Fluxograma da carga exportada e seus agentes econômicos



⁷ Conforme descrito anteriormente, as malas postais e remessas expressas são recebidas e processadas diretamente nos armazéns dos Correios ou empresas de courier.

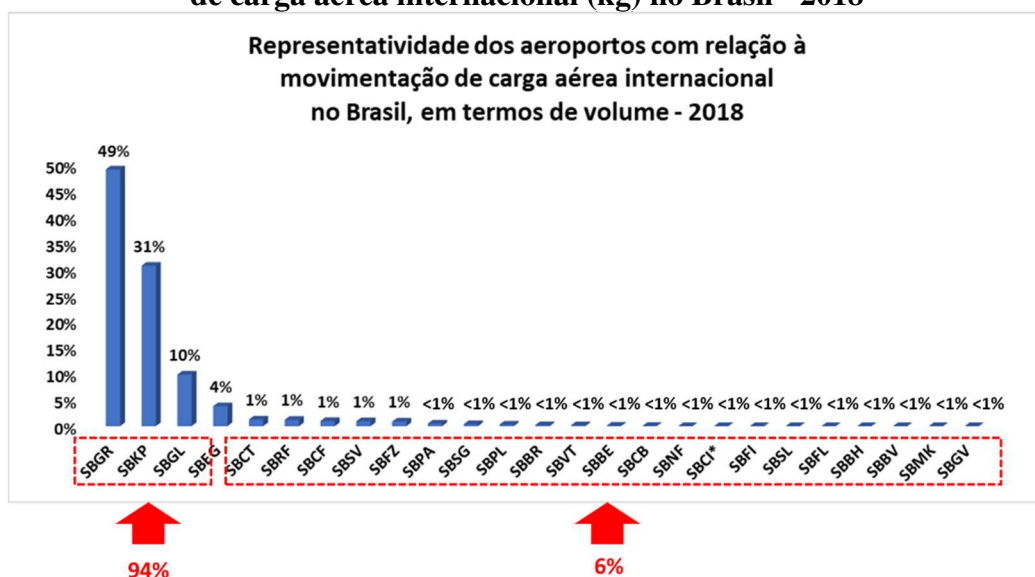
19. Com relação à exportação, conforme Figura 3, tem-se fluxo análogo, mas de modo reverso. A carga a ser exportada é encaminhada ao TECA. Essa carga pode ser desembarçada no próprio aeroporto (opção 1) ou já pode vir desembarçada (opções 2 e 3). Também neste caso, o serviço de capatazia e armazenagem é prestado pelo próprio aeroporto.
20. Objetivando um melhor entendimento sobre os efeitos da revisão em questão, cabe discorrer sobre os principais agentes econômicos envolvidos no setor de importação/ exportação de cargas aéreas, conforme apresentado a seguir.

2.3.1. DOS AEROPORTOS

21. Os aeroportos são os ofertantes de serviços de armazenagem e de capatazia para a carga aérea internacional. De acordo com o Decreto nº 6.759/2009, somente os aeroportos alfandegados poderão efetuar a entrada ou a saída de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinados.⁸
22. Atualmente, segundo informações do site da Secretaria da Receita Federal (SRF), há **37 aeroportos alfandegados** no Brasil. Apesar desse número expressivo de aeroportos alfandegados, o que se verifica na realidade é que a movimentação de carga aérea internacional está concentrada em poucos aeroportos.
23. Conforme pode ser visto no Gráfico 3, foi registrada, em 2018, movimentação de carga aérea internacional em 25 aeroportos, sendo que mais de 90% ficou concentrada em 4 aeroportos, a saber, SBGR (49%), SBKP (31%), SBGL (10%) e SBEG (4%). A movimentação dos demais 21 aeroportos representaram somente 6% em relação ao total movimentado de carga aérea internacional no Brasil.

⁸ Estando o aeroporto habilitado para o tráfego internacional, e preenchidos os requisitos estabelecidos em lei e normas aduaneiras, o aeroporto será alfandegado por ato declaratório da autoridade aduaneira competente.

Gráfico 3 – Representatividade dos aeroportos com relação à movimentação de carga aérea internacional (kg) no Brasil - 2018

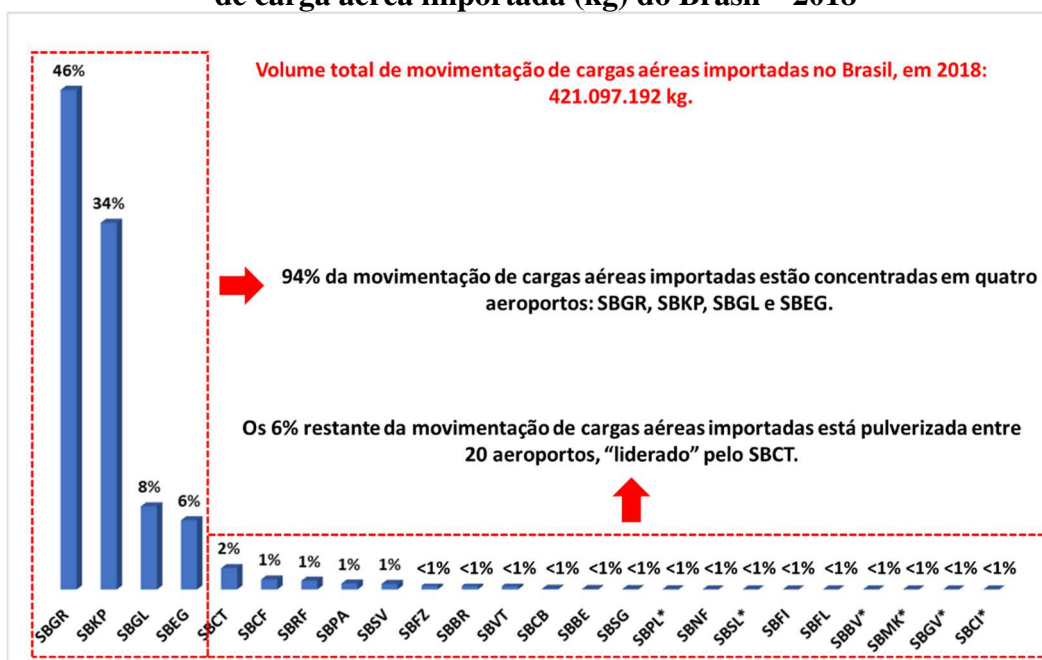


Fonte: carga aérea via voos internacionais, embarque e desembarque, regular e não regular, nos aeródromos das capitais e regionais do Brasil, em 2018. HORUS.

24. Para uma melhor compreensão da movimentação das cargas aéreas internacionais é oportuno a segregação entre cargas aéreas importadas e exportadas. Os dados disponibilizados pela ANAC dizem respeito à movimentação de carga de voo internacional embarcada e desembarcada. Considerando as definições apresentadas na Resolução ANAC nº 464/2018,⁹ a primeira movimentação pode ser considerada uma *proxy* da movimentação de cargas importadas e a segunda, de cargas exportadas.
25. Segregando, então, a movimentação de carga em importada e exportada, o cenário pouco se altera. No tocante às cargas importadas, conforme Gráfico 4, tem-se que, em 2018, somente 4 aeroportos detinham representatividade maior que 5%, a saber, SBGR (46%), SBKP (34%), SBGL (8%) e SBEG (6%), os quais concentram 94% do volume total de movimentação de cargas aéreas importadas no Brasil. O restante da movimentação, equivalente a 6%, está pulverizada entre 20 aeroportos, “liderado” pelo SBCT (2%), com representatividades menores ou igual a 2%.

⁹ Art. 3º, incisos XII e XIII da Resolução ANAC nº 464/2018: carga de voo internacional desembarcada - carga que desembarcou a bordo de uma aeronave em aeroporto do território nacional e que tenha sido embarcada na origem em um aeroporto de território estrangeiro; e carga de voo internacional embarcada: carga que embarcou a bordo de uma aeronave em aeroporto do território nacional e cujo destino final seja um aeroporto de território estrangeiro.

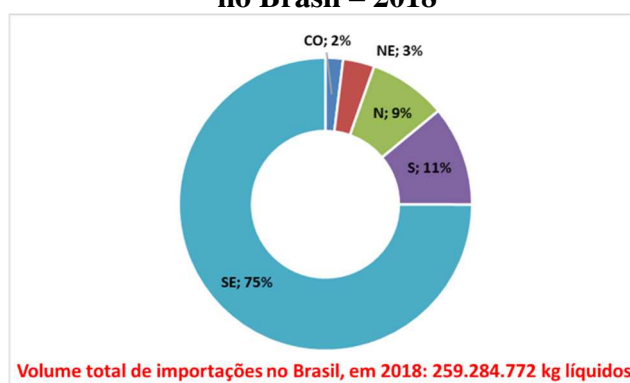
Gráfico 4 - Representatividade dos aeroportos com relação à movimentação de carga aérea importada (kg) do Brasil – 2018



Fonte: carga aérea via voos internacionais (kg), desembarque, regular e não regular, nos aeródromos das capitais e regionais do Brasil, em 2018. HORUS.

26. Por meio do Gráfico 4, verifica-se, ainda, que 88% do volume total de movimentação de cargas aéreas importadas está concentrada na região sudeste (SBGR, SBKP e SBGL). Uma das possíveis razões para explicar essa concentração deve-se ao fato de que 75% das importações tem como destino a própria região sudeste (Gráfico 5).

Gráfico 5 – Representatividade das regiões com relação ao destino das importações (kg líquido) no Brasil – 2018



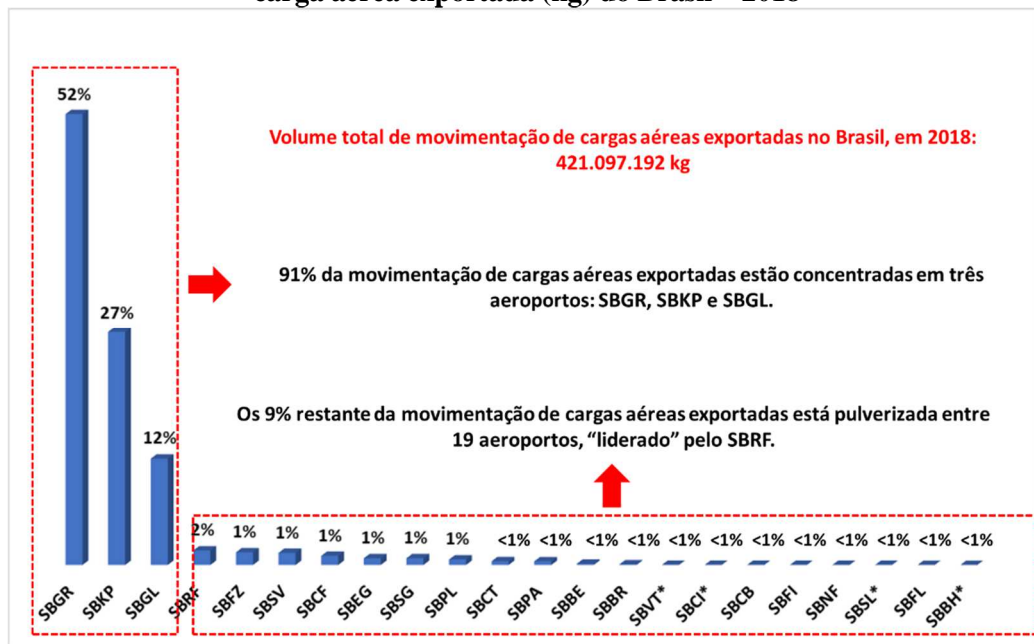
Fonte: importações (kg líquido), por via aérea, em 2018, no Brasil. COMEX STAT.

