



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
DEPARTAMENTO DE POLÍTICAS REGULATÓRIAS

NOTA TÉCNICA Nº 68/2021/DPR/SAC

Brasília, 06 de outubro de 2021.

PROCESSO Nº 50000.027709/2021-63

INTERESSADO: SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - SAC

1. INTRODUÇÃO:

1. A presente nota técnica tem por objetivo apresentar minuta de portaria (SEI 4687593) elaborada por este Departamento de Políticas Regulatórias (DPR) com o propósito de regulamentar o disposto no art. 2º da Lei nº 14.174, de 17 de junho de 2021. Conforme detalhado no decorrer desta nota, a proposta de regulamento a ser editado por este Ministério da Infraestrutura (Minfra) define os procedimentos e condições em que poderá se dar o pagamento antecipado à União de contribuições fixas previstas em contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária federal.

2. RELATO:

2. A proposta de pagamento antecipado das contribuições fixas originalmente constou do Projeto de Lei de Conversão (PLV) nº 09, de 2021, em face da Medida Provisória (MP) nº 1.024, de 2020. O tema foi deliberado pelo Congresso Nacional, tendo sido aprovado e em seguida submetido à sanção presidencial. O Presidente da República, porém, decidiu pelo veto do dispositivo, sancionando os demais itens do PLV nº 09/2021, os quais foram promulgados como a Lei nº 14.174, de 17 de junho de 2021. Na sequência, o veto presidencial foi entregue à apreciação do Congresso Nacional, o qual optou por revogá-lo.

3. Desse modo, foi incorporado ao ordenamento jurídico brasileiro o disposto no art. 2º da Lei nº 14.174/2021, que prevê a possibilidade de pagamento antecipado das contribuições fixas estabelecidas nos contratos de concessão aeroportuária celebrados pelo Governo Federal. Assim sendo, mediante solicitação do Gabinete desta Secretaria Nacional de Aviação Civil (GAB/SAC), remetida por meio do Ofício nº 1057/2021/GAB-SAC/SAC (SEI 4662898), de 30 de setembro de 2021, este DPR procedeu à elaboração de minuta de portaria, nos termos previstos no § 3º do art. 2º da do referido dispositivo legal.

3. DA POSSIBILIDADE DE ANTECIPAÇÃO INSTITUÍDA PELA LEI Nº 14.174/2021:

4. A possibilidade de pagamento antecipado das contribuições fixas previstas nos contratos de concessão aeroportuária celebrados pelo Governo Federal foi originalmente prevista no art. 2º da Lei nº 14.174/2021, cujo texto é reproduzido a seguir:

Lei nº 14.174, de 17 de junho de 2021

Art. 2º O pagamento à União de contribuições fixas previstas em contrato de concessão de infraestrutura aeroportuária federal poderá ser antecipado, nos termos deste artigo.

§ 1º Para o cálculo do valor atual das contribuições fixas vincendas a serem antecipadas, deverá ser utilizada exclusivamente a taxa vigente do fluxo de caixa marginal adotada pela Agência

Nacional de Aviação Civil (Anac) para processos de revisão extraordinária aplicáveis ao respectivo contrato de concessão, acrescida de 5 (cinco) pontos percentuais.

§ 2º O acréscimo a que se refere o § 1º deste artigo somente será aplicável à concessionária que optar por antecipar, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) do valor total das contribuições fixas remanescentes.

§ 3º Os procedimentos e as condições para a antecipação de que trata este artigo serão definidos pelo Ministério da Infraestrutura.

5. O dispositivo permite que as contribuições fixas remanescentes previstas nos contratos de concessão celebrados (ou seja, até a quarta rodada de concessões, já que posteriormente os projetos foram estruturados apenas com previsão de pagamento de contribuição inicial e contribuição variável anual) possam ser antecipadas, mediante solicitação das concessionárias desses aeroportos. Ao optarem pela antecipação das outorgas, os operadores aeroportuários contarão com um benefício financeiro no cálculo do valor presente das contribuições fixas vincendas a serem antecipadas, tendo em conta o acréscimo de 5 pontos percentuais na taxa vigente do fluxo de caixa marginal adotada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) para processos de Revisão Extraordinária.

6. Considerando que a quarta rodada foi a última na qual havia a previsão de pagamento anual de contribuição fixa, o alcance do art. 2º da Lei nº 14.174/2021 está limitado às concessionárias dos aeroportos concedidos até essa rodada, a saber, São Gonçalo do Amarante (SBSG), Guarulhos (SBGR), Viracopos (SBKP), Confins (SBCN), Galeão (SBGL), Fortaleza (SBFZ), Salvador (SBSV), Florianópolis (SBFL) e Porto Alegre (SBPA).

