



VOTO

PROCESSO: 00058.036635/2023-84

RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT

1. DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

1.1. A [Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005](#), dispõe que cabe à ANAC regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, bem como conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte (art. 8º, incisos XXI e XXIV).

1.2. O inciso XLIII, do art. 8, da mencionada Lei nº 11.182, de 2005, combinado com o previsto no art. 9º, *caput*, do Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de julho de 2016, dispõem que cabe à Diretoria da Agência, em regime de colegiado, analisar e decidir em instância administrativa final as matérias de sua competência.

1.3. Estabelece, também, a Resolução nº 472/2018 quanto a competência para decidir sobre pedidos de revisão:

Art. 50. O PAS de que resulte sanção poderá ser revisto, a qualquer tempo, pela Diretoria, quando surgirem fato novo ou circunstância relevante suscetível de justificar a inadequação da sanção aplicada.

Parágrafo único. Da revisão do PAS não poderá resultar agravamento da sanção anteriormente imposta.

Art. 51. A admissibilidade do pedido de revisão à Diretoria será aferida pela autoridade competente para julgamento em instância anterior.

1.4. Destarte, pode-se concluir que estão atendidos os requisitos de competência para a deliberação sobre o assunto.

2. DA ANÁLISE

2.1. De pronto se verifica nos autos que, em que pese devidamente notificada, em 04/08/20023 (SEI 8867320, 8867320, 8940141 e 8940142) da Decisão proferida pela Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos - SRA, consubstanciada nos Ofícios nº 83/2023/GERE/SRA-ANAC e nº 139/2023/SRA-ANAC (SEI 8748496 e 8867320), que, em resposta à consulta apresentada pela interessada (SEI 8736029), esclareceu a aplicação do art. 20, da Portaria nº 219/GC-5, de 27 de março de 2001, que elenca as hipóteses de isenção das Tarifas Aeroportuárias de Armazenagem e de Capatazia, quando a carga não ultrapassa 5 (cinco) dias de armazenagem, optou a Concessionária, à época por não recorrer da referida decisão (artigos 56 e 59, da Lei nº 9.784/99).

2.2. Insurge a interessada, portanto, somente agora, em face da referida decisão, por meio de pedido de revisão (SEI 9129147), com fundamento no artigo 50, da Resolução ANAC nº 472, de 6 de junho de 2018, justificando seu pleito ressaltando que *o tema discutido nos presentes autos é bastante relevante, e que recentemente, foi iniciado pela ANAC o procedimento para a consulta pública nº 09/2023, que tem o escopo específico de estabelecer normativa superveniente à Portaria 219.*

2.3. Inicialmente, cumpre considerar que a apresentação de pedido de revisão no âmbito da Agência já foi objeto de análise pela Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC, por meio do Parecer nº 0033/2017/PROT/PFEANAC/PGF/AGU, de 21/02/2017 (SEI 0458156), que, conforme restou esclarecido, a análise do pedido deveria ficar adstrita as hipóteses previstas no Art. 65, da Lei 9784/99, *in verbis*:

32. (...) Tampouco cuida a decisão da Diretoria de decisão de primeiro grau, originária, situação em que deveria ser conferido ao administrado apelar das razões da decisão, para o que a insatisfação do

administrado daria ensejo a que a Diretoria pudesse revisitar a decisão.

(...)

48. Assim, nos casos em que apresentado pedido de reconsideração ou qualquer outra petição em que a parte se insurja contra da Diretoria que não seja adotada em instância única, a manifestação deve ser recebida como mero exercício do direito de petição do interessado e eventual alteração da decisão deve levar em conta os limites de revisitação da coisa julgada administrativa, nos termos tratados no tópico supra. Ou seja, o pedido de reconsideração só deve levar à mudança da decisão quando preenchidos os requisitos do instituto da revisão ou quando a decisão esteja eivada de ilegalidade.

2.4. Registre-se que não foi possível extrair do pedido de revisão apresentado a existência de “fatos novos” ou “circunstâncias relevantes” que possam alterar a decisão proferida, como restará demonstrado a seguir.

2.5. Acerca da alusão que a petição apresentada pela Concessionária faz à Consulta Pública nº 09/2023, a qual colocou em discussão pública proposta normativa em substituição à Portaria ainda vigente, deve-se ponderar primeiramente que o texto do normativo ainda não foi alterado, portanto a proposta levada a consulta pública não é definitiva, e quando for, será válida após sua devida publicação e entrada em vigor para casos futuros, não se aplicando a consulta formulada ora sob análise.