27. Entretanto, conforme demonstra o Gráfico 5, embora a região sul ocupe o segundo lugar como destino das importações no Brasil (11%), os aeroportos dessa região não figuram entre os quatro primeiros colocados: o aeroporto SBCT aparece na quinta posição (ver Gráfico 4), com uma representatividade de 2%. Provavelmente, as cargas aéreas importadas destinadas à região sul são

desembarcadas nos aeroportos da região sudeste. Já a região norte aparece em 3º lugar como destino das importações (Gráfico 5), o que pode explicar a representatividade do SBEG, o qual aparece na quarta posição (Gráfico 4) entre os aeroportos com maior movimentação de cargas importadas.

28. Com relação às exportações, conforme Gráfico 6, tem-se que, em 2018, somente 3 aeroportos detinham representatividade maior que 5%, a saber, SBGR (52%), SBKP (27%) e SBGL (12%), os quais concentraram 91% do volume total de movimentação de cargas aéreas exportadas no Brasil.

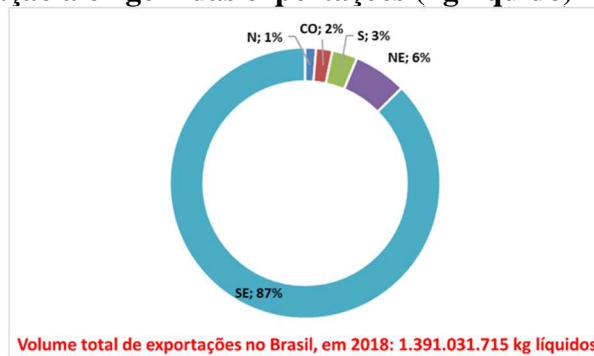
Gráfico 6 - Representatividade dos aeroportos com relação à movimentação de carga aérea exportada (kg) do Brasil – 2018



Fonte: carga aérea via voos internacionais (kg), embarque, regular e não regular, nos aeródromos das capitais e regionais do Brasil, em 2018. HORUS.

29. Por meio do Gráfico 6, verifica-se que há uma concentração ainda maior na região sudeste, de 91% do volume total de movimentação de cargas aéreas exportadas (SBGR, SBKP e SBGL). Também, nesse caso, uma das possíveis razões para explicar essa concentração deve-se ao fato de que 87% das exportações tem origem na região sudeste, conforme pode ser visto no Gráfico 7.

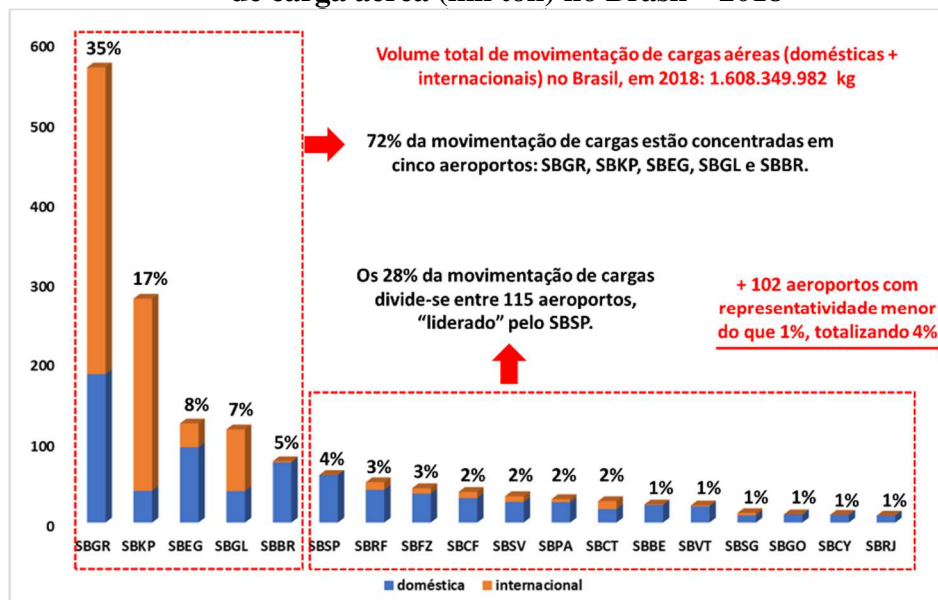
Gráfico 7 – Representatividade das regiões do Brasil com relação à origem das exportações (kg líquido) – 2018



Fonte: exportações (kg líquido), por via aérea, em 2018, no Brasil. COMEX STAT.

30. O Gráfico 7, por sua vez, demonstra que na segunda posição aparece a região nordeste, cujos aeroportos figuram entre a 4ª a 6ª posições entre aqueles com maior movimentação de cargas exportadas (Gráfico 6 - SBRF, 2%; SBFZ, 1%; e SBSV, 1%).
31. Por fim, cabe fazer a comparação entre a movimentação de cargas aéreas domésticas e internacionais.
32. Em 2018, 120 aeroportos apresentaram movimentação de carga aérea em geral (doméstica e internacional). O Gráfico 8 mostra os aeroportos que apresentaram representatividade maior ou igual a 1% no mercado de movimentação de cargas em geral.

Gráfico 8 - Representatividade dos aeroportos com relação à movimentação de carga aérea (mil ton) no Brasil – 2018



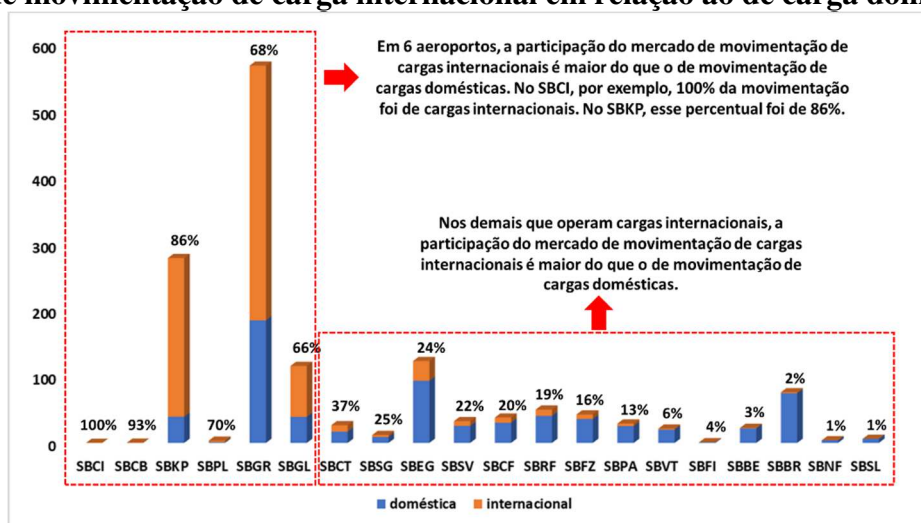
Fonte: carga aérea via voos domésticos e internacionais, embarque e desembarque, regular e não regular, em 2018. HORUS.

33. Com relação às cargas aéreas em geral, conforme Gráfico 8, tem-se que, em 2018, 5 aeroportos detiveram representatividade maior, ou igual, a 5%, a saber, SBGR

(35%), SBKP (17%), SBEG (8%), SBGL (7%) e SBBR (5%), os quais concentram 72% do volume total de movimentação de cargas aéreas no Brasil. O restante, 28% da movimentação de cargas divide-se entre 115 aeroportos, liderado por SBSP o qual processa somente carga doméstica (4%).

34. Verifica-se que, apesar de cerca da metade do mercado de movimentação de cargas em geral (doméstica e internacional) ser pulverizado, a outra metade está concentrada em dois aeroportos, SBGR e SBKP (juntos detêm 52%).
35. Por último, cumpre apontar a participação relativa da movimentação de cargas internacionais em comparação à movimentação de cargas domésticas em cada aeroporto.

Gráfico 9 – Representatividade, no ponto de vista do aeroporto, do mercado de movimentação de carga internacional em relação ao de carga doméstica



Fonte: carga aérea via voos domésticos e internacionais, embarque e desembarque, regular e não regular, em 2018. HORUS.

2.3.2. DOS PORTOS SECOS

36. Os Portos Secos foram criados para desafogar as zonas aduaneiras primárias, isto é, os armazéns localizados nos portos, aeroportos e pontos de fronteira. A instalação e funcionamento dos Portos Secos é regulamentada pela própria Receita Federal, conforme Instrução Normativa nº 1.208, de 04/11/2011.
37. Geralmente oferecem serviços de armazenagem a um custo mais baixo.¹⁰ Assim, como alternativa aos terminais localizados em zona primária, segundo Regulamento Aduaneiro,¹¹ o importador tem a opção de realizar o desembaraço

¹⁰ BORGES (2016).

¹¹ Os Centros Logísticos Aduaneiros (CLIA) são análogos aos Portos Secos, diferenciando-os desses últimos pelo fato de não haver necessidade de licitação para sua exploração pelo ente privado. Destaca-se que não é mais possível a instalação de CLIA, uma vez que a norma que o criou (MP 612/203) não foi convertido em lei. Entretanto, de acordo com a Portaria RFB 711/2013, os concessionários do Portos Secos podem migrar para o CLIA, caso atenda uma série de requisitos estabelecidos nessa Portaria. GUEIROS (2017a).

em zona secundária, que engloba os Portos Secos, Clia¹² ou Redex¹³ (este último, somente no caso de exportações). Para simplificar, neste documento denotaremos todas essas estruturas simplesmente como Portos Secos.

38. Conforme regulamentação da RFB,¹⁴ a carga em trânsito para zona secundária tem o prazo de 24h, desde sua chegada ao território nacional, para ser retirada do terminal de zona primária e, assim, ser levada para desembarço em Porto Seco.
39. Pode-se dizer que, com relação aos serviços de armazenagem das cargas aéreas internacionais, os Portos Secos são concorrentes dos TECAS aeroportuários.
40. Segundo o IBGE,¹⁵ os Portos Secos estão em grande parte instalados próximos às áreas de expressiva produção e consumo, sendo que São Paulo é o estado que concentra a maioria destas estruturas, em contraste com as Regiões Nordeste e Norte. A Tabela 1 apresenta o número de Portos Secos em cada região, segundo dados disponíveis do site da Receita Federal.

Tabela 1 – Quantidade de Portos Secos no Brasil

Regiões				
Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Nordeste	Norte
52	33	8	6	4
TOTAL				103

OBS: no cômputo dessa estatística foram considerados os portos secos e clias.
Fonte: RECEITA FEDERAL (2016) E RECEITA FEDERAL (2018b).

