

## JUSTIFICATIVA

**Proposta de resolução que dispõe sobre as regras de cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso, permanência e dá outras providências.**

**Tema nº 40 da Agenda Regulatória 2015-16**

### Sumário

<b>1. Do Objeto .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Da Justificativa .....</b>	<b>3</b>
<b>2.1. Do escopo do trabalho de consolidação e revisão .....</b>	<b>4</b>
<b>2.2. Da reunião participativa .....</b>	<b>5</b>
<b>3. Da Análise .....</b>	<b>6</b>
<b>3.1. Do arcabouço jurídico .....</b>	<b>6</b>
<b>3.2. Da revisão normativa .....</b>	<b>7</b>
<b>3.2.1. Da aplicabilidade .....</b>	<b>7</b>
<b>3.2.2. Das definições .....</b>	<b>8</b>
<b>3.2.2.1. Passageiro em conexão .....</b>	<b>8</b>
<b>3.2.2.2. Voo de retorno.....</b>	<b>10</b>
<b>3.2.2.3. SUCOTAP .....</b>	<b>12</b>
<b>3.2.2.4. Operador aeroportuário ou de aeródromos .....</b>	<b>13</b>
<b>3.2.2.5. Tripulante e tripulante extra. ....</b>	<b>13</b>
<b>3.2.2.6. Das definições não incorporadas à proposta normativa.....</b>	<b>14</b>
<b>3.2.3. Das tarifas aeroportuárias .....</b>	<b>15</b>
<b>3.2.3.1. Da tarifa de embarque.....</b>	<b>15</b>
<b>3.2.3.2. Da tarifa de conexão .....</b>	<b>16</b>
<b>3.2.3.3. Da tarifa de pouso .....</b>	<b>17</b>
<b>3.2.3.4. Das tarifas de permanência em pátio de manobras e áreas de estadia ....</b>	<b>18</b>
<b>3.2.4. Do sistema de arrecadação.....</b>	<b>23</b>
<b>3.2.4.1. Da sistemática atual .....</b>	<b>23</b>
<b>3.2.4.2. Da sistemática proposta.....</b>	<b>27</b>
<b>3.2.4.3. Das disposições transitórias .....</b>	<b>29</b>
<b>3.2.5. Da arrecadação das tarifas aeroportuárias .....</b>	<b>30</b>

3.2.5.1. Da tarifa de embarque.....	30
3.2.5.2. Das tarifas de pouso, permanência e conexão .....	32
3.2.5.3. Desregulamentação .....	32
3.2.6. Das isenções e dos casos de não incidência tarifária.....	34
3.2.7. Do Anexo I.....	38
3.2.8. Das revogações .....	38
4. Conclusão.....	39
ANEXO I - FLUXOGRAMA SISTEMA DE ARRECADAÇÃO ATUAL .....	41
ANEXO II - SISTEMÁTICA PROPOSTA .....	42

## 1. Do Objeto

A presente audiência pública tem por objetivo apresentar a proposta de resolução que unifica e atualiza os normativos relativos às regras de cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso, permanência e preço unificado, bem como propor a descentralização e simplificação da atual sistemática de cobrança e arrecadação tarifária.

## 2. Da Justificativa

Com a nova estrutura da aviação civil brasileira e criação da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, por meio de Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, tornou-se necessária a revisão do arcabouço regulamentar, então instituído sob a égide do extinto Departamento de Aviação Civil – DAC, e consequente elaboração de estrutura normativa própria da Agência.

Neste diapasão, no que tange à regulação das tarifas aeroportuárias, esta Agência iniciou o processo de atualização de seu arcabouço regulamentar por meio da publicação da Resolução nº 180, de 25 de janeiro de 2011, substituída recentemente pela Resolução nº 350, de 19 de dezembro de 2014, que *“Dispõe sobre o modelo de regulação tarifária, do reajuste dos tetos das tarifas aeroportuárias e estabelece regras para arrecadação e recolhimento”*, definindo critérios de reajuste das tarifas aeroportuárias de aeroportos públicos que não estejam sob condições específicas por meio de ato de autorização ou contrato de concessão, entre outros pontos.

Dando continuidade a esta atividade de revisão e atualização do arcabouço regulamentar atinente à regulação das tarifas aeroportuárias, inserida, inclusive, como meta institucional desta Agência, buscou-se analisar as diversas normas atualmente existentes sobre cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias, concluindo pela relação de normas a seguir dispostas:

- **Portaria nº 440/SOP**, de 30 de setembro de 1994, que institui o Peso Máximo de Decolagem (PMD) padronizado, para efeito de cobrança de Tarifas Aeroportuárias de Pouso e de Permanência e das de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota;
- **Portaria nº 712/SIE**, de 29 de outubro de 1999, que institui prazo para lançamento a débito e para a revisão de cobrança para concessão de crédito de valores e tarifas da infraestrutura aeronáutica;
- **Portaria n.º 602/GC-5**, de 22 de setembro de 2000, que estabelece os procedimentos para a aplicação e para a cobrança das tarifas aeroportuárias de embarque, doméstica e internacional, pelas empresas de transporte aéreo;
- **Portaria nº 140/DGAC**, de 29 de janeiro de 2003, que aprova a instrução de aviação civil - IAC 160-1001, que trata do peso máximo de decolagem padronizado das aeronaves do transporte aéreo regular e não regular (Grupo I);

- **Portaria nº 306/GC-5**, de 25 de março de 2003, que aprova a instrução sobre a cobrança das tarifas aeroportuárias de embarque, de pouso e de permanência e dá outras providências;
- **Portaria nº 631/DGAC**, de 28 de abril de 2003, que institui sistemática para cobrança das tarifas aeroportuárias pelo uso dos serviços prestados pela infraestrutura aeroportuária;
- **Portaria nº 905/DGAC**, de 02 de setembro de 2005, que estabelece os valores de tarifas aeroportuárias domésticas, de embarque, pouso, permanência e dos preços unificados de utilização da infraestrutura aeroportuária e dá outras providências.
- **Portaria nº 1.305/DGAC**, de 19 de dezembro de 2005, que aprova a IAC 160/1003, que trata da reciprocidade de tratamento em relação à isenção das tarifas de infraestrutura aeroportuária.
- **Resolução nº 08**, de 13 de março de 2007, que dispõe sobre o recolhimento da tarifa de embarque e a remuneração decorrente desse recolhimento, quando efetivado por empresas de transporte aéreo e agências de viagens credenciadas.
- **Resolução nº 274**, de 29 de maio de 2013, que dispõe sobre os tetos das tarifas aeroportuárias de conexão e dá outras providências.
- **Resolução nº 350**, de 19 de dezembro de 2014, que dispõe sobre o modelo de regulação tarifária, do reajuste dos tetos das tarifas aeroportuárias e estabelece regras para arrecadação e recolhimento. **Somente será trazido para consolidação o disposto no Capítulo III – Da Arrecadação e do Recolhimento que traz regras para arrecadação e recolhimento das tarifas.**

Avaliando tais normas, depreende-se que tratam de assuntos semelhantes ou complementares relacionados à cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias. Consequentemente, esses assuntos podem ser tratados em um único instrumento normativo. Logo, a consolidação desses atos em uma única norma é o **principal objetivo da presente proposta**.

Verifica-se, ainda, desatualização e inconsistências em parte dos dispositivos hoje vigentes, razão adicional que torna necessária a publicação de resolução que consolide a matéria, além de revogar ou revisar parte das normas acima citadas, conforme o caso.

## **2.1. Do escopo do trabalho de consolidação e revisão**

Adicionalmente ao trabalho de consolidação dos normativos acima, foram identificados diversos pontos que mereceram revisão e que compõem, assim, **objetivos complementares da proposta normativa**, quais sejam:

### **i. Revisão de definições**

- a. Voo de retorno (adequação ao disposto no Decreto nº 89.121/83).
- b. Passageiro em conexão (criação de limite temporal de 24 horas).
- c. Tripulantes e tripulantes extras.

## **ii. Promover ajustes pontuais na estrutura tarifária**

- a. Simplificação do PMD a ser considerado na tarifa de pouso e permanência para Grupo I (revogação da Portaria nº 440/SOP/94 e Portaria nº 140/DGAC/2003).
- b. Simplificação da aplicação da tarifa de permanência (revogação do art. 17 da Portaria nº 306/GC-5/2003 e do art. 5 da Portaria nº 905/DGAC/2005).

## **iii. Tornar optativa a adesão ao SUCOTAP (sistema de arrecadação administrado pela Infraero)**

- a. Adesão se daria mediante remuneração ao administrador do sistema (Infraero).
- b. A ANAC deixaria de fazer parte do processo de tarifação (extinção do SICONFAC, revogação integral da Portaria nº 306/GC-5/2003).

## **iv. Desregulamentação/simplificação**

- c. Deixar de regulamentar os casos para formas de cobrança: a vista ou *a posteriori*.
- d. Deixar de regulamentar prazos para lançamento a débito e revisão de cobrança (revogação da Portaria nº 712/SIE/99).

## **v. Promover tratamento adequado das isenções tarifárias**

- a. Esclarecimentos quanto à aplicação de algumas das isenções previstas na Lei nº 6.009/73.
- b. Identificação dos casos de não incidência tarifária.

As revisões propostas pelos objetivos complementares acima visam promover aprimoramento regulatório em diversos aspectos, conforme será apresentado adiante neste documento. Demais ajustes de redação foram realizados a fim de aprimorar os dispositivos e estarão contemplados a seguir.

## **2.2. Da reunião participativa**

A fim de trazer subsídios para a elaboração da presente proposta, foi realizada em 27 de março de 2015, na sede da ANAC, em Brasília, reunião participativa que contou com a participação de diversos representantes do setor, conforme demonstra lista de participação juntada ao processo nº 00058.086312/2015-21.

Na ocasião da reunião, buscou-se trazer para discussão os principais aspectos que envolvem o presente trabalho de consolidação e revisão dos atos normativos supra a fim de colher subsídios para a elaboração da proposta de resolução antes da presente etapa de audiência pública. Adicionalmente, abriu-se, até a data de 15 de maio de 2015, a oportunidade aos participantes de

enviar material relativo aos pontos apresentados. As referidas contribuições, que constam do citado processo, foram consideradas pela Agência na elaboração da presente proposta<sup>1</sup>.

Cumpre observar que a reunião participativa representa uma etapa inicial de participação da sociedade na elaboração da norma. Posteriormente, conforme determina a IN nº 18/2010, a abertura da presente audiência pública permitirá a discussão da proposta de resolução e a apresentação de contribuições, as quais serão individualmente analisadas pela Agência.

### 3. Da Análise

#### 3.1. Do arcabouço jurídico

Inicialmente, cabe destacar que há diversos aspectos referentes às tarifas aeroportuárias estabelecidos na legislação vigente que a ANAC deve considerar em sua regulamentação, dentre os quais, os tipos tarifários estabelecidos no art. 3º da Lei 6.009/1973, alterada pela Lei 12.648, de 17 de maio de 2012, “*in verbis*”:

*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;*

*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;*

*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;*

*(...)*

*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.*

O Decreto nº 89.121/1983, por sua vez, estabelece os parâmetros que devem ser utilizados na definição dos valores tarifários:

*Art. 4º A tarifa de embarque será cobrada do passageiro do transporte aéreo, antes do embarque, e será quantificada em função da categoria do aeroporto e da natureza da viagem (doméstica ou internacional).*

*Art. 5º A tarifa de pouso será cobrada do proprietário ou explorador da aeronave e será quantificada em função do peso máximo de decolagem da aeronave,*

---

<sup>1</sup> O objetivo dessa etapa adicional foi ampliar o processo de participação social, indo além do que é exigido na regulamentação vigente, reconhecendo a importância desse mecanismo.

*constante de seu certificado de navegabilidade, da categoria do aeroporto e da natureza do voo (doméstico ou internacional).*

(...)

*Art. 6º A tarifa de permanência será cobrada de proprietário ou explorador da aeronave e será quantificada em função do peso máximo de decolagem da aeronave, constante de seu certificado de navegabilidade, da categoria do aeroporto, da natureza do voo (doméstico ou internacional) do local do estacionamento e da duração da permanência.*

Assim, considerando a estrutura tarifária estabelecida na Lei 6.009/1973, regulamentada pelo Decreto 89.121/1983, cujos valores são fixados e reajustados conforme modelo regulatório estabelecido pela Resolução nº 350/2014, a presente proposta, materializada na minuta de resolução em anexo, tem como objetivo consolidar as normas de competência desta Agência, citadas anteriormente, que tratam da cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias.

### **3.2. Da revisão normativa**

A seguir será apresentada a proposta de estrutura da minuta de resolução, assim como as principais alterações decorrentes da revisão normativa realizada. O quadro que integra os documentos disponíveis nesta audiência pública traz as principais alterações propostas decorrentes da revisão normativa.

