



Brasília, Rio de Janeiro e São Paulo, 15 de dezembro de 2022.

Ao
Senhor Tenente Brigadeiro do Ar
ALCIDES TEIXEIRA BARBACOVÍ

Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA)

Assunto: Ofício Conjunto ABEAR, ALTA, IATA e JURCAIB – Tarifas de Navegação Aérea

A Associação Brasileira das Empresas Aéreas - **ABEAR**, eduardo.sanovicz@abear.com.br, a Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo - **ALTA**, jrbotelho@alta.aero, a International Air Transport Association - **IATA**, oliveirad@iata.org, e a Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil - **JURCAIB**, presidencia@jurcaib.com, vêm, respeitosamente, externar discordância quanto à aplicação de reajustes às Tarifas de Navegação Aérea, assim como quanto à sua aplicação sobre os valores precificados em dólares americanos, pelas razões que passa a expor.

Inicialmente, as associações cumprimentam e agradecem a boa interlocução estabelecida com este órgão ao longo dos anos.

Quanto ao tema objeto deste ofício, a saber, o reajuste das Tarifas de Navegação Aérea para Voos Internacionais, aplicado através da Portaria GABAER nº 418/GC3, de 29 de novembro de 2022, publicada no Diário Oficial em 01 de dezembro de 2022 e com vigência a partir de 1 de janeiro de 2023, as associações, além de discordarem, entendem que existem interpretações diversas quanto à aplicação legal.

O primeiro ponto de questionamento, que merece análise por parte do DECEA e demais órgãos envolvidos, é quanto à precificação em moeda estrangeira (dólares americanos).

No que pese a Lei 6009/1973 indicar, em seu artigo 8º, que as Tarifas de Navegação Aérea serão fixadas conforme normas específicas do Comando da Aeronáutica, essa autonomia encontra limitações em outras normas, tal qual a Lei 10.192/2001, que assim determina:

“... ”

Art. 1º As estipulações de pagamento de obrigações pecuniárias exequíveis no território nacional deverão ser feitas em Real, pelo seu valor nominal.

Parágrafo único. São vedadas, sob pena de nulidade, quaisquer estipulações de:

I - pagamento expressas em, ou vinculadas a ouro ou moeda estrangeira, ressalvado o disposto nos arts. 2º e 3º do Decreto-Lei no 857, de 11 de setembro de 1969, e na parte final do art. 6º da Lei no 8.880, de 27 de maio de 1994;

II - reajuste ou correção monetária expressas em, ou vinculadas a unidade monetária de conta de qualquer natureza;

III - correção monetária ou de reajuste por índices de preços gerais, setoriais ou que reflitam a variação dos custos de produção ou dos insumos utilizados, ressalvado o disposto no artigo seguinte.

“... ”

Com o advento da Lei 14.286, de 29 de dezembro de 2021 e cuja vigência se inicia um ano após sua publicação, o dispositivo acima grifado passará a ter a seguinte redação:

“... ”

Art. 1º (...).

Parágrafo único. São vedadas, sob pena de nulidade, quaisquer estipulações de:

I - pagamento expressas ou vinculadas a ouro ou moeda estrangeira, ressalvadas as hipóteses previstas em lei ou na regulamentação editada pelo Banco Central do Brasil; ...”

Como a norma ainda não produz efeitos, sua exposição se dá meramente por apreço à transparência.

Quanto à norma vigente, entende-se que as Tarifas de Navegação Aérea não se enquadram nas exceções dos artigos 2º e 3º do Decreto-Lei no 857, de 11 de setembro de 1969, e na parte final do artigo 6º da Lei no 8.880, de 27 de maio de 1994.

As exceções do Decreto-Lei 857/1969 são: I - contratos e títulos referentes a importação ou exportação de mercadorias; II - aos contratos de financiamento ou de prestação de garantias relativos às operações de exportação de bens e serviços vendidos a crédito para o exterior; III - aos contratos de compra e venda de câmbio em geral; IV - aos empréstimos e quaisquer outras obrigações cujo credor ou devedor seja pessoa residente e domiciliada no exterior, excetuados os contratos de locação de imóveis situados no território nacional; V - aos contratos que tenham por objeto a cessão, transferência, delegação, assunção ou modificação das obrigações referidas no item anterior, ainda que ambas as partes contratantes sejam pessoas residentes ou domiciliadas no país.

Já a parte final do artigo 6º da Lei 8.880/1994 trata de contratos de arrendamento mercantil celebrados entre pessoas residentes e domiciliadas no País, com base em captação de recursos provenientes do exterior.

