



Tomada de Subsídios

AGENDA REGULATÓRIA 2023-2024

Revisão da Resolução nº 432/2017 que dispõe sobre as regras de cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso e permanência.

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

Sumário

1	INTRODUÇÃO	3
2	DO ARCABOUÇO JURÍDICO	3
3	SOBRE A RESOLUÇÃO Nº 432/2017	5
4	DOS AEROPORTOS SUBMETIDOS À NORMA	6
5	DAS TARIFAS AEROPORTUÁRIAS	6
5.1	Das espécies tarifárias	6
5.2	Classificação das aeronaves em Grupo I e Grupo II	7
5.3	Da parametrização das tarifas aeroportuárias	7
6	DA COBRANÇA E ARRECADAÇÃO DAS TARIFAS	10
6.1	Do Sistema Unificado de Arrecadação e Cobrança das Tarifas Aeroportuárias – SUCOTAP	10
6.2	Da arrecadação e repasse da tarifa de embarque	10
6.2.1	Do valor da tarifa de embarque	10
6.2.2	Do recolhimento da tarifa de embarque pelas empresas aéreas	11
6.3	Da incidência e cobrança das tarifas de pouso e permanência	11
7	DEFINIÇÃO DE REGRAS PARA REGULARIZAÇÃO DA INADIMPLÊNCIA DAS TARIFAS AEROPORTUÁRIAS	12
8	SOBRE ISENÇÕES E NÃO INCIDÊNCIA DAS TARIFAS AEROPORTUÁRIAS	15
9	DO CONVITE A CONTRIBUIÇÕES	17

1 INTRODUÇÃO

Esta consulta prévia tem como objetivo receber subsídios acerca da Resolução nº 432/2017, de 19 de junho de 2017, que dispõe sobre as regras de cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso e permanência, a qual esta Agência pretende revisar conforme se proposto na Agenda Regulatória da Anac para o biênio 2023-2024, nos termos da Portaria n. 12.056, de 07 de agosto de 2023.

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 após o processo de Consulta Pública, não foi disponibilizada uma minuta de Resolução. Assim, incentiva-se os interessados a ter ampla liberdade para fazer suas considerações a respeito do tema.

2 DO ARCABOUÇO JURÍDICO

Historicamente, a regulação das tarifas aeroportuárias tem sido abordada em uma série de atos legislativos. Entre esses destaca-se a Lei 6.009/73 a qual estabeleceu as espécies tarifárias, suas aplicações, isenções entre outros aspectos.

Mais recentemente, a Lei nº 14.368, Lei do Voo Simples, de 14/06/2022, introduziu alterações relevantes na Lei 6.009/73 e outras afetas ao regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária, as quais cabem destaque a seguir:

Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005:

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

[...]

~~XXV — estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte; (Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022)~~

XXV - estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte, e disciplinar a remuneração do seu uso; (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973:

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.

~~Parágrafo único. Os preços de que trata este artigo serão devidos à entidade responsável pela administração do aeroporto e serão representados; (Revogada pela Lei nº 14.368, de 2022)~~

Parágrafo único. Compete à autoridade de aviação civil estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária. (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

~~a) por tarifas aeroportuárias, aprovadas pela Agência Nacional de Aviação Civil, para aplicação em todo o território nacional; (Revogada pela Lei nº 14.368, de 2022)~~

~~b) por preços específicos estabelecidos, para as áreas civis de cada aeroporto, pelo órgão ou entidade responsável pela administração do aeroporto. (Revogada pela Lei nº 14.368, de 2022)~~

~~Art. 3º As tarifas aeroportuárias a que se refere o artigo anterior, são assim denominadas e caracterizadas: (Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022)~~

~~I - Tarifa de embarque devida pela utilização das instalações e serviços de despacho e embarque da Estação de Passageiros; incide sobre o passageiro do transporte aéreo; (Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022)~~

~~II - Tarifa de pouso devida pela utilização das áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, rolagem e estacionamento da aeronave até três horas após o pouso; incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave; (Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022)~~

~~III - Tarifa de permanência devida pelo estacionamento da aeronave, além das três primeiras horas após o pouso; incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave; (Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022)~~

~~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. (Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022)~~

~~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. (Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022)~~

~~VI - Tarifa de Conexão devida pela alocação de passageiro em conexão em Estação de Passageiros durante a execução do contrato de transporte; incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave. (Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022)~~

~~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. (Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022)~~

~~Art. 6º O atraso no pagamento das tarifas aeroportuárias, depois de efetuada a cobrança, acarretará a aplicação cumulativa, por quem de direito, das seguintes sanções: (Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022)~~

~~I - após trinta dias, cobrança de correção monetária e juros de mora de um por cento ao mês; (Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022)~~

~~II - após cento e vinte dias, suspensão ex officio das concessões ou autorizações; (Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022)~~

~~III - após cento e oitenta dias, cancelamento sumário das concessões ou autorizações. (Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022)~~

~~Art. 6º As tarifas aeroportuárias não pagas: (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)~~

~~IV - no prazo de 15 (quinze) dias, contado da data da cobrança pela entidade responsável pela administração do aeroporto, serão acrescidas de correção monetária; e (Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022)~~

~~V - no prazo de 30 (trinta) dias, contado da data da cobrança pela entidade responsável pela administração do aeroporto, serão acrescidas de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, mantida a correção monetária. (Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022)~~