7. No entanto, cumpre notar que, atualmente, os Aeroportos de São Gonçalo do Amarante e Viracopos estão em processo de relicitação e, desse modo, dada a intenção manifestada pelas concessionárias de retornarem os ativos concedidos à União, entende-se, *a priori*, haver uma incompatibilidade entre os regimes da relicitação e a proposta de antecipação de outorgas. Portanto, mantidas essas condições, as concessionárias de SBSG e SBKP não seriam elegíveis para aderirem à antecipação de outorgas disciplinada pelo art. 2º da Lei nº 14.174/2021.

8. A título ilustrativo, a tabela abaixo apresenta as taxas de desconto atualmente vigentes nos contratos de concessão dos aeroportos concedidos até a quarta rodada de concessões, sendo sua última atualização realizada em 06 de dezembro de 2019, mediante edição da Resolução nº 537 da ANAC:

Tabela 1 - Taxa vigente do fluxo de caixa marginal (ANAC)

Rodada	Aeroporto	Taxa de desconto
2ª	Guarulhos	8,55%
	Brasília	
3ª	Confins	9,08%
	Galeão	
4ª	Fortaleza	8,50%
	Salvador	
	Florianópolis	
	Porto Alegre	

Fonte: ANAC

9. Vale salientar, contudo, que o benefício financeiro supracitado será facultado apenas às concessionárias que optarem por antecipar um mínimo de 50% do valor total das contribuições fixas remanescentes, requisito previsto expressamente no § 2º do art. 2º da Lei nº 14.174/2021. O § 3º, por sua vez, estabelece que a adesão das concessionárias, para efeitos do disposto no instrumento normativo, estará sujeita aos procedimentos e condições regulamentados por este Minfra. A minuta de portaria apresentada nesta nota técnica se presta justamente à consecução desse comando legislativo.

4. ANÁLISE

4.1. A íntegra da minuta de portaria proposta encontra-se anexa à presente nota técnica (SEI 4687593). De modo sintético, o normativo ministerial se presta a definir os procedimentos e as condições para a antecipação, nos termos do § 3º do art. 2º da Lei nº 14.174/2021. A seguir, cada um dos dispositivos que compõe o regulamento é apresentado e detalhadamente discutido.

Art. 1º Fixar os parâmetros mínimos para análise dos processos de pagamento antecipado de contribuições fixas previstas em contrato de concessão de infraestrutura aeroportuária federal.

10. O art. 1º se limita a definir o escopo da norma, consoante o disposto no § 3º do art. 2º da Lei nº 14.174/2021.

Art. 2º Os pleitos de antecipação de pagamento da contribuição fixa deverão ser encaminhados pelas respectivas concessionárias ao Ministério da Infraestrutura para prévia autorização, nos limites de sua competência.

Parágrafo único. A prévia autorização de que trata o caput dar-se-á por meio de ato do Secretário Nacional de Aviação Civil, após anuência da Secretaria de Fomento, Planejamento e Parceria.

11. De modo similar ao procedimento instituído por esta pasta ministerial para os processos de reprogramação das outorgas, nos termos da Lei nº 13.499/2017, será exigida a aprovação prévia dos pleitos de antecipação por parte deste Minfra para que os pedidos possam ser remetidos à ANAC. A aprovação ministerial se dará por meio de ato do Secretário Nacional de Aviação Civil, após anuência da Secretaria de Fomento, Planejamento e Parceria.

12. Entende-se adequada a manifestação prévia deste Minfra em função de dois fatores primordiais: (i) as repercussões regulatórias sobre o setor de infraestrutura aeroportuária decorrentes da medida instituída pela Lei nº 14.174/2021 e (ii) as consequências financeiras da antecipação sobre os valores arrecadados pelo Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC). Considerando as competências regimentais das Secretarias de Aviação Civil e de Fomento, Planejamento e Parceria, a minuta prevê a necessidade de manifestação de ambas as áreas do Ministério.

Art. 3º A análise dos pleitos de antecipação de contribuição fixa estará condicionada aos seguintes requisitos prévios:

I – a concessionária pleiteante não poderá ter realizado alterações no cronograma de recolhimento da contribuição fixa, nos termos da Lei nº 13.499, de 26 de outubro de 2017, alterada pela 14.034, de 5 de agosto de 2020, a partir da edição da Lei nº 14.174, de 17 de junho de 2021;

II – a concessionária pleiteante deverá renunciar expressamente a futuras alterações no cronograma de recolhimento da contribuição fixa, nos termos da Lei nº 13.499, de 26 de outubro de 2017, alterada pela 14.034, de 5 de agosto de 2020.

13. O art. 3º define os pré-requisitos que deverão ser observados pela concessionária pleiteante para que tenha seu pedido de antecipação apreciado por esta pasta ministerial. Não se trata, portanto, de requisitos que deverão ser cumpridos pela concessionária para que seu pleito seja deferido. Antes, trata-se de pré-requisitos que deverão ser atendidos para que o pleito seja submetido

à avaliação técnica desta SAC.