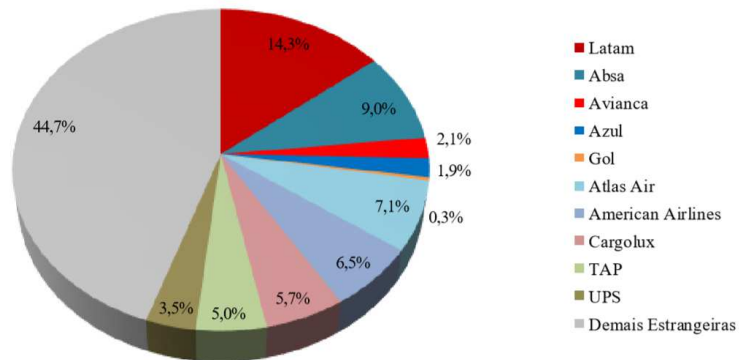
2.3.3. DOS TRANSPORTADORES AÉREOS

41. O transporte da carga aérea internacional é ofertado pelas empresas de transporte aéreo, as quais podem oferecer serviços mistos ou exclusivamente cargueiros. Os serviços mistos se caracterizam pelo transporte de passageiros e de cargas, conjuntamente, em um mesmo voo. A carga é transportada no deck principal ou no porão da aeronave. Já os serviços exclusivamente cargueiros se caracterizam pelo transporte exclusivamente de carga, realizadas por aeronaves cargueiras. O Gráfico 10 apresenta a participação das principais empresas de serviços aéreos no transporte de cargas aéreas internacional no Brasil, em 2017.

¹⁴ Instrução Normativa SRF nº 102/1994

¹⁵ IBGE (2014).

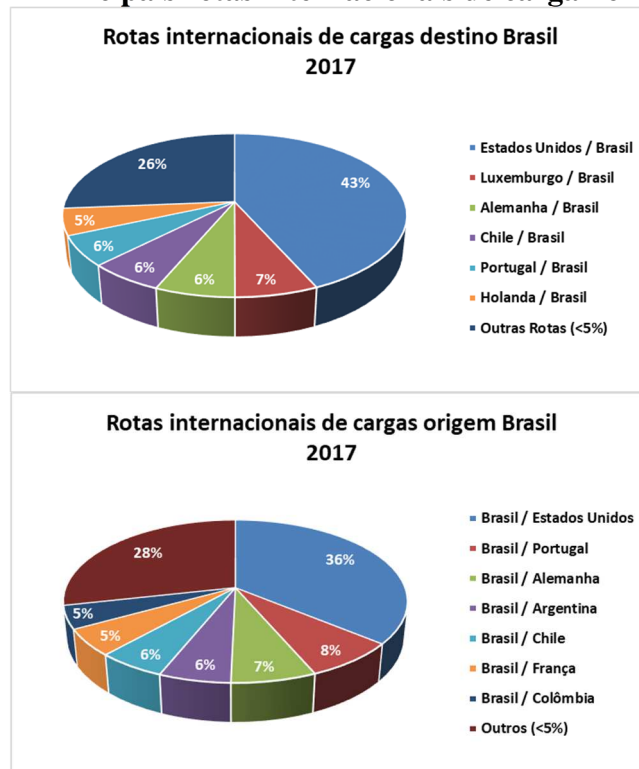
Gráfico 10 - Participação das principais empresas na quantidade de carga paga e correio transportados – mercado internacional, 2017



Fonte: ANAC (2017). Figura 4.59. Pg. 106.

42. Constata-se que em termos globais é um mercado pulverizado, liderado pela Latam (14,3%) que opera principalmente o serviço misto.
43. O Gráfico 11 apresenta as principais rotas internacionais de transporte de carga aérea internacional. No caso das importações (primeiro diagrama), a rota Estados Unidos/Brasil figura em primeiro lugar (43%), seguida das rotas Luxemburgo/Brasil (7%) e Chile/Brasil, Portugal/Brasil, Holanda/Brasil (6%). No caso das exportações (segundo gráfico), a rota Brasil/Estados Unidos figura em primeiro lugar (36%), seguida das rotas Brasil/Portugal (8%), Brasil/Alemanha e Brasil/Argentina (6%). Destaca-se a posição dos EUA no transporte internacional de carga.

Gráfico 11 – Principais rotas internacionais de carga no Brasil - 2017



Fonte: Elaboração Própria. ANAC (2017). Figuras 4.62 e 4.63. Pgs. 108-109.

44. De acordo com o CADE,¹⁶ a LATAM é a única empresa nacional que atua no transporte de cargas internacionais com presença nas principais rotas Estados Unidos/Brasil e Brasil/EUA. Suas concorrentes diretas atuam apenas em regiões específicas.

2.3.4. DOS AGENTES DE CARGA INTERNACIONAL

45. O Agente de Carga Aérea Internacional (ou *Freight Forwarder*) atua como intermediário entre o transportador e o importador/exportador oferecendo os serviços que envolvem o planejamento logístico referente ao transporte aéreo internacional, consolidação das cargas, armazenagem, manuseio da mercadoria e até a distribuição da mercadoria no país de destino. Frequentemente, o Agente também atua no desembarço aduaneiro junto à Receita Federal¹⁷ e demais órgãos anuentes.
46. Geralmente, os importadores/exportadores recorrem aos agentes de carga dado que estes detêm mais informações acerca das empresas aéreas, fretes e rotas, bem quanto aos trâmites burocráticos para liberação da carga. Além disso, com a consolidação das cargas, têm maior facilidade em obter descontos nos fretes.¹⁸ Não há dados oficiais sobre a quantidade de empresas que atuam nesse ramo no Brasil. As mais conhecidas no mercado internacional são a Kuehne & Nagel, Panalpina, UPS e Logimasters.

2.3.5. DOS IMPORTADORES/ EXPORTADORES

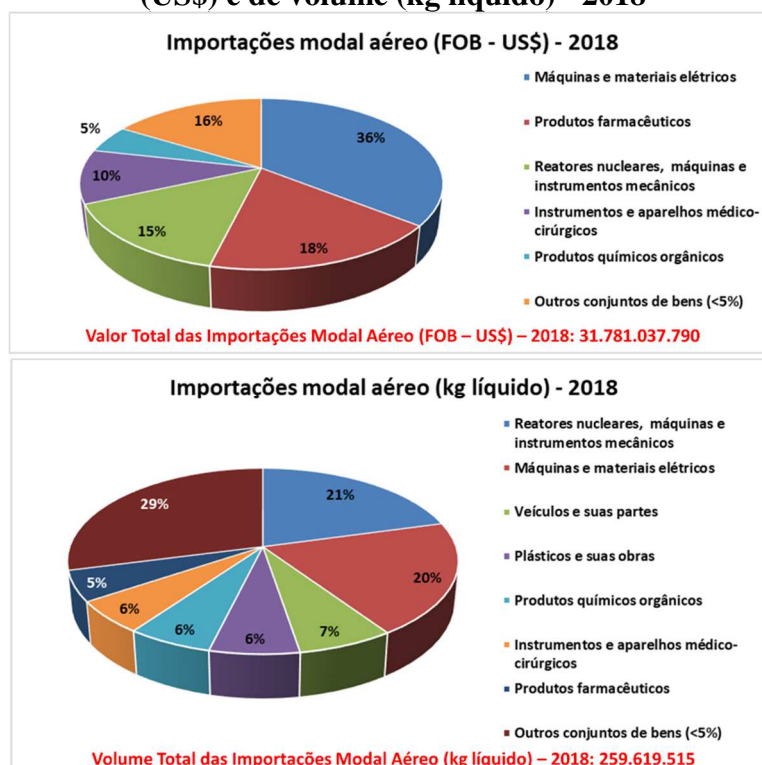
47. Os importadores/exportadores são os consumidores finais dos serviços de armazenagem e capatazia. Conforme já comentado anteriormente, o transporte de cargas aéreas determina um perfil de mercadoria de maior valor agregado quando comparado aos demais modais. Os Gráficos a seguir apresentam, segregando em importações, exportações, valor e quantidade, os principais conjuntos de bens da carteira do comércio exterior.

¹⁶ CADE (2017).

¹⁷ SANTOS (2017) E ABRACOMEX (2019).

¹⁸ PORTAL TRIBUTÁRIO EDITORA (2019).

Gráfico 12 – Importações, por cesta de bens, em termos de valor FOB (US\$) e de volume (kg líquido) - 2018

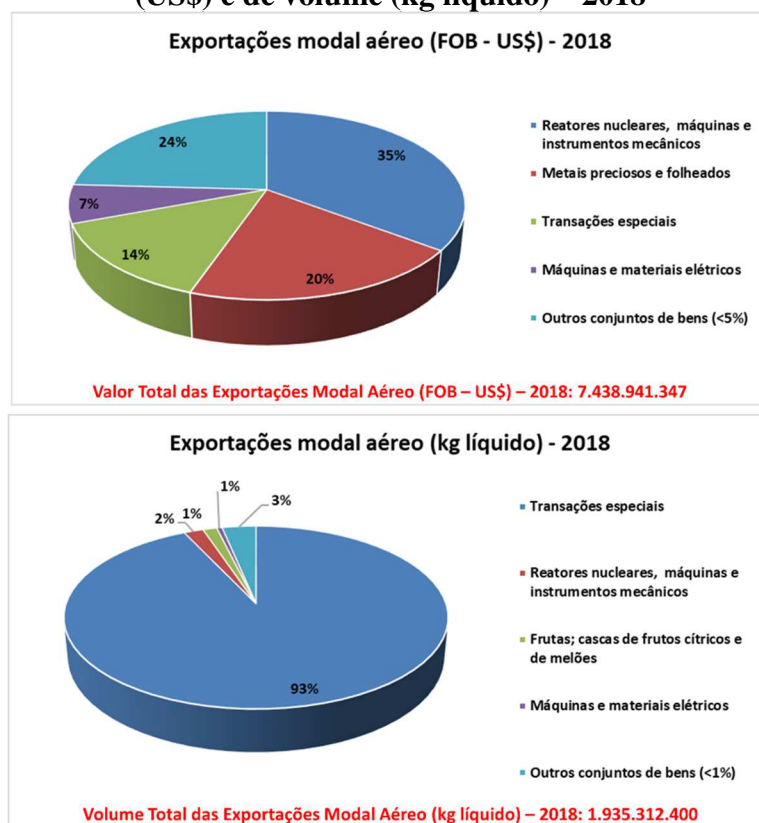


Fonte: elaboração própria com base nas importações em valor FOB (US\$) e volume (kg líquido), via modal aéreo, agrupados por capítulo da NCM, em 2018. COMEX STAT.

48. A respeito das importações, verifica-se que, em termos de valor FOB, as máquinas e matérias elétricos figuram-se em primeiro lugar (36%), seguido dos produtos farmacêuticos (18%) e reatores nucleares, máquinas e instrumentos mecânicos (15%) dentre as cestas de bens mais importados no modal aéreo. Já em termos de volume (kg líquido), os reatores nucleares, máquinas e instrumentos mecânicos figuram-se em primeiro lugar (21%), seguido das máquinas e matérias elétricos (20%) e veículos e suas partes (7%). Entre os bens que fazem parte dessas cestas, segundo dados do MDIC, destacam-se partes para aparelhos de telefonia, turbo propulsores, aparelhos para medicina e eixos e partes para veículos automotores.¹⁹

¹⁹ COMEX STAT.

Gráfico 13 – Exportações, por cesta de bens, em termos de valor FOB (US\$) e de volume (kg líquido) – 2018



Fonte: elaboração própria com base nas exportações em valor FOB (US\$) e volume (kg líquido), via modal aéreo, agrupados por capítulo da NCM, em 2018. COMEX STAT.

49. Já no caso das exportações, constata-se que em termos de valor FOB (US\$) os reatores nucleares, máquinas e instrumentos mecânicos figuram-se em primeiro lugar (24%), seguido dos metais preciosos e folheados (18%) e transações especiais, que seriam os materiais de consumo de bordo (14%). Já em termos de volume (kg líquido), as transações especiais (93%), seguido dos reatores nucleares, máquinas e instrumentos mecânicos (2%), frutas (1%) e máquinas e materiais elétricos (1%). Entre os bens que fazem parte dessas cestas, segundo dados do MDIC, destacam-se turbo propulsores, ouro em barra e combustíveis, lubrificantes para aeronaves para consumo de bordo, mamões e mangas frescos e partes para aparelhos de telefonia.