A proposta de resolução em tela possui a estrutura disposta abaixo, a qual será apresentada de forma mais detalhada a seguir:

- Aplicabilidade da norma
- Definições
- Tarifas aeroportuárias
- Sistema de arrecadação
- Arrecadação das tarifas aeroportuárias, composta por:
  - Tarifa de embarque
  - Tarifas de conexão, pouso e permanência
- Disposições transitórias
- Disposições finais

#### **3.2.1. Da aplicabilidade**

A presente proposta normativa deverá se aplicar a todos os aeródromos públicos tarifadores (subsidiariamente aos concedidos), à exceção daqueles outorgados por ato de autorização nos termos da Resolução nº 330/2014 da ANAC:

*Art. 1 Dispos sobre as regras de cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso, permanência e preço unificado para os aeródromos civis públicos tarifadores.*

*§1º O disposto nesta Resolução aplica-se, no que couber, aos aeroportos sob condições específicas constantes em contratos de concessão de exploração de infraestrutura aeroportuária regidos pela Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.*

*§2º Em caso de divergência entre o disposto nesta Resolução e os contratos de concessão, prevalecerá o disposto nos contratos de concessão.*

*§3º O disposto nesta Resolução não se aplica aos aeródromos autorizados, nos termos da Resolução nº 330, de 01 de julho de 2014, à exceção do disposto no **Erro! Fonte de referência não encontrada.** desta Resolução.*

Dessa forma, quanto aos aeroportos concedidos, a presente norma se aplica subsidiariamente ao disposto nos contratos de concessão no que diz respeito, principalmente, às regras de aplicação das tarifas que não foram levadas para os respectivos instrumentos contratuais. Assim, as regras que dispõem em contrário ao previsto em contrato não se aplicarão nesses casos.

Adicionalmente, decidiu-se por excluir os aeródromos públicos autorizados do alcance da norma uma vez que a Resolução nº 330/2014, que rege a emissão dos termos de autorização, estabeleceu o regime de liberdade tarifária para esses aeródromos. Assim, as regras de aplicação das tarifas, bem como questões relacionadas à cobrança e arrecadação tarifária, não se aplicam aos aeródromos autorizados, à exceção do art. 18, o qual estabelece obrigação quanto ao envio de informações, a ser tratado adiante nesta nota técnica.

### **3.2.2. Das definições**

Na presente minuta de resolução buscou-se consolidar as definições constantes das Portarias nº 602/2000, 306/2003 e 631/2003 e Resolução nº 274/2013, além de revisar alguns conceitos para os quais se identificou falta de clareza no entendimento. A seguir serão destacados apenas os pontos que trouxeram alguma inovação ou que necessitaram de maior atenção.

#### **3.2.2.1. Passageiro em conexão**

A Resolução nº 274, de 29 de maio de 2013, que dispõe sobre a tarifa de conexão traz a seguinte definição:

*XI - passageiro em conexão: é o passageiro que desembarca em aeroporto intermediário para reembarcar, no mesmo aeroporto, em voo de mesma natureza, na mesma aeronave ou em outra, em prosseguimento à mesma viagem, independente de mudança de companhia aérea, desde que constante do mesmo contrato de transporte;*

Após a publicação desta resolução, a Agência tem sido instada a prestar esclarecimentos sobre os limites da aplicação da tarifa de conexão frente aos diversos arranjos

possíveis sob um mesmo contrato de transporte, principalmente no que se refere a limites temporais para considerar que um passageiro está em conexão.

Nessa esteira, destaca-se a apresentação de contribuição, em virtude da reunião participativa realizada em 27/03/2015, em que a empresa TAM Linhas Aéreas questionou a atual definição de passageiro em conexão. De acordo com a empresa, por não haver parâmetro de tempo determinado em norma da ANAC, um passageiro poderia adquirir um bilhete em um único contrato de transporte, com voos em diferentes datas e, mesmo assim, somente ser cobrado por uma tarifa de embarque, mesmo utilizando as instalações e serviços de despacho de vários aeroportos diferentes. Ainda no referido documento, a empresa apresenta como exemplo a emissão de um único bilhete aéreo para três trechos distintos (GRU/BSB, BSB/REC, REC/FOR em diferentes datas). Assim, considerando a sistemática proposta pelo seu sistema de distribuição de tarifas para atendimento ao disposto na Resolução nº 274/2013, foi cobrada uma única tarifa de embarque, conforme exemplificado abaixo:

- Para o trecho GRU/BSB do dia 06/06/2015 = R\$ 24,03 (embarque)
- Para o trecho BSB/REC do dia 18/09/2015 = conexão
- Para o trecho REC/FOR do dia 06/12/2015 = conexão

Por fim, a empresa chama atenção para o Tema nº 40 da Agenda Regulatória da ANAC, que trata da revisão dos atos normativos em tela, considerando como oportunidade para realizar a revisão da Resolução nº 274/2013 a fim de se adequar a definição de passageiro em conexão para fins de aplicação das respectivas tarifas, em vista da diversidade dos contratos de transportes.

Recentemente, a ATPCO (*Airline Tariff Publishing Company*)<sup>2</sup> também buscou junto à Agência esclarecimentos quanto à aplicação das tarifas de embarque e conexão, o que levou à conclusão de que, em vista da quantidade de agentes envolvidos e arranjos possíveis sob um mesmo bilhete aéreo, é imprescindível estabelecer uma referência objetiva que torne claro o escopo de aplicação da tarifa de conexão, sendo o corte temporal na definição de passageiro em conexão a melhor abordagem.

Logo, aproveitando-se o ensejo da revisão e consolidação dos atos normativos, esta Agência propõe a revisão da definição constante da Resolução nº 274/2013, a ser substituída pela seguinte proposta:

*XI - Passageiro em conexão: é o passageiro que desembarca em aeroporto intermediário para reembarcar, no mesmo aeroporto, em voo de mesma natureza,*

---

<sup>2</sup> O ATPCO consiste em um sistema de alcance mundial de distribuição de tarifas, alimentado pelas empresas aéreas de todo o mundo, e que tem como função alimentar os GDS (sistemas globais de distribuição), os quais, por sua vez, criam o ambiente adequado para consultas, principalmente pelas agências de viagem ou sites de compra de bilhetes. Ressalte-se que, enquanto os sites das empresas aéreas diferenciam a venda de bilhetes entre “ida e volta” e “multi-destinos”, diferenciando os casos que, sob um mesmo bilhete, haveria diferentes destinos, não está claro como se daria a classificação de diferentes itinerários em tais sistemas de distribuição. Os GDS, por sua vez, criam interface para consulta de tarifas aéreas, principalmente pelas agências de viagem.

*na mesma aeronave ou em outra, em prosseguimento à mesma viagem, independente de mudança de companhia aérea, desde que constante do mesmo contrato de transporte, considerando o período máximo de 24 horas entre os horários de desembarque e de embarque previstos no contrato, exceto quando esse período for ultrapassado por motivos técnicos ou operacionais não previstos, meteorológicos, ou causados por acidentes; (grifo nosso)*

Dessa forma, para fins de aplicação tarifária, a definição de passageiro em conexão estará restrita aos contratos de transporte (bilhetes de passagem) em que o período compreendido entre o desembarque e embarque no aeroporto intermediário não ultrapasse 24 horas. Logo, em contratos de transporte cujo período de conexão previsto ultrapasse tal limite, caberá ao passageiro pagar pela tarifa de embarque referente ao aeroporto intermediário quando da aquisição do bilhete.

Cumprido esclarecer ainda que, de acordo com a proposta, motivos técnicos, meteorológicos ou operacionais não previstos que prolonguem o período de conexão estabelecido contratualmente não ensejam a descaracterização do passageiro em conexão para fins de aplicação da respectiva tarifa.

A escolha do período de 24 horas buscou estabelecer um marco temporal razoável em que se pode inferir que o passageiro fará maior uso da infraestrutura aeroportuária disponível. Naturalmente, prazos menores poderiam ser considerados para o mesmo fim (seriam opções diferentes de aproximação da realidade). Contudo, o período de 24 horas cumpre com o propósito de se estabelecer um parâmetro objetivo para fins de aplicação das tarifas de embarque e conexão sem afetar significativamente os passageiros que, em vista da malha aérea nacional, não disponham de voos diretos ou com conexões em período inferior.

### **3.2.2.2. Voo de retorno**

Quanto à definição de voo de retorno, identificou-se uma imprecisão na definição constante da Portaria nº 306/2003 em relação àquela estabelecida no Decreto 89.121/83. Veja que a referida portaria traz a seguinte definição de voo de retorno:

*Voo de retorno: voo de regresso ao ponto de partida ou de **prosseguimento para o aeródromo de alternativa** autorizado, por motivo de ordem meteorológica ou técnica, seja relativo à aeronave ou ao aeródromo. (grifo nosso)*

O objetivo dessa definição foi o de regulamentar as isenções para as tarifas de embarque, pouso e conexão estabelecidas pela Lei nº 6.009/1973, abaixo transcritas:

*Art. 7º Ficam isentos de pagamento:*

*I - Da Tarifa de Embarque*

*b) os passageiros de aeronaves em **voo de retorno**, por motivos de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do embarque;*

*II - Da Tarifa de Pouso*

*c) as aeronaves em **voo de retorno** por motivo de ordem técnica ou meteorológica;*

*(...)*

*V - da Tarifa de Conexão, o proprietário ou o explorador da aeronave que transporte:*

*b) passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivos de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembarque; (grifos nossos)*

Contudo, o Decreto 89.121/83 dispõe o seguinte a respeito do termo:

*Art. 18 (...)*

*§ 2º Considera-se voo de retorno, para fins deste artigo, o regresso de uma aeronave, ao ponto de partida ou a um aeroporto de alternativa por motivo de ordem técnica ou meteorológica. (grifo nosso)*

Assim, verifica-se que, enquanto o Decreto nº 89.121/83 se ateu ao regresso de uma aeronave, a citada portaria estendeu o alcance ao prosseguimento de uma aeronave para aeroporto de alternativa. Dessa forma, a Portaria nº 306/GC-5/2003 fez com que a isenção se aplicasse a situações que tecnicamente não se configuram como voo de retorno<sup>3</sup>. Por exemplo, destaca-se o prosseguimento para aeroporto de alternativa em razão de fechamento do aeroporto de destino por motivos diversos.

Diante disso, a fim de harmonizar a presente minuta de resolução e os dispositivos legais vigentes, a proposta foi ajustada para trazer a definição de voo de retorno estabelecida no citado decreto. Adicionalmente, a fim de se esclarecer o alcance correto da isenção prevista em lei, incluiu-se, em suas disposições finais, a seguinte previsão:

*Art. 26 A cobrança das tarifas aeroportuárias tratadas nesta Resolução deve observar as isenções tarifárias previstas em lei.*

*§1º. Para fins de concessão das isenções previstas na Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, não considera-se voo de retorno o prosseguimento para aeroporto de alternativa por motivos de ordem técnica ou meteorológica que impeçam o prosseguimento para o aeroporto de destino.*

O §1º do art. 26 tem como objetivo restringir a definição aos casos em que de fato configura-se o regresso da aeronave (voo de retorno). Assim, exclui-se das possibilidades de isenção o prosseguimento da aeronave para aeroporto de alternativa por razões relacionadas ao aeroporto de destino. Consequentemente, os aeroportos de alternativa, em tais situações, fariam jus às tarifas aeroportuárias, notadamente as tarifas de pouso e conexão<sup>4</sup>.

Todavia, cumpre esclarecer quanto a eventual incidência das tarifas de embarque. Nas situações descritas no §1º, a aplicação desta tarifa restaria inviável uma vez que o passageiro

---

<sup>3</sup> Importante destacar que, independente da discussão aqui conduzida, essa isenção é válida para todos os fins até que seja expressamente revogada pela Diretoria da ANAC.

<sup>4</sup> Observe-se que as tarifas de permanência já não são alcançadas pelas isenções por motivo de voo de retorno na Lei 6.009/73.

estaria desembarcando para reembarcar em aeroporto de alternativa (que, nesse caso, se tornaria um aeroporto intermediário). Nessas condições, conceitualmente, o passageiro estaria em conexão. A despeito do limite temporal de 24 horas trazido pela minuta de resolução ora proposta para a definição de passageiro em conexão, note-se que a definição exceção os casos em que esse período for ultrapassado por motivos técnicos ou operacionais não previstos, meteorológicos, ou causados por acidentes. Isto é, caso o período entre o desembarque e reembarque no aeroporto de alternativa (aqui considerado intermediário) ultrapasse 24 horas por motivos não previstos conforme especificado na definição, o passageiro continuaria em conexão para fins tarifários.