14. Conforme se depreende do texto apresentado, ambos os incisos do *caput* do art. 3º estão relacionados aos processos de alteração do cronograma de pagamentos das outorgas dos contratos de parceria no setor aeroportuário, nos termos da Lei nº 13.499, de 26 de outubro de 2017, alterada pela 14.034, de 5 de agosto de 2020. O objetivo regulatório pretendido com esses dispositivos é evitar que a concessionária pleiteante à antecipação possa se engajar em ações de arbitragem das taxas de desconto, reduzindo, artificialmente, os valores devidos à Administração a título de contrapartida pelo direito de exploração da infraestrutura aeroportuária.

15. Como os processos de reprogramação têm sido realizados utilizando-se a taxa de desconto original dos contratos de concessão (6,81%) em virtude da exigência legal de manutenção do valor presente líquido das "outorgas originalmente assumidas", caso se permitisse a realização de reprogramações do cronograma de pagamentos, em realidade, estar-se-ia permitindo que as concessionárias postergassem suas obrigações junto à Administração a uma taxa de 6,81% e, logo em seguida, promovessem a antecipação dessas obrigações a uma taxa subsidiada, nos termos da Lei nº 14.174/2021. Caso esse procedimento se repetisse inúmeras vezes, gerar-se-ia um valor de contribuição fixa bastante reduzido.

16. Por isso, o inciso I veda a alternativa de pagamento antecipado das contribuições fixas à concessionária que tenha realizado alguma reprogramação do seu cronograma de recolhimento de outorgas após a edição da Lei nº 14.174/2021. Isto é, uma vez prevista no ordenamento jurídico brasileiro a possibilidade de antecipação das contribuições fixas a uma taxa de desconto vantajosa, a concessionária estará impossibilitada de solicitar a postergação de obrigações financeiras e, em seguida, aderir à antecipação. Vale esclarecer, no entanto, que caso a concessionária deseje realizar uma reprogramação dos valores de contribuição fixa ainda remanescentes, e havendo regulamentação vigente para tal, ela poderá fazê-lo. No entanto, feita a reprogramação, ficará posteriormente impedida de aderir ao mecanismo da antecipação.

17. Para além da impossibilidade de ter aderido à reprogramação do cronograma de pagamentos das outorgas, nos termos da Lei nº 13.499/2017, o inciso II exige ainda que a concessionária renuncie a futuras reprogramações de suas obrigações financeiras junto à Administração. O argumento que justifica a restrição prevista no inciso II diz respeito à segurança jurídica dos processos de antecipação.

18. Em tese, uma concessionária poderia solicitar o pagamento antecipado de suas contribuições fixas, nos termos da Lei nº 14.174/2021. No entanto, uma vez aprovado o pedido de antecipação, a concessionária poderia alegar dificuldades contingenciais para efetuar o pagamento antecipado dos valores calculados pela Administração e requerer logo em seguida a reprogramação de suas obrigações, diluindo, assim, ao longo da concessão, parte dos valores que deveriam ser pagos antecipadamente.

19. Em um cenário como esse, a concessionária pleiteante poderia obter uma vantagem financeira pelo simples fato de ter solicitado o pagamento antecipado, ainda que não o tenha concretizado. Como o cálculo do valor a ser antecipado teria sido realizado utilizando-se a taxa de desconto vantajosa (WACC + 5%) e a eventual reprogramação a ser efetuada *a posteriori* teria utilizado uma taxa de desconto inferior (6,81%), ficaria caracterizada a arbitragem de taxas que se pretende evitar.

20. Ainda que esse cenário seja altamente controverso, entende-se prudente que ele seja vedado de antemão na portaria ministerial. Desse modo, minimizam-se os riscos de que os processos de antecipação possam padecer de alguma insegurança jurídica.

Art. 4º O pleito deverá apresentar as parcelas de contribuição fixa vincendas que serão antecipadas, observando-se as seguintes condições:

I – anulação dos efeitos financeiros sobre as contribuições vincendas que serão antecipadas decorrentes de alterações no cronograma de recolhimento da contribuição fixa realizadas com base na Lei nº 13.499, de 26 de outubro de 2017, alterada pela 14.034, de 5 de agosto de 2020;

II – previsão expressa de pagamento das contribuições fixas que serão antecipadas até o dia 18 de dezembro do ano em que o pleito for submetido ao Ministério da Infraestrutura.

§ 1º O pleito a que se refere o caput deste artigo deverá prever a antecipação de, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) de cada uma das parcelas de contribuição fixa vincendas que serão antecipadas.

§ 2º O pleito de antecipação deverá iniciar pela parcela da contribuição fixa situada no final do cronograma de pagamento previsto no respectivo contrato de concessão e incorporar, sucessivamente, as parcelas vincendas com datas de vencimento mais próximas do final do referido cronograma de pagamento.

21. O art. 4º da minuta proposta define as condições que deverão ser seguidas pelos pleitos de antecipação encaminhados a esta pasta ministerial. Ou seja, uma vez admitidos eventuais pedidos de pagamento antecipado que demonstrem adimplemento ao disposto no art. 3º, proceder-se-á à avaliação de cumprimento dos requisitos estipulados no art. 4º.

