**ANEXO XI - TARIFAS**

**CONCORRÊNCIA Nº [•] / 2019**

**CONCESSÃO PARA EXPANSÃO, EXPLORAÇÃO E MANUTENÇÃO DO AEROPORTO SERAFIN ENOSS BERTASO DE CHAPECÓ – SANTA CATARINA**

**1.** **INFORMAÇÕES INICIAIS**

**1.1. Introdução**

1.1.1. O presente Anexo dispõe sobre as Tarifas aeroportuárias que poderão ser cobradas pela Concessionária, sobre as restrições regulatórias aplicáveis à determinação dos valores das Tarifas, sobre as informações relativas à remuneração das Tarifas aeroportuárias a serem prestadas pela Concessionária à ANAC, sobre o Adicional do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC e sobre a sistemática de arrecadação e repasse desses valores.

1.1.2. O presente Anexo dispõe do regime tarifário próprio para o Aeroporto Serafin Enoss Bertaso de Chapecó-SC, conforme resolução ANAC nº 392, de 6 de setembro de 2016, que poderão ser cobradas pela Concessionária, sobre o Adicional do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC e sobre a sistemática de arrecadação e repasse desses valores.

1.1.3. Os valores indicados neste Anexo correspondem ao limite máximo que poderá ser cobrado pela Concessionária como forma de remuneração pelas referidas atividades, observadas as regras de Receitas Tarifárias, de reajuste e de Revisão dos Parâmetros da Concessão estabelecidas no Contrato.

1.1.4. A Concessionária deverá observar as isenções e benefícios tarifários previstos em leis ou atos normativos vigentes. As novas hipóteses de isenção e benefícios tarifários ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

**1.2. Definições**

1.2.1. Para os fins do presente Anexo, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as expressões seguintes são assim definidas:

1.2.1.1. Admissão Temporária: regime que permite a permanência no país de bens procedentes do exterior, por prazo e finalidades determinados, com suspensão do pagamento de impostos incidentes na importação;

1.2.1.2. Adicional do Fundo Nacional de Aviação Civil: adicional incidente sobre internacional, instituído pela Lei Federal n. 9.825, de 23 de agosto de 1999; as tarifas de embarque,

1.2.1.3. Bagagem Desacompanhada: a que chegar ao país, ou dele sair, amparada por Conhecimento de Carga ou documento equivalente;

1.2.1.4. Carga: todo bem transportado por qualquer modal, com ou sem destinação comercial. Considera-se também como carga: (a) as aeronaves importadas que cheguem ao Aeroporto em vôo ou transportadas; e (b) os bens trazidos do exterior como bagagem ou não e sujeitos ao regime de importação comum;

1.2.1.5. Carga de Alto Valor Específico: aquela em que a relação entre o seu valor CIF e seu peso líquido, em quilogramas, for igual ou superior aos valores constantes da Tabela 10 deste Anexo;

1.2.1.6. Carga em Trânsito: carga sob controle aduaneiro, não nacionalizada no aeroporto de descarga, destinada ao exterior ou a outros recintos alfandegados, de zona primária ou secundária, no território nacional;

1.2.1.7. Carga sob pena de perdimento: carga sob pena de perdimento conforme as situações descritas no Decreto-Lei 1.455, de 07 de abril de 1976;

1.2.1.8. Consignatário: pessoa física ou jurídica a quem a carga é consignada;

1.2.1.9. PMD: Peso Máximo de Decolagem, em toneladas, definido conforme informação constante do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave ou outro documento que o substitua.

1.2.1.10. Drawback: benefício de suspensão, isenção ou restituição, total ou parcial, dos tributos fiscais exigíveis na importação de mercadoria a ser exportada, após beneficiamento, ou complementação ou acondicionamento de outra a ser exportada; destinada à fabricação, complementação ou acondicionamento de outra a ser exportada;

1.2.1.11. **Grupo I:** aeronaves das empresas de transporte aéreo regular e não regular registradas para as seguintes atividades:

i. Domésticas regulares: aeronaves de empresas de transporte aéreo brasileiras, operando serviços de transporte, quando em cumprimento de HOTRAN (Horário de Transporte);

ii. Internacionais regulares: aeronaves de empresas de transporte aéreo brasileiras ou estrangeiras, operando serviços de transporte, quando em cumprimento de HOTRAN definido a partir de Acordo Bilateral, com pouso ou sobre vôo do território nacional; e

iii. Não regulares: de carga e/ou passageiros, aeronaves de empresas brasileiras ou estrangeiras, operando serviços de transporte em voos não previstos em HOTRAN.