Todavia, para sanar qualquer dúvida a respeito da aplicação das tarifas aeroportuárias nas situações de que trata o §1º do art. 26, considerou-se pertinente prever o seguinte no §2º do mesmo artigo:

*§2º. A tarifa de embarque não incide sobre os passageiros em caso de reembarque em aeroporto de alternativa por motivos de ordem técnica ou meteorológica que impeçam o prosseguimento para o aeroporto de destino.*

### **3.2.2.3. SUCOTAP**

Entre os objetivos complementares da consolidação e revisão e normativa, um dos mais importante é a descentralização e simplificação da sistemática de cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias.

Atualmente, o normativo vigente imputa à Infraero a centralização, para todos os aeroportos públicos tarifadores, à exceção dos concedidos e autorizados, das atividades de cobrança das tarifas aeroportuárias de pouso e permanência por meio do Sistema Unificado de Cobrança e Arrecadação Tarifária (SUCOTAP). Cabe destacar, ainda, o papel da ANAC na atual sistemática de cobrança tarifária por meio da prestação de informações via Sistema Integrado de Controle e Fiscalização da Aviação Civil (SICONFAC) e Boletim de Alterações de Voo (BAV).

Diante desse quadro, como se verá adiante nesta nota técnica, observa-se que a atual sistemática imputa aos entes envolvidos, inclusive à ANAC, elevados custos e não se justifica perante os pedidos de descentralização do atual sistema. Tampouco, a presente sistemática centralizada se verifica em países onde a aviação comercial é significativamente desenvolvida.

Atualmente, o SUCOTAP encontra-se assim definido pela Portaria nº 631/DGAC/2003:

*IV - SUCOTAP - Sistema Unificado de Arrecadação e Cobrança das Tarifas Aeroportuárias e das de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota.*

A norma em análise propõe a seguinte definição para o SUCOTAP:

*Sistema Unificado de Arrecadação e Cobrança das Tarifas Aeroportuárias (SUCOTAP): conjunto integrado de normas, procedimentos, recursos (humanos, tecnológicos e financeiros) e instrumentos de controle que tem por finalidade processar, cobrar, arrecadar, gerenciar e efetuar o repasse do valor arrecadado*

*com as tarifas aeroportuárias de embarque, pouso, permanência e conexão estabelecidas em lei.*

O objetivo da proposta é informar qual a real dimensão do SUCOTAP, esclarecendo que não se trata de um *software*, mas, sim, como já dito acima, de um conjunto de normas, procedimentos e recursos que visam realizar de forma centralizada a cobrança, arrecadação e repasse das tarifas aeroportuárias.

Cumprido esclarecer, ainda, que a definição proposta retira do escopo do SUCOTAP a centralização da cobrança e arrecadação das tarifas de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota (de responsabilidade do DECEA). Isso se deve ao fato de que o DECEA, desde 2011, possui sistema próprio de cobrança e arrecadação de suas tarifas, denominado Sistemática para a Cobrança das Tarifas de Navegação Aérea (SICOTAN)<sup>5</sup>.

#### **3.2.2.4. Operador aeroportuário ou de aeródromos**

Uma vez que o operador aeroportuário ou de aeródromos é o agente que deverá observar as disposições constantes da norma proposta, fez-se necessário estabelecer definição que melhor represente o agente regulado (para fins de aplicação da norma):

*V. Operador Aeroportuário ou de aeródromos: pessoa jurídica de direito público ou privado responsável pela prestação de serviços públicos de operação, manutenção e exploração de infraestrutura aeroportuária ou de aeródromos.*

Assim, veja que a definição é bastante abrangente e, por isso, inclui Infraero, concessionárias e conveniados. Os autorizatários, por sua vez, foram excluídos do âmbito de aplicação da norma conforme parágrafo único do artigo 1º da presente norma, exceto quanto ao artigo 18 que traz obrigação quanto ao envio de informações, conforme se verá adiante.

#### **3.2.2.5. Tripulante e tripulante extra.**

A Portaria nº 306/GC-5/2003 apresenta as seguintes definições para tripulante e tripulante extra:

*XVII - membro da tripulação - aeronauta devidamente habilitado exercendo função a bordo;*

---

<sup>5</sup> “A Sistemática para a Cobrança das Tarifas de Navegação Aérea (SICOTAN) foi desenvolvida pelo DECEA com a finalidade de realizar o faturamento, a cobrança, a arrecadação e a distribuição dos valores relativos às Tarifas de Navegação Aérea (TAN, TAT APP e TAT ADR). Essa Sistemática, efetivada a partir de janeiro de 2009, teve início com a cobrança das tarifas relativas às operações de sobrevoos sem pouso. Com a finalização da implantação desta sistemática em 2011, o DECEA tem realizado todos os procedimentos relacionados ao faturamento, à cobrança, à arrecadação e à distribuição dos recursos provenientes dessas tarifas”. Texto retirado de:

<http://servicos.decea.gov.br/tarifas/arquivos/sicotan.pdf>.

*XVIII - tripulante extra - aeronauta em viagem, a serviço ou em qualquer deslocamento em voo doméstico, utilizando o “Passe de Tripulante”.*

Tais definições são importantes, pois servem como parâmetro para a isenção das tarifas de embarque, conforme estabelecido pelo art. 18 da citada portaria. Contudo, da sua leitura, observam-se algumas imprecisões, principalmente em relação à definição de tripulante extra.

Em primeiro lugar, observe-se que diferentemente do membro da tripulação, o tripulante extra não está exercendo função a bordo (apesar de também estar em serviço). Trata-se daqueles casos em que o tripulante, após cumprir sua jornada, está voltando para sua base ou indo para outro aeroporto para dar continuidade ao seu trabalho, em outro voo. No entanto, ao estender a definição para *qualquer deslocamento*, a definição fica imprecisa, pois poderia abranger inclusive casos de férias, por exemplo.

Por fim, destaca-se que o termo *Passe de Tripulante* não foi definido pela Portaria nº 306/GC5/2003 e a identificação do tripulante extra no aeroporto pode se dar por meio do crachá funcional. Logo, não há que se trazer para norma proposta a definição de *Passe de Tripulante*.

Assim, propõe-se a adoção, com ajustes, das definições estabelecidas na Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984 (Lei dos Aeronautas), conforme segue:

*XIV - Tripulante: o aeronauta no exercício de função específica a bordo de aeronave, de acordo com as prerrogativas da licença de que é titular;*

*XV - Tripulante extra: o aeronauta de empresa de transporte aéreo regular que se deslocar, a serviço desta, em voo doméstico, sem exercer função a bordo de aeronave; (grifo nosso)*

Conforme se verifica, tais definições são mais precisas e constam da lei que rege a categoria. Contudo, na definição de tripulante extra restringiu-se o conceito para os casos de deslocamento a serviço da empresa em voos domésticos. O texto atual já faz essa restrição e, tendo em vista que a definição é utilizada, atualmente, para fins de aplicação de isenção tarifária, buscou-se manter o seu âmbito de aplicação.

Não obstante, cumpre esclarecer que a presente norma trata os tripulantes e tripulantes-extras como casos de não incidência tarifária, ao invés de isenção, de acordo com os motivos expostos adiante na seção 3.2.6.

#### **3.2.2.6. Das definições não incorporadas à proposta normativa**

Diversos conceitos contidos nas normas em estudo (listadas na seção 2 desta nota técnica) não foram incorporados à proposta de resolução por já constarem em norma hierarquicamente superior, tais como a Lei 7.565/1986, a Lei 6.009/1973 e o Decreto 89.121/1983, ou em norma de mesma hierarquia, mas que complementa esta proposta, das quais destaca-se a Resolução nº 350/2014.

Ademais, verificou-se, no conjunto normativo em análise, definição de termos não utilizados na proposta em estudo, o que tornou desnecessária sua permanência na proposta de resolução. A seguir estão listados alguns exemplos:

- **Aeródromo** - o conceito de aeródromo não será incorporado por esta proposta de resolução por já constar no art.27 da Lei 7.565/1986;
- **Aeroporto** - o conceito de aeroporto não será incorporado por esta proposta de resolução por já constar no art.31 da Lei 7.565/1986;
- **Dispositivo de leitura eletrônica** – o conceito não será incorporado por não ser tratado na proposta normativa;
- **HOTRAN** - o conceito de HOTRAN não será incorporado por esta proposta de resolução por já constar na IAC 1.223 - "Normas para a confecção e aprovação de Horário de Transporte - HOTRAN";
- **Inspetor de aviação civil** – o conceito de inspetor de aviação civil será regulamentado em norma específica caso necessário;
- **Passageiros embarcados** - o conceito não será incorporado por não ser tratado na proposta normativa.

### **3.2.3. Das tarifas aeroportuárias**

O Capítulo II se atém a listar e descrever as tarifas aeroportuárias existentes na legislação vigente, com exceção das tarifas de armazenagem e capatazia, que não são tratadas na presente minuta de resolução. Assim, são apresentadas as tarifas de embarque, conexão, pouso, preço unificado e permanência em pátio de manobras e área de estadia.

Em primeiro lugar, é importante esclarecer que o presente trabalho não tem como objetivo discutir de forma mais ampla a estrutura tarifária vigente, uma vez que parte significativa das disposições trazidas para a norma proposta consta da Lei 6.009/73 e do Decreto 89.121/83, conforme mencionado anteriormente, o que deixa pouca margem para inovação. Além disso, as discussões acerca da estrutura tarifária devem ocorrer no sentido de promover maior liberdade de arranjos tarifários por parte de operadores aeroportuários. Isso, no entanto, requer alteração legislativa, o que atrasaria o trabalho de consolidação normativa.

Dessa forma, a construção desse capítulo teve como base os capítulos II, III, IV da Portaria nº 306/GC-5/2003. A revisão manteve em grande parte os dispositivos desta portaria, efetuando algumas alterações que serão discutidas a seguir. Em resumo, as disposições tratam da incidência das tarifas, fato gerador e regras de aplicação baseadas principalmente no disposto no Decreto 89.121/83, que regulamenta a Lei 6.009/73, e que já eram refletidas na citada portaria. Para fins de consolidação, também foram trazidas disposições a respeito da tarifa de conexão oriundas da Resolução nº 274/2013.

Assim, a fim de propor um arcabouço normativo consistente, transparente e mais alinhado com os objetivos regulatórios desta Agência, algumas alterações pontuais foram propostas conforme apresentado a seguir.

#### **3.2.3.1. Da tarifa de embarque**

A Portaria nº 306/GC-5/2003 dispõe o seguinte quanto à tarifa de embarque:

*Art. 7º TEM é o valor, devido pelo passageiro, que remunera os custos dos serviços, dos equipamentos, das instalações e das facilidades definidos no inciso I, do artigo 8º desta Portaria e é fixada em função da categoria do aeroporto e da natureza da viagem (doméstica ou internacional).*

*Parágrafo único. A Tarifa a que se refere este artigo será cobrada antes do embarque.*

A norma em discussão, por sua vez, propõe a seguinte redação:

*Art. 4º A Tarifa de Embarque, incidente sobre o passageiro, é o valor que remunera os custos dos serviços, facilidades, equipamentos e instalações utilizados no despacho, embarque e desembarque do passageiro pelo Terminal de Passageiros, conforme descrito no Anexo I desta Resolução.*

A redação proposta não faz menção aos aspectos que influenciam a fixação dos valores, tais como natureza da viagem e categoria do aeroporto, uma vez que as regras para fixação e atualização dos valores tarifários não serão regulamentadas por esta norma (atualmente encontram-se estabelecidas em normativos específicos, como a Resolução nº 350/2014 e os contratos de concessão dos aeroportos concedidos).

Cumprido esclarecer que a Seção I do Capítulo IV (Da Arrecadação das Tarifas Aeroportuárias) faz menção, para fins de cobrança adequada da tarifa de embarque, à natureza da viagem e ao disposto no parágrafo único do art. 7º da Portaria nº 306/GC-5/2003 (transcrito acima), entre outros aspectos importantes referentes à arrecadação da tarifa.

Quanto à categoria do aeroporto, a proposta de resolução não faz menção a este conceito. Além de não ser aplicável às concessões, ele é usado na Portaria nº 306/GC-5/2003 apenas como regra para fixação do valor da tarifa, o que não é objeto de regulamentação por meio da norma em tela, como acima esclarecido.

