

## EMENDA Nº 405

Com base no art. 7º do Regulamento Interno da Comissão, acrescente-se o seguinte inciso VII ao art. 58 do anteprojeto:

Art. 58. As tarifas aeroportuárias a que se refere o artigo anterior são assim denominadas e caracterizadas:

...

VII – tarifa ambiental: devida ao administrador aeroportuário pelos serviços de gestão ambiental provenientes das ações de controle de risco e/ou mitigação de impactos ambientais decorrentes das operações aeronáuticas e dos equipamentos de suporte em solo.

### **Justificativa:**

A tarifa ambiental se justifica pela necessidade de previsão de fonte de recursos para viabilizar as inúmeras exigências ambientais a que está sujeita o operador aeroportuário, especialmente aquelas relativas aos sistemas de controle dos impactos relacionados às operações aeronáuticas.

a) Gestão ambiental provenientes das ações de controle de risco às operações aeronáuticas:

### **Justificativa:**

A legislação, os órgãos ambientais e aeronáuticos têm atribuído ao administrador aeroportuário ações de gerenciamento do risco da fauna que implicam em dispêndio elevado de recurso financeiro.

Recentemente, a ANAC publicou o RBAC 164, que estabelece como obrigação do administrador aeroportuário o desenvolvimento de uma Identificação de Perigo de Fauna – IPF. Este documento, realizado durante um ano, custa aproximadamente R\$ 200.000,00 por aeroporto. Além disso, a IPF pode indicar a necessidade de realização de um Plano de Manejo de Fauna em Aeródromos – PMFA, a um custo aproximado R\$ 300.000,00 ano.

Outro aspecto relevante, que implica em dispêndio financeiro, são as condicionantes ambientais vinculadas às autorizações de manejo de fauna. Estas condicionantes geram custos com investimento e serviços contínuos, como construção de infraestrutura relacionada a gestão da fauna e monitoramento de áreas externas ao sítio aeroportuário.

Assim, os custos do administrador aeroportuário têm aumentado significativamente com o fornecimento de novos serviços de gestão do risco. Por outro lado, tais serviços não são cobrados dos usuários do sistema aeroportuário, por falta de previsão legal, justificando, então, a necessidade de tal previsão.

b) Gestão ambiental provenientes das ações de mitigação de impactos ambientais decorrentes das operações aeronáuticas:

### **Justificativa:**

Como é de amplo conhecimento, o ruído aeronáutico é um dos maiores impactos gerados pelas aeronaves ao meio urbano. Fato reconhecido no volume 01 do anexo 16 da ICAO, que trata do ruído aeronáutico.

Dessa forma, os órgãos ambientais têm estabelecido condicionantes de monitoramento de ruído no licenciamento operacional dos aeroportos.

Dependendo do aeródromo, os serviços de monitoramento podem ser simples ou complexos. Um monitoramento complexo pode custar ao aeroporto aproximadamente R\$ 600.000,00 ano. Hoje, não existe previsão legal para ressarcimento desse serviço por parte dos usuários do sistema aeroportuário, o que é injusto, já que as companhias aéreas são responsáveis pelo ruído

monitorado pelo aeroporto. Tal situação fica pior para a empresa pública, que arca com o custo que deveria ser do privado, gerador do impacto ambiental.

Na mesma linha do monitoramento de ruído, está o monitoramento de emissões atmosféricas, que, na maior parte, é gerado pelas aeronaves. Este é mais um custo atribuído ao administrador sem ressarcimento pelos responsáveis pelo problema.

Pelo exposto, fica clara a necessidade de previsão legal de uma “tarifa ambiental”. Isso, para cobrir as despesas existentes e futuras com a gestão ambiental, dada a evolução da legislação. Em complemento, segue exemplo de tarifa ambiental cobrada no aeroporto de Heathrow, na Inglaterra.

*Existe atualmente uma taxa ambiental aplicada a todos os desembarques de aeronaves no aeroporto, que é composta pelos impactos de ruído e emissões, referidos como "impostos ambientais".*

*Estas taxas ambientais foram criadas para incentivar a utilização de aeronaves mais ambientalmente eficiente e menos poluentes em Heathrow que por sua vez fornece um benefício público em minimizar o impacto do aeroporto e das aeronaves na vizinhança do aeroporto e em Londres em geral.*

*Heathrow é especificamente autorizado pelos regulamentos a aplicar taxas ambientais cujos encargos procuram reduzir o impacto ambiental do aeroporto. As taxas ambientais atuais do Heathrow são cobradas com base no impacto ambiental da aeronave operada, sendo 85% da carga ambiental atribuídos às emissões de ruído e 15% alocados para as emissões de NOx.*

*Heathrow propôs aumentar a ponderação global dos encargos ambientais em vigor para reequilibrar os encargos gerais em função da diminuição da taxas cobradas aos passageiros.*

*Por exemplo, as alterações propostas das taxas cobradas aos passageiros que partem(decolam) resulta em um déficit nas taxas aeroportuárias, cuja proposta é recuperar através das taxas ambientais. Esta mudança significaria que a taxa ambiental de aterragem aumentaria de 21% do total das taxas aeroportuárias para 28% a partir de 2016.*

*Tabela 1 - Estrutura das taxas do Aeroporto de Heatrow.*

Estrutura Atual	Proposta Heatrow
Meio ambiente 21%	Meio ambiente 28%
Passageiros 75%	Passageiros 68%
Estacionamento 4%	Estacionamento 4%

Fonte: <http://mediacentre.heathrow.com/pressrelease/details/81/Expansion-News-23/4518>  
[http://www.heathrow.com/file\\_source/Company/Static/PDF/Partnersandsuppliers/Airport-Charges-Consultation-Document-2April2015.pdf](http://www.heathrow.com/file_source/Company/Static/PDF/Partnersandsuppliers/Airport-Charges-Consultation-Document-2April2015.pdf)

**TÉRCIO IVAN DE BARROS**