1.2.1.12. **Grupo II:** aeronaves de aviação geral registradas para as seguintes atividades:

i. Públicas: (a) Administração Direta Federal, Estadual, Municipal e do Distrito Federal; (b) Instrução; (c) Experimental; e (d) Histórica;

ii. Privadas: (a) Administração Indireta Federal, Estadual, Municipal e do Distrito Federal; (b) Serviços Aéreos Especializados; (c) Táxi Aéreo; (d) Serviços Aéreos Privados; (e) Instrução; (f) Experimental; e (g) Histórica;

1.2.1.13. Período de Armazenagem: período de tempo computado em dias úteis expressos em períodos de 24 (vinte e quatro) horas ou fração, em que a carga permanecer sob guarda, controle e responsabilidade do TECA. Este será contado a partir da data e hora do recebimento da carga até a data e hora da sua efetiva retirada do TECA;

1.2.1.14. Recinto Alfandegado: espaço(s) físico(s) delimitado(s) na área aeroportuária, destinado(s) à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou a serem exportadas, que devam permanecer sob controle aduaneiro;

1.2.1.15. Terminal de Cargas Aéreas (TECA):conjunto de áreas cobertas e descobertas do Aeroporto, especialmente delimitadas para recebimento, movimentação, armazenamento, guarda, controle e entrega de carga transportada ou a transportar;

1.2.1.16. Território Aduaneiro: todo território nacional, que compreende:

i. Zona Primária:

a) A área terrestre ou aquática, contígua ou descontínua, ocupada pelos portos alfandegados;

b) A área terrestre ocupada pelos aeroportos alfandegados; e

c) A área adjacente aos pontos de fronteiras alfandegados.

ii. Zona Secundária: parte restante do território aduaneiro, nela incluídas as águas territoriais e o espaço aéreo.

1.2.1.17. Transportador: responsável pela execução do transporte da carga;

1.2.1.18. Valor CIF (cost, insurance and freight): soma das parcelas relativas ao custo, seguro e frete da carga importada;

1.2.1.19. Valor Comercial: soma das parcelas relativas ao custo e ao frete da carga importada;

1.2.1.20. Valor FOB (free on board):custo da carga importada.

**2. TARIFAS**

**2.1. Considerações**

2.1.1. As Tarifas são devidas pelos Usuários quando da efetiva utilização dos serviços, dos equipamentos, das instalações e das facilidades disponíveis no Aeroporto e têm por objetivo remunerar a Concessionária pelos serviços prestados.

2.1.2. A Concessionária será remunerada por meio das seguintes tarifas aeroportuárias:

2.1.2.1. Tarifa de Embarque;

2.1.2.2. Tarifa de Conexão;

2.1.2.3. Tarifa de Pouso;

2.1.2.4. Tarifa de Permanência;

2.1.2.5. Tarifa de Armazenagem; e

2.1.2.6. Tarifa de Capatazia.

2.1.3. As Tarifas aeroportuárias remuneram os seguintes serviços, equipamentos, disponíveis no Aeroporto:

2.1.3.1. Tarifa de Embarque e Tarifa de Conexão remuneram o terminal de passageiros, abrangendo, conforme o caso, embarque, desembarque, orientação, conforto e segurança:

i. Embarque:

a) Área de pré-embarque;

b) Climatização da sala de pré-embarque;

c) Ponte de embarque;

d) Sistema de esteiras para despacho de bagagem;

e) Carrinhos à disposição dos passageiros para transporte de suas bagagens;

f) Inspeção de segurança; e

g) Ônibus para transporte de passageiros entre o terminal e a aeronave.

2.1.3.2. Desembarque:

a) Área de restituição de bagagem com esteiras ou carrosséis;

b) Carrinhos à disposição dos passageiros para transporte de suas bagagens;

c) Ponte de desembarque; e

d) Ônibus para transporte de passageiros entre a aeronave e o terminal.

2.1.3.3. Orientação:

a) Circuito fechado de televisão;

b) Sistema semi-automático anunciador de mensagens;

c) Sistema de som; e

d) Sistema informativo de voo.