### **3.2.3.2. Da tarifa de conexão**

A Resolução nº 274/2013 dispõe o seguinte quanto à aplicação da tarifa de conexão:

*Art. 4º A tarifa de conexão será devida pelo proprietário ou explorador da aeronave e será cobrada em função do número de passageiros em conexão.*

*§ 1º Aplicam-se às tarifas de conexão os procedimentos de cobrança atinentes às tarifas de pouso e permanência previstos na regulamentação vigente.*

*§ 2º As empresas aéreas devem fornecer ao operador aeroportuário as informações necessárias para fins de cobrança da tarifa de conexão.*

*§ 3º A tarifa de conexão é aplicável exclusivamente às aeronaves do Grupo I, definido na Portaria nº 631/DGAC, de 28 de abril de 2003.*

A norma em discussão, por sua vez, propõe a seguinte redação:

*Art. 5º A Tarifa de Conexão, incidente sobre o proprietário ou explorador da aeronave e cobrada em função do número de passageiros em conexão, é o valor*

*que remunera os custos dos serviços, facilidades, equipamentos e instalações por eles utilizados quando em atividade de conexão, conforme descrito no Anexo I desta Resolução.*

*Parágrafo único. Se o período entre o desembarque e o reembarque, previsto no contrato de transporte, for superior a 24 horas será devida ao aeroporto intermediário a Tarifa de Embarque, desconsiderando assim a aplicação da Tarifa de Conexão, vide o disposto no inciso XI, do art. 2º.*

Assim, buscou-se a padronização das informações relativas à incidência e aplicação da tarifa, de forma análoga à redação da tarifa de embarque. O parágrafo único, por sua vez, trata de esclarecer quanto à devida aplicação da tarifa tendo em vista a definição de passageiro em conexão estabelecida no inciso XI do art. 2º da resolução, a qual delimita o período de conexão, previsto em contrato de transporte, em 24 horas, conforme discutido na seção 3.2.2.1 deste documento.

### **3.2.3.3. Da tarifa de pouso**

A Portaria 306/GC-5/2003 dispõe o seguinte quanto à tarifa de pouso:

*Art. 8º TPO é o valor unitário, devido pelo proprietário ou explorador da aeronave, que remunera os custos dos serviços, dos equipamentos, das instalações e das facilidades proporcionados às operações de pouso, de decolagem, de rolagem e de permanência da aeronave até três horas após o pouso e é fixada em função da categoria do aeroporto e da natureza do voo (doméstico ou internacional).*

A norma em discussão, por sua vez, propõe a seguinte redação:

*Art. 6º A Tarifa de Pouso, incidente sobre o proprietário ou explorador da aeronave, é o valor que remunera os custos dos serviços, facilidades, equipamentos e instalações utilizados nas operações de pouso, decolagem, rolagem e permanência da aeronave até três horas após o pouso, conforme descrito no Anexo I dessa Resolução.*

Sobre a questão da natureza do voo e categoria do aeroporto para fins de fixação dos valores das tarifas de pouso, aplicam-se as mesmas considerações tecidas anteriormente para as tarifas de embarque.

Adicionalmente, aproveitou-se para regulamentar aspectos até então silentes na norma vigente, tais como:

*§1º Considera-se pouso, para os fins a que esta norma se destina, o momento de toque da aeronave na pista de pouso; decolagem o momento em que a aeronave se descola da pista; e rolagem o deslocamento da aeronave pelas pistas de taxiamento do aeroporto.*

*§2º Os procedimentos de toque e arremetida não são considerados como pouso para efeitos de tarifação.*

O §1º apenas busca dar maior clareza aos termos utilizados na tarifação do pouso. Enquanto que por meio do §2º busca-se esclarecer as situações em que a tarifa de pouso não seria cabível, pois não houve a prestação do serviço a que se refere a definição da própria tarifa que inclui, além do toque na pista, a rolagem e a permanência por até 3 horas.

Por fim, aproveitou-se a oportunidade para propor a simplificação do PMD a ser considerado para fins de tarifação das operações de pouso e permanência do Grupo I. Atualmente, o assunto é regido pela Portaria nº 440/SOP/1994 que dispõe o seguinte<sup>6</sup>:

*Art. 3º - O Peso Máximo de Decolagem (PMD) padronizado para o GRUPO I será calculado através da média ponderada da frota de cada empresa, por tipo de aeronave, de acordo com as informações prestadas à Divisão de Tarifas Aeronáuticas do Subdepartamento de Operações do DAC.*

*Parágrafo Único - As Empresas de Transporte Aéreo Regular e Não Regular deverão comunicar à Divisão de Tarifas Aeronáuticas as alterações que por ventura hajam com sua frota de aeronaves.*

(..)

*Art.5º - O Peso Máximo de Decolagem das aeronaves classificadas no GRUPO II será o constante do Certificado Aeronavegabilidade das mesmas.*

De acordo com a norma vigente, o valor do PMD médio da frota de uma empresa aérea é informado pela ANAC, conforme as informações prestadas pelas próprias empresas. Contudo, a fim de simplificar a sistemática de cobrança e arrecadação tarifária, propõe-se a revogação da Portaria nº 440/SOP/1994. Em seu lugar, deverá ser considerado para fins de tarifação das operações do Grupo I o PMD constante do Certificado de Aeronavegabilidade das aeronaves, como já é praticado em operações do Grupo II. Essa orientação constará na própria fórmula tarifária:

$$PPO = PMD \times TPO$$

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.*

#### **3.2.3.4. Das tarifas de permanência em pátio de manobras e áreas de estadia**

O arcabouço regulatório vigente estabelece duas tarifas para a permanência de aeronaves nos aeroportos, a tarifa de permanência em pátio de manobras e a tarifa de permanência em área de estadia.

---

<sup>6</sup> A IAC 160-1001, aprovada pela Portaria nº 140/DGAC/2003, dispõe no mesmo sentido sobre o assunto e, portanto, deverá ser integralmente revogada.

A primeira remunera a área onde ocorrem o embarque e o desembarque de passageiros, abastecimento de combustível, serviços de *catering*, entre outros serviços. Já a segunda, como o próprio nome já diz, remunera as áreas destinadas à estadia das aeronaves.

Os tetos estabelecidos para as tarifas de permanência em pátio de manobras são maiores que aqueles estabelecidos para as áreas de estadia, uma vez que correspondem às áreas mais nobres e disputadas nos aeroportos, pois delas dependem parte fundamental das operações aéreas.

Dito isso, essa área técnica propõe as alterações apresentadas a seguir que buscam simplificar as regras de tarifação e, principalmente, adequar a remuneração de áreas escassas, bem como incentivar o uso eficiente da infraestrutura.

### **Da revogação do art. 17 da Portaria nº 306/GC-5/2003**

A Portaria nº 306/CG-5/2003, em seu art. 17, dispõe o seguinte quanto à aplicação da tarifa de permanência em área de estadia:

*Art. 17. A TPE é devida quando a aeronave estacionar em áreas do pátio de manobras ou de estadia, delimitadas para estes fins.*

*§ 1º As administrações dos aeroportos indicarão locais para permanência correspondentes às áreas de estadia sempre que:*

*a) as áreas de estadia delimitadas estiverem totalmente ocupadas, impossibilitando ao interessado a sua utilização;*

*b) o aeroporto não possuir áreas de estadia delimitadas, por motivo de inexistência de áreas aeroportuárias suficientes para atender a essa finalidade; e*

*c) houver conveniência operacional do aeroporto.*

*§ 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.*

Em resumo, de acordo com este dispositivo, quando solicitado, o aeroporto deverá disponibilizar área de estadia e, em caso de indisponibilidade da mesma, pelos motivos citados acima, deverá disponibilizar área diversa, inclusive pátio de manobras, devendo, no entanto, cobrar pela tarifa de permanência em área de estadia.

Como efeito, observa-se que esse dispositivo, combinado com o disposto na Lei 6.009/73 que concede 3 horas após o pouso para início da cobrança da tarifa de permanência, impede, com frequência, a cobrança da tarifa de permanência em pátio de manobras. Veja que o período de 3 horas após o pouso é claramente longo para a realização de atividades próprias do pátio de manobras, gerando ineficiência na utilização da infraestrutura. Assim, após a realização dessas atividades, caso o operador da aeronave solicite área de estadia, o operador aeroportuário deverá encaminhá-lo à área correspondente ou, na sua indisponibilidade, o mesmo poderá permanecer em pátio de manobras, mas pagando pela tarifa de permanência em área de estadia,

conforme determina o dispositivo. Dessa forma, se o operador da aeronave estiver dentro do período de 3 horas, ele não chegará a pagar pelo pátio de manobras, mesmo tendo utilizado essa infraestrutura (que comumente é escassa) por um longo período.

Isso é um problema, por exemplo, em aeroportos menores, principalmente aqueles localizados em áreas turísticas, em que é comum aeronaves da aviação geral permanecerem por períodos mais longos no aeroporto. Nesse caso, conforme descrito acima, o operador da aeronave, tão logo realize as atividades de pátio, solicitará área para estadia e, tendo em vista que provavelmente estará dentro do período de 3 horas, já estará apto a pagar pela tarifa de estadia (após esse período), independente da área em que for alocado, sem nunca ter remunerado a área correspondente ao pátio de manobras. A arrecadação da tarifa de permanência em pátio de manobras nesses aeroportos é tipicamente muito baixa. Todavia, aeroportos de grande porte e que estejam com a capacidade esgotada também sofrem o impacto da norma, uma vez que, na indisponibilidade de área de estadia, deverão dispor, sob preço bastante inferior, de áreas necessárias para operação das aeronaves. Em se tratando de aeroportos mais movimentados, tal regra gera sinal invertido quanto ao uso eficiente da infraestrutura escassa.

É possível que a intenção deste dispositivo tenha sido a de incentivar o investimento em áreas de estadia, protegendo o usuário que necessite de áreas para longa permanência no aeroporto. Contudo, a falta de áreas para estadia em muitos aeroportos se dá muitas vezes pela falta de área disponível para expansão no sítio aeroportuário ou falta de recursos disponíveis para investimentos em ampliação (principalmente em aeroportos regionais).

De qualquer forma, o artigo em discussão não permite a remuneração adequada de infraestrutura escassa, de forma que traz, ainda, como consequência, desincentivo para investimentos em pátios de manobras, uma vez que sua remuneração resta, muitas vezes, prejudicada por motivos regulatórios.

Diante do exposto, propõe-se a revogação do artigo 17 da Portaria nº 306/CG-5/2003. Naturalmente espera-se resistência quanto à proposta, principalmente por parte dos usuários que podem ser diretamente afetados. Não obstante, esperamos receber, além das críticas quanto à proposta, sugestões de soluções alternativas para questões que impedem uma adequada remuneração da infraestrutura e que tipicamente afetam os mesmos usuários por meio de subinvestimento em infraestrutura e baixa qualidade de serviços prestados.

### **Da Revogação da Portaria nº 905/2005**

A Resolução nº 180/2011 revogou os artigos 1º ao 4º, 6º e 7º da Portaria nº 905/2005, restando somente como requisito regulamentar seu artigo 5º, o qual se encontra a seguir transcrito:

*Art. 5º - A aeronave da empresa de transporte aéreo regular e não regular (carga ou charter) ao retornar ao pátio de manobras procedente de área arrendada por seu proprietário ou explorador, ou de área aeroportuária de estadia, terá as 2 (duas) primeiras horas cobradas pelo mesmo valor da Tarifa de Permanência em Área de Estadia.*

*Parágrafo único. Decorridas as 2 (duas) horas a que se refere o "caput" deste artigo, será cobrada a Tarifa de Permanência em Pátio de Manobras, prevista no artigo 4º desta Portaria, por hora ou fração excedente.*

À época da formulação da Resolução 180/2011, tal dispositivo não foi revogado, pois não foi colocado em evidência para discussão pública, uma vez que a citada resolução tinha como objetivo estabelecer o modelo de regulação das tarifas aeroportuárias, no que diz respeito aos reajustes e revisões das tarifas.

Assim, aproveitando-se a oportunidade de consolidar e revisar diversos aspectos referentes à aplicação das regras tarifárias e a fim de promover a simplificação normativa, a presente minuta de resolução propõe a revogação do artigo, pelos motivos já expostos para a revogação do art. 17 da Portaria nº 306/CG-5/2003 e pelos motivos apresentados abaixo.

Inicialmente, cumpre esclarecer que a diferenciação tarifária por local de estacionamento é razoável, pois tem como objetivo remunerar infraestruturas diferenciadas. Cabe esclarecer que os pátios de manobras possuem, de modo geral, localização privilegiada dentro do aeroporto de forma a facilitar o embarque e desembarque de passageiros, além de apresentarem estrutura apropriada para tais atividades, como iluminação adequada e infraestrutura para abastecimento, por exemplo. Portanto, é justificável que as tarifas de permanência em pátio de manobras e áreas de estadia tenham valores diferentes.