22. O primeiro requisito, previsto no inciso I, refere-se à anulação dos efeitos financeiros sobre as contribuições vincendas que serão antecipadas decorrentes de alterações anteriores no cronograma de recolhimento da contribuição fixa realizadas com base na Lei nº 13.499/2017. A anulação mantém coerência com o disposto no artigo anterior, na medida em que impede ganhos pelas concessionárias que tenham realizado reprogramações das obrigações de recolhimento da contribuição fixa nos termos da Lei nº 13.499/2017.

23. Pelo entendimento deste DPR, eventuais valores que tenham sido postergados pelas concessionárias em processos anteriores de reprogramação deverão ser trazidos a valor presente utilizando-se a taxa de 6,81%. Com isso, assegura-se que eventuais benefícios financeiros decorrentes da diferença de taxas sejam anulados.

24. Nesse contexto, cabe esclarecer que existe uma diferença fundamental entre a anulação dos efeitos da reprogramação e a antecipação prevista na Lei nº 14.174/2021. A anulação dos efeitos financeiros da reprogramação refere-se aos valores que, nos termos do contrato originalmente pactuado entre concessionária e Poder Concedente, deveriam ter sido pagos, mas foram postergados mediante a celebração de termo aditivo. A antecipação, por sua vez, abrange os valores ainda não pagos pelas concessionárias em função de não terem sido atingidos os prazos especificamente previstos no contrato de concessão.

25. Outro ponto a ser considerado na anulação dos efeitos financeiros da reprogramação refere-se às parcelas abrangidas pelo pagamento antecipado. Conforme estabelecido no texto do inciso I, a anulação dos efeitos financeiros estará restrita às parcelas vincendas que serão antecipadas. Portanto, as parcelas futuras que não forem contempladas no pedido de antecipação não precisarão passar pela etapa de anulação dos efeitos financeiros.

26. O disposto no inciso II do art. 4º estipula que o pagamento das contribuições fixas antecipadas deverá ser realizado até o dia 18 de dezembro do ano em que o pleito for submetido ao Ministério da Infraestrutura. Com isso, impede-se que as concessionárias possam antecipar uma parcela vincenda para uma data futura, reduzindo, assim, os benefícios para a Administração decorrentes do recebimento antecipado dos valores devidos. Por exemplo, suponha que uma concessionária deseje antecipar para 2028 uma parcela que seria originalmente devida em 2038. Caso esse pleito seja recebido e apreciado pela área técnica deste Minfra no ano corrente (2021), ele seria indeferido sob a justificativa de que viola o previsto no inciso II do art. 4º da portaria ministerial.

27. Nos §§ 1º e 2º do art. 4º, estão previstas ainda condições adicionais referentes às parcelas vincendas que poderão ser antecipadas. No § 1º, consta a obrigatoriedade de que o pleito de antecipação seja elaborado de modo a prever o pagamento antecipado de, no mínimo, 50% das

parcelas que porventura venham a ser antecipadas. Supondo, a título ilustrativo, um cronograma hipotético de pagamentos que contenha quatro parcelas vincendas, cada uma delas no valor de R\$ 100 milhões. Caso a concessionária detentora desse cronograma deseje antecipar todas as 4 parcelas vincendas, ela deverá fazê-lo de modo a pagar, no mínimo, R\$ 50 milhões de cada parcela.

28. Uma vez definidos os valores mínimos de cada parcela a serem antecipados, proceder-se-á ao cálculo do valor presente a ser recolhido como pagamento antecipado. Nesse cálculo, inicialmente, deverão ser anulados os efeitos financeiros da reprogramação. Em seguida, far-se-á o cômputo do valor presente utilizando-se a taxa de desconto subsidiada.

29. Finalmente, no § 2º do art. 4º consta a previsão de que o pleito de antecipação deverá iniciar pela parcela da contribuição fixa situada no final do cronograma de pagamento previsto no contrato de concessão, incorporando, sucessivamente, as parcelas vincendas com datas de vencimento mais próximas do final do referido cronograma de pagamento. Assim, evita-se a excessiva exposição ao risco da Administração, uma vez que resta assegurado o pagamento inicial dos valores mais distantes no tempo e mais próximos ao final da concessão, quando os instrumentos de *enforcement* regulatórios tornam-se menos eficazes na cobrança de eventuais inadimplências.

30. Nesse sentido, é importante ter em conta que usualmente a gestão contratual pode se valer de penalidades sucessivamente mais severas a concessionárias inadimplentes, chegando à instauração de processos de caducidade, medida que implica na perda do direito de exploração do ativo de todos os anos remanescentes do contrato (e que, via de regra, contam com maior processamento de passageiros, cargas e aeronaves devido à natural evolução da demanda). Todavia, faltando pouco anos para o final da concessão, penalidades como multas (que apenas ampliam os deveres da concessionária perante o Poder Público) e caducidade perdem força, além da possibilidade de não serem efetivadas antes do fim do prazo da concessão, tendo em vista os princípios da ampla defesa e do contraditório.