2.1.3.4. Conforto e segurança:

a) Climatização geral;

b) Serviço médico de emergência; e

c) Sistema de ascenso-descenso de passageiros por escadas rolantes ou elevadores.

2.1.3.5. Tarifa de Pouso e Tarifa de Permanência remuneram, respectivamente, a pista de pouso e de táxi e as áreas de permanência:

i. Sinalização horizontal (balizamento diurno);

ii. Sinalização luminosa (balizamento noturno);

iii. Iluminação do pátio de manobras;

iv. Remoção de emergência;

v. Serviços especializados de prevenção, salvamento e combate a incêndio;

vi. Taxiamento de aeronaves;

vii. Conservação e manutenção de pistas e pátios;

viii. Sinalização de docagem de aeronaves;

ix. Auxílios, instalações, equipamentos e sinalização para controle de movimentação de aeronaves nos pátios de manobras;

x. Áreas destinadas à permanência de aeronaves;

xi. Sinalização de vias de serviço;

xii. Áreas de estacionamento de equipamentos de superfície;

xiii. Barreiras patrimoniais e operacionais e vias de serviço para inspeção;

xiv. Vigilância das pistas, dos pátios de manobra, das áreas de permanência e das barreiras patrimoniais e operacionais; e

xv. Sistemas e controles de segurança dos pontos de acesso das barreiras patrimoniais e operacionais.

2.1.3.6. A Tarifa de Armazenagem remunera os serviços de armazenamento, guarda e controle das mercadorias nos Armazéns de Carga Aérea do Aeroporto.

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

2.1.3.8. No caso de aeronaves do Grupo II, a Tarifa Unificada de Embarque e Pouso remunerará os custos advindos dos procedimentos de pouso e de embarque.

**2.2. Tarifas Aeroportuárias**

2.2.1. Tarifa de Embarque

2.2.1.1. A Tarifa de Embarque, aplicável exclusivamente às aeronaves do Grupo I, é devida pelo passageiro, tendo o seu valor diferenciado em razão da natureza do voo (doméstico ou internacional) e não poderá exceder os tetos tarifários previstos na Tabela 1 e 2:

**TABELA 1 - TETOS DAS TARIFAS DOMÉSTICAS DE EMBARQUE (EM R$)**

|  |  |
| --- | --- |
| Tarifa de Embarque(por passageiro) | **Doméstico (R$)** |
| 32,95 |

**TABELA 2 – TETOS DAS TARIFAS INTERNACIONAIS DE EMBARQUE (EM R$)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Valor da Tabela 2  | Valor da Tabela 3 | **Valor R$ - Tabela 2 + 3** |
| 58,35 | 57,47 | **115,82** |

2.2.2. Tarifa de Conexão

2.2.2.1. A Tarifa de Conexão, aplicável exclusivamente às aeronaves do Grupo I, é devida pelo proprietário ou explorador da aeronave e será cobrada em função do número de passageiros em conexão e deverá respeitar os tetos tarifários previstos na Tabela 1-A:

**TABELA 1-A -TARIFA DE CONEXÃO**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Tarifa de Conexão (por passageiro) | **Doméstico (R$)** | **Internacional (R$)** |
| 10,08 | 10,08 |

2.2.3. Tarifa de Pouso

2.2.3.1. A Tarifa de Pouso remunera os serviços, equipamentos, instalações e facilidades disponíveis para as operações de pouso, rolagem e estacionamento da aeronave até três horas após o pouso.

2.2.3.2. Tarifa de Pouso aplicável ao Grupo I

i. A Tarifa de Pouso aplicável ao Grupo I é devida pelo proprietário ou explorador de aeronave do Grupo I e tem o seu valor diferenciado em razão da natureza do voo (doméstico ou internacional).

ii. A remuneração da Concessionária em função das operações de pouso é definida conforme fórmula abaixo:

***RPO = PMD x TPO***

Sendo:

**RPO** = Remuneração em função das operações de pouso.

**PMD** = Peso Máximo de Decolagem.

**TPO** = Tarifa de Pouso.

iii. A Tarifa de Pouso aplicável ao Grupo I deverá respeitar os tetos tarifários previstos na Tabela 2:

**TABELA 2 - TARIFA DE POUSO APLICÁVEL AO GRUPO I**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Tarifa de Pouso (por tonelada) | **Doméstico(R$)** | **Internacional(R$)** |
| 10,32 | 27,51 |