Dessa forma, observa-se que o benefício concedido pela Portaria nº 905/DGAC/2005, em seu art. 5º, contribui, de fato, para dificultar e aumentar os custos de realização da cobrança das tarifas de permanência. Ademais, esse benefício distorce a relação entre receitas e custos das atividades de permanência em pátio de manobras e área de estadia, além de não promover os incentivos adequados para que os pátios de manobras sejam utilizados de forma eficiente pelas empresas aéreas.

Face ao acima exposto, a revogação do benefício concedido pelo artigo 5º da Portaria nº 905/DGAC/2005 é pertinente, tendo em vista que não promove os incentivos adequados para que os pátios de manobras sejam utilizados de forma eficiente. Como se trata de único artigo com requisito material constante em tal portaria, propõe-se a revogação da Portaria nº 905/DGAC/2005 e não somente do artigo em pauta.

Naturalmente espera-se resistência quanto à proposta, principalmente por parte dos usuários que podem ser diretamente afetados. Não obstante, esperamos receber, além das críticas quanto à proposta, sugestões de soluções alternativas para questões que impedem uma adequada remuneração da infraestrutura e que tipicamente afetam os mesmos usuários por meio de subinvestimento em infraestrutura e baixa qualidade de serviços prestados.

Vale lembrar que a combinação desse dispositivo com a franquia de 3 horas após o pouso prevista na tarifa de pouso resulta em até 5 horas de utilização do pátio de manobras sem remunerar essa infraestrutura (pelo menos diretamente), o que claramente gera problemas de remuneração da infraestrutura.

### **Do texto proposto na resolução**

Assim, tendo em vista as revogações discutidas acima, a minuta de resolução disporá o seguinte quanto às tarifas de permanência:

*Art. 9º. A Tarifa de Permanência em Pátio de Manobras, 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 I desta Resolução, utilizados em função do estacionamento da aeronave no pátio de manobras.*

*§1º Até três horas após o pouso, não haverá incidência da tarifa de permanência em pátio de manobras.*

*§2º A permanência da aeronave no pátio de manobras deve ser limitada ao tempo mínimo necessário ao embarque e desembarque de passageiros, ao carregamento e à descarga da aeronave e ao seu preparo para voo.*

*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.*

*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 I desta Resolução, utilizados em função do estacionamento da aeronave na área de estadia.*

*§1º Até 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.*

*Art. 12 A remuneração em função da Tarifa de Permanência em Área de Estadia é definida conforme a fórmula abaixo:*

$$PPE = PMD \times TPE \times n$$

*Onde:*

*PPE = remuneração em função da tarifa de permanência em área de estadia;*

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

*TPE = Tarifa de Permanência em Área de Estadia, conforme tabela do aeroporto onde se efetuar a operação;*

*n = número de horas ou fração de permanência em área de estadia.*

*Art. 13 Para os fins a que esta norma se destina, as áreas de permanência em pátio de manobras e em área de estadia são as delimitadas nos Planos Diretores dos aeroportos, ou na falta destes, as estabelecidas pelos operadores aeroportuários.*

*Parágrafo único. É dever do operador aeroportuário dar transparência quanto à delimitação das áreas de permanência.*

O texto mantido foi extraído sem alterações da Portaria nº 306/2003, havendo apenas a inclusão de dispositivo (parágrafo único, art. 13) que ressalta o dever do operador aeroportuário em dar transparência quanto à delimitação das áreas aeroportuárias de permanência. Tal obrigação busca atender a solicitação de usuários, principalmente aqueles do Grupo II, que em ocasiões diversas alegaram não haver clareza quanto à disponibilidade das diferentes áreas (pátio e estadia) nos aeroportos.

### **3.2.4. Do sistema de arrecadação**

#### **3.2.4.1. Da sistemática atual**

O sistema de arrecadação das tarifas aeroportuárias de pouso e permanência é regulamentado, basicamente, pelas Portarias nº 306/CG-5/2003 e nº 631/DGAC/2003. A primeira estabelece o seguinte:

#### *CAPÍTULO I*

#### *DEFINIÇÕES E CONCEITUAÇÕES*

*Art.1º Serão consideradas, para efeito desta Instrução, as seguintes definições e conceituações:*

*XII - mensagens CONFAC - aquelas contendo dados selecionados, referentes ao controle, à fiscalização e à cobrança, gerados pela operação de aeronaves e destinados ao SICONFAC;*

*XIII - órgão tarifador - todo órgão com capacidade de gerar mensagem CONFAC;*

*a) Os Centro de Controle de Área (ACC) e Centro de Controle de Aproximação (APP), Torre de Controle de Aeródromo (TWR) e Estação Permissionária de Telecomunicações Aeronáuticas (EPTA) são considerados órgãos tarifadores, ao gerarem ou informarem dados para a geração de mensagens CONFAC, quando tomam conhecimento da existência de plano ou notificação de voo entre aeródromos que não dispõem de órgão tarifador; e*

*b) é considerado, também, órgão tarifador e integrante do SUCOTAP, o aeroporto administrado mediante convênio e devidamente classificado como arrecadador de tarifas pelo DAC;*

*TÍTULO II*  
*ATRIBUIÇÕES*  
*CAPÍTULO I*  
*DO SICONFAC*

*Art. 2o O SICONFAC tem por atribuições:*

*I - o fornecimento de dados para fins de controle e fiscalização das atividades dos aeronautas e das operações das aeronaves civis, de acordo com a legislação em vigor;*

*II - a geração de dados necessários ao processamento e à arrecadação das Tarifas Aeroportuárias e das de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota; e*

*III - o provimento de relatórios gerenciais necessários ao desenvolvimento do Sistema de Aviação Civil.*

*CAPÍTULO II*  
*DO SUCOTAP*

*Art. 3o O SUCOTAP tem por atribuições o processamento, a cobrança e a arrecadação das Tarifas Aeroportuárias de Pousa e de Permanência.*

*§ 1º Excluem-se da cobrança realizada pelo SUCOTAP, as tarifas devidas pelas aeronaves de marcas de nacionalidade e de matrícula estrangeiras, enquadradas na aviação geral e no transporte aéreo não regular.*

*§ 2o A Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO) permanece designada como agente executora do SUCOTAP, mediante indenização por serviços prestados.*

Conforme se depreende da leitura dos dispositivos da Portaria nº 306/CG-5/2003, o sistema de cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias de pouso e permanência é centralizado pelo SUCOTAP, sob administração da Infraero<sup>7</sup>.

Veja que a norma exclui da cobrança por meio do SUCOTAP apenas as operações realizadas por aeronaves estrangeiras enquadradas na aviação geral e no transporte aéreo não-regular. Adicionalmente, entende-se que todos os aeroportos devem fazer parte do SUCOTAP, inclusive aqueles administrados por meio de convênios com estados e municípios, tendo em vista as definições elencadas pelo artigo 1º.<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup> Conforme comentado anteriormente nesta nota técnica, as tarifas de navegação aérea, reguladas pelo DECEA, são arrecadadas diretamente através de sistema próprio deste órgão, denominado SICOTAN.

<sup>8</sup> Cabe observar que os contratos de concessão já permitem a adoção de sistema próprio de tarifação e arrecadação.

O SUCOTAP, por sua vez, é alimentado com informações do SICONFAC, sistema administrado pela ANAC<sup>9</sup> que, entre outras coisas, tem como responsabilidade gerar informações necessárias ao processamento e à arrecadação das tarifas aeroportuárias. Embora não conste do normativo, adotou-se como prática o envio, via SICONFAC, das informações relativas apenas ao Grupo II, enquanto que as informações relativas ao Grupo I são acessadas pelo SUCOTAP via Boletim de Alteração de Voo (BAV).

O fluxograma constante do Anexo I desta nota técnica esquematiza o sistema de arrecadação das tarifas atualmente em vigor para os Grupos I e II. De forma simplificada, para as operações relativas ao Grupo II, as mensagens CONFAC, relacionadas às operações de aeronaves (pouso e permanência), são encaminhadas ao SICONFAC pelo DECEA (Salas AIS), via sistema próprio, ou, no caso dos aeroportos conveniados, por e-mail. Tais informações são processadas pela área responsável da ANAC e, então, encaminhadas à Infraero, responsável pelo SUCOTAP que, por sua vez, gera e encaminha a cobrança aos usuários. Após receber o pagamento, a Infraero encaminha os recursos aos aeroportos conveniados.

Quanto às operações do Grupo I, a sistemática é semelhante, com a diferença de que os dados são acessados pela Infraero diretamente via BAV (vide fluxograma constante do Anexo I desta nota técnica).

Em relação às tarifas de embarque, por sua vez, observa-se que a sistemática de arrecadação também é centralizada pela Infraero. Embora os dispositivos que regulamentavam o assunto, constantes da Portaria nº 602/GC-5/2000, transcritos abaixo, tenham sido revogados pela Resolução ANAC nº 08/2007, manteve-se, na prática, a sistemática centralizada.

#### *TÍTULO I DEFINIÇÕES*

*X - Recolhimento "a posteriori" - faculdade proporcionada às empresas de transporte aéreo regular de recolhimento dos valores de Tarifas de Embarque, por determinado período e prazo de vencimento, através de Documento de Cobrança emitido pela INFRAERO;*

*XI - Resumo de Passageiros Embarcados (RPE) - documento padronizado pela INFRAERO, aplicável a todos os aeroportos, emitido pelas empresas de transporte aéreo, no qual deverá constar o número de passageiros embarcados em cada voo e o respectivo número de passageiros isentos do pagamento da Tarifa de Embarque. O RPE deve ser entregue à administração do aeroporto, após o fechamento do voo;*

#### *TÍTULO III DA COBRANÇA*

*Art. 9º - Os valores referentes à Tarifa de Embarque, recebidos dos passageiros pelas empresas de transporte aéreo, serão recolhidos à INFRAERO da seguinte forma:*

*I - a INFRAERO emitirá, após cada quinzena, documento de cobrança contra as empresas de transporte aéreo regular, separadamente, para viagens domésticas e*

---

<sup>9</sup> Atualmente, as atribuições referentes ao SICONFAC estão sob responsabilidade da Gerência Geral de Ação Fiscal.

*internacionais, com vencimento para os dias 5 (cinco) e 24 (vinte e quatro) do mês subsequente àquele da quinzena objeto da cobrança.*

*II - a cobrança terá por base o número de passageiros embarcados em todos os voos da empresa, em todos os aeroportos brasileiros, administrados ou não pela INFRAERO, de conformidade com as informações coletadas diariamente e obtidas eletronicamente e/ou prestadas através do documento Resumo de Passageiros Embarcados.*

*III - o valor unitário da Tarifa de Embarque usado no documento de cobrança emitido pela INFRAERO, contra a empresa de transporte aéreo, será aquele em vigor na data do embarque do passageiro, considerando-se a categoria do aeroporto e a natureza da viagem (doméstica ou internacional).*

Como se vê, a atual sistemática é complexa e onerosa, pois envolve diversos órgãos e agentes a fim de viabilizar uma simples cobrança tarifária. Adicionalmente, ressalte-se, não faz parte das competências típicas de uma agência reguladora atuar operacionalmente na cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias. Tampouco, esta atribuição consta das atividades que competem à ANAC, conforme sua lei de criação.

Cumpra observar, ainda, que das mensagens CONFAC tratadas pelo SICONFAC, o SUCOTAP utiliza apenas cerca de 24%, pois a Infraero utiliza para fins de cobrança as informações geradas em seus próprios aeroportos, uma vez que tais informações são menos sujeitas a erros que aquelas geradas pelo SICONFAC, o que denota, portanto, a ineficiência da atual sistemática. Observe-se que as concessionárias de aeroportos já atuam com sistema próprio de arrecadação e não necessitam da Agência, por meio do SICONFAC, para realização da cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias.

Outro aspecto questionável em relação à atual sistemática é a obrigatoriedade imposta pela Portaria nº 306/CG-5/2003 de participação, no SUCOTAP, de todos os aeroportos tarifadores. Tal obrigatoriedade foi quebrada pelos contratos de concessão, mas ainda se aplica aos aeródromos conveniados.

Do Relatório de Audiência Pública nº 13/2014<sup>10</sup> podem ser extraídas algumas contribuições nas quais se requer a retirada total da Infraero na intermediação da cobrança das tarifas aeroportuárias, de forma que a emissão do faturamento e cobrança das atividades operacionais sejam realizadas diretamente com os usuários, tanto para aviação comercial, quanto geral. Ainda de acordo com as contribuições, o modelo atualmente em vigor impõe efeito negativo no fluxo de caixa dos aeroportos regionais por produzir um tempo de repasse superior a 45 dias após a ocorrência das operações de pouso e permanência, gerando ineficiências.

