



Brasília, Rio de Janeiro e São Paulo, 24 de março de 2022.

A

Sra. Karla Andrea Rodrigues Dos Santos

Secretaria de Aviação Civil

Departamento de Planejamento e Gestão Aeroportuária

Assunto: Temas para serem discutidos no CT-Carga

A Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo - **ALTA**, pcosta@alta.aero, representada por seu diretor de cargas, a International Air Transport Association - **IATA**, oliveirad@iata.org, representada por seu diretor Brasil e a Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil - **JURCAIB**, presidencia@jurcaib.com, representada por seu Presidente, vêm, respeitosamente, apresentar os seguintes apontamentos e pleito.

Conforme discutido em reunião havida com esta Secretaria em 09/03/22, onde nos foi informada a disposição de retomada da agenda do CT-Carga no âmbito do CONAERO, as associações se comprometeram a enviar temas que são relevantes para o setor em relação a carga aérea no geral, o que o fazemos abaixo:

1-Medidas de simplificação em processos aduaneiros de carga doméstica

Na carga doméstica, assim como constatado pela SAC no estudo elaborado pela UFSC, temos a questão da melhoria da infraestrutura e processos de fiscalização e liberação de mercadorias nos aeroportos domésticos realizado pelas secretarias de fazenda estaduais, cujos procedimentos não são uniformes e carecem de uso intensivo de tecnologia em

benefício das próprias fazendas, dos operadores aeroportuários, empresas aéreas e principalmente do consumidor final.

As associações recentemente protocolaram o pedido ao CONFAZ, onde aponta a questão e solicita que o tema seja analisado no âmbito do GT06 – SINIEF (Sistema Nacional Integrado de Informações Econômico-Fiscais), que entre outras atribuições trata de: Debater, promover estudos e propor normas relacionadas à simplificação das obrigações acessórias; e, Propor a criação e aperfeiçoamento dos documentos fiscais eletrônicos;

2-Finalização do projeto da RFB CCT-Aéreo (PUCOMEX)

A indústria tem muito interesse de que o novo programa que substituirá o MANTRA entre em operação o quanto antes, eis que trará celeridade na análise de risco e liberação aduaneira, redução de tempos de armazenagem e capatazia e incremento de negócios para a carga aérea como um todo.

Ainda que já existam ações em curso no âmbito do governo federal, em especial o apoio da SAC ao programa, as entidades entendem que é necessário no âmbito do CONAERO que os demais órgãos intervenientes estejam preparados para operar no ambiente do CCT-Aéreo, sobretudo em relação a alterações regulatórias que devem dar suporte a nova forma de operação, eis que corre-se o risco da carga chegar ‘liberada’ do exterior pela RFB, mas ficar retida em razão dos demais procedimentos de inspeção de órgãos como MAPA, ANVISA e VIGIAGRO.

3- Tabela de cobrança para carga DAF (depósito afiançado):

A Tabela 9 dos Contratos de Concessão (Tarifa Cumulativa de Armazenagem e Capatazia da Carga Importada Aplicada em Casos Especiais) limita a sua aplicação às empresas aéreas nacionais (2.2.6.8.9. 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.).

Para as empresas aéreas estrangeiras, aplica-se a Tabela 11 (Tarifa Cumulativa de Armazenagem e de Capatazia da carga Importada de Alto Valor Específico).

Ocorre que a Tabela 9 é infinitamente mais vantajosa do que a Tabela 11, causando graves prejuízos às empresas aéreas estrangeiras, desequilíbrio de oportunidades e tratamento discriminatório, além de violar o preambulo da Convenção de Chicago, que preceitua que os “serviços de transporte aéreo internacional se estabeleçam numa base de igualdade de oportunidades, e funcionem eficaz e economicamente”.

O tema foi levado à ANAC há alguns anos e a resposta foi de que o desenho reflete a política regulatória daquele momento, mas que concorda não fazer sentido e pautaria em agenda regulatória, o que jamais foi feito.

4 – Nota Fiscal REEXPORTAÇÃO DAF (depósito afiançado):

Uma empresa aérea fez uma consulta fiscal em algumas SEFAZ pelo Brasil, inclusive SP, onde o foco do questionamento deveria ser trânsito entre DAFs e catering, porém a redação não foi feliz e deixou aberta a questão de forma que a resposta à consulta veio de São Paulo e Brasília, impondo a emissão de Nota Fiscal para reexportação de partes e peças em DAF.

A medida não faz sentido do ponto de vista da legislação e regulamentação federal, tampouco estadual, já que não apenas não há incidência de ICMS em partes e peças acobertadas por DAF, como há rígido controle fazendário do que entra, do que sai, do que está em estoque.

O controle é físico, através de fiscalização e segregação do espaço e virtual, através do sistema próprio devidamente homologado pela RFB. De quebra, existem auditorias periódicas para verificação da idoneidade do sistema e da utilização do benefício (suspensão de tributos). Qualquer divergência gera à empresa o dever de recolher os tributos devidos, sem prejuízo de eventual responsabilização penal.

Vale dizer que o regime de Depósito Afiançado não é exclusivo do Brasil e tem previsão no art. 24 da Convenção de Montreal, Anexo 9 (Capítulo 4 – E), além das disposições específicas dos Acordos de Serviços Aéreos (ASA). A JURCAIB apresentou recentemente nova consulta fiscal à SEFAZ SP, restringindo o escopo da pergunta à reexportação, cuja resposta foi reiterada negativamente.

5 – TECA descentralização - Armazenagem e Capatazia

Os contratos de concessão até a 4ª rodada possuem regras que favorecem o exercício de posição dominante pelos aeroportos, assim como práticas que não fomentam a concorrência. Assim, seria interessante rever o tema, quiçá avançar para algo como retirar os serviços de armazenagem e capatazia do monopólio da administração aeroportuária.

A ANAC estudou o assunto (Tema 16 da Agenda Regulatória biênio 2021-2022¹), mas aparentemente concluiu que há risco dos aeroportos concessionados pedirem reequilíbrio econômico financeiro do contrato. Porém com as vindouras relitações de VCP e GIG, abre-se a possibilidade de se implantar uma regra de transição valendo para as novas concessões e de adesão voluntária para as antigas.

Sendo o que nos cumpria para o momento, aproveitamos a oportunidade para reiterar protestos de elevada estima e consideração, colocando-nos à disposição para esclarecimentos adicionais que se façam necessários.

Cordialmente,

ALTA
Paulo F Costa


IATA
Dany Oliveira
JURCAIB
Robson Bertolossi

¹ https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2021/portaria-no-6828-27-12-2021/@@display-file/arquivo_norma/PA2021-6828.pdf