~~§ 1º Em caso de inadimplemento do pagamento de tarifas aeroportuárias, a entidade responsável pela administração do aeroporto poderá exigir o~~

pagamento antecipado das tarifas aeroportuárias ou suspender a prestação de serviços aeroportuários, incluído o uso de equipamentos, de instalações e de facilidades. **(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022)**

§ 2º As medidas de que trata o § 1º deste artigo deverão ser aplicadas mediante aviso prévio e desde que a cobrança não seja objeto de contestação fundamentada. **(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022)**

Art. 7º Na fixação do regime tarifário de que trata o parágrafo único do art. 2º desta Lei, ficarão isentos do pagamento das tarifas estabelecidas pela autoridade de aviação civil: (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

I ao V - **(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022)**

VI ao XIX **(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022)** – mantidas isenções idênticas

Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (CBA):

Art. 37. Os aeródromos públicos poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.

~~Parágrafo único. Os preços de utilização serão fixados em tabelas aprovadas pela autoridade aeronáutica, tendo em vista as facilidades colocadas à disposição das aeronaves, dos passageiros ou da carga, e o custo operacional do aeroporto. (Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022)~~

Lei nº 13.319, de 25 de julho de 2016.

A partir de 1º de janeiro de 2023, não serão devidas pelas concessionárias de aeroportos as contribuições ao Fundo Nacional de Aviação Civil criadas com fundamento no § 1º do art. 1º da Lei nº 13.319, de 25 de julho de 2016.

§ 1º Na data referida no caput deste artigo, a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) alterará os valores das tarifas aeroportuárias para deduzir o valor correspondente à contribuição extinta.

§ 2º Aplicada a dedução prevista no § 1º deste artigo, não caberá reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão aeroportuária em decorrência da extinção das contribuições de que trata este artigo.

3 SOBRE A RESOLUÇÃO Nº 432/2017

De início, registra-se que a publicação da Resolução nº 432/2017 teve por objetivo unificar e atualizar as diversas normas então vigentes que regulavam a arrecadação e cobrança das tarifas aeroportuárias.

No entanto, com o advento da Lei nº 14.368 (Lei do Voo Simples), de 14 de junho de 2022, foram alterados diversos dispositivos relacionados ao regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária e remuneração de seu uso.

Desse modo, a revisão da Resolução nº 432/2017 objetiva incorporar as alterações promovidas pela Lei nº 14.368, bem como promover a revisão de conceitos, termos e sistemas ali descritos, em razão de sua obsolescência, desuso ou extinção, e que estejam em desarmonia com o atual contexto do transporte aéreo e sua legislação.

Ademais, conforme será discutido adiante, a evolução do modelo regulatório incorporado aos contratos de concessão mais recentes demanda a revisão normativa a fim de se adequar às novas propostas regulatórias trazidas por esses instrumentos jurídicos.

Nesse sentido, para atendimento dos objetivos da revisão pretendida, esta área técnica convida as partes interessadas para colaborar com a discussão, a fim de colher subsídios para aperfeiçoamento normativo com o fito de propiciar melhorias regulatórias ao setor.

Assim, embora a presente consulta não se restrinja aos temas abaixo relacionados, destacam-se os que se seguem.

4 DOS AEROPORTOS SUBMETIDOS À NORMA

Atualmente, os aeroportos são operados sob diversas configurações jurídicas. Podemos resumir o regime de exploração de aeródromos públicos em 4 grupos, decorrentes da classificação da Lei nº 7.565, em seu art. 36, e de regulamentação posterior: (i) aeroportos operados pela Infraero por atribuição do Governo Federal; (ii) delegados mediante convênio a Estados ou Municípios; (iii) concedidos pelo Governo Federal; e (iv) autorizatários nos termos do Decreto nº 7.871, de 21 de dezembro de 2012, e Resolução ANAC nº 330, de 1 de julho de 2014. É prevista a ainda a operação por órgãos da administração direta do Governo Federal.

A redação da Resolução nº 432 indica sua aplicabilidade aos aeródromos públicos tarifadores, indicando exclusão dos aeródromos autorizatários e **sua incidência subsidiária aos aeroportos concedidos.**

Vale salientar que a classificação de aeródromo "tarifador" deixou de existir com a publicação da Resolução ANAC nº 508, de 14/03/2019, que tornou inaplicável a Portaria do Comando da Aeronáutica nº 1.592/GM5, de 7 de novembro de 1984, que classificava os aeroportos para finalidades tarifárias. Assim, **todo aeródromo classificado como público, nos termos da regulamentação vigente, tem a prerrogativa da cobrar tarifas aeroportuárias pelos serviços prestados.**

5 DAS TARIFAS AEROPORTUÁRIAS

5.1 Das espécies tarifárias

Anteriormente à edição da Medida Provisória nº 1.089, de 29/12/2001, convertida na Lei nº 14.368, de 14/06/2022, as tarifas aeroportuárias eram legalmente definidas em 6 espécies: embarque, conexão, pouso, permanência, armazenagem e capatazia, conforme havia sido estabelecido pela Lei 6.009/73.