2.6. Ainda, quanto as alegações apresentadas pela Concessionária, em especial quanto ao texto apresentado para as justificativas da alteração da norma, cumpre destacar os seguintes argumentos:

Do texto acima, sobretudo nos trechos destacados, a área técnica da Agência confirma que, um dos problemas encontrados, e que justificariam a necessidade de modificação da regulamentação, seria a constatação de que o atual modelo tarifário, analisado em conjunto com as disposições do Contrato de Concessão, **permitem que as cobranças relacionadas às tarifas de capatazia e armazenagem sejam também realizadas pelo operador aeroportuário sobre as aeronaves que chegam, em voo, ao aeroporto para a nacionalização.**

Ora, ao dispor sobre esse “problema encontrado”, a **própria área técnica admite que, de fato, o modelo tarifário atual é autorizador da cobrança intentada pela Concessionária.** Sem entrar no mérito sobre o juízo de valor a respeito da citada excessividade da cobrança² -, a constatação é deveras importante ao caso, na medida em que assume, ainda **que indiretamente, que o atual arcabouço regulatório autoriza a cobrança.** Apresentado esse parêntesis, retomemos o tema.

2.7. Quanto a tais afirmações, é relevante considerar que o texto da justificativa, por óbvio, faz alusão à cobrança das aeronaves não abrangidos pela isenção, ou seja, **posteriormente ao período de 5 dias de isenção.** Ou seja, como restou claro nos presentes autos, a norma permite a cobrança segundo a estrutura tarifária vigente e aplicável às aeronaves importadas, mas, **somente se superado o período de isenção estabelecido pelo art. 20, inciso I da citada Portaria.**

2.8. Assim sendo, verifica-se que a argumentação trazida não merecendo prosperar.

2.9. No mais, reafirma tese já apresentada em sua petição inicial (SEI 8736029), no sentido de que o benefício insculpido no artigo 20 da Portaria 219, não podem ser tratados dissociado dos demais conceitos dispostos no artigo 19, do mesmo normativo. Argumentos, portanto, já tratados nos autos, não caracterizando-se como fato novo ou circunstância relevante para revisão da decisão rebatida.

2.10. Sobre o assunto, a área técnica competente já se pronunciou e esclareceu adequadamente a questão no seguinte sentido (SEI 8748496):

7. Portanto, ao entender que as hipóteses de isenção trazidas pelo artigo 20 exigem o cumprimento de requisitos subjetivos inerentes ao artigo 19, a Concessionária não só incorre em evidente engano, como vai de encontro ao objetivo da norma, que buscou beneficiar determinados segmentos do mercado em clara demonstração de política pública do setor. Nesse sentido, **veja que o rol de itens automaticamente isentos pelo artigo 20 da referida Portaria incorporam outros itens que também não estariam, necessariamente, abarcados pelos incisos I e II do art. 19, conforme pressupõe a Concessionária**, a exemplo de:

II - aparelhos, motores, reatores, peças, acessórios e demais partes, materiais de manutenção e reparo, importados com isenção do Imposto de Importação, destinados a atender aeronaves de propriedade do Departamento de Aviação Civil - DAC, de Aeroclubes e de Escolas de Aviação credenciadas pelo DAC;

IV - jornais, publicações periódicas e impressos ilustrados, de origem argentina, importados conforme acordo estabelecido entre o Brasil e a Argentina, mediante troca de Notas Diplomáticas

VII - urnas contendo cadáveres ou cinzas;

8. Reitera-se, portanto, que o artigo 20, conforme redação dada pela Resolução nº 519, de 23.05.2019, buscou automatizar a concessão de isenções para os casos previstos no referido dispositivo, reduzindo burocracia e garantindo o benefício aos envolvidos. (grifei)

2.11. Por fim, cabe frisar ainda que, conforme mencionado pela área técnica (SEI 9237012), a interpretação pretendida pela Concessionária não encontra qualquer semelhança com consultas, denúncias ou demais processos envolvendo isenção das tarifas de armazenagem e capatazia sobre aeronaves importadas protocolados na Agência. Trata-se de proposição interpretativa inédita a qual é evidentemente contrária à política pública estabelecida para o setor por meio do art. 20, inciso I, da Portaria nº 219/GC-5/2001.

2.12. Assim sendo, resta demonstrado que a Concessionária não traz argumentos novos ou circunstâncias relevantes que impliquem na revisão de entendimento apresentado pela Agência nos presentes autos.

3. VOTO

3.1. Por estas razões, **VOTO** pelo **NÃO ACOLHIMENTO** do Pedido de Revisão apresentado pela Concessionária Aeroportos Brasil – Viracopos S.A., mantendo-se a decisão proferida pela área técnica, consubstanciada nos Ofícios nº 83/2023/GERE/SRA-ANAC e nº 139/2023/SRA-ANAC (SEI 8748496 e 8867320) em todos os seus termos.

É como voto.

RICARDO BISINOTTO CATANANT

Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor**, em 05/12/2023, às 10:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **9410556** e o código CRC **28545719**.

SEI nº 9410556