2.2.3.3. Tarifa Unificada de Embarque e Pouso aplicável ao Grupo II

i. A Tarifa de Embarque e a Tarifa de Pouso aplicáveis ao Grupo II serão cobradas de forma unificada.

ii. A Tarifa Unificada de Embarque e Pouso será formada por um componente fixo e um componente variável quantificado em função do PMD.

iii. A Tarifa Unificada de Embarque e Pouso é devida pelo proprietário ou explorador de aeronave do Grupo II e tem o seu valor diferenciado em razão da natureza do voo (doméstico ou internacional).

iv. A remuneração da Concessionária em função das operações de embarque e pouso é definida conforme fórmula abaixo:

***RU = TUF + PMD x TUV***

Sendo:

**RU** = Remuneração em função das operações de embarque e pouso.

**TUF** = Componente fixo da Tarifa Unificada de Embarque e Pouso.

**PMD** = Peso Máximo de Decolagem.

**TUV** = Componente variável da Tarifa Unificada de Embarque e Pouso.

v. A Tarifa Unificada de Embarque e Pouso aplicável ao Grupo II deverá respeitar os tetos tarifários previstos na Tabela 3:

**TABELA 3 - TARIFA UNIFICADA DE EMBARQUE E POUSO APLICÁVEL AO GRUPO II**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Tarifa Unificada de Embarque e Pouso(por tonelada) | **Doméstico(R$)** | **Internacional(R$)** |
| **TUF** | **TUV (tonelada)** | **TUF** | **TUV (tonelada)** |
| 160,26 | 50,77 | 243,10 | 108,00 |

2.2.4. Tarifa de Permanência

2.2.4.1. A Tarifa de Permanência remunera os serviços, equipamentos, instalações e facilidades disponíveis para as operações de permanência no pátio de manobras e na área de estadia a partir de três horas do pouso.

2.2.4.2. A Tarifa de Permanência é devida pelo proprietário ou explorador da aeronave e tem o seu valor diferenciado em razão da natureza do voo (doméstico ou internacional) e local de estacionamento.

2.2.4.3. A Tarifa de Permanência é definida de acordo com o local onde a aeronave ficará estacionada:

i. Pátio de Manobras, e

ii. Área de Estadia.

2.2.4.4. Tarifa de Permanência aplicável ao Grupo I

i. A remuneração da Concessionária em função das operações de permanência em pátio de manobra ou área de estadia é definida conforme fórmulas abaixo:

Sendo:

 = Remuneração em função das operações de permanência em pátio de manobra.

**PMD** = Peso Máximo de Decolagem.

**TPM** = Tarifa de Permanência em Pátio de Manobra.

**NHR** = Número de horas (ou fração) de permanência.

Sendo:

 = Remuneração em função das operações de permanência em área de estadia.

**PMD** = Peso Máximo de Decolagem.

**TPE** = Tarifa de Permanência em Área de Estadia

**NHR** = Número de horas (ou fração) de permanência.

ii. As Tarifas de Permanência aplicáveis ao Grupo I deverão respeitar os tetos tarifários previstos na Tabela 4:

**TABELA 4-TARIFAS DE PERMANÊNCIA APLICÁVEIS AO GRUPO I**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Tarifa de Permanência (por tonelada-hora)** | **Doméstico(R$)** | **Internacional(R$)** |
| Pátio de Manobra (TPM) | 2,04 | 5,4820 |
| Área de Estadia (TPE) | 0,4360 | 1,1214 |

2.2.4.5. Tarifa de Permanência aplicável ao Grupo II

i. A remuneração da Concessionária em função das operações de permanência em pátio de manobra ou área de estadia é definida conforme fórmulas abaixo:

Sendo:

 = Remuneração em função das operações de permanência em pátio de manobra.

**TPMF** = Componente fixo (em relação ao PMD) da Tarifa de Permanência em Pátio de Manobra.

**PMD** = Peso Máximo de Decolagem.

**TPMV** = Componente variável da Tarifa de Permanência em Pátio de Manobra.

**NHR** = Número de horas (ou fração) de permanência.

Sendo:

= Remuneração em função das operações de permanência em área de estadia.