Atualmente, conforme trechos transcritos no início deste documento, verifica-se que a referida lei suprimiu tais definições e atribuiu à ANAC a regulamentação das espécies tarifárias, ao delegar à Agência **a competência de estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária.**

Pressupõe-se, portanto, a oportunidade para o estabelecimento de tipos tarifários distintos daqueles adotados até então pelos aeroportos brasileiros.

Todo modo, ao observar as práticas internacionais, verifica-se certa heterogeneidade na tipificação das cobranças aeroportuárias.

O Relatório da Comissão Europeia a respeito da Diretiva 2009/12/EC [<https://transport.ec.europa.eu/system/files/2019-10/swd20190289-evaluation-report.pdf>] observou que, no âmbito dos aeroportos europeus, há aeroportos com três tarifas (pouso, estacionamento e passageiro) e outros com até quinze tarifas (como pouso, sinalização luminosa, ruído, estacionamento, inspeção de segurança, passageiros com necessidades especiais, check-in, ponte de embarque, bagagem, hangar de cargas, manuseio de bagagem, prevenção de incêndio, fornecimento de energia). Grosso modo, verifica-se que essas diversas tarifas estão relacionadas às muitas atividades que envolvem o pouso e permanência de aeronaves, embarque de passageiros e processamento de cargas.

Assim, embora possa haver extensa discussão a respeito da definição das espécies tarifárias, avalia-se inicialmente que não há ganhos de alterar as espécies previstas na Resolução nº 432 – **embarque, conexão, pouso e permanência**, de forma que se propõe a sua manutenção.

Isso, pois, a mesma tipificação encontra-se consolidada em grande parte dos contratos de concessão e vem sendo adotada pelos diferentes regimes de exploração aeroportuária. Nesse sentido, entende-se que há ganhos aos usuários em haver certo nível de padronização dos conceitos.

Assim, o que se propõe discutir neste momento são as disposições afetas à incidência e cobrança das referidas tarifas diante da evolução normativa e do modelo de regulação tarifária adotado nos diferentes contratos de concessão, como se apresenta a seguir.

5.2 Classificação das aeronaves em Grupo I e Grupo II

A definição e conceito de Grupo I e II foram introduzidos pela Portaria nº 631/DGAC, de 28 de abril de 2003 e mantidas pela Resolução nº 432, de 19/06/2017, com a finalidade de instituir uma sistemática de cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso e permanência.

Importante mencionar que a classificação em Grupo I ou Grupo II utiliza como parâmetros a categoria de registro da aeronave e a base de certificação da empresa aérea. O primeiro parâmetro trata de conceito historicamente adotado na regulamentação brasileira para diversas finalidades, mas não é um conceito difundido internacionalmente, ao passo que a base de certificação da empresa aérea o é.

Assim, as menções a "empresas de transporte aéreo regular ou não regular" se referem a empresas certificadas pelo RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) nº 119. Tais empresas podem ser certificadas, por exemplo, conforme os requisitos do RBAC nº 121, destinado principalmente a aeronaves de maior porte, ou do RBAC nº 135, destinado principalmente a aeronaves de menor porte.

Depreende-se, portanto, que, no âmbito da regulamentação brasileira, a classificação no Grupo I é relacionada às operações de empresas aéreas certificadas segundo o RBAC nº 121 ou 135, enquanto a classificação no Grupo II é direcionada aos operadores aéreos não certificados como empresas aéreas. A exceção seria o chamado "serviço de táxi aéreo", que não tem uma definição precisa, mas pode ser entendido como operações remuneradas não regulares e sob demanda realizadas por empresas aéreas certificadas. Tais serviços são explicitamente enquadrados como Grupo II pelo normativo vigente.

Recentemente, por meio da Resolução ANAC nº 739, de 21/03/2024, decidiu-se pela extinção das categorias de registro de aeronaves a partir de 01/01/2025, sendo que a justificativa para esta medida está disponível na página da Consulta Pública nº 12/2023 (<https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas-publicas-encerradas/consultas-publicas-encerradas-de-2023>).

Desse modo, cabe discutir junto aos diversos interessados a adequação da presente Resolução ao cenário criado pela Resolução nº 739/2024.

5.3 Da parametrização das tarifas aeroportuárias

O Capítulo II – Das Tarifas Aeroportuárias da Resolução traz a descrição de cada tarifa e estabelece critérios de aplicação, bem como estabelece a parametrização para cálculo dessas tarifas, a exemplo das fórmulas que fundamentam as tarifas de pouso e permanência, a saber:

Art. 7º A remuneração em função da Tarifa de Pouso é definida conforme a fórmula abaixo:

$$PPO = PMD \times TPO$$

Onde:

PPO = remuneração em função da Tarifa de Pouso;

PMD = peso máximo de decolagem, constante do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave ou outro documento que, segundo entendimento da ANAC, o substitua;

TPO = Tarifa de Pouso, conforme tabela do aeroporto onde se efetuar a operação.

(...)

Art. 10. A remuneração em função da Tarifa de Permanência em Pátio de Manobras é definida conforme a fórmula abaixo:

$$PPM = PMD \times TPM \times n$$

Onde:

PPM = remuneração em função da tarifa de permanência em pátio de manobras;

PMD = peso máximo de decolagem, constante do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave ou outro documento que, segundo entendimento da ANAC, o substitua;

TPM = Tarifa de Permanência em Pátio de Manobras, conforme tabela do aeroporto onde se efetuar a operação;

n = número de horas ou fração de permanência no pátio de manobras.