Art. 5º O cálculo do valor a ser antecipado deverá observar a seguinte sistemática:

I – Para o cálculo do valor atual das contribuições fixas vincendas a serem antecipadas deverá ser utilizada exclusivamente a taxa vigente do fluxo de caixa marginal adotada pela Agência Nacional de Aviação Civil – Anac para processos de revisão extraordinária aplicáveis ao respectivo contrato de concessão, acrescida de 5 (cinco) pontos percentuais.

II – O acréscimo a que se refere o inciso I deste artigo somente será aplicável à concessionária que optar por antecipar, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) do valor presente total das contribuições fixas vincendas.

31. O art. 5º detalha os procedimentos para o cálculo do valor a ser antecipado pelas concessionárias que aderirem ao instrumento. No inciso I, faz-se referência à obrigatoriedade de que o cálculo dos valores a serem antecipados utilize, exclusivamente, a taxa vigente do fluxo de caixa marginal adotada pela Anac, acrescida de 5 pontos percentuais. O comando do normativo ministerial replica os termos da lei, assegurando no regulamento infralegal o benefício financeiro concedido pelo Parlamento às concessionárias aeroportuárias que resolvam aderir ao mecanismo da antecipação.

32. No inciso II, está previsto dispositivo que institui o mesmo comando estabelecido no § 2º da Lei nº 14.174/2021. Conforme o texto da minuta proposta, o acréscimo de 5 pontos percentuais na taxa de desconto estará condicionado à antecipação de, no mínimo, 50% do valor das contribuições fixas remanescentes.

Art. 6º Em caso de deferimento do pedido de antecipação da contribuição fixa, a formalização do instrumento fica condicionada à comprovação da quitação de débitos relativos à contribuição fixa com o Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC.

33. O comando previsto no art. 6º condiciona o usufruto do benefício financeiro concedido pela Lei nº 14.174/2021 ao adimplemento da concessionária com suas obrigações contratuais. A

condição para que a concessionária possa formalizar eventual instrumento administrativo estabelecendo o pagamento antecipado é a comprovação da quitação dos débitos relativos à contribuição fixa com o FNAC.

Art. 7º As outorgas fixas antecipadas não comporão o cálculo da indenização devida à concessionária em caso de extinção antecipada do Contrato de Concessão, exceto em caso de encampação.

Parágrafo único. O disposto no caput também se aplica à indenização prevista para os processos de relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017.

34. O art. 7º disciplina o tratamento a ser dado aos valores antecipados no caso de eventual extinção antecipada da concessão. O dispositivo prevê que, em caso de extinção antecipada, os valores eventualmente antecipados não comporão o cálculo da indenização devida à concessionária. A exceção à regra, conforme previsto no texto, diz respeito à hipótese de encampação.

35. Grosso modo, como os valores antecipados não poderão ser recuperados posteriormente em caso de extinção antecipada, a implicação regulatória desse dispositivo é a de que os valores antecipados devam ser tratados como custos irre recuperáveis (*sunk costs*) por parte das concessionárias, o que tende a reforçar, uma vez feita a antecipação, o interesse da concessionária em ofertar um serviço público condizente com os parâmetros de qualidade e desempenho do contrato de concessão. O parágrafo único do art. 7º reforça o conteúdo disposto no *caput*, limitando-se a enfatizar a hipótese da extinção antecipada por meio de relicitação.

Art. 8º Qualquer indeferimento aos pleitos de antecipação submetidos a este Ministério não implica alteração das condições do contrato de parceria, considerando-se mantido o seu equilíbrio econômico-financeiro, assim como, no caso de deferimento, não caberá reequilíbrio econômico-financeiro dos referidos contratos.

36. O art. 8º torna explícito na norma a completa separação entre os pleitos de antecipação amparados pela Lei nº 14.174/2021 e as condições de execução do contrato de concessão aeroportuária, as quais podem ensejar, sob determinadas condições previstas na matriz de risco do contrato, pedidos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Assim, com o fito de robustecer a segurança jurídica dos processos de antecipação, registrou-se no normativo ministerial que eventual indeferimento do pedido de antecipação não gera direito à solicitação de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Art. 9º. Esta Portaria entra em vigor uma semana após a data de sua publicação, nos termos do art. 4º do Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019.

37. Nos termos do art. 4º do Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019, os atos normativos estabelecerão data certa para a sua entrada em vigor e para sua produção de efeitos. Uma das possibilidades previstas no decreto é a de que os atos normativos tenham sua data de entrada em vigor, no mínimo, uma semana após a data de publicação do instrumento. Conforme descrito no texto do art. 9º da minuta proposta, adotou-se esse parâmetro para definir a data de vigência da portaria.