**TPEF** = Componente fixo (em relação ao PMD) da Tarifa de Permanência em área de estadia.

**PMD** = Peso Máximo de Decolagem.

**TPEV** = Componente variável da Tarifa de Permanência em área de estadia.

**NHR** = Número de horas (ou fração) de permanência.

ii. As Tarifas de Permanência aplicáveis ao Grupo II deverão respeitar os tetos tarifários previstos na Tabela 5:

**TABELA 5 - TARIFAS DEPERMANÊNCIA APLICÁVEIS AO GRUPO II**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Tarifa de Permanência (por tonelada-hora)** | **Doméstico(R$)** | **Internacional(R$)** |
| Pátio de Manobra (TPM) | **TPMF (hora)** | **TPMV (tonelada-hora)** | **TPMF (hora)** | **TPMV (tonelada-hora)** |
| 26,50 | 2,44 | 24,92 | 6,23 |
| Área de Estadia (TPE) | **TPEF (hora)** | **TPEV (tonelada-hora)** | **TPEF (hora)** | **TPEV (tonelada-hora)** |
| 1,75 | 0,49 | 1,60 | 1,25 |

2.2.5. Tarifas de Armazenagem e Capatazia

2.2.5.1. As Tarifas de Armazenagem e Capatazia incidem:

i. Na importação, sobre o consignatário ou seu representante legal;

ii. No caso de carga em trânsito, sobre o transportador ou beneficiário do regime; e

iii. Na exportação, sobre o exportador, transportador ou seu representante legal.

2.2.5.2. Tarifa de Armazenagem e Capatazia de Carga Nacional

As tarifas de armazenagem e capatazia praticadas para cargas transportadas e em trânsito dentro do território nacional serão diretamente negociadas entre a CONCESSIONÁRIA e as empresas de transportes aéreos, respeitando o seguinte:

i. Os valores serão pagos em moeda nacional, vigente na data do pagamento; e

ii. Cobrança por período de 24 horas. Ultrapassado este, a cobrança será acumulativa.

2.2.5.3. Tarifa de Capatazia de Carga Importada

i. A Tabela 6 estabelece o mecanismo de cálculo da Tarifa de Capatazia da Carga Importada em Trânsito e Carga Exportada em Trânsito**:**

**TABELA 6-TARIFA DE CAPATAZIA DA CARGA IMPORTADA E EXPORTADA EM TRÂNSITO**

|  |
| --- |
| **Valor sobre o peso bruto verificado** |
| R$ R$ 1,0184 por quilograma |
| Observações: 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. |

* + 1. Os valores dispostos nas tabelas acima tem como referência o IPCA divulgado pelo IBGE em janeiro de 2019.
			1. Os valores de Receita Teto e Teto Tarifário que irão vigorar no ano calendário em que ocorrer a eficácia do Contrato deverão ser atualizados na Data de Eficácia com base no IPCA divulgado pelo IBGE em dezembro do ano anterior.
1. **ADICIONAL DO FUNDO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL**

3.1. Adicional incidente sobre as tarifas de embarque internacional, instituído pela Lei Federal n. 9.825, de 23 de agosto de 1999.

* 1. Para os fins do presente anexo, o valor do Adicional do Fundo Nacional de Aviação Civil-FNAC corresponderá sempre a US$ 18,00 (dezoito dólares dos Estados Unidos), independentemente da tarifa praticada e dos reajustes decorrentes do Contrato de Concessão.
1. **SISTEMÁTICA DE ARRECADAÇÃO**

**4.1. Introdução**

4.1.1. A Tarifa de Embarque será cobrada pela Concessionária e arrecadada pelas empresas de transporte aéreo, nacionais e estrangeiras.

4.1.2. A Concessionária deverá aderir ao Sistema Unificado de Arrecadação e Cobrança das Tarifas Aeroportuárias (SUCOTAP), nos termos da regulamentação vigente. No entanto, poderá a Concessionária solicitar ao PODER CONCEDENTE e ANAC autorização para estabelecer sistema de arrecadação próprio (Sistema de Arrecadação da Concessão), que será concedida caso não conflita como interesse público e apenas em caráter precário.

4.1.3. No caso da criação de um Sistema de Arrecadação da Concessão, sujeita à prévia anuência do PODER CONCEDENTE e ANAC, as seguintes condições deverão ser observadas:

4.1.3.1. As Tarifas poderão ser cobradas à vista OU a posteriori no prazo máximo definido pela Concessionária, diretamente das Empresas Aéreas e dos demais usuários do Aeroporto.