Tais disposições estavam em consonância com a prática adotada pela Infraero que, até então, ainda operava uma considerável gama de aeroportos. Tais disposições também seriam de referência para os inúmeros aeroportos delegados aos Estados e Municípios. Na mesma linha, até a quarta rodada de concessão, o Anexo 4 – Tarifas dos Contratos trazem disposições detalhadas a respeito das tarifas, as quais são semelhantes às disposições presentes na Resolução.

No entanto, a partir da quinta rodada, ao introduzir o mecanismo de gerenciamento tarifário, (ancorado no conceito de receita-teto), promoveu-se significativa flexibilização em relação ao modelo de tetos tarifários aplicado às concessões anteriores.

Adicionalmente, os referidos Contratos propuseram um aprofundamento da flexibilização da regulação tarifária com o objetivo de possibilitar ao operador aeroportuário melhor precificar a utilização da infraestrutura.

Assim, foram definidas as diretrizes para a definição da estrutura e valores tarifários: (i) a tarifação deverá seguir boas práticas de precificação de infraestrutura e serviços aeroportuários e (ii) o operador do aeroporto deve promover consulta às partes interessadas relevantes em relação às propostas de majoração das tarifas, apresentando à ANAC relatório da consulta quando exigido.

Nesse contexto, as disposições da Resolução nº 432 acerca da forma das tarifas de pouso e permanência têm o potencial de inibir a adoção de parâmetros alternativos para tarifação que melhor reflitam o uso da infraestrutura.

Conforme se observa da prática internacional, a precificação das operações de pouso e decolagem pode se dar com base em diferentes aspectos, como nível de ruído e emissão de poluentes do ar, por exemplo. O custo de oportunidade do uso da infraestrutura, especialmente em aeroportos saturados, também constitui um componente de precificação

relevante, permitindo onerar de forma mais significativa aeronaves de menor porte (isto é, que proporcionam menor quantidade de passageiros processados por operação).

As mesmas considerações se aplicam às tarifas de permanência, para as quais a presente Resolução restringe à precificação ao tempo e peso da aeronave, sem considerar outros aspectos que poderiam ser relevantes do ponto de vista do operador da infraestrutura.

Ademais, a Resolução nº432 herdou de normativos prévios a classificação das áreas de estacionamento de aeronaves, as quais correspondem ao pátio de manobra e à área de estadia.

Tal classificação pressupunha uma precificação diferenciada a depender da área a ser utilizada. Assim, as áreas delimitadas como pátio de manobra seriam aquelas em há o embarque e desembarque de passageiros, por isso estariam em localização privilegiada, próxima à infraestrutura de terminais. Por sua vez, as áreas de estadia corresponderiam àquelas destinadas à permanência de longo prazo e, nesse sentido, estariam em localização remota.

Todavia, cabe ponderar se a imposição desta distinção se mantém adequada à diversidade de infraestrutura existente.

Com efeito, a tarifa de permanência deverá ter preços eficientes e proporcionais aos serviços, equipamentos e infraestrutura ofertados para a área em que a aeronave for estacionar e, especialmente, proporcionar o uso otimizado e eficiente da infraestrutura aeroportuária.

Na mesma linha, é oportuno colocar em discussão a definição e as características impostas à denominada Tarifa Unificada.

Art. 8º Tarifa Unificada de Embarque e Pouso é o preço que incide sobre o proprietário ou explorador das aeronaves do Grupo II e remunera os serviços e as facilidades pelo uso das:

I - instalações, facilidades e serviços de despacho e de embarque de passageiros, conforme descrito no Anexo desta Resolução; e

II - áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, rolagem e permanência da aeronave até 3 (três) horas após o pouso, conforme descrito no Anexo desta Resolução.

Historicamente, a referida tarifa foi concebida para abarcar eventuais custos ocorridos em razão da utilização de infraestrutura por parte dos passageiros do Grupo II (aviação geral e executiva).

Todavia, com o advento da flexibilização proposta pelos contratos firmados a partir da 5ª rodada de concessões, bem como, da Resolução nº 392 que incumbiu aos delegatários de aeroportos estaduais e municipais da definição do respectivo regime tarifário, a caracterização imposta pela Resolução nº 432 à cobrança da denominada Tarifa Unificada teria o condão de inibir a proposição de uma precificação mais condizente com a realidade desse segmento.

Assim, propõe-se discutir a simplificação normativa a fim de permitir maior espaço para discussão e proposição de metodologias alternativas para definição das tarifas de pouso, permanência e tarifa unificada.

Cabe ressaltar que as disposições contratuais acerca das tarifas aeroportuárias, com destaque àquelas estabelecidas nos respectivos Anexos 04 serão mantidas, haja vista que alterações mais profundas na forma de precificação dos serviços concedidos afetam o equilíbrio dos referidos contratos e, por isso, demandam uma discussão à parte sobre a conveniência de alteração desses instrumentos jurídicos.

6 DA COBRANÇA E ARRECADAÇÃO DAS TARIFAS

6.1 Do Sistema Unificado de Arrecadação e Cobrança das Tarifas Aeroportuárias – SUCOTAP

À época da elaboração da Resolução nº 432, de 19/06/2017, a sistemática era complexa e onerosa, pois envolvia diversos agentes com a finalidade de realizar a cobrança de tarifas aeroportuárias de pouso e permanência, centralizado no sistema SUCOTAP, sob administração da Infraero.