---

<sup>10</sup> A Audiência Pública nº 13/2014 submeteu a audiência pública minuta de resolução que *dispõe sobre o modelo de regulação tarifária, reajusta os tetos das tarifas aeroportuárias e estabelece regras para arrecadação e recolhimento*. A referida minuta deu origem à Resolução nº 350/2014. Disponível em <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/audiencias-publicas-encerradas-de-2014>. Ver, por exemplo, as contribuições nº 2607 e 2609.

Diante do exposto, conclui-se que se faz necessário rever a atual sistemática, conforme se apresenta a seguir.

#### **3.2.4.2. Da sistemática proposta**

Conforme se depreende do Capítulo III - Do Sistema de Arrecadação, propõe-se, basicamente, que a adesão ao SUCOTAP seja opcional. Apesar dos pedidos para descentralização do sistema recebidos por ocasião da Audiência Pública nº 13/2014, é sabido que muitos aeródromos menores, por falta de condições materiais, não teriam capacidade de realizar o próprio processo de faturamento. Assim, mantém-se o SUCOTAP, sob administração da Infraero, como sistemática capaz de viabilizar a arrecadação tarifária nesses aeroportos ao mesmo tempo em que libera aqueles que tem interesse em operar de forma independente.

Naturalmente, a Infraero, como administradora do SUCOTAP, faz jus a remuneração pelo serviço prestado. Nesse sentido, prevê-se a possibilidade de cobrança de percentual sobre os valores faturados, o que poderá ser fixado pela própria Infraero a título de remuneração pelos serviços prestados, tendo em vista, ainda, que a adesão ao sistema não será compulsória. Contudo, tal remuneração deverá ser fixada de forma a cobrir os custos de processamento, cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias dos aeródromos conveniados.

Adicionalmente, propõe-se a retirada do SICONFAC, gerido pela ANAC, da sistemática de cobrança tarifária. Dessa forma, os aeroportos que permanecerem atrelados ao SUCOTAP deverão encaminhar as informações relativas às operações de pouso e permanência (atualmente denominadas mensagens CONFAC) diretamente à Infraero. Conforme comentado anteriormente, as informações relativas às operações do Grupo II são, em geral, encaminhadas pelos aeroportos conveniados por e-mail. Portanto, não se vislumbra impedimentos para que essas mensagens sejam encaminhadas diretamente à Infraero. Quanto às operações do Grupo I, por sua vez, é facultado à Infraero a obtenção das informações do sistema BAV.

Busca-se, dessa forma, ao retirar um intermediário do processo de tarifação, reduzir custos, tempo e erros no processamento das informações.

Destaca-se que a Infraero, em contribuição apresentada em decorrência da reunião participativa de 27 de março de 2015, avalia como *importante e necessária a opção ao administrador dos aeroportos outorgados aos Governos Estaduais e Municipais e de terceiros para aderir ao SUCOTAP, mediante o pagamento de contraprestação à INFRAERO a ser livremente negociada entre as partes.*

Os aeroportos que optarem por deixar o SUCOTAP e estabelecer sistema próprio de arrecadação estarão sujeitos, assim como os demais aeroportos tarifadores, a encaminhar informações referentes à arrecadação tarifária conforme regulamentação específica a ser editada pela ANAC.

O modelo proposto encontra-se assim disposto na minuta de resolução:

*Art. 14 O processamento, a cobrança e a arrecadação das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso e permanência serão feitos pelo próprio aeródromo tarifador, por sistema por ele gerido, ou pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), por meio do Sistema Unificado de Arrecadação e*

*Cobrança das Tarifas Aeroportuárias (SUCOTAP), para os aeródromos conveniados ao sistema.*

*§1º Os aeródromos tarifadores ficarão obrigados a encaminhar informações à ANAC nos termos de regulamentação específica.*

*§2º A INFRAERO poderá estabelecer percentual sobre os valores faturados, a título de remuneração pelos serviços prestados, em montante suficiente para cobrir os custos incorridos com o processamento, cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias dos aeródromos conveniados ao SUCOTAP.*

*§3º Os aeródromos conveniados ao SUCOTAP deverão dispor dos meios necessários para obter e repassar à INFRAERO, conforme especificações desta, as informações referentes às operações aeroportuárias que serão utilizadas para fins de cobrança das tarifas aeroportuárias.*

*§4º O operador do aeródromo é responsável pelo repasse de informações corretas, prestadas para fins de cobrança tarifária, podendo a INFRAERO cobrar percentual adicional do valor a ser faturado com o objetivo de ressarcir os custos incorridos por procedimentos executados sobre informações incorretas.*

*Art. 15 A INFRAERO repassará aos aeródromos conveniados e aos órgãos públicos, conforme legislação específica, até o décimo dia útil após o recebimento, os valores recebidos a cada decêndio.*

*(...)*

*Art. 19 A ANAC poderá estabelecer, motivadamente e a qualquer tempo, a adesão compulsória de operador de aeródromo ao SUCOTAP.*

Observe-se, ainda, que as tarifas de embarque foram incluídas no escopo do SUCOTAP de forma que os aeroportos que optarem pela permanência neste sistema também terão a Infraero como agente arrecadador desta tarifa.

O capítulo em tela traz ainda importantes disposições que afetam todos os operadores aeroportuários (à exceção dos autorizados, aos quais se aplica apenas o art. 18):

*Art. 16 A ANAC poderá solicitar, a qualquer tempo, desde que devidamente motivada, a realização de auditoria no sistema de arrecadação do aeródromo tarifador, por meio de empresa de auditoria independente a ser indicada, contratada e remunerada pelo aeródromo.*

*Parágrafo único. Caberá à ANAC o direito de veto sobre a indicação ou contratação da empresa de auditoria independente realizada pelo aeródromo tarifador.*

*Art. 17 As empresas aéreas deverão fornecer todas as informações necessárias para a devida arrecadação das tarifas aeroportuárias, conforme padrão definido pelo aeródromo tarifador ou, no caso de aeródromos conveniados ao SUCOTAP, nos padrões estabelecidos pela INFRAERO.*

*Art. 18 Os operadores de aeródromos tarifadores enviarão à ANAC a relação de todas as operações de pouso e permanência do Grupo II efetivamente pagas pelos proprietários ou exploradores de aeronaves, bem como aquelas contestadas, tanto*

*referente a suas próprias tarifas quanto às tarifas dos aeródromos que também utilizam dos seus serviços de cobrança de tarifas, conforme regulamentação específica da Agência.*

Desses, destaca-se o artigo 18 que tem como objetivo garantir que a ANAC receba as informações necessárias para fins de fiscalização. Conforme informado anteriormente, o SICONFAC é responsável pelo *fornecimento de dados para fins de controle e fiscalização das atividades dos aeronautas e das operações das aeronaves civis*. Assim, tem-se que as mensagens CONFAC alimentam o sistema DCERTA (Simulador Decolagem Certa) da ANAC, o qual tem importante papel nas ações fiscalizatórias da Agência. Atualmente, o gerenciamento desse sistema está sob responsabilidade da Gerência Geral de Ação Fiscal (GGAF).

Logo, diante da revogação das portarias que regulamentam o SICONFAC e da mudança da sistemática de envio das mensagens CONFAC, as quais serão encaminhadas diretamente à Infraero pelos aeroportos conveniados ao SUCOTAP, a inclusão do dispositivo acima visa permitir que a Agência continue a receber as informações necessárias para sua atividade de fiscalização.

Dessa forma, a fim de se obter informações mais precisas quanto às operações do Grupo II, deverá ser solicitada aos diversos aeroportos a relação de todas as operações de pouso e permanência efetivamente pagas pelos proprietários ou exploradores de aeronaves (desse grupo), bem como aquelas contestadas. A forma e periodicidade de envio, entre outros aspectos, deverá ser regulamentada pela área responsável. Destaca-se, ainda, que tal determinação abrange todos os aeroportos ou aeródromos públicos tarifadores, inclusive aqueles sob outorga por autorização, conforme disposto no §3º do art. 1º da proposta de resolução.

### **3.2.4.3. Das disposições transitórias**

Ainda sobre o sistema de arrecadação, a minuta de resolução dispõe em seu Capítulo V sobre as disposições transitórias. O objetivo deste capítulo é proporcionar aos agentes o tempo necessário para se adequar às alterações propostas. Dessa forma, o capítulo disporá o seguinte:

*Art. 25 Pelo período de 180 (cento e oitenta) dias a contar da publicação desta norma, ficam mantidas a adesão ao SUCOTAP e a sistemática de envio das mensagens CONFAC à ANAC conforme disposto na Portaria n.º 306/GC-5, de 25 de março de 2003.*

*§1º Após este período, os aeroportos que se mantiverem conveniados ao SUCOTAP deverão enviar as mensagens CONFAC diretamente ao SUCOTAP, de acordo com requisitos a serem estabelecidos pela INFRAERO, bem como estarão sujeitos ao pagamento de percentual a título de remuneração de que trata o §2º do 0 desta Resolução.*

*§2º O prazo a que se refere o caput poderá ser prorrogado a critério da ANAC.*

Assim, propõe-se o prazo de 180 dias para que se inicie o processo de saída dos aeroportos conveniados ao SUCOTAP. Durante esse período, a ANAC manterá o envio das mensagens CONFAC ao SUCOTAP, conforme vem realizando por meio do SICONFAC.

Após este período, os aeroportos que se mantiverem conveniados ao SUCOTAP deverão enviar as informações relativas às operações ocorridas no aeroporto diretamente à Infraero.

### **3.2.5. Da arrecadação das tarifas aeroportuárias**

Este capítulo da proposta de resolução trata de aspectos específicos de cobrança e arrecadação das tarifas de embarque, pouso, permanência e conexão, e divide-se em duas seções, quais sejam:

- Da tarifa de embarque
- Das tarifas de pouso, permanência, e conexão

Adicionalmente, propõe-se a desregulamentação de certos aspectos operacionais relacionadas à cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias, conforme se verá adiante.

#### **3.2.5.1. Da tarifa de embarque**

A Seção I incorpora elementos da Portaria nº 602/2000 e do Capítulo III – Da Arrecadação e do Recolhimento da Resolução nº 350/2014<sup>11</sup> que estabelecem critérios para a cobrança e arrecadação da tarifa de embarque.

Assim, destaca-se a obrigatoriedade de arrecadação da tarifa de embarque pelas empresas aéreas, antes do embarque do passageiro, e seu repasse ao operador aeroportuário. Ademais, ressalta-se o dever das empresas aéreas de devolver integralmente o valor da tarifa de embarque em caso cancelamento do contrato de transporte.

Adicionalmente, conforme transcrito abaixo, a norma traz maiores detalhes que regem a cobrança da referida tarifa a fim de dar maior transparência aos procedimentos, elucidando, assim, situações que até então não restavam claras. Destaca-se, contudo, que não houve alterações normativas que afetem deveres e direitos dos agentes regulados (em relação às normas atualmente em vigor). Encoraja-se, nesse ponto, o envio de contribuições sobre eventual inadequação de parte dos dispositivos abaixo, seja por estarem desatualizados ou por não haver mais necessidade de regulação de alguns procedimentos específicos.

---

<sup>11</sup> Trata-se do artigo 10 e seus parágrafos.

*Art. 10. O valor da tarifa de embarque, doméstica ou internacional, deve ser aquele estabelecido em tabela própria do operador aeroportuário na data de celebração do contrato de transporte aéreo para a data e horário de embarque do passageiro.*

*§1º As tarifas de embarque serão arrecadadas pelas empresas aéreas e recolhidas ao operador aeroportuário, sendo livre a negociação do ressarcimento do custo de arrecadação entre as partes.*

*§ 2º Em caso de remarcação da passagem, o passageiro deverá pagar ou receber a variação da tarifa de embarque, conforme o valor que constar da tabela vigente, à data da remarcação, para a data e horário de seu novo embarque.*

*§ 3º Em caso de cancelamento da passagem, o passageiro deverá receber integralmente o valor pago pela tarifa de embarque.*

*Art. 20. 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.*

*§1º 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.*

*Art. 21. 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.*

*§1º É vedada a cobrança pela empresa aérea de qualquer comissão, seja a que título for, sobre o passageiro em relação ao valor de tarifa de embarque.*

*§2º Os valores das tarifas de embarque, em caso de rescisão do contrato, serão reembolsados integralmente aos passageiros pelas empresas aéreas.*

*§3º Em caso de remarcação da passagem, o passageiro deverá pagar ou receber a variação da tarifa de embarque, conforme o valor que constar da tabela vigente, à data da remarcação, para a data e horário de seu novo embarque.*

*§4º No caso de contrato de transporte que implique a utilização de vários aeroportos, o valor total da tarifa, correspondente a todos os aeroportos, será cobrado do passageiro, de uma só vez, por ocasião da contratação da viagem, ressalvados os casos de isenção previstos em lei, devendo, entretanto, constar no contrato de transporte a discriminação de cada tarifa cobrada por aeroporto.*

*§5º O desdobramento de contrato de transporte, para modificação de trechos inicialmente estabelecidos, implicará o pagamento dos valores das tarifas de embarque vigentes à época da modificação referentes aos aeroportos que vierem a ser utilizados adicionalmente.*

*§6º Quando a empresa aérea transportadora do passageiro for outra que não a constante em contrato de transporte realizado pelo passageiro, a empresa que endossá-lo repassará também o valor da tarifa de embarque à empresa aérea que efetivamente transportar o passageiro, transferindo a esta última a responsabilidade pelo repasse do valor ao operador aeroportuário.*

*Art. 22 O operador do aeródromo, com vistas à correta arrecadação da tarifa de embarque e de conexão, poderá auditar as informações prestadas pela empresa aérea, para o que deverá ter acesso aos contratos de transporte e aos demais documentos de voo que deram origem àquelas informações.*

Importante destacar que a matéria objeto de alguns desses dispositivos também é tratada pelas normas relativas às Condições Gerais de Transporte Aéreo, cuja consolidação e

revisão estão atualmente em discussão pública por meio da Audiência Pública nº 03/2016<sup>12</sup>. No que pese diferenças pontuais de redação, os dispositivos estão alinhados. A redação final de cada dispositivo e eventual definição sobre a norma que tratará da matéria (sem prejuízo da opção de manter tais dispositivos nos dois normativos para fins de clareza e transparência) serão resultados das audiências públicas.