4.1.3.2. É vedada a diferenciação dos prazos por Usuário, mas tão somente por categoria de serviços prestados.

4.1.3.3. A Concessionária poderá cobrar juros de mora equivalentes à Taxa de Referência do Sistema Especial de Liquidação e Custódia (SELIC) por mês de atraso no pagamento das Tarifas por parte dos Usuários.

4.1.3.4. O Adicional do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC deverá ser cobrado juntamente com as Tarifas.

4.1.3.5. Os procedimentos e critérios relativos ao recolhimento do Adicional do Fundo Nacional de Aviação Civil –FNAC deverão observar regulamentação especifica.

4.1.3.6. Será de responsabilidade exclusiva da Concessionária, quando da gestão de um sistema próprio de arrecadação, a eventual cobrança de débitos dos usuários em caso demora ou inadimplemento.

**APÊNDICE A**

**METODOLOGIA PARA FISCALIZAÇÃO DO VALOR MÉDIO TARIFÁRIO ARRECADADO**

1. INTRODUÇÃO

* 1. A metodologia que será utilizada para verificar se cada valor médio tarifário arrecadado é igual ou inferior ao teto estabelecido é a descrita neste Apêndice.
		1. A metodologia mencionada no item 1.1 será aplicada apenas para as tarifas aeroportuárias de conexão, pouso e permanência, domésticas e internacionais, aplicáveis ao Grupo I e ao Grupo II, uma vez que as tarifas de embarque não são passíveis de majoração nos termos do item 3.5.2 do Contrato de Concessão.
		2. Anualmente, o PODER CONCEDENTE aferirá se cada valor médio tarifário arrecadado, durante o período de vigência do teto tarifário, é igual ou inferior ao teto estabelecido para fins de aplicação do disposto no item 3.5.4 do Contrato de Concessão.
1. DAS TARIFAS DE POUSO APLICÁVEIS AO GRUPO I

2.1. O valor médio arrecadado com as tarifas de pouso, praticadas para aeronaves do Grupo I, será menor ou igual ao respectivo teto tarifário caso respeite a fórmula abaixo:

Onde:

𝑹𝑻 (𝑻𝑷𝑶) = receita total auferida com as tarifas de pouso praticadas para aeronaves do Grupo I.

𝑻𝑷𝑶 = valor do teto da tarifa de pouso para aeronaves do Grupo I.

 = somatório do Peso Máximo de Decolagem das aeronaves do Grupo I que realizaram operações tarifadas de pouso.

2.2. A fórmula acima será aplicada separadamente para operações domésticas e internacionais.

1. DAS TARIFAS UNIFICADAS DE EMBARQUE E POUSO APLICÁVEIS AO GRUPO II
	1. O valor médio arrecadado com as tarifas unificadas de embarque e pouso, praticadas para aeronaves do Grupo II, será menor ou igual ao respectivo teto tarifário caso respeite a fórmula abaixo:

Onde:

𝑹𝑻 (𝑻𝑼𝑬𝑷) = receita total auferida com as tarifas unificadas de embarque e pouso praticadas para aeronaves do Grupo II.

𝑻𝑼𝑭 = valor do teto do componente fixo da tarifa unificada de embarque e pouso para aeronaves do Grupo II.

 = somatório da quantidade de operações tarifadas de pouso realizadas por aeronaves do Grupo II.

𝑻𝑼𝑽= valor do teto do componente variável da tarifa unificada de embarque e pouso para aeronaves do Grupo II.

 = somatório do Peso Máximo de Decolagem das aeronaves do Grupo II que realizaram operações tarifadas de pouso.

* 1. A fórmula acima será aplicada separadamente para operações domésticas e internacionais.
1. DAS TARIFAS DE PERMANÊNCIA EM PÁTIO DE MANOBRA APLICÁVEIS AO GRUPO I
	1. O valor médio arrecadado com as tarifas de permanência em pátio de manobra, praticadas para as aeronaves do Grupo I, será menor ou igual ao respectivo teto tarifário caso respeite a fórmula abaixo:

Onde:

𝑹𝑻 (𝑻𝑷𝑴) = receita total auferida com as tarifas de permanência em pátio de manobra praticadas para aeronave do Grupo I.

𝑻𝑷𝑴 = valor do teto da tarifa de permanência em pátio de manobra para aeronaves do Grupo I.