O SUCOTAP era alimentado com informações do SICONFAC, sistema administrado pela Anac que, entre outras coisas, possuía como responsabilidade gerar informações necessárias ao processamento e à arrecadação das tarifas aeroportuárias. Por sua vez, as mensagens CONFAC, relacionadas às operações de aeronaves (pouso e permanência) eram encaminhadas ao SICONFAC. Além disso, as tarifas de embarque utilizavam sistemática de arrecadação também centralizada pela INFRAERO.

No entanto, constatou-se que o SUCOTAP não corresponde a um software e sim a um conjunto de normas, procedimentos e recursos que visavam realizar de forma centralizada a cobrança, arrecadação e repasse das tarifas aeroportuárias.

Por fim, a solução adotada, pela Anac, foi a descentralização e simplificação da sistemática de cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias, com a adesão opcional ao SUCOTAP, sob administração da Infraero, como sistemática capaz de viabilizar a arrecadação das tarifas pouso, permanência, embarque e conexão nesses aeroportos ao mesmo tempo em que liberava aqueles que possuíam interesse em operar de forma independente.

Já os aeroportos civis públicos que não optaram pelo SUCOTAP deveriam estabelecer sistema próprio de arrecadação e encaminhar informações referentes à arrecadação tarifária conforme regulamentação específica a ser editada pela Anac.

Nesta esteira, o Anexo 04 dos Contratos de Concessão permitem às Concessionárias escolherem o sistema de arrecadação, desde que atendam a todos os requisitos discriminados nas disposições contratuais e, em especial, o item sobre Sistemática de Cobrança das Tarifas Aeroportuárias.

Com efeito, com as sucessivas rodadas de concessão de aeroportos civis públicos, a utilização de sistemática SUCOTAP decaiu e observa-se a adoção de sistema próprio de cobrança de tarifas aeroportuárias.

Desse modo, cabe discutir a revogação dos dispositivos referentes às definições de mensagens CONFAC e Sistema Unificado de Arrecadação e Cobrança das Tarifas Aeroportuárias – SUCOTAP a fim de adequar o normativo à realidade vigente.

6.2 Da arrecadação e repasse da tarifa de embarque

6.2.1 Do valor da tarifa de embarque

A Resolução nº 432 dispõe o que segue quanto aos valores a serem cobrados do passageiro:

Art. 18. O valor da tarifa de embarque, doméstica ou internacional, deve ser aquele estabelecido em tabela própria do operador do aeródromo na data de celebração do contrato de transporte aéreo para a data e horário de embarque do passageiro.

Parágrafo único. Para efeitos de cobrança da tarifa de embarque deve ser considerada a natureza da viagem, doméstica ou internacional, conforme tarifário vigente. Nos contratos de transporte que envolvam trechos domésticos e internacionais, o passageiro deve ser cobrado especificamente

quanto à natureza do voo que realiza em cada trecho da viagem, observando-se os casos em que o passageiro esteja em trânsito.

Assim, questiona-se aos regulados, aeroportos e empresas aéreas, se a presente disposição, assim como as demais relacionadas (§§1º ao 5º do art. 19) ao tema da arrecadação da tarifa de embarque, estão condizentes com a realidade e prática do setor.

6.2.2 Do recolhimento da tarifa de embarque pelas empresas aéreas

O artigo 19 da Resolução 432, com o objetivo de dar cumprimento às recomendações internacionais de facilitar o trânsito de passageiros no terminal de embarque, atribuiu às empresas aéreas a responsabilidade pela arrecadação das tarifas de embarque e seu repasse ao aeroporto, e estabeleceu que é livre a negociação do ressarcimento do custo de arrecadação das tarifas de embarque entre a empresa área e o aeroporto.

Art. 19. As tarifas de embarque serão arrecadadas pelas empresas aéreas, antes do embarque, e recolhidas ao operador do aeródromo, sendo livre a negociação do ressarcimento do custo de arrecadação entre as partes.

Destaca-se que a opção regulatória de não estabelecer às partes o dever de negociar acerca de eventual ressarcimento de custos de arrecadação das tarifas de embarque coaduna-se com o contexto histórico-normativo relacionado à disciplina das tarifas de embarque e ao propósito de atender aos objetivos da norma de privilegiar os arranjos comerciais entre as partes.

Todavia, embora a sistemática de cobrança, arrecadação e repasse da tarifa de embarque possa envolver custos e vantagens financeiras às empresas aéreas, a moldura regulatória vigente não obriga nenhuma das partes (empresa aérea ou aeroporto) a remunerar a outra por eventual vantagem ou desvantagem decorrente da responsabilidade pela arrecadação das tarifas de embarque.

Assim, tendo em vista a necessidade de reforçar o posicionamento técnico da Anac acerca do tema, manifestado em diversos processos judiciais ajuizados por empresas aéreas em face das Concessionárias, **entende-se oportuno discutir a alteração da redação do artigo 19 a fim de consignar que as eventuais perdas ou ganhos das empresas aéreas decorrentes da arrecadação das tarifas de embarque não geram a elas direito ou obrigação quanto ao seu ressarcimento.**

6.3 Da incidência e cobrança das tarifas de pouso e permanência

No tocante à arrecadação das tarifas de pouso e permanência, cumpre avaliar a atualidade e pertinência dos dispositivos a seguir:

Art. 20. As tarifas aeroportuárias de pouso, permanência, conexão e a tarifa unificada de embarque e pouso são devidas pelo explorador ou proprietário da aeronave.