### **3.2.5.2. Das tarifas de pouso, permanência e conexão**

A Seção II trata das tarifas de pouso, permanência e conexão, todas suportadas pelo explorador da aeronave, e pauta-se na Portaria nº 631/2003, especialmente em seus artigos 9º e 11, bem como no art. 25 da Portaria nº 306/2003 e art. 11 da Resolução nº 350/2014. O principal foco da referida subseção é definir quem será o responsável pelo pagamento das tarifas em situações especiais nelas descritas, conforme se apresenta abaixo:

*Art. 22 As tarifas aeroportuárias de pouso, permanência e conexão 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 7.565/1986.*

*Art. 23 O valor das tarifas de pouso, permanência e conexão, domésticas ou internacionais, deve ser aquele vigente na data da prestação do serviço.*

Destaca-se, contudo, que não houve alterações normativas que afetem deveres e direitos dos agentes regulados (em relação às normas atualmente em vigor). Encoraja-se, nesse ponto, o envio de contribuições sobre eventual inadequação de parte dos dispositivos abaixo, seja por estarem desatualizados ou por não haver mais necessidade de regulação de alguns procedimentos específicos.

### **3.2.5.3. Desregulamentação**

A presente revisão dos atos normativos tem entre seus objetivos promover a simplificação das regras e, quando não se vislumbrar prejuízo aos usuários, permitir maior

---

<sup>12</sup> Disponível em <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-em-andamento/audiencias-publicas-em-andamento>.

liberdade aos regulados, principalmente quando se tratar de questões operacionais relacionadas à cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias.

### **Das formas de cobrança: à vista ou a posteriori**

Nesse sentido, os dispositivos que tratam das regras para cobrança à vista e *a posteriori* estabelecidos nos artigos 4ª a 6º da Portaria nº 631/DGAC/2003 não serão trazidos para a presente proposta normativa, quais sejam:

*Art. 4º A cobrança dos preços pelo uso dos serviços prestados pela infraestrutura aeroportuária será efetuada à vista ou “a posteriori”.*

*Art. 5º As Tarifas Aeroportuárias serão cobradas à vista, no aeroporto tarifador, onde a aeronave pousar:*

*I – das empresas brasileiras ou estrangeiras enquadradas na alínea “c”, do inciso I, do Art. 2º, desta Portaria, não cadastradas no SUCOTAP;*

*II – dos proprietários ou exploradores de aeronaves de marcas de nacionalidade e de matrículas estrangeiras enquadradas no GRUPO II; e*

*III – das empresas aéreas do GRUPO I e das proprietárias ou exploradoras de aeronaves do GRUPO II que perderam a facilidade de pagamento “a posteriori” por atraso na quitação das Notas de Cobrança.*

*Parágrafo único. Aos passageiros de aeronaves pertencentes às empresas de transporte aéreo do GRUPO I, de que trata este artigo serão cobrados, diretamente pelas respectivas empresas, os preços de Tarifa de Embarque correspondentes ao aeroporto em que este venha a ocorrer, sendo os respectivos valores recolhidos à vista à administração do aeroporto, juntamente com as demais tarifas do mesmo voo, quando for o caso, antes da decolagem da aeronave.*

*Art. 6º As Tarifas Aeroportuárias serão cobradas “a posteriori” pelo SUCOTAP, nas seguintes condições:*

*I – das aeronaves brasileiras e estrangeiras do GRUPO*

*I, cadastradas no SUCOTAP com o processamento quinzenal e prazo de 20 (vinte) dias para pagamento, a contar da data de emissão da Nota de Cobrança, nos:*

*a) voos domésticos regulares;*

*b) voos internacionais regulares; e*

*c) voos “charter” ou de carga domésticos ou internacionais. II – das aeronaves brasileiras enquadradas no GRUPO*

*II, em voos domésticos ou internacionais com processamento mensal e prazo de 20 (vinte) dias para pagamento, a contar da data de emissão da Nota de Cobrança.*

Como se vê, os dispositivos acima estão diretamente relacionados à operação do SUCOTAP e, portanto, já não se aplicam às concessionárias que, por sua vez, operam sistema próprio de arrecadação.

Assim, com a possibilidade de coexistirem diversos sistemas de cobrança tarifária, não se identificam razões para manter na minuta de resolução dispositivos que atendam somente ao SUCOTAP, tampouco se justifica estender as regras para os demais operadores, incluindo as concessionárias, uma vez que não se identificam prejuízos aos regulados decorrentes da desregulamentação.

### **Prazo para lançamento a débito e revisão de cobrança**

A Portaria 712/SIE, de 29 de outubro de 1999, estabelece em seu artigo 1º o prazo para o lançamento a débito e para a revisão de cobrança para concessão de crédito de valores relativos às Tarifas da Infraestrutura Aeronáutica, processados pelo SUCOTAP. O art. 2º, por sua vez, estabelece:

*Art. 2º - O SUCOTAP receberá, em até 120 (cento e vinte) dias, a contar do primeiro dia subsequente ao período de competência de cobrança do uso da infraestrutura aeronáutica:*

*I – Lançamento a Débito – documento para cobrança encaminhada pelas administrações aeroportuárias e de controle de tráfego aéreo, de acordo com sistemática estabelecida em legislação própria; e*

*II – Revisão de Cobrança para Concessão de Crédito – documento emitido ao SUCOTAP pela empresa de transporte aéreo (Grupo I) ou proprietário/explorador da aeronave (Grupo II), solicitando revisão de cobrança para concessão de crédito de registro(s) de uso da infraestrutura aeronáutica, considerado (s) indevido(s).*

Assim, verifica-se que as regras dispostas na citada portaria estão aplicadas ao SUCOTAP. Portanto, tais disposições não se aplicam às concessionárias, uma vez que operam sistema próprio de arrecadação. Logo, da mesma forma quanto às regras relativas às formas de cobrança citadas acima, não se identificam razões para manter dispositivo aplicado somente ao SUCOTAP ou, por outro lado, estender as regras aos demais aeroportos.

### **3.2.6. Das isenções e dos casos de não incidência tarifária**

A Lei nº 6.009/1973 define, em seu artigo 7º, os casos e sujeitos passíveis de isenção de cobrança das tarifas aeroportuárias de embarque, pouso, permanência e conexão, conforme a seguir transcrito:

*Art. 7º Ficam isentos de pagamento:*

*I - Da Tarifa de Embarque*

*a) os passageiros de aeronaves militares e de aeronaves públicas brasileiras da Administração Federal Direta;*

*b) os passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivos de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembarque;*

*c) os passageiros em trânsito;*

*d) os passageiros de menos de dois anos de idade;*

- e) os inspetores de Aviação Civil, quando no exercício de suas funções;
- f) os passageiros de aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;
- g) os passageiros, quando convidados do Governo brasileiro.

#### *II - Da Tarifa de Pouso*

- a) as aeronaves militares e as aeronaves públicas brasileiras da Administração Federal Direta;
- b) as aeronaves em voo de experiência ou de instrução;
- c) as aeronaves em voo de retorno por motivo de ordem técnica ou meteorológica;
- d) as aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento.

#### *III - Da Tarifa de Permanência*

- a) as aeronaves militares e as aeronaves públicas brasileiras da Administração Federal Direta;
- b) as aeronaves militares e públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;
- c) as demais aeronaves:
  - 1 - por motivo de ordem meteorológica, pelo prazo do impedimento;
  - 2 - em caso de acidente, pelo prazo que durar a investigação do acidente;
  - 3 - em caso de estacionamento em áreas arrendadas pelo proprietário ou explorador da aeronave.

(...)

*V - da Tarifa de Conexão, o proprietário ou o explorador da aeronave que transporte. [\(Incluído pela Lei nº 12.648, de 2012\)](#)*

- a) passageiros de aeronaves militares e de aeronaves públicas brasileiras da administração federal direta; [\(Incluído pela Lei nº 12.648, de 2012\)](#)
- b) passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivos de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembarque; [\(Incluído pela Lei nº 12.648, de 2012\)](#)
- c) passageiros de menos de dois anos de idade; [\(Incluído pela Lei nº 12.648, de 2012\)](#)
- d) inspetores de aviação civil, quando no exercício de suas funções; [\(Incluído pela Lei nº 12.648, de 2012\)](#)
- e) passageiros de aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento; [\(Incluído pela Lei nº 12.648, de 2012\)](#)
- f) passageiros, quando convidados do Governo brasileiro. [\(Incluído pela Lei nº 12.648, de 2012\)](#)

(...)

A norma proposta faz referência à lei e busca esclarecer aspectos relacionados a algumas das isenções lá estabelecidas, como os respectivos alcances, conforme segue:

*Art. 26 A cobrança das tarifas aeroportuárias tratadas nesta Resolução deve observar as isenções tarifárias previstas em lei.*

*§1º. Para fins de concessão das isenções previstas na Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, não considera-se voo de retorno o prosseguimento para aeroporto de alternativa por motivos de ordem técnica ou meteorológica que impeçam o prosseguimento para o aeroporto de destino.*

*§2º. A tarifa de embarque não incide sobre os passageiros em caso de reembarque em aeroporto de alternativa por motivos de ordem técnica ou meteorológica que impeçam o prosseguimento para o aeroporto de destino.*

*§3º. Para fins de concessão da isenção prevista na Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, em seu art. 7º, incisos I e V, alíneas g e f, respectivamente, consideram-se como convidados do Governo Brasileiro os representantes diplomáticos estrangeiros e respectivas famílias quando portadores de identidade diplomática e em atendimento à reciprocidade de tratamento.*

Os §§1º e 2º foram tratados na seção 3.2.2.2 desta nota técnica, que trouxe a discussão a respeito da adequação da definição de voo de retorno, nos termos do Decreto nº 89.121/83, e esclareceu os limites de aplicação da isenção.

Por fim, quanto à aplicação da isenção estabelecida pela Lei nº 6.009/73 relativa às tarifas de embarque e conexão para passageiros quando convidados pelo governo brasileiro, propõe-se, para fins de discussão pública<sup>13</sup>, trazer o esclarecimento abaixo quanto à definição de convidado do governo.

*§3º. Para fins de concessão da isenção prevista na Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, em seu art. 7º, incisos I e V, alíneas g e f, respectivamente, consideram-se como convidados do Governo Brasileiro os representantes diplomáticos estrangeiros e respectivas famílias quando portadores de identidade diplomática e em atendimento à reciprocidade de tratamento.*

Tendo em vista a importância que o assunto pode ter junto ao Ministério das Relações Exteriores (MRE), este órgão será oficialmente convidado a opinar quanto à proposta, no decorrer da audiência pública.

Adicionalmente, observa-se que alguns dos sujeitos isentos das tarifas aeroportuárias pela Portaria nº 306/GC-5/2003 e que não encontram respaldo na Lei 6.009/73 correspondem, na verdade, aos casos de não incidência tarifária. Assim, a norma em discussão trata tais casos da seguinte forma:

*Art. 27. As tarifas aeroportuárias não incidem sobre as aeronaves em operação de busca e salvamento, de investigação de acidentes aeronáuticos e outras missões*

---

<sup>13</sup> O texto proposto para o §3º está baseado no texto do art. 18, IX, da Portaria nº 306/GC-5/2003.