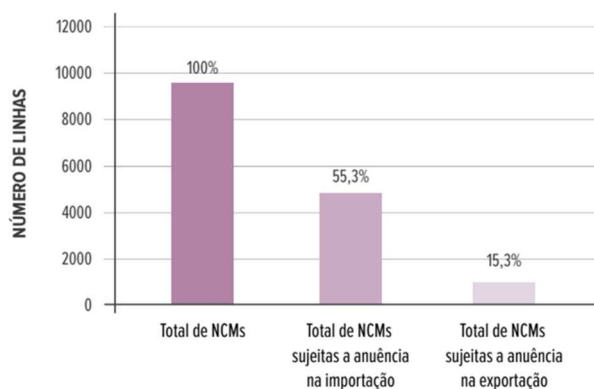
2.3.6. DOS ÓRGÃOS REGULADORES

50. No Brasil, a atividade de comércio exterior é regulamentada e controlada por vários órgãos públicos. Pode-se, resumidamente, dizer que há três funções de controle governamental com relação ao comércio exterior: administrativa, fiscal e cambial.²⁰
51. A primeira função diz respeito às autorizações para importar ou exportar certos tipos de mercadorias. Os órgãos públicos responsáveis por conceder essas autorizações são chamados de Órgãos Anuentes. Por exemplo, para importar

²⁰ GUEIROS (2017b).

insumos agrícolas, há a necessidade da anuência do Ministério da Agricultura. Para importar produtos farmacêuticos, requer-se anuência da ANVISA. O Gráfico 14 apresenta o percentual de linhas tarifárias sujeita à anuência pelos órgãos reguladores.

Gráfico 14 – Percentual de linhas tarifárias sujeitas a anuência - 2018

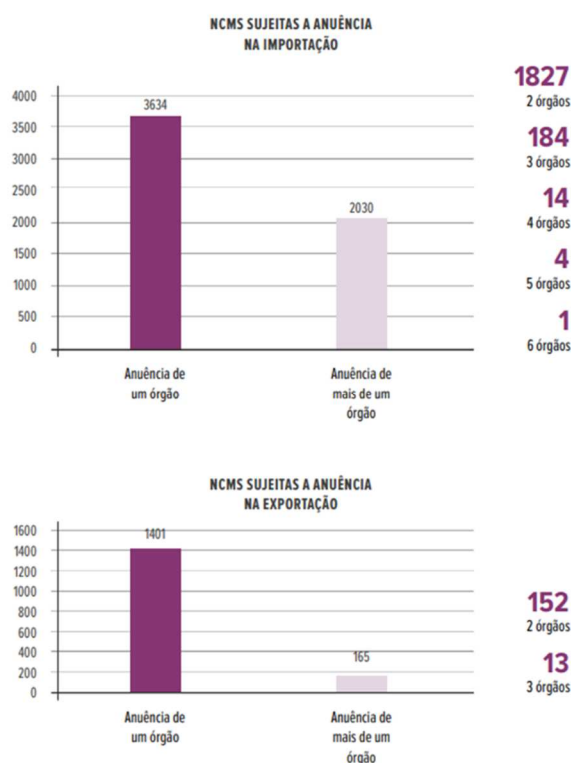


Obs.: Os dados desconsideram o controle do DECEX nas importações de materiais usados, de países específicos, e benefícios fiscais da indústria audiovisual

Fonte: CNI (2018). Gráfico 03, pg. 23.

52. Constata-se pelo Gráfico 14 que 55% das importações dependem de anuência, enquanto que nas exportações, 15%. Segundo CNI, há 16 órgãos anuentes na importação e 12 na exportação, além da Receita Federal e de outros órgãos que interagem com os anuentes. Há casos em que há necessidade da anuência de mais de um órgão, conforme mostrado nos Gráficos a seguir.

Gráfico 15 – Quantidade de NCMs sujeita a mais de uma anuência

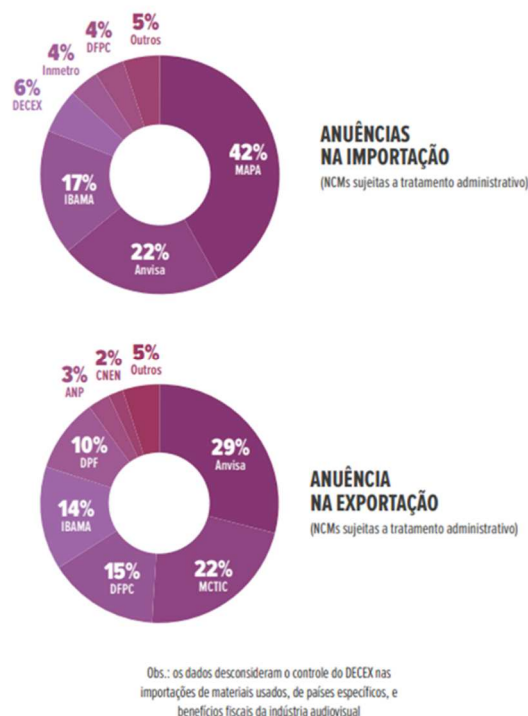


Fonte: CNI (2018). Gráfico 05, pg. 25.

53. Verifica-se que, no caso das importações, cerca de 2.000 NCMs²¹ necessitaram da anuência de mais de um órgão regulador, enquanto que nas exportações, 165 NCMs. De acordo com a CNI, em 2018, os órgãos com maior número de anuências eram o MAPA, ANVISA e IBAMA na importação e ANVISA, MCITIC e DFPC na exportação, conforme por ser visto nos Gráficos a seguir.

²¹ NCM significa "Nomenclatura Comum do Mercosul", trata-se de um código de oito dígitos estabelecido pelo Governo Brasileiro para identificar a natureza das mercadorias e promover o desenvolvimento do comércio internacional, além de facilitar a coleta e análise das estatísticas do comércio exterior.

Gráfico 16 – Órgãos com maior número de anuências (por NCMs)



Fonte: CNI (2018). Gráfico 04, pg. 24.

54. A segunda função é a fiscal, exercida pela Receita Federal, a quem compete verificar o cumprimento das obrigações tributárias. Assim, uma vez autorizada pelo órgão anuente, caso seja exigida a autorização para importação/exportação, a Receita Federal somente procederá ao desembaraço da mercadoria quando as obrigações aduaneiras estiverem cumpridas.
55. Por fim, a função cambial é exercida pelo Banco Central, nos casos em que dizem respeito à remessa de divisas, fechamento de câmbio e financiamentos externos.²²

²² GUEIROS (2017b).

3. DA REGULAÇÃO TARIFÁRIA

3.1. DO CENÁRIO ATUAL

56. Antes de apresentar com detalhes a estrutura tarifária atual, é importante contextualizar com o cenário internacional. Fora do país, a atividade de armazenagem e capatazia de cargas internacionais não é uma atividade considerada como finalística do operador aeroportuário, muito menos considerada como monopólio deste.
57. Inexiste, em países com aviação civil desenvolvida (como Reino Unido, EUA, Austrália, etc.), legislação que regulamente tarifas da atividade ou mesmo que considere a remuneração desta como sendo tarifária.
58. A atividade, quando prestada pelo operador aeroportuário, é tratada como receita comercial e geralmente é prestada de forma não exclusiva. É comum que cada operador transporte e armazene as próprias cargas em armazéns arrendados, ou que contrate o serviço de empresa que preste o serviço em condições concorrenciais.
59. Já no país, as tarifas de armazenagem e capatazia são regidas por diversos atos normativos. De início, destaca-se a Lei 6.009/1973 que estabelece o que segue:

Art. 2º A efetiva utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços de um aeroporto está sujeita ao pagamento referente aos preços que incidirem sobre a parte utilizada.

(...)

a) por tarifas aeroportuárias, aprovadas pela Agência Nacional de Aviação Civil, para aplicação em todo o território nacional; (Redação dada pela Lei nº 11.182, de 2005)

b) por preços específicos estabelecidos, para as áreas civis de cada aeroporto, pelo órgão ou entidade responsável pela administração do aeroporto.

(...)

Art. 3º As tarifas aeroportuárias a que se refere o artigo anterior, são assim denominadas e caracterizadas:

(...)

IV - Tarifa de Armazenagem - devida pelo armazenamento, guarda e controle das mercadorias nos Armazéns de Carga Aérea dos Aeroportos; incide sobre consignatário ou transportador no caso de carga aérea em trânsito. (Redação dada pelo Decreto Lei nº 2.060, de 1983)

V - Tarifa de Capatazia - devida pela movimentação e manuseio das mercadorias a que se refere o item anterior; incide sobre o consignatário, ou o transportador no caso de carga aérea em trânsito. (Incluído pelo Decreto Lei nº 2.060, de 1983)

Art. 4º Os preços específicos a que se refere a letra b, do parágrafo único, do artigo 2º, são devidos pela utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços, não abrangidos pelas tarifas aeroportuárias; incide sobre o usuário ou concessionário dos mesmos.

60. Ato contínuo, a Portaria nº 219/CG-5/2001 estabeleceu a estrutura tarifária, composta de 06 tabelas aplicáveis segundo as características da carga. Tal estrutura foi estabelecida originalmente para aplicação pelos aeroportos

administrados pela Infraero e posteriormente replicada nos contratos de concessão até a 4ª rodada.²³ Adicionalmente, tem-se uma sétima tabela a ser aplicada à carga sob pena de perdimento,²⁴ conforme dispõe a Portaria nº 544/GM5/1986, também replicada nos contratos de concessão.

61. A Tabela 2 abaixo informa onde encontrar a estrutura tarifária aplicável aos aeroportos concedidos até a 4ª rodada e aqueles administrados pela Infraero. O Quadro 1, por sua vez, traz os valores aplicáveis aos diferentes grupos de aeroportos.

Tabela 2 – Tarifas de Armazenagem e Capatazia Vigentes

#	Tarifa	Referência		
		Portaria nº 103/SRA/2019	Contratos de Concessão até 3ª rodada	Contratos de Concessão da 4ª Rodada
1	Armazenagem de carga importada	Tabela 1, Anexo II	Tabela 7, Anexo 4	Tabela 6, Anexo 4
2	Capatazia de carga importada	Tabela 2, Anexo II	Tabela 8, Anexo 4	Tabela 7, Anexo 4
3	Armazenagem e capatazia da carga Importada aplicada em Casos Especiais	Tabela 3, Anexo II	Tabela 9, Anexo 4	Tabela 8, Anexo 4
4	Capatazia de carga importada em trânsito	Tabela 4, Anexo II	Tabela 10, Anexo 4	Tabela 9, Anexo 4
5	Armazenagem e capatazia da carga importada de alto valor específico	Tabela 5, Anexo II	Tabela 11, Anexo 4	Tabela 10, Anexo 4
6	Armazenagem e capatazia da carga destinada à exportação	Tabela 6, Anexo II	Tabela 12, Anexo 4	Tabela 11, Anexo 4
7	Armazenagem e capatazia da carga sob pena de perdimento	Tabela 7, Anexo II	Tabela 13, Anexo 4	Tabela 12, Anexo 4

Fonte: Portaria nº 103/SRA/2019 (Infraero) e Contratos de Concessões (1ª a 4ª rodada).