=somatório do produto entre o Peso Máximo de Decolagem das aeronaves do Grupo I que realizaram operações tarifadas de permanência em pátio de manobra e a quantidade de horas considerada para fins de cobrança tarifária da respectiva operação.

4.2. A fórmula acima será aplicada separadamente para operações domésticas e internacionais.

5. DAS TARIFAS DE PERMANÊNCIA EM PÁTIO DE MANOBRA APLICÁVEIS AO GRUPO II

5.1. O valor médio arrecadado com as tarifas de permanência em pátio de manobra, praticadas para aeronaves do Grupo II, será menor ou igual ao respectivo teto tarifário caso respeite a fórmula abaixo:

Onde:

𝑹𝑻 (𝑻𝑷𝑴) = receita total auferida com as tarifas de permanência em pátio de manobras praticadas para aeronaves do Grupo II.

𝑻𝑷𝑴𝑭 = valor do teto do componente fixo da tarifa de permanência em pátio de manobra para aeronaves do Grupo II.

 =somatório da quantidade de horas considerada para fins de cobrança tarifária das operações de permanência em pátio de manobra realizadas por aeronaves do Grupo II.

𝑻𝑷𝑴𝑽 =valor do teto do componente variável da tarifa de permanência em pátio de manobra para aeronaves do Grupo II.

= somatório do produto entre o Peso Máximo de Decolagem das aeronaves do Grupo II que realizaram operações tarifadas de permanência em pátio de manobra e a quantidade de horas considerada para fins de cobrança tarifária da respectiva operação.

5.2. A fórmula acima será aplicada separadamente para operações domésticas e internacionais.

6. DAS TARIFAS DE PERMANÊNCIA EM PÁTIO DE MANOBRA APLICÁVEIS AO GRUPO II

6.1. O valor médio arrecadado com as tarifas de permanência em área de estadia, praticadas para aeronaves do Grupo I, será menor ou igual ao respectivo teto tarifário caso respeite a fórmula abaixo:

Onde:

𝑹𝑻 (𝑻𝑷𝑬) = receita total auferida com as tarifas de permanência em área de estadia praticadas para aeronaves do Grupo I.

𝑻𝑷𝑬 = valor do teto da tarifa de permanência em área de estadia para aeronaves do Grupo I.

 =somatório do produto entre o Peso Máximo de Decolagem das aeronaves do Grupo I que realizaram operações tarifadas de permanência em área de estadia e a quantidade de horas considerada para fins de cobrança tarifária da respectiva operação.

6.2. A fórmula acima será aplicada separadamente para operações domésticas e internacionais.

7. DAS TARIFAS DE PERMANÊNCIA EM ÁREA DE ESTADIA APLICÁVEIS AO GRUPO I

7.1. O valor médio arrecadado com as tarifas de permanência doméstica em área de estadia, praticadas para aeronaves do Grupo II, será menor ou igual ao respectivo teto tarifário caso respeite a fórmula abaixo:

Onde:

**𝑅𝑇 (𝑇𝑃𝐸)** = receita total auferida com as tarifas de permanência doméstica em área de estadia praticadas para aeronaves do Grupo II.

**𝑇𝑃𝐸𝐹** = valor do teto do componente fixo da tarifa de permanência doméstica em área de estadia para aeronaves do Grupo II.

 =somatório da quantidade de horas considerada para fins de cobrança tarifária das operações de permanência doméstica em área de estadia realizadas por aeronaves do Grupo II.

**𝑇𝑃𝐸𝑉** =valor do teto do componente variável da tarifa de permanência doméstica em área de estadia para aeronaves do Grupo II.

 = somatório do produto entre o Peso Máximo de Decolagem das aeronaves do Grupo II que realizaram operações tarifadas de permanência doméstica em área de estadia e a quantidade de horas considerada para fins de cobrança tarifária da respectiva operação.

7.2. A fórmula acima será aplicada separadamente para operações domésticas e internacionais.

8. DAS TARIFAS DE CONEXÃO (APENAS PARA AERONAVES DO GRUPO I)

8.1. O valor médio arrecadado com as tarifas de conexão doméstica será menor ou igual ao respectivo teto tarifário caso respeite a fórmula abaixo:

Onde:

𝑹𝑻 (𝑪𝑶𝑵) = receita total auferida com as tarifas de conexão

𝑪𝑶𝑵 = valor do teto da tarifa de conexão

= somatório de passageiros em conexão.