*de caráter público, quando requisitadas pela autoridade competente, segundo definição contida em legislação específica.*

*Art. 28. As tarifas de embarque não incidem sobre tripulantes e tripulantes extras.*

*Art. 29. As tarifas de permanência não incidem sobre as aeronaves estacionadas em áreas arrendadas para oficinas homologadas pela ANAC, enquanto perdurar o serviço de manutenção.*

Como mencionado acima, alguns dos sujeitos isentos das tarifas aeroportuárias pela Portaria nº 306/GC-5/03 e que sobejam as previsões constantes na Lei 6.009/73 correspondem, na verdade, a casos de não incidência tarifária (o que não se confunde com hipóteses de isenção tarifária). 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 à não incidência tarifária, o que ocorre é o não enquadramento do sujeito nos termos previstos na Lei nº 6.009/73.

Assim, quanto à tarifa de embarque, observa-se que a Lei nº 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 estende-se ao tripulante extra, conforme definição dada na Seção I da resolução proposta.

Da mesma forma, quanto às aeronaves civis engajadas em missão de busca e salvamento, de assistência, de investigação de acidentes aeronáuticos e outras missões de caráter público, não se trata 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 do artigo 49 e seguintes da Lei 7.565/1986.

Por fim, quanto à tarifa de permanência, a Lei nº 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.

Assim, em resumo, a presente minuta de resolução revogará a isenção da tarifa de embarque para os seguintes casos não previstos em lei:

- Passageiros portadores de passagens emitidas mediante requisição do DAC - "Cartão de Passe Funcional";
- Passageiros portadores de passagens emitidas mediante requisição do Comando da Aeronáutica - "CARTÃO DE PASSE LIVRE";

Os demais casos constantes da Portaria nº 306/GC-5/2003 que não estão previstos na Lei nº 6.009/73 correspondem a casos de não incidência, elencados acima, conforme os motivos expostos anteriormente.

### **3.2.7. Do Anexo I**

O Anexo I da minuta de resolução traz os itens, representados por serviços, facilidades, equipamentos e instalações, remunerados pelas tarifas aeroportuárias. Tais itens foram extraídos integralmente da Portaria nº 306/GC-5/2003 sem qualquer alteração.

Conforme comentado no item 3.2.3 – Das Tarifas Aeroportuárias, a presente revisão normativa não teve como objetivo propor ampla revisão da estrutura tarifária, uma vez que parte significativa das disposições trazidas para a norma proposta, no que se refere à estrutura das tarifas vigentes, consta da Lei nº 6.009/73 e Decreto nº 89.121/83, o que deixa pouca margem para inovação.

Nesse sentido, a relação de itens remunerados pelas tarifas aeroportuárias tão somente complementa a estrutura tarifária estabelecida em lei. Discussões acerca de uma revisão mais ampla da estrutura tarifária envolveriam alterações legislativas e demandariam uma discussão pública específica no sentido de promover maior liberdade de arranjos tarifários por parte de operadores aeroportuários. A ANAC está ciente da necessidade de propor revisões mais profundas da estrutura tarifária (considerada muito rígida) e é provável que o item conste da Agenda Regulatória 2017-18, a qual também será aberta para contribuições dos interessados.

Diante disso, o Anexo I da resolução proposta tem como objetivo apenas trazer para consolidação as regras já previstas na Portaria nº 306/GC-/2003 quanto aos itens remunerados pelas tarifas aeroportuárias.

### **3.2.8. Das revogações**

Considerando as alterações advindas da proposta de resolução, verifica-se a necessidade de revogação dos atos normativos listados a seguir.

- Portaria nº 440/SOP, de 30 de setembro de 1994, que institui o peso máximo de decolagem (PMD) padronizado, para efeito de cobrança de Tarifas Aeroportuárias de Pouso e de Permanência e das de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota.
- Portaria nº 712/SIE, de 29 de outubro de 1999, que institui prazo para lançamento a débito e para a revisão de cobrança para concessão de crédito de valores e tarifas da infraestrutura aeronáutica.
- Portaria nº 140/DGAC, de 29 de janeiro de 2003, que aprova a instrução de aviação civil - IAC 160-1001 que trata do peso máximo de decolagem padronizado das aeronaves do transporte aéreo regular e não regular (Grupo I).

- Portaria n.º 631/DGAC, de 28 de abril de 2003, que institui sistemática para cobrança das tarifas aeroportuárias pelo uso dos serviços prestados pela infraestrutura aeroportuária;
- Portaria 905/DGAC, de 02 de setembro de 2005, que estabelece os valores de tarifas aeroportuárias domésticas, de embarque, pouso, permanência e dos preços unificados de utilização da infraestrutura aeroportuária e dá outras providências;
- Item 3.1 (Da Tarifa de Embarque), e respectivo Anexo, da IAC 160/1003, aprovada pela Portaria DAC n.º 1305/DGAC, de 19 de dezembro de 2005;
- Resolução ANAC n.º 08, de 13 de março de 2007, que dispõe sobre o recolhimento da tarifa de embarque e a remuneração decorrente desse recolhimento, quando efetivado por empresas de transporte aéreo e agências de viagens credenciadas.
- Resolução ANAC n.º 274, de 29 de maio de 2013, que dispõe sobre os tetos das tarifas aeroportuárias de conexão e dá outras providências.

A minuta de resolução substitui, ainda, os atos normativos abaixo elencados, que se tornarão inaplicáveis em caso de aprovação da presente proposta.

- Portaria n.º 602/GC-5, de 22 de setembro de 2000, que estabelece os procedimentos para a aplicação e para a cobrança das tarifas aeroportuárias de embarque, doméstica e internacional, pelas empresas de transporte aéreo;
- Portaria n.º 306/GC-5, de 25 de março de 2003, que aprova a instrução sobre a cobrança das tarifas aeroportuárias de embarque, de pouso e de permanência e dá outras providências.

#### 4. Conclusão

O presente documento de justificativa apresentou para discussão pública a proposta de resolução que consolida e revisa as regras para cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias, domésticas e internacionais, de embarque, conexão, pouso e permanência. As principais alterações encontram-se resumidas no quadro comparativo que integra os documentos disponíveis para consulta nesta audiência pública.

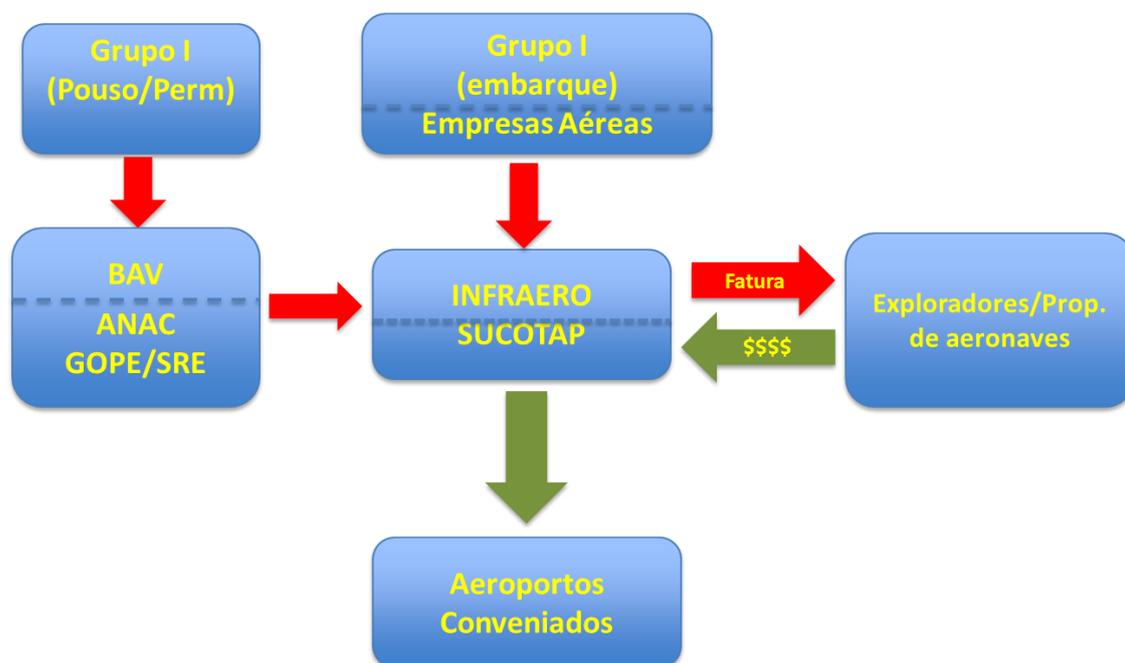
Destarte, tendo em vista a importância da proposta, que visa assegurar o estabelecimento de um arcabouço regulatório objetivo e transparente aos regulados e à sociedade em geral, o tema, de n.º 40, faz parte da Agenda Regulatória da ANAC para o biênio 2015-2016.

Nesse sentido, **a ANAC convida os interessados a apresentar contribuições fundamentadas sobre a presente proposta normativa.** Em particular, encoraja-se o envio de contribuições sobre dispositivos das normas sob revisão que foram incorporados à presente proposta mas poderiam ser simplificados ou revogados, seja por desatualização ou por não haver

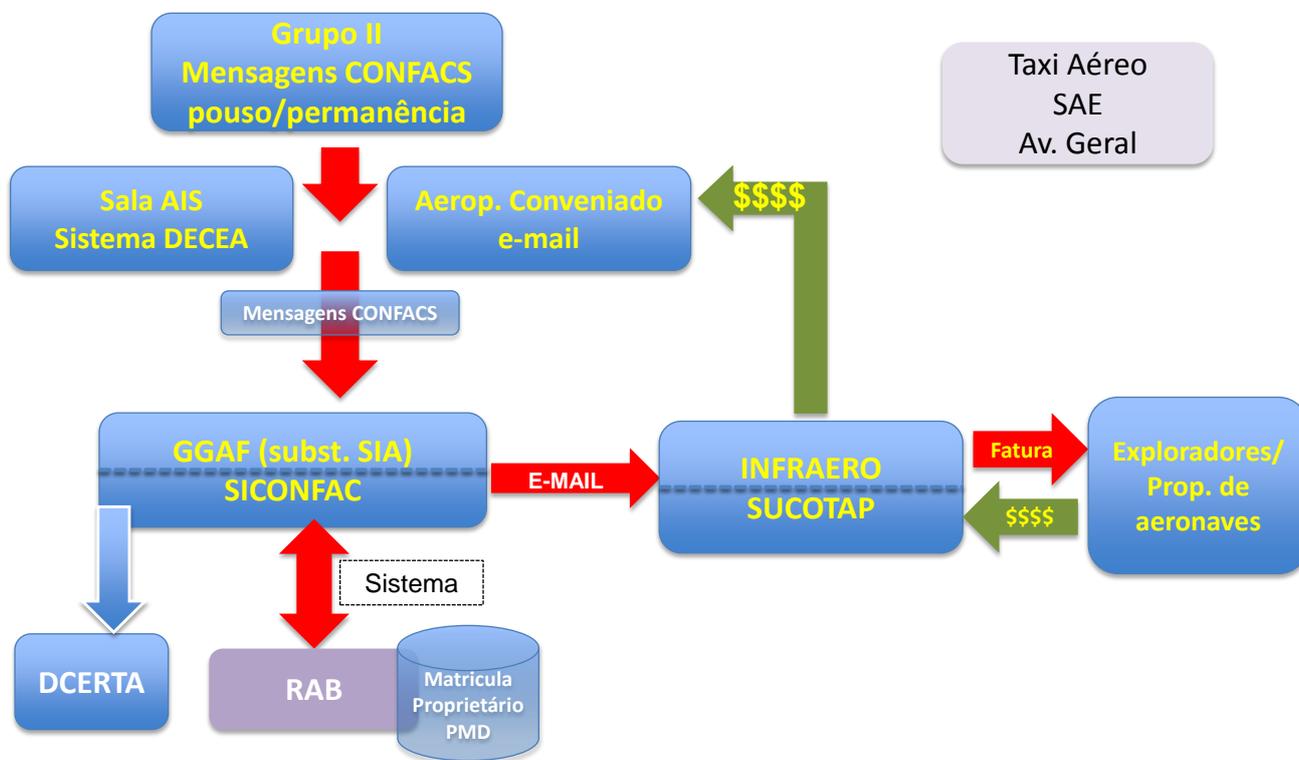
mais necessidade de regulação da matéria, uma vez que um dos principais objetivos da presente proposta é consolidar e simplificar a regulação aplicável à cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias.

# ANEXO I - FLUXOGRAMA SISTEMA DE ARRECADAÇÃO ATUAL

## GRUPO I



## GRUPO II



## ANEXO II - SISTEMÁTICA PROPOSTA



### Fluxo de Informações – GGAF/ANAC e Operadores Aeroportuários