Como se evidencia, nenhuma das exceções legais para estipulação de preços em moeda estrangeira abarcam as Tarifas de Navegação Aérea, o que, em primeira análise, denota discrepância com o marco legal, ou seja, na forma como a cobrança vem sendo feita ao longo dos anos.

Esse ponto é essencial para que se compreenda a razão pela qual a previsão de reajuste até o teto do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, previsto no parágrafo 4º, do artigo 8º da lei 6009/1973, não pode alcançar as Tarifas de Navegação Aérea de voos internacionais, precificadas em dólares americanos.

A previsão de reajuste acima citada não pode ser observada isoladamente, mas sim em harmonia com as demais normas do direito brasileiro. O legislador, ao prever a possibilidade de reajuste até o teto do IPCA para as Tarifas de Navegação Aérea assumiu que todas as tarifas são precificadas, expressas e cobradas em Real, tal qual imposto pelo artigo 1º da Lei 10.192/2001 e também pelos artigos 1º e 5º da lei 9.069/1995.

Não se pode perder de vistas que o reajuste anual visa recompor a perda de poder aquisitivo em decorrência da inflação da moeda nacional, do Real e não do Dólar Americano.

É até mesmo questionável se o IPCA seria o índice de medição da inflação adequado para correção de Tarifas de Navegação Aérea, uma vez “que tem por objetivo medir a inflação de um conjunto de produtos e serviços comercializados no varejo, referentes ao consumo pessoal das famílias” e “a população-objetivo do IPCA abrange as famílias com rendimentos de 1 a 40 salários mínimos”, como explicado pelo próprio Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE¹, porém não se adentrará nesse mérito neste ofício.

¹ <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/precos-e-custos/9256-indice-nacional-de-precos-ao-consumidor-amplo.html?=&t=o-que-e>

Dessa forma, entende-se que não é oportuna a aplicação de índice que mede a inflação brasileira à cobrança precificada em Dólares Americanos.

Em verdade, ao se cobrar a tarifa em Dólar, o Estado brasileiro já teve, ao longo dos últimos anos, aumento na arrecadação. Apenas para ilustrar, tomando-se como base o último aumento das tarifas de navegação aérea, realizado em 1º de janeiro de 2018, por meio da Portaria N° 1.599/GC3, de 30 de outubro de 2017, a cotação oficial do Dólar publicada pelo Banco Central era de R\$ 3,2691, já no dia 14 de dezembro de 2022 (último dia antes da assinatura deste ofício), a cotação era de R\$5,3400.

Sendo assim, na visão das associações, não é razoável aplicar reajuste de 10,67%, correspondente ao IPCA, sobre as tarifas precificadas em Dólar, tanto pelo fato de o Dólar ter se apreciado frente ao Real, quanto pelo fato de o IPCA medir a inflação que corrói a moeda brasileira e não a moeda americana.

Há, também, que se verificar o que impõe o artigo 3º da Portaria GABAER 283/GC3, de 09 de maio de 2022:

“...

Art. 3º A metodologia para o reajuste e a revisão dos preços-teto das Tarifas de Navegação Aérea observará os princípios da não discriminação, da aderência aos custos de prestação dos serviços e da transparência, recomendados pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

...”

Ao aplicar o reajuste pelo IPCA às Tarifas de Navegação Aérea para voos internacionais, sem a correspondente justificativa evidenciando a correspondência entre custos da prestação dos serviços e índice de reajuste utilizado, esse órgão pode deixar de atender ao mencionado princípio da transparência.

Pelos fatos aqui expostos, solicita-se que seja revisada a Portaria GABAER nº 418/GC3, de 29 de novembro de 2022, de forma que sejam considerados os argumentos citados anteriormente no tocante ao reajuste às Tarifas de Navegação Aérea (TAN, TAT APP, TAT ADR) para voos internacionais.

Outrossim, reafirma-se os termos do Ofício de 21 de novembro de 2022, que segue anexo, enviado ao então Diretor-Geral do DECEA, Tenente Brigadeiro do Ar João Tadeu Fiorentini, relativamente às tarifas de navegação aérea aplicáveis aos voos domésticos.

Sendo o que nos cumpria para o momento, por fim, solicitamos a oportunidade de uma reunião para exposição mais detalhada de nosso pleito, e aproveitamos para reiterar protestos de elevada estima e distinta consideração, colocando-nos à disposição para esclarecimentos adicionais que se façam necessários.

Cordialmente,

ABEAR
Eduardo Sanovicz


ALTA
José Ricardo Botelho


IATA
Dany Oliveira


JURCAIB
Robson Bertolossi


Thiago Carvalho
OAB/SP 354.387
Assessor Jurídico – ASBZ Advogados