5. DOS IMPACTOS FINANCEIROS DA ANTECIPAÇÃO:

38. Feita a explicação sobre os termos e condições estipulados na minuta de portaria, passa-se à análise dos seus impactos sobre o setor de infraestrutura aeroportuária. Em particular, na presente seção, pretende-se endereçar os seguintes pontos:

- i. Impactos sobre o FNAC decorrentes da antecipação das contribuições fixas, nos

termos previstos na Lei nº 14.174/2021;

- ii. Impactos sobre o FNAC decorrentes da anulação dos efeitos financeiros das reprogramações feitas com base na Lei nº 13.499/2017;
- iii. Perfil do cronograma de recolhimento após a antecipação das contribuições fixas remanescentes.

Impactos econômicos sobre o FNAC decorrentes da antecipação das contribuições fixas

39. O benefício econômico concedido às concessionárias aeroportuárias que optarem por antecipar pelo menos 50% do valor presente de suas contribuições fixas remanescentes provoca impactos relevantes sobre o potencial de arrecadação do Fundo Nacional de Aviação Civil. Com o fito ilustrar tais impactos, pretende-se estimar os efeitos da antecipação sobre o caixa do FNAC. Para tanto, o valor presente líquido a ser pago caso as concessionárias decidam pela antecipação integral de suas contribuições fixas remanescentes é calculado a partir de duas abordagens distintas:

- a. Valor presente das contribuições fixas remanescentes calculado conforme o disposto na Lei nº 14.174/2021; e
- b. Valor presente das contribuições fixas remanescentes calculado com base na taxa de desconto do fluxo de caixa marginal adotada pela ANAC para processos de revisão extraordinária aplicáveis ao respectivo contrato de concessão.

40. Assume-se, para fins da presente nota técnica, que o valor presente das contribuições fixas remanescentes calculado com a adoção da taxa de desconto do fluxo de caixa marginal servirá como referência para a avaliação dos impactos da Lei nº 14.174/2021 sobre o potencial de arrecadação do FNAC.

41. Os valores são detalhados na tabela 2 apresentada a seguir:

Tabela 2 – Impactos financeiros da antecipação sobre a arrecadação do FNAC.

Aeroporto	VPL		Diferença
	Antecipação: WACC vigente	Antecipação: WACC + 5%	
Brasília	R\$ 1.745.792.226,92	R\$ 1.273.471.206,76	R\$ 472.321.020,16
Guarulhos	R\$ 6.542.792.856,87	R\$ 5.182.836.459,53	R\$ 1.359.956.397,34
Galeão	R\$ 7.603.520.712,07	R\$ 5.368.501.707,11	R\$ 2.235.019.004,96
Confins	R\$ 630.149.058,81	R\$ 447.171.031,89	R\$ 182.978.026,92
Fortaleza	R\$ 378.431.947,73	R\$ 237.737.542,34	R\$ 140.694.405,39
Florianópolis	R\$ 55.375.065,57	R\$ 34.778.994,23	R\$ 20.596.071,34
Porto Alegre	R\$ 37.258.847,45	R\$ 24.447.514,99	R\$ 12.811.332,46
Salvador	R\$ 325.458.295,40	R\$ 204.408.103,84	R\$ 121.050.191,56
Total	R\$ 17.318.779.010,82	R\$ 12.773.352.560,69	R\$ 4.545.426.450,13

Fonte: Departamento de Políticas Regulatórias / Secretaria Nacional de Aviação Civil.

42. Como evidenciado na tabela, a antecipação instituída pela Lei nº 14.174/2021 pode gerar um impacto significativo sobre a arrecadação do FNAC. Considerando todos os aeroportos elegíveis para a antecipação, tem-se que o impacto da medida pode ser superior a R\$ 4,5 bilhões. Em que pese dimensão do valor, há de se ter em conta as premissas sobre as quais se basearam os cálculos que resultaram nos valores apresentados na Tabela 2.

43. Os valores mostrados na coluna “*Antecipação: WACC + 5%*” ilustram o que seria arrecadado pelo FNAC caso as concessionárias decidissem antecipar integralmente suas contribuições fixas remanescentes. Ainda que essa possibilidade seja permitida pela legislação, trata-se de algo pouco factível, tendo em vista a delicada situação financeira experimentada pelas concessionárias em função da pandemia da Covid-19.

44. Além disso, considerando que a Tabela 2 apresenta os valores que seriam arrecadados imediatamente pelo FNAC, deve-se ter em conta que os valores da primeira coluna (“*Antecipação: WACC vigente*”) somente seriam auferidos no decorrer dos anos das atuais concessões aeroportuárias em vigor. Assim sendo, embora os valores estejam expressos na data de 18 de dezembro de 2021, devem ser considerados os efeitos distintos ao longo do tempo em termos de arrecadação para a Administração.