Quadro 1 – Valores das Tarifas de Armazenagem e Capatazia Vigentes

Tarifa de armazenagem de carga importada						
		Concessão 1ª rodada		Concessões da 2ª a 4ª rodadas e Infraero		
Período de armazenagem		Percentual sobre o valor CIF				
até 02 dias úteis		0,68%		0,75%		
de 3 a 5 dias úteis		1,36%		1,50%		
de 6 a 10 dias úteis		2,04%		2,25%		
de 11 a 20 dias úteis		4,08%		4,50%		
para cada 10 dias úteis, além do 4º período		+ 2,04%		+ 2,25%		
Tarifa de Capatazia de Carga Importada						
Infraero	Concessão 1ª rodada	Concessões 2ª rodada	Concessões 3ª rodada	Concessões 4ª rodada		
Valor sobre o peso bruto verificado						
R\$ 0,0611/Kg	R\$ 0,0467/Kg	R\$ 0,0605/Kg	R\$ 0,0587/Kg	R\$ 0,0604/Kg		
Tarifa de armazenagem e capatazia da carga Importada aplicada em Casos Especiais						
Infraero	Concessão 1ª rodada	Concessões 2ª rodada	Concessões 3ª rodada	Concessões 4ª rodada		
Período de armazenagem		Sobre o peso bruto				
até 4 dias úteis		R\$ 0,1629	R\$ 0,1247	R\$ 0,1613	R\$ 0,1568	R\$ 0,1611
para cada 2 dias úteis ou fração		+ R\$ 0,1629	+ R\$ 0,1247	+ R\$ 0,1613	+ R\$ 0,1568	+ R\$ 0,1611

²³ 1ª rodada de concessões: Aeroporto Int. de São Gonçalo do Amarante-RN.

2ª rodada de concessões: Aeroportos Int. de Guarulhos (GRU), Viracopos (VCP) e Brasília (BSB).

3ª rodada de concessões: Aeroportos Int. do Rio de Janeiro/Galeão (GIG) e Confins (CFN).

4ª rodada de concessões: Aeroportos Int. de Salvador (SSA), Fortaleza (FOR), Florianópolis (FLN) e Porto Alegre (POA).

Tarifas de Capatazia de Carga Importada em Trânsito					
Infraero	Concessão 1ª rodada	Concessões 2ª rodada	Concessões 3ª rodada	Concessões 4ª rodada	Concessões 5ª rodada
Valor sobre o peso bruto verificado					
R\$1,0184	R\$0,7786	R\$1,0071	R\$0,9789	R\$1,0072	R\$0,9816

Tarifas de armazenagem e capatazia de carga importada de alto valor específico			
		Concessão 1ª rodada	Concessões da 2ª a 4ª rodadas e Infraero
Períodos de Armazenagem	Faixa	Percentual sobre o valor CIF	
3 dias úteis, a contara da data do recebimento no TECA	de 5.000 a 19.999,99/Kg	0,54%	0,60%
	de 20.000 a 79.999,99/Kg	0,27%	0,30%
	de 80.000 a 159.999,99/Kg	0,14%	0,15%
	acima de 160.000/Kg		

Tarifas de armazenagem e capatazia da carga destinada à exportação					
		Concessão 1ª rodada	Concessões 2ª rodada	Concessões 3ª rodada	Concessões 4ª rodada
Período de armazenagem	Sobre o peso bruto				
Até 4 dias úteis	R\$0,0814	R\$0,0622	R\$0,0805	R\$0,0782	R\$0,0806
Para cada 2 dias úteis ou fração	R\$0,0814	R\$0,0622	R\$0,0805	R\$0,0782	R\$0,0806

Tarifa de Armazenagem e de Capatazia sob Pena de Perdimento			
		Concessão 1ª rodada	Concessões da 2ª a 4ª rodadas e Infraero
Período de armazenagem	Percentual sobre o valor FOB		
até 45 dias		1,36%	1,50%
de mais de 45 dias a 90 dias		2,72%	3,00%
de mais de 90 dias a 120 dias		4,08%	4,50%
de mais de 120 dias		6,80%	7,50%

Fonte: Portarias SRA/ANAC nº 2.618, 2.637, 2.647, 2.650 de 2018, e 103 de 2019; Decisões ANAC nº 49, 50, 54, 80, 81 e 58 de 2018.

62. Conforme decorre da Portaria nº 219/CG-5/2001, as referidas tabelas têm a seguinte aplicação:

- **Tabela 1** - Estabelece como calcular o preço relativo à Tarifa Aeroportuária de Armazenagem da carga importada;

A Tabela 1 incide sobre a carga importada em geral que não se enquadra nas situações previstas nas demais tabelas. Trata-se da tabela aplicável a parcela significativa da carga importada.

- **Tabela 2** - Estabelece como calcular o preço relativo à Tarifa Aeroportuária de Capatazia da carga importada, sendo cobrada uma única vez;

Trata-se da tabela aplicável à atividade de capatazia, isto é, movimentação da **carga no recinto do Teca**, aplica-se cumulativamente com a Tabela 1.

- **Tabela 3** - Estabelece como calcular, cumulativamente, o preço relativo às Tarifas Aeroportuárias de Armazenagem e de Capatazia da carga importada ou em trânsito, **em casos especiais**:

a) trânsito de TECA para TECA;

- b) trânsito internacional, inclusive para partes e peças de embarcações, aeronaves e outros veículos estrangeiros, quando em trânsito no País;
- c) cargas reimportadas, redestinadas, descarregadas por engano e as retornadas ao exterior para reparo ou substituição;
- d) bagagem desacompanhada e carga, consideradas pela Receita Federal como sem valor e destinação comercial;
- e) moedas estrangeiras, importadas diretamente pela autoridade monetária brasileira;
- f) materiais de comissaria e de suprimentos de uso exclusivo das empresas de transporte aéreo, observado o disposto no inciso II do artigo 3º, desta Portaria;
- g) malas diplomáticas, quando devidamente caracterizadas e em reciprocidade de tratamento;
- h) urnas contendo cadáveres ou cinzas;
- î) plantas, sementes, animais vivos, ovos férteis, sêmens e embriões, desde que liberados em prazo máximo de 06 (seis) horas, contadas a partir do ato de recebimento no TECA; e
- j) cargas que entrarem no País sob o regime de Admissão Temporária, destinadas, comprovadamente, aos certames e outros eventos de natureza científica, esportiva, filantrópica ou cívico-cultural;
- l) aparelhos, motores, reatores, peças, acessórios e demais partes, materiais de manutenção e reparo, importados ou admitidos temporariamente no País, por empresas nacionais concessionárias ou permissionárias dos serviços aéreos públicos, quando destinados a uso próprio.

A Tabela 03 agrega em um único valor as tarifas de armazenagem e capatazia. Diferentemente da tabela 01, remunera a atividade com base no valor por peso da carga pelo período de até 4 dias. Aplica-se exclusivamente aos casos acima listados. Trata-se de tarifa de valor inferior àquele cobrado das cargas importadas em geral, estabelecida na Tabela 01, o que denota intenção, à época da edição da norma, de beneficiar ou não onerar excessivamente determinados setores.

- **Tabela 4** - Estabelece como calcular o preço relativo à Tarifa Aeroportuária de Capatazia da carga importada, removida para outros recintos alfandegados da zona secundária.

Trata-se de tarifa aplicável exclusivamente às cargas em trânsito aduaneiro para outros recintos alfandegados de zona secundária, isto é, cargas que serão armazenadas e desembarçadas principalmente nos Portos Secos, descritos anteriormente.

Note-se que a tabela se refere somente à capatazia, uma vez que as cargas em trânsito aduaneiro não se encontram armazenadas no TECA. De modo geral, as referidas cargas permanecem, até sua retirada, sob responsabilidade do transportador aéreo ou do agente de carga, ficando em área apartada daquela em que se encontram as demais cargas efetivamente armazenadas cujo desembarço aduaneiro ocorrerá no próprio recinto do TECA aeroportuário.

Ressalte-se que, conforme dispõe a referida Portaria, **a carga em trânsito deve ser retirada em até 24h**, após tal período, a mesma passa a ser

armazenada para desembaraço aduaneiro no próprio TECA, sob responsabilidade do operador do recinto, enquanto fiel depositário, incidindo, a partir de então, as demais tabelas tarifárias conforme o caso.

Cumpra destacar que as atividades de armazenagem e capatazia em zona primária, no âmbito do sítio aeroportuário, têm sido prestadas, até então, de forma exclusiva pelo administrador aeroportuário, responsável pelo TECA, conferindo-lhe significativo poder de mercado no tocante às cargas aéreas importadas ou a serem exportadas, principalmente nos grandes aeroportos. Não por outra razão essas atividades são reguladas por meio de tetos tarifários, com o objetivo de conter esse poder de mercado.

Nesse sentido, o trânsito aduaneiro para zona secundária, bem como o trânsito para outro TECA em zona primária (TECA-TECA e Trânsito Internacional), este remunerado pela Tabela 3 acima descrita, constituem fontes de pressão competitiva essenciais.

- **Tabela 5** - Estabelece como calcular, cumulativamente, o preço das Tarifas Aeroportuárias de Armazenagem e de Capatazia da carga importada de alto valor específico; e

A Tabela 5 incide sobre as cargas que apresentam relação CIF/Peso superior a R\$ 5.000,00/Kg. Conforme se depreende da tabela acima apresenta, a referida tabela estabelece, por até 3 dias de permanência, percentual sobre o valor CIF da carga inferior aquele que seria cobrado se aplicada a Tabela 01.

Notadamente, buscou-se, por meio desta tabela, não onerar excessivamente a armazenagem de carga de alto valor específico, decorrente da cobrança sobre valor CIF da carga.

- **Tabela 6** - Estabelece como calcular, cumulativamente, o preço relativo às Tarifas Aeroportuárias de Armazenagem e de Capatazia da carga destinada à exportação

Trata-se da tabela aplicada exclusivamente sobre a carga a ser exportada. Assim como a Tabela 03, agrega em um único valor as tarifas de armazenagem e capatazia. Também não incide sobre o valor CIF da carga, mas sobre o peso (em kg). Trata-se de tarifa de valor inferior àquele cobrado das cargas importadas em geral, estabelecida na Tabela 01, o que denota intenção, à época da edição da norma, de beneficiar ou não onerar excessivamente as exportações.

63. Os valores tarifários, notadamente aqueles estabelecidos em razão do peso da carga (R\$/kg) nas tabelas acima, são reajustados anualmente pela inflação, conforme dispõe a Resolução nº 350/2015, no tocante aos aeroportos da Infraero, e os contratos de concessão para os aeroportos concedidos. Por sua vez, as tarifas que tem como base em percentual do valor CIF da carga não são reajustadas, tendo em vista a natureza variável do próprio valor CIF.
64. O modelo de regulação tarifária, portanto, corresponde a modelo de preço-teto, em que a Agência reajusta os valores tarifários, estabelecidos segundo a estrutura

tarifária herdada da citada Portaria. Ainda, segundo esse modelo, é permitida a concessão de descontos pelos operadores aeroportuários.