§ 1º Para as aeronaves em situação de “Leasing”, de Arrendamento e de Cessão em Comodato, a cobrança será efetuada ao explorador da aeronave.

§ 2º Para as aeronaves de fabricação nacional, quando sob responsabilidade de revendedor autorizado, a cobrança será efetuada a este revendedor.

§ 3º Para as aeronaves em situação de Reserva de Domínio, a cobrança será efetuada ao detentor da referida Reserva.

§ 4º O proprietário de aeronave do Grupo II é responsável solidário nos casos de débitos assumidos pelo explorador de sua aeronave, salvo quando o nome do explorador estiver inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, nos termos do art. 124 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Art. 21. O valor das tarifas de pouso, permanência, conexão e da tarifa unificada de embarque e pouso, domésticas ou internacionais, deve ser aquele vigente na data da prestação do serviço.

7 DEFINIÇÃO DE REGRAS PARA REGULARIZAÇÃO DA INADIMPLÊNCIA DAS TARIFAS AEROPORTUÁRIAS

O tema da inadimplência por parte dos usuários dos aeroportos foi disciplinado por diversas leis, normativos e instrumentos ao longo tempo no cenário da aviação civil.

Inicialmente, a referida Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, estabeleceu o ressarcimento aos responsáveis pela administração dos aeroportos, Ministério da Aeronáutica ou às entidades de Administração Federal Indireta, pela utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços de um aeroporto por meio de tarifas aeroportuárias e preços específicos, determinando em seu artigo 6º sanções em caso de atraso no pagamento de tarifas aeroportuárias:

Art. 6º O atraso no pagamento das tarifas aeroportuárias, depois de efetuada a cobrança, acarretará a aplicação cumulativa, por quem de direito, das seguintes sanções:

I - após trinta dias, cobrança de correção monetária e juros de mora de um por cento ao mês;

II - após cento e vinte dias, suspensão ex officio das concessões ou autorizações;

III - após cento e oitenta dias, cancelamento sumário das concessões ou autorizações.

Já a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que estabeleceu o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, em seu artigo 289, elencou providências que a autoridade aeronáutica poderia adotar na ocorrência de descumprimento aos dispositivos do CBA e, complementarmente, em seu artigo 299, enumerou sanções que poderiam ser aplicadas em decorrência da prática de infrações às suas normas, entre as quais, o atraso no pagamento de tarifas aeroportuárias.

Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:

I - multa;

II - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;

V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.

(...)

Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) até 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

VIII - atraso no pagamento de tarifas aeroportuárias além do prazo estabelecido pela autoridade aeronáutica;

IX - atraso no pagamento de preços específicos pela utilização de áreas aeroportuárias, fora do prazo estabelecido no respectivo instrumento.

Posteriormente, a publicação da Lei nº 8.987/1995, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, estabeleceu, em seu art. 6º, § 3º, II, a possibilidade de interrupção de prestação de serviço em caso de inadimplemento.

Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

(...)

§ 3º Não se caracteriza como descontinuidade do serviço a sua interrupção em situação de emergência ou após prévio aviso, quando:

- I - motivada por razões de ordem técnica ou de segurança das instalações; e,
- II - por inadimplemento do usuário, considerado o interesse da coletividade.

§ 4º A interrupção do serviço na hipótese prevista no inciso II do § 3º deste artigo não poderá iniciar-se na sexta-feira, no sábado ou no domingo, nem em feriado ou no dia anterior a feriado.

A par disso, os contratos de concessão para a exploração da infraestrutura aeroportuária trouxeram disposições que atribuem o risco de inadimplência ao operador aeroportuário e a possibilidade da cobrança à vista das tarifas devidas e não pagas.

Nesse contexto, a Lei 14.368 (Lei do Voo Simples), de 14 de junho de 2022, trouxe instrumentos adicionais, sob gestão dos aeroportos, para a mitigação do risco de inadimplência, que implicaram em alterações ao ordenamento jurídico vigente, atribuindo à Anac a competência para estabelecer o regime tarifário de exploração da infraestrutura aeroportuária no todo ou em parte, e disciplinar a remuneração de seu uso.

Ainda, a referida lei disciplinou, no artigo 6º da Lei 6.009, a possibilidade de cobrança de juros de mora, correção monetária, pagamento antecipado das tarifas aeroportuárias e **até a suspensão da prestação de serviços aeroportuários, incluído o uso de equipamentos, de instalações e de facilidades em situações de inadimplência, nesses termos:**

Art. 6º As tarifas aeroportuárias não pagas: (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

IV - no prazo de 15 (quinze) dias, contado da data da cobrança pela entidade responsável pela administração do aeroporto, serão acrescidas de correção monetária; e (Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022)

V - no prazo de 30 (trinta) dias, contado da data da cobrança pela entidade responsável pela administração do aeroporto, serão acrescidas de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, mantida a correção monetária. (Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022)