65. Por fim, conforme evidenciado no início desta seção, a Lei nº 6.009/73 prevê que além das tarifas os serviços e áreas aeroportuários podem ser remunerados por preços específicos, quando não abrangidos pelas tarifas aeroportuárias.
66. No âmbito dos terminais de carga, importa acrescentar que existem diversos serviços não abarcados diretamente pelas tarifas de armazenagem e capatazia. Tais serviços são remunerados pelos denominados preços específicos citado pela Lei.
67. Nesse caso, as referidas atividades são remuneradas por preços estabelecidos livremente pelo prestador do serviço. Cumpre esclarecer que, em razão das disposições contratuais e regulamentares, tais atividades devem ser prestadas em regime de concorrência, sendo vedada a prestação de forma exclusiva pelo operador aeroportuário, exceto quando houver razões operacionais que justifiquem a centralização.
68. O que se observa, de modo geral, é que inúmeras atividades costumam ser realizadas de forma descentralizada por diversos agentes, quais sejam, empresas aéreas, empresas auxiliares ao transporte aéreo (esata), despachantes aduaneiros ou agentes de carga, consignatários, entre outros. Podemos destacar entre essas atividades o carregamento da carga entre aeronave e terminal (handling), carregamento da carga entre terminal e caminhão transportador, paletização/despaletização, atividades de desembarço junto aos órgãos públicos, entre outros.

3.2. DO CENÁRIO FUTURO

3.2.1. REFLEXÕES INICIAIS

69. Diante da descrição trazida na seção anterior, depreende-se que a atual estrutura tarifária é complexa, uma vez que impõe 6 tabelas aplicáveis a diferentes situações. Ainda, os parâmetros para tarifação baseiam-se em valor CIF ou peso a depender de como se classifica a carga, todavia, não se identificam as razões para tal diferenciação. Tampouco é possível identificar a real relação dessas tarifas com os custos da prestação dos serviços de armazenagem e capatazia nos TECA.
70. Observa-se, nessa esteira, que tal modelo de tarifação não encontra respaldo nos princípios da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI),²⁵ especificamente aquele que estabelece que a tarifa deve guardar relação com o custo.
71. Atualmente, a estrutura tarifária diferencia o valor da tarifa de acordo com a natureza da carga. Isto é, cargas com características idênticas e armazenadas pelo mesmo período pagam tarifas totalmente diferentes a depender se está chegando ou saindo do país. O efeito prático é que a tarifa das cargas importadas subsidia a atividade de armazenamento e capatazia das cargas exportadas.
72. O subsídio às atividades de armazenagem e capatazia da carga exportada, por sua vez, não é compensado através de financiamento público, constituindo obrigação

²⁵ Doc 9082, ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services

dos operadores aeroportuários a operação dessa atividade. Por se tratar de ente privado, promove-se incentivos incorretos e ineficiência operacional. Não é surpresa que o sistema de armazenamento de cargas importadas é, em geral, mais automatizado e moderno do que o de exportação.

73. Adicionalmente, incluídos à Tabela 3, descrita na seção anterior, há cargas especiais cujo o custo de armazenamento pode ser superior ao de uma carga regular, e, no entanto, pagam tarifa inferior. Um exemplo é o armazenamento de animais vivos, que claramente requerem maiores cuidados e infraestrutura específica, impondo custos adicionais à operação do TECA.
74. Do mesmo modo, cabe ponderações acerca da razoabilidade dos percentuais sobre valor CIF da carga importada estabelecidos na tabela 01, a qual incide sobre parte significativa das cargas processadas nos TECAs.
75. Insta salientar que, diferentemente dos atos normativos publicados pela Agência, não se encontram as justificativas e discussões públicas que ampararam o estabelecimento da presente estrutura tarifária quando da publicação da citada Portaria.
76. Portanto, urge discutir junto aos interessados a adequação, atualidade e conveniência do modelo regulatório vigente.
77. Adicionalmente, a importância de se repensar o modelo regulatório, bem como a estrutura de funcionamento desse mercado, vai ao encontro de dois fatos, o primeiro diz respeito ao modelo regulatório estabelecido nos contratos da 5ª Rodada de Concessões; o segundo versa a respeito das medidas de facilitação do comércio internacional em andamento no âmbito dos órgãos anuentes, o quais são discutidos a seguir.

3.2.2. CONTRATOS DA 5ª RODADA DE CONCESSÕES: NOVA ABORDAGEM REGULATÓRIA

78. Os contratos da 5ª Rodada de Concessões²⁶ promoveram uma profunda reformulação do modelo de regulação das tarifas aeroportuárias, bem como do papel regulatório da Agência.
79. No tocante às tarifas de armazenagem e capatazia, uniu-se a desregulamentação tarifária com a possibilidade da prestação do serviço de forma diversificada.
80. Assim, conforme se extrai do Anexo 4 - Tarifas dos referidos contratos, os serviços de armazenagem e capatazia passam a ser regulados por meio de tarifa-teto somente nas seguintes situações:

2.1.4.4. A Tarifa de Capatazia remunera os serviços de movimentação e manuseio das mercadorias nos Armazéns de Carga Aérea do Aeroporto.

2.1.4.4.1. Deverá ser observada a Tarifa de Capatazia da Carga Importada em Trânsito e de Carga Exportada em Trânsito nos seguintes casos:

²⁶ 5ª rodada de concessões:

Bloco Nordeste: Recife, Maceió, João Pessoa, Aracaju, Juazeiro do Norte e Campina Grande

Bloco Centro-Oeste: Cuiabá, Sinop, Rondonópolis, Alta Floresta

Bloco Sudeste: Vitória e Macaé

- i. Carga removida para outros recintos alfandegados da zona primária estabelecidos em aeroportos, portos etc.;
- ii. Carga em trânsito internacional no país;
- iii. Carga removida para outros recintos alfandegados da zona secundária, sob regime especial de trânsito aduaneiro; e
- iv. Demais casos de trânsito aduaneiro previstos na legislação aplicável.

Adiante, o Anexo estabelece a tabela tarifária, a saber.

Para a Tarifa de Capatazia da Carga Importada em Trânsito e Carga Exportada em Trânsito, deverá ser observado o seguinte teto tarifário:

Valor sobre o peso bruto verificado
R\$ 0,9816 por quilograma
<p>Observações:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cobrança mínima de R\$ 67,95; 2. Esta Tabela aplica-se à carga com permanência máxima de 24 (vinte e quatro) horas no TECA; 3. Excedido o prazo de 24 (vinte e quatro) horas após a entrada da carga no TECA, deverão ser aplicadas as tarifas de armazenagem e capatazia vigentes no aeroporto.

81. Dessa forma, no tocante à armazenagem e capatazia da carga importada e exportada, constata-se que a Agência decidiu pela regulação direta, por meio de preço-teto, somente da carga em trânsito (importada/exportada).
82. Conforme discutido anteriormente, uma das principais fontes de pressão competitiva no mercado de serviços de armazenagem e capatazia dos aeroportos decorre da possibilidade de realização do desembarço da carga em zona secundária. Portanto, a medida visa evitar eventual tentativa de fechamento de mercado por parte do operador do terminal de carga pelas Concessionárias.
83. Por sua vez, as demais tarifas aplicáveis à armazenagem e capatazia da carga internacional não serão mais estabelecidas diretamente pela Agência. No entanto, os Contratos de Concessão dispõem o que segue no tocante ao estabelecimento das tarifas pelas próprias Concessionárias:
 - 4.4.1. A tarifação deverá seguir boas práticas de precificação de infraestrutura e serviços aeroportuários, a exemplo daquelas descritas em manuais de organizações internacionais tais como *International Civil Aviation Organization (ICAO)*, *International Air Transport Association (IATA)* e *Airports Council International (ACI)*.
 - 4.4.2. A tarifação deverá ser baseada em critérios objetivos e não discriminatórios, tais como horário, dia, temporada, facilidades disponíveis e nível de serviço.
 - 4.4.3. As propostas de tarifação que envolvam aumentos tarifários **deverão ser precedidas de consulta às partes interessadas relevantes**, nos termos do Capítulo XV.
 - 4.4.3.1. Para os aeroportos de Recife, Maceió, João Pessoa e Aracaju/Cuiabá/Vitória, a Concessionária deverá, com no mínimo 30 (trinta) dias de antecedência da alteração, apresentar à ANAC relatório de consulta elaborado nos termos do item 15.4.
 - 4.4.3.2. Para os demais aeroportos, a Concessionária deverá, sempre que solicitado, apresentar à ANAC relatório de consulta elaborado nos termos do item 15.4.

4.4.4 Alterações dos valores das Tarifas deverão ser informadas à ANAC, ao público e às empresas aéreas e demais usuários dos aeroportos com no mínimo 30 (trinta) dias de antecedência.

84. Em seguida, o Contrato adverte:

4.5. A ANAC poderá suspender a implementação de propostas de tarifação quando estas estiverem em desacordo com o disposto no item 4.4 e seus subitens ou quando identificado prejuízo potencial aos usuários finais.

85. É importante ressaltar que não somente a Anac está deixando de ditar os valores das tarifas, mas a própria estrutura tarifária fica a cargo das Concessionárias. Assim, espera-se, com essa nova abordagem regulatória, que o operador possa estabelecer estrutura tarifária que considere mais apropriada à prestação dos serviços em questão.

86. Aliada às recomendações de boas práticas na definição dos valores tarifários pelas Concessionárias, os contratos dispõem, em seu Capítulo XI **Da Utilização de Espaços no Complexo Aeroportuário**, acerca do acesso às áreas aeroportuárias para prestação dos serviços de armazenagem e capatazia, conforme segue:

Seção II – Das Áreas e Atividades Operacionais

11.5. São Áreas e Atividades Operacionais do Complexo Aeroportuário aquelas essenciais à prestação dos serviços de transporte aéreo, tais como despacho de aeronaves, passageiros e bagagens, serviços auxiliares de rampa, carga e descarga de aeronaves, recebimento e despacho de carga e de bens transportados por aeronaves, abastecimento de combustível e lubrificantes, ***armazenagem e capatazia doméstica e internacional***, entre outras atividades próprias de prestadores de serviços de transporte aéreo ou de serviços auxiliares ao transporte aéreo. (grifo nosso)

(...)

11.11. Fica assegurado o livre acesso para que as Empresas Aéreas ou terceiros possam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, inclusive quando houver prestação direta desses serviços pela Concessionária, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias, observada a legislação vigente e a regulamentação da ANAC.

11.11.1. Em caso de falta de capacidade para atender à solicitação de novos entrantes para a prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, deverá a Concessionária solicitar à ANAC autorização para limitar o número de prestadores desses serviços no Aeroporto, podendo a ANAC fixar o número mínimo de prestadores no caso concreto.

11.11.2. Em caso de evento que gere falta de capacidade para atender aos atuantes na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, deverá a Concessionária solicitar à ANAC autorização para reduzir o número de prestadores de serviços atuantes no Complexo Aeroportuário, podendo a ANAC fixar o número mínimo de prestadores no caso concreto.

11.11.3. Para os serviços auxiliares cuja complexidade, custo ou impacto ambiental inviabilize a divisão e/ou duplicação da infraestrutura correspondente, tornando antieconômica a prestação do serviço por mais de uma empresa, deverá a Concessionária solicitar autorização à ANAC para prestar esses serviços de forma exclusiva.

87. Diante do exposto, verifica-se que, nos recentes contratos de concessão, a atividade de armazenagem e capatazia da carga internacional foi equiparada às demais atividades auxiliares ao transporte aéreo, a exemplo da carga doméstica. Assim, aplica-se a tais atividades as mesmas regras de acesso asseguradas aos demais serviços auxiliares com fito de promover prestação desses serviços de forma diversificada e competitiva.
88. Por fim, é válido salientar que o novo modelo regulatório mais flexível, aliado às regras de acesso às áreas aeroportuárias, tem como objetivo promover um ambiente mais dinâmico e competitivo na prestação dos referidos serviços, livres das amarras impostas pela estrutura normativa vigente.