§ 1º Em caso de inadimplemento do pagamento de tarifas aeroportuárias, a entidade **responsável pela administração do aeroporto poderá exigir o pagamento antecipado das tarifas aeroportuárias ou suspender a prestação de serviços aeroportuários, incluído o uso de equipamentos, de instalações e de facilidades.** (Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022)

§ 2º As medidas de que trata o § 1º deste artigo deverão ser aplicadas mediante aviso prévio e desde que a cobrança não seja objeto de contestação fundamentada. (Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022)

Destaca-se que, em pesquisa a regulamentos publicados por outras Agências Reguladoras acerca da prestação de serviço público em situação de inadimplência do usuário, destacam-se a Resolução ANTAQ nº 61, de 30 de novembro de 2021, e a Resolução Normativa ANEEL Nº 1.000, de 7 de dezembro de 2021, cujos trechos encontram-se transcritos abaixo, respectivamente:

Resolução ANTAQ nº 61, de 30 de novembro de 2021

(...)

Art. 32. Observadas as demais condições legais e contratuais, a prestação do serviço pela administração portuária será suspensa por inadimplemento do usuário enquadrado em uma das seguintes situações a seguir descritas, prevalecendo a que for menor em termos temporais:

I - acúmulo de 3 (três) ou mais faturas vencidas; ou

II - uma fatura vencida por mais de 90 (noventa) dias.

§ 1º A suspensão atingirá os serviços ou fornecimentos inadimplentes e será precedida de prévio aviso ao usuário, não inferior a 15 (quinze) dias corridos da data prevista para a suspensão, conforme dispuser o regulamento de exploração de cada porto organizado ou regulamento específico da ANTAQ.

§ 2º O disposto no caput deste artigo não se aplica aos serviços essenciais, cuja interrupção venha a colocar em perigo iminente a sobrevivência, a saúde ou a segurança da população ou das embarcações.

§ 3º Enquadram-se na previsão do caput deste artigo as faturas não contestadas no prazo de 10 (dez) dias corridos, contados a partir da data do aviso da cobrança.

§ 4º A administração portuária deverá permitir o pagamento dos valores ou itens não contestados, emitindo, se necessário, novo documento de cobrança, com prazo adicional para pagamento.

§ 5º O parecer de acolhimento ou de rejeição da contestação do débito, após análise devidamente justificada, será disponibilizado pela administração portuária em até 30 (trinta) dias contados do protocolo da contestação.

§ 6º A notificação da suspensão da prestação de serviços conterá, no mínimo:

I - a data inicial da suspensão e os serviços afetados;

II - os motivos da suspensão;

III - as regras e os prazos utilizados;

IV - o valor do débito vencido e os avisos de cobrança já enviados;

V - os encargos incidentes sobre as faturas com pagamento em atraso, incluindo multas e juros; e

VI - a possibilidade de registro do débito em sistemas de proteção de crédito, a ser concretizada quando necessária ao efetivo pagamento.

§ 7º Após regularizada a situação originadora da suspensão, é vedada a cobrança de qualquer valor pelo restabelecimento do fornecimento

.§ 8º O usuário ou requisitante tem o direito de receber e de obter da administração portuária, gratuitamente, em até 30 (trinta) dias corridos do pedido, extrato ou certidão sobre a adimplência dos pagamentos imputados a sua pessoa, bem como exigir a imediata exclusão de registros negativos dessa natureza após o pagamento do débito e respectivos encargos, se houver.

Resolução Normativa ANEEL Nº 1.000, de 7 de dezembro de 2021

(...)

Art. 356. A suspensão do fornecimento de energia elétrica de unidade consumidora por inadimplemento, precedida da notificação do art. 360, ocorre nos seguintes casos:

I - não pagamento da fatura da prestação do serviço público de distribuição de energia elétrica;

II - não pagamento de serviços cobráveis;

III - descumprimento das obrigações relacionadas ao oferecimento de garantias, de que trata o art. 345; ou

IV - não pagamento de prejuízos causados nas instalações da distribuidora cuja responsabilidade tenha sido imputada ao consumidor, desde que vinculados à prestação do serviço público de energia elétrica.

§ 1º A apresentação da quitação do débito à equipe presente no local impede a suspensão do fornecimento, podendo a distribuidora cobrar pela visita técnica no caso de pagamento fora do prazo.

§ 2º Caso não efetue a suspensão do fornecimento após a notificação, a distribuidora deve incluir em destaque nas faturas subsequentes a informação sobre a possibilidade da suspensão durante o prazo estabelecido no art. 357.

Nesse sentido, objetivando disciplinar as hipóteses e condições para a suspensão dos serviços aeroportuários por inadimplemento no pagamento das tarifas aeroportuárias na Resolução 432, de forma a alinhá-la à Lei 14.368, de 14 de junho de 2022, propõe-se discutir condições critérios para a efetivação da suspensão da prestação de serviços aeroportuários.

8 SOBRE ISENÇÕES E NÃO INCIDÊNCIA DAS TARIFAS AEROPORTUÁRIAS

A Lei 6.006/73 apresenta a relação de isenções tarifárias, as quais devem ser observadas por todos os operadores aeroportuários.

Por sua vez, a presente Resolução, em seu Capítulo VI - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS dispõe acerca da não incidência das tarifas aeroportuárias em casos específicos em que não há relação comercial de prestação de serviços.

Conforme Nota Técnica (0323491) que propôs a Resolução nº 432, justificou-se os casos de não incidência tarifária, nesses termos:

Em primeiro lugar, contudo, cumpre salientar que alguns dos sujeitos isentos das tarifas aeroportuárias pela Portaria 306/GC-5/03, citados acima, e que sobejam das previsões constantes na Lei 6.009/73, correspondem, na verdade, aos casos de não incidência tarifária, que não se confundem com as hipóteses de isenção tributária. Isso porque, no caso das isenções, há a prestação do serviço, mas por motivos diversos, o sujeito foi isento do pagamento da contraprestação pela autoridade competente. Quanto a não incidência

tarifária, o que ocorre é o não enquadramento do sujeito nos termos previstos na Lei 6.009/73 que regulamenta o assunto

Assim, quanto à tarifa de embarque, observa-se que a Lei 6.009/73 prevê sua incidência sobre o passageiro do transporte aéreo. O tripulante, por sua vez, não pode ser considerado passageiro, uma vez que não há relação contratual de prestação de serviço de transporte aéreo. Portanto, ainda que revogada a isenção concedida pelas supracitadas portarias, permanece a impossibilidade de cobrança tarifária do tripulante, visto este ser membro integrante do prestador de serviço público e não tomador do mesmo. O mesmo entendimento é extensivo ao tripulante extra.

Quanto às aeronaves civis engajadas em missão de busca e salvamento, de assistência, de investigação de acidentes aeronáuticos e outras missões de caráter público, esta área técnica entende não se tratar de isenção e sim de caso de não incidência de cobrança tarifária, visto não se verificar relação comercial entre o aeroporto, empresa aérea e passageiros/carga, tratando-se de exigência legal constante no artigo 49 e seguintes da lei 7.565/1986.

Por fim, quanto à tarifa de permanência, a Lei 6.009/73 prevê entre os casos de isenção o estacionamento em áreas arrendadas pelo proprietário ou explorador da aeronave. Assim, uma vez que as áreas arrendadas para estacionamento já se encontram remuneradas, não há razão para cobrança da tarifa de permanência. Caso, contrário, haveria dupla cobrança pela utilização da mesma área. Da mesma forma, as áreas arrendadas às oficinas de manutenção já se encontram remuneradas, não subsistindo razão para a cobrança da tarifa de permanência das aeronaves que se utilizarem dos serviços de manutenção em tais áreas.

Isso posto, entende-se oportuno propor a discussão para situações semelhantes às aquelas descritas acima, em que se observa prática de dupla cobrança pelo uso da infraestrutura. Como exemplo, podemos apontar o estacionamento de aeronaves em áreas arrendadas para terceiros para fins de hangaragem.

Sobre permanência de aeronaves, a Resolução 432 estabelece o que se segue:

Art. 11. A Tarifa de Permanência em Área de Estadia, incidente sobre o proprietário ou explorador da aeronave, é o valor que remunera os custos dos serviços, facilidades, equipamentos e instalações, conforme descrito no Anexo desta Resolução, utilizados em função do estacionamento da aeronave na área de estadia.

§ 1º Até 3 (três) horas após o pouso, não haverá incidência da tarifa de permanência em área de estadia.

§ 2º A Tarifa de Permanência em Área de Estadia é também devida pelas aeronaves que estacionarem em área arrendada cuja atividade-fim do arrendatário não justifique tal permanência.

Ato contínuo, a mesma resolução estabelece, em seu artigo 26, que:

Art. 26. As tarifas de permanência não incidem sobre as aeronaves: (Redação dada pela Resolução nº 482, de 13.07.2018)

I – estacionadas em áreas arrendadas para oficinas homologadas pela ANAC, enquanto perdurar o serviço de manutenção; e (Incluído pela Resolução nº 482, de 13.07.2018)

II - que estiverem utilizando os serviços de guarda de aeronaves em áreas cedidas aos aeroclubes. (Incluído pela Resolução nº 482, de 13.07.2018)

O disposto pelos incisos I e II visam coibir a cobrança da tarifa de permanência em áreas arrendadas por terceiros em que a permanência de aeronaves compreende parte o objeto de

arrendamento. Contudo, a norma menciona expressamente apenas as oficinas mecânicas e os aeroclubes.

Todavia, eventual cobrança de tarifa de permanência de aeronaves em áreas arrendadas para instalação e operação de hangares configura dupla cobrança. Outrossim, resta claro que a cobrança da tarifa de permanência deve ser aplicada aos serviços, facilidades, equipamentos e instalações disponibilizados diretamente pela Concessionária aos seus usuários, o que não poderia ocorrer em hangares que possuem contratos firmados com terceiros.

9 DO CONVITE A CONTRIBUIÇÕES

Tendo em vista o contexto e os temas introduzidos no presente documento (mas não se limitando a eles), a ANAC convida os interessados a colaborar com a discussão a respeito da revisão da Resolução nº 432/2017, de 19 de junho de 2017, que dispõe sobre as regras de cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso e permanência.

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.

As contribuições poderão ser enviadas no prazo de 30 dias após a abertura desta Tomada de Subsídios, pelo e-mail gere@anac.gov.br, ou pelo Protocolo Eletrônico da ANAC (<https://www.gov.br/anac/pt-br/sistemas/protocolo-eletronico-sei>), com o envio de documento endereçado à Gerência de Regulação Econômica.