3.2.3. DA FACILITAÇÃO DO COMÉRCIO EXTERIOR

89. Desde 2004, no âmbito da Organização Mundial do Comércio, têm-se discutido sobre a facilitação do comércio internacional. Essa discussão resultou no Acordo de Facilitação do Comércio (TFA, sigla em inglês) em 2013, que foi ratificado pelo Brasil em 2016, por meio do Decreto Legislativo nº 01/2016, entrando em vigor em 2017.
90. O objetivo primordial do TFA é tornar as normas e procedimentos aduaneiros mais uniformes, simples e eficientes, conferindo maior transparência na relação entre o governo e os agentes de comércio exterior, bem como reduzir a burocracia relativa ao processo de importação e exportação.²⁷
91. A seguir, serão apresentadas as principais medidas já adotadas pelo Brasil, bem como aquelas em discussão, que visam promover a facilitação do comércio exterior e que poderão impactar as atividades de armazenagem e capatazia da carga internacional nos aeroportos: Portal Único de Comércio Exterior, Programa de Operadores Econômicos Autorizados (OEA) e novo normativo sobre Remessas Expressas.

Portal Único de Comércio Exterior

92. O Portal Único de Comércio Exterior, em desenvolvimento pelo governo em parceria com o setor privado, redesenha e simplifica os processos de exportação e importação. O Portal está sendo implementado sob o conceito de janela única (*single window*), ou seja, por meio de uma única plataforma haverá a interface entre o governo e os operadores de comércio exterior, sem haver a necessidade desse último em buscar distintos órgãos para realizar a importação/exportação. A Figura a seguir mostra de maneira esquemática o propósito do Portal Único, utilizando como exemplo o caso de cargas marítimas.

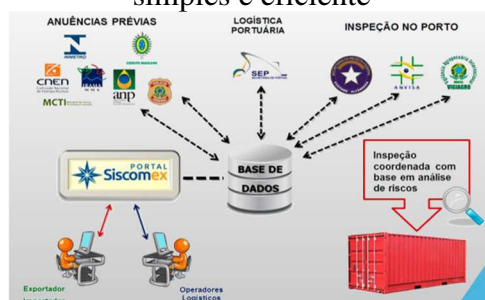
²⁷ AZEVÊDO (2018).

Figura 4 – Cenários Anterior e Futuro à Implementação do Portal Único do Comércio Exterior

Cenário anterior – comércio exterior complexo e burocrático



Cenário futuro – comércio exterior mais simples e eficiente



Fonte: da SILVA (2017).

93. O Portal Único está sendo implementado de forma progressiva. Iniciou-se com a concentração dos serviços de comércio exterior em um único local. Em 2018, foi desenvolvido e implementado o sistema *single window* para a exportação.²⁸ Por fim, será feita a implementação do *single window* nas importações da carga aérea.
94. No caso das exportações, a meta era que, após a implementação do Portal, o tempo necessário para a liberação das mercadorias a serem exportadas na fronteira²⁹ fosse reduzido em 40%. Entretanto, segundo o Balanço Aduaneiro 2018,³⁰ o resultado superou as expectativas: a redução foi maior que 50%. **A média geral do tempo de liberação de carga a serem exportadas caiu de 13 para 6,37 dias.**
95. Conforme já comentado, pretende-se que esse Programa também seja implementado para as importações. Em 26 de setembro de 2018, foi publicada a Portaria Coana nº 77, a qual estabelece os procedimentos para execução do projeto-piloto do Novo Processo de Importação e o despacho aduaneiro por meio de Declaração Única de Importação (Duimp).

Programa de Operadores Econômicos Autorizados (OEA)

96. Regulado pela Instrução Normativa RFB nº 1.598/2015, o programa brasileiro de OEA atende a duas das medidas de facilitação elencadas pelo TFA: menor índice de inspeções e exames físicos; e redução do tempo de liberação da carga. Esse programa, inserido no tema de gestão de risco aduaneiro, consiste na certificação pela Receita Federal de agentes da cadeia logística de importação/exportação que representam baixo grau de risco em suas operações de comércio exterior, tanto em termos de segurança física da carga, quanto em relação ao cumprimento de suas obrigações aduaneiras.
97. As empresas certificadas como OEA passam a ter benefícios no processo de importação e exportações, que resultam na aceleração do despacho de suas

²⁸ Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (2017).

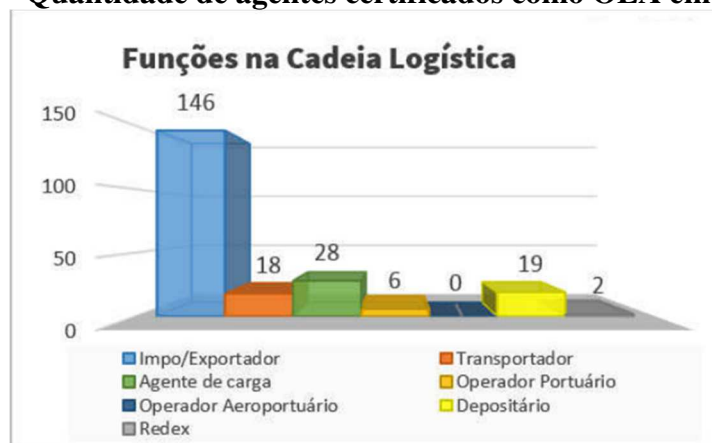
²⁹ Tempo compreendido entre a apresentação da carga para despacho no recinto alfandegado até o efetivo embarque da mercadoria para o exterior.

³⁰ Receita Federal (2018a).

mercadorias. Para o governo, permite-se que o controle aduaneiro se concentre em operadores que apresentam elevado risco de descumprimento das disposições normativas aduaneiras.

98. Internacionalmente, os programas OEA são aplicados em mais de 70 países. No Brasil, a medida já é aplicada às cargas marítimas. Segundo estatísticas da Receita Federal, em 2018, havia 219 agentes certificados, conforme Gráfico 17. O volume total transacionado pelos OEA representou cerca de 21% em relação ao volume total transacionado no comércio exterior brasileiro. A tendência é que a participação dos OEA aumente ainda mais.³¹

Gráfico 17 – Quantidade de agentes certificados como OEA em 2018.



Fonte: RECEITA FEDERAL (2018a). p. 22.

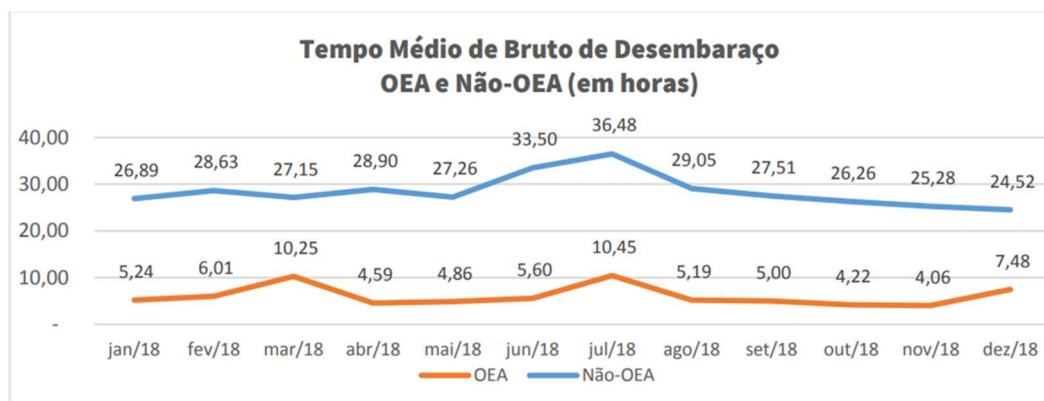
99. Entre os benefícios usufruídos pelas empresas certificadas como OEA, no âmbito das cargas marítimas, destaca-se a possibilidade de registrar a Declaração de Importação (DI) antes da chegada da carga no território nacional (despacho sobre as águas). Por meio desse benefício, as cargas parametrizadas em canal verde de conferência aduaneira³² podem ser retiradas imediatamente após sua descarga, sem a necessidade de armazenamento (grifo nosso).³³ Segundo a Receita Federal, esse benefício gerou uma queda de 78% no tempo total despendido na liberação da carga, em 2018, conforme gráfico a seguir.

³¹ Receita Federal (2018a).

³² Ressalte que para as empresas certificadas como OEA, em dezembro de 2018, 98% das mercadorias importadas foram parametrizadas em canal verde. RECEITA FEDERAL (2018a). p. 20.

³³ Ibid. p. 21.

Gráfico 18 – Tempo Médio Bruto em Horas de Desembarço das Cargas Marítimas Importadas ao longo de 2018



Fonte: RECEITA FEDERAL (2018a). Pg. 21.

100. De acordo com a Proposta do Novo Modelo de Controle de Carga e Trânsito (CCT) no Modal Aéreo,³⁴ submetida à consulta pública em novembro de 2018 por meio do Portal Siscomex, o benefício ora mencionado deverá ser estendido às cargas aéreas. Isso quer dizer que as empresas certificadas como OEA poderão registrar a sua DI antes da chegada da carga no território nacional (desembarço sobre nuvens). Desse modo, não haveria necessidade de armazenamento da carga em recinto alfandegado para desembarço, se esta for parametrizada em canal verde de conferência aduaneira, uma vez que a mesma já chegará desembarçada e poderá prosseguir para seu destino.

Instrução Normativa nº 1737 – Novo Normativo das Remessas Expressas Internacionais

101. Em 2017, a Receita Federal publicou a IN nº 1737 que dispõe sobre o tratamento tributário e os procedimentos de controle aduaneiro aplicáveis às remessas internacionais. Resumidamente, o novo normativo ampliou o escopo das mercadorias que podem ser enquadradas como Remessa Internacional e, conseqüentemente, que podem ser transportadas e desembarçadas no recinto alfandegado das empresas de Courier. As principais alterações são apresentadas de forma resumida na Tabela a seguir.

³⁴ Disponível em: <http://portal.siscomex.gov.br/destaque/consulta-publica-do-novo-modelo-de-controle-de-carga-e-transito-cct-no-modal-aereo/CONSULTApubCCT.pdf>.

Tabela 3 – Principais alterações sobre os procedimentos de controle aduaneiro aplicáveis às remessas internacionais – IN nº 1737

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 Especial, (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.

Fonte: elaboração própria com base na análise da norma.

Impacto das Medidas de Facilitação

102. Diante das medidas de facilitação do comércio exterior já implementadas ou em andamento, depreende-se que a armazenagem da carga internacional em recinto alfandegado para fins de desembarço aduaneiro, da forma como ocorre atualmente, perderá sua relevância ou essencialidade.
103. Espera-se, com a adoção das referidas medidas, que parte significativa da carga chegue ao território nacional já desembaraçada, **de forma que poderá ser recepcionada em armazéns dos próprios transportadores para distribuição a seus destinatários, a exemplo do que já ocorre com as cargas domésticas.**
104. Adicionalmente, a RFB, por meio da IN nº 1737, ao ampliar significativamente o escopo dos bens a serem transportados e recebidos pelas empresas de Courier, viabilizou a concorrência entre estas e os terminais de carga aeroportuários (TECAS).
105. Nessa esteira, alinhado às mudanças observadas no setor, o modelo de regulação proposto pelos contratos da 5ª rodada de concessões, conforme descrito anteriormente, buscou aliar a desregulamentação tarifária, sob rígidas regras de consulta e boas práticas, à prestação dos referidos serviços em regime de concorrência.
106. Diante do cenário apresentado, resta justificada a relevância da discussão proposta pela Agência por meio do Tema 22 da Agenda Regulatória.

4. DO PAPEL DO REGULADOR

107. A principal motivação para a adoção da regulação tarifária, por meio do modelo de preço-teto, para os serviços de armazenagem e capatazia consiste na prevenção ao exercício de eventual poder de mercado por parte dos aeroportos. Por outro lado, devido à assimetria de informação entre regulador e regulado, as tarifas definidas pelo regulador podem não refletir adequadamente os custos (inclusive os custos de oportunidade) da infraestrutura e dos serviços, gerando ineficiências.

108. O regulador pode, como forma de tentar mitigar as distorções da regulação, realizar um esforço de obtenção de informações, de forma a estabelecer preços que reflitam adequadamente os custos de armazenagem e capatazia. Contudo, a literatura acerca do tema indica que o custo de obter essas informações é consideravelmente alto.
109. Desse modo, caso o regulador considere que estas ineficiências imponham um custo social maior do que o benefício da prevenção ao exercício de poder de mercado, sua decisão ótima pode ser não regular.
110. Dito isso, diante das implicações decorrentes do atual modelo de regulação tarifária, discutidas anteriormente, a área técnica da Agência tem como objetivo iniciar a construção de novo modelo de regulação da atividade de armazenagem e capatazia de regulação da carga aérea importada e a ser exportada.
111. Nessa esteira, as mudanças previstas para o setor, notadamente aquelas relativas à facilitação do desembarço aduaneiro e da ampliação de recintos autorizados a processar a carga internacional, trazem novos desafios, bem como, permitem abordagens alternativas de atuação por parte do regulador que vão além da regulação de preços.

5. DO CONVITE A CONTRIBUIÇÕES

112. Tendo em vista o contexto introduzido na presente Nota Técnica (mas não se limitando a ela), a ANAC convida os interessados a colaborar com a discussão a respeito do modelo de regulação vigente das tarifas de armazenagem e capatazia de cargas aéreas, importadas e exportadas, com fito de subsidiar a construção de modelo alternativo de regulação da atividade. Nesse sentido, destacam-se os seguintes temas:
- Desregulamentação ou simplificação das tarifas relativas aos serviços de armazenagem e capatazia por meio do engajamento das partes diretamente envolvidas e os meios mais indicados para implementá-la;
 - Aplicação das regras de livre acesso para prestadores de serviços de armazenagem e capatazia;
 - Papel das medidas de facilitação do comércio exterior propostas e implementadas pelo governo federal.
 - Outras questões relevantes para a discussão acerca da regulação tarifária dos serviços de armazenagem e capatazia dos aeroportos no Brasil.
113. Destaca-se que todas as contribuições serão analisadas e consideradas pela ANAC na formação de seu juízo de valor. No entanto, a ANAC não necessariamente responderá às contribuições de forma individualizada como é feito no processo tradicional de audiência pública, o qual seguirá seu rito normal como nas revisões normativas anteriores. O objetivo dessa consulta é ampliar o processo de participação social.

6. DA BIBLIOGRAFIA

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC. Estudo sobre Transporte Aéreo Internacional – Transporte aéreo internacional de carga. 2013. Disponível em https://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/publicacoes/b-estudos/nt-transporte-carga.pdf. Acesso em 19 de março de 2019.

_____. Anuário do Transporte Aéreo. 2017. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-de-transporte-aereo/anuario-do-transporte-aereo/dados-do-anuario-do-transporte-aereo>. Acesso em: março de 2019.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CONSULTORIA E ASSESSORIA EM COMÉRCIO EXTERIOR – ABRACOMEX. Agente de carga internacional. 2019. Disponível em: <https://www.abracomex.org/cursos/cursos-de-formacao/agente-de-carga-internacional>. Acesso em: março de 2019.

AZEVEDO, R. Combate à burocracia e facilitação do comércio internacional. 2018. Disponível em: <http://www.fecomercio.com.br/noticia/combate-a-burocracia-e-facilitacao-do-comercio-internacional-por-roberto-azevedo>. Acesso em março de 2019.

BORGES, C. Portos secos ganham espaço nos processos de importação e exportação. Jornal do Comércio. 2016. Disponível em: <https://www.jornaldocomercio.com/site/noticia.php?codn=30751>. Acesso em: março de 2019.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Portaria nº 219/GC-5, de 27 de março de 2001. Aprova critérios e fixa valores para a aplicação e a cobrança das Tarifas Aeroportuárias de Armazenagem e de Capatazia, sobre cargas importadas e a serem exportadas ou em situações especiais e dá outras providências. 2001. Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/portarias-2001/portaria-no-0219-gc5-de-27-03-2001/@@display-file/arquivo_norma/port219GC5.pdf. Acesso em fevereiro de 2019.

_____. Ministério da Aeronáutica. Portaria nº 544/GM5, de 01 de julho de 1986. Fixa valores especiais de Tarifa Aeroportuária de Armazenagem e Capatazia. 1986. Disponível em: <https://sogi8.sogi.com.br/Arquivo/Modulo113.MRID109/Registro1268487/portaria%20n%20544gm5%20de%2001071986.pdf>. Acesso em fevereiro de 2019.

_____. Presidência da República. Decreto-Lei nº 1.455, de 07 de abril de 1976. Dispõe sobre bagagem de passageiro procedente do exterior, disciplina o regime de entreposto aduaneiro, estabelece normas sobre mercadorias estrangeiras apreendidas e dá outras providências. 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del1455.htm. Acesso em fevereiro de 2019.

_____. Presidência da República. Decreto nº 6.759, de 05 de fevereiro de 2009. Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. 2009. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm. Acesso em: março de 2019.

_____. Receita Federal do Brasil. Instrução Normativa RFB nº 1.737, de 15 de setembro de 2017. Dispõe sobre o tratamento tributário e os procedimentos de controle aduaneiro aplicáveis às remessas internacionais, e altera a Instrução Normativa RFB n 1.059, de 2 de agosto de 2010, que dispõe sobre os procedimentos de controle aduaneiro e o tratamento tributário aplicáveis aos bens de viajante. 2017. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&i dAto=86226>. Acesso em: 01 de abril de 2019.

_____. Receita Federal do Brasil. Portaria Coana, de 26 de setembro de 2018. Estabelece os procedimentos para execução do projeto-piloto do Novo Processo de Importação e o despacho aduaneiro por meio de Declaração Única de Importação - Duimp. 2018. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&i dAto=95195>. Acesso em março de 2019.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA – CNI. Os custos e encargos dos órgãos anuentes no comércio exterior brasileiro. 2018. Disponível em: <http://www.portaldaindustria.com.br/publicacoes/2018/6/os-custos-e-encargos-dos-orgaos-anuentes-no-comercio-exterior-brasileiro/>. Acesso em: 22 de fevereiro de 2019.

CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA - CADE. Mercado de Transporte Aéreo de Passageiros e Cargas. Cadernos do CADE. Dezembro de 2017. Disponível em: [http://www.cade.gov.br/acesso-a-informacao/publicacoes-institucionais/publicacoes-dee/Mercado de transporte aereo de passageiros e cargas.pdf](http://www.cade.gov.br/acesso-a-informacao/publicacoes-institucionais/publicacoes-dee/Mercado%20de%20transporte%20aereo%20de%20passageiros%20e%20cargas.pdf). Acesso em: 21 de março de 2019.

COMEX STAT. Estatísticas de comércio exterior. Disponível: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>. Acesso em: março 2019.

EFEITOS do Acordo de Facilitação do Comércio para a atividade aduaneira no Brasil. Veirano Advogados. 2017. Disponível em: <http://www.veirano.com.br/por/contents/view/os-efeitos-do-acordo-de-facilitacao-do-comercio-para-a-atividade-aduaneira-no-brasil>. Acesso em 26 de março de 2019

GUEIROS, H. Centro Logístico Aduaneiro. 2017a. Disponível em: <http://enciclopediaaduaneira.com.br/cli-centro-logistico-e-industrial-aduaneiro-haroldo-gueiros/>. Acesso em: março de 2019.

_____. Órgãos gestores – intervenientes e anuentes. 2017b. Disponível em: <http://enciclopediaaduaneira.com.br/orgaos-intervenientes-e-anuentes/>. Acesso em: março de 2019.

HORUS. Secretaria Nacional de Aviação Civil. Disponível em: <https://horus.labtrans.ufsc.br/gerencial/#Movimentacao/Desempenho>. Acesso em: março de 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Logística dos Transportes no Brasil. 2014. Disponível em: <https://ww2.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/imprensa/ppts/00000019704411122014440525174699.pdf>. Acesso em: março de 2019.

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS. Portal Único de Comércio Exterior. [2017] data provável. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/portal-unico/847-portal-unico-de-comercio-exterior>. Acesso em: 26 de março de 2019.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL. Plano Aeroviário Nacional, 2018-2038, objetivos, estratégias e investimentos para desenvolvimento do transporte aéreo brasileiro. 2018. Disponível em: <http://www.infraestrutura.gov.br/pan.html>. Acesso em 08 de março de 2019.

MIRANDA, E. L. Tratamento da Carga – Infraero. 2017. Disponível em: <http://www.rota46.com.br/infraero-informacoes-diversas/tratamento-da-carga-infraero/>. Acesso em: 18 de março de 2019.

PORTAL TRIBUTÁRIO EDITORA. Transporte Internacional de Mercadorias. 2019. Disponível em: <http://www.normaslegais.com.br/guia/clientes/transporte-internacional-mercadorias-incoterms.htm>. Acesso em: março de 2019.

PORTOPÉDIA. Redex – Recinto Especial para Despacho Aduaneiro. 2016. Disponível em: <https://portogente.com.br/portopedia/74602-redex-recinto-especial-para-despacho-aduanheiro-de-exportacao>. Acesso em: 13 de março de 2019.

RECEITA FEDERAL. Balanço Aduaneiro 2018, janeiro a dezembro. 2018a. Disponível em: <http://receita.economia.gov.br/dados/resultados/aduana>. Acesso em 26 de março de 2019.

_____. Portos Secos. 2016. Disponível em: <http://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/recinto-alfandegados/arquivos-e-imagens/totalizacao-caracterizacao-so-portos-secos-2016-04-22.pdf>. Acesso em: março de 2019.

_____. CLIAs - Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros. 2018b. Disponível em: <http://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/recinto-alfandegados/totalizacao-caracterizacao-so-clias-agosto-2018-informacoes-completas.pdf>. Acesso em: março de 2019.

SANTOS, S. Transporte aéreo: por que contratar um agente de carga? 2017. Disponível em: <http://www.allog.com.br/blog/feito-por-nos/transporte-aereo-por-que-contratar-um-agente-de-carga/>. Acesso em: março de 2019.

da SILVA, R. A. Iniciativas desburocratizantes no comércio exterior para a melhoria do ambiente de negócios. Apresentação para a Comissão de Assuntos Econômicos do Senado. 2017. Disponível em: <http://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento/download/fa1a6020-4532-48c4-b843-37e6d81bf73>. Acesso em março de 2019.