Da anulação dos efeitos financeiros da reprogramação sobre as parcelas antecipadas

45. Em relação aos impactos econômicos sobre o FNAC decorrentes da anulação dos efeitos financeiros das reprogramações já realizadas, a presente seção não pretende detalhar as justificativas para a adoção do procedimento. Essa discussão foi apresentada na seção 4 desta nota técnica, nas explicações a respeito do art. 3º da minuta de portaria. Por ora, pretende-se tão somente demonstrar o impacto positivo sobre o potencial de arrecadação do FNAC em virtude da incorporação da anulação dos efeitos da reprogramação no regulamento ministerial.

46. Considerando o cenário hipotético em que as concessionárias decidam pela antecipação da totalidade das contribuições fixas remanescentes, este DPR buscou quantificar qual seria o impacto financeiro da anulação dos efeitos da reprogramação. Nesse contexto, considerando todas as concessionárias que já aderiram à reprogramação de seus respectivos cronogramas de pagamento de outorgas fixas, a tabela abaixo apresenta qual seria a diferença entre o valor presente líquido das contribuições remanescentes no cenário em há anulação e no cenário em que não há a anulação dos efeitos da reprogramação.

Tabela 3 – Impactos financeiros da anulação da reprogramação.

Aeroporto	VPL		Diferença
	Método com anulação da reprogramação	Método sem anulação da reprogramação	
Brasília	R\$ 1.421.417.258,14	R\$ 1.273.471.206,76	R\$ 147.946.051,38
Guarulhos	R\$ 5.592.048.527,85	R\$ 5.182.836.459,53	R\$ 409.212.068,32
Galeão	R\$ 6.320.140.909,94	R\$ 5.368.501.707,11	R\$ 951.639.202,83
Confins	R\$ 479.566.300,21	R\$ 447.171.031,89	R\$ 32.395.268,32
Total	R\$ 13.813.172.996,15	R\$ 12.271.980.405,28	R\$ 1.541.192.590,86

Fonte: Departamento de Políticas Regulatórias / Secretaria Nacional de Aviação Civil.

47. Como é possível deduzir da tabela acima, caso todas as concessionárias optem pela antecipação integral do fluxo de contribuições fixas remanescentes, se o cálculo do valor presente líquido dessas parcelas não considerar a anulação dos efeitos da reprogramação, a Administração deixaria de arrecadar um montante total superior a R\$ 1,5 bilhão. No entanto, esse valor deve ser analisado com ressalvas, uma vez que foi obtido a partir de premissas pouco realistas ao considerar que as concessionárias estariam dispostas a antecipar, integralmente, todas as contribuições fixas remanescentes.

48. Conforme disposto na Lei nº 14.174/2021, para que as concessionárias tenham direito ao benefício financeiro decorrente do acréscimo de 5 pontos percentuais na taxa de desconto utilizada no cálculo do fluxo de caixa marginal, basta que elas antecipem o pagamento de 50% das outorgas remanescentes. Assumindo a possibilidade de antecipação de apenas 50% dos valores

remanescentes, o impacto sobre o FNAC seria equivalente à metade do valor calculado, ou seja, algo próximo de R\$ 750 milhões. De todo modo, o valor ainda é bastante significativo, dado que representa o mínimo de perda arrecadatória em que incorreria a Administração caso os processos de antecipação sejam realizados sem a devida anulação dos efeitos da reprogramação.

Do cronograma de recolhimento resultante da antecipação

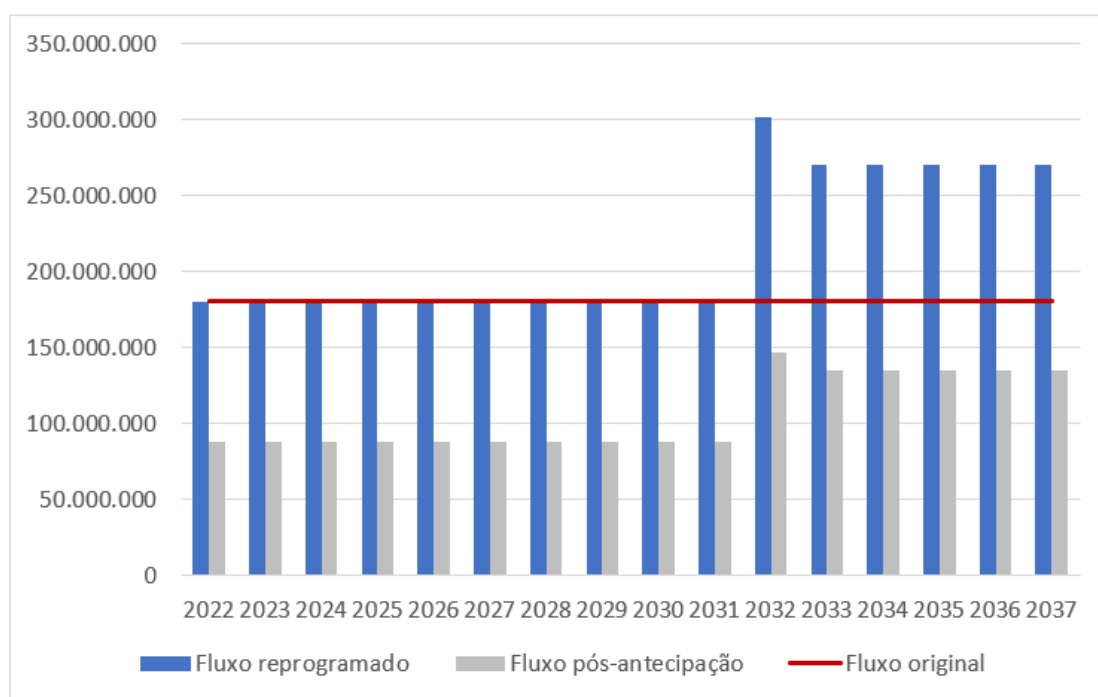
49. Finalmente, com o fito de ilustrar as consequências da minuta de portaria ministerial sobre as concessionárias aeroportuárias, procedeu-se na presente nota técnica à construção de cenário que estima como ficariam os cronogramas de pagamento das contribuições fixas após o deferimento de eventuais pleitos de antecipação. No exercício, assumiu-se que as antecipações teriam sido realizadas em consonância com os termos disciplinados na minuta de portaria ora proposta. Assim, as antecipações atenderiam às seguintes condições:

- Anulação dos efeitos financeiros das reprogramações realizadas com base na Lei nº 13.499/2017;
- Antecipação de, no mínimo, 50% do valor presente das contribuições fixas remanescentes;
- Antecipação de 50% do valor de cada uma das parcelas vincendas antecipadas;
- Cálculo da antecipação iniciado pela parcela da contribuição fixa situada no final do cronograma de pagamento, incorporando, sucessivamente, as parcelas vincendas com datas de vencimento mais próximas do final do referido cronograma de pagamento; e
- Pagamento da antecipação previsto para o dia 18 de dezembro de 2021.

50. Os gráficos abaixo ilustram o cronograma resultante da antecipação para as concessionárias dos aeroportos de Brasília, Guarulhos, Confins e Galeão. Tais concessionárias foram destacadas por terem sido aquelas que já realizaram reprogramações do cronograma de recolhimento das contribuições fixas com base na Lei nº 13.499/2017.

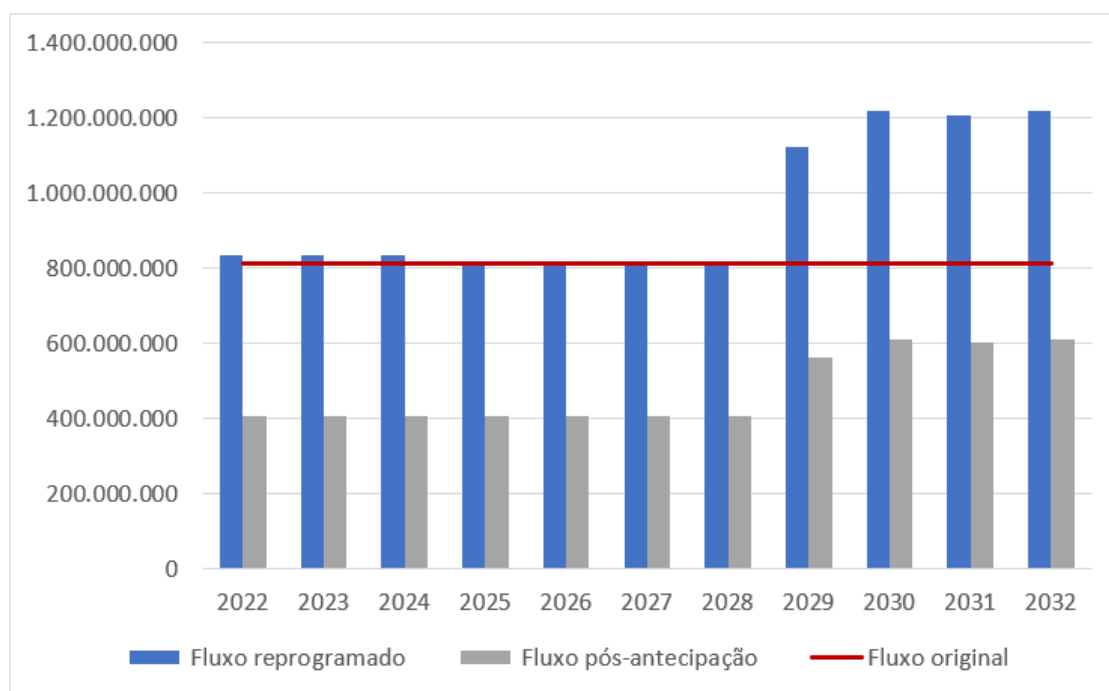
51. Conforme mostrado nos gráficos abaixo, os cronogramas pós-antecipação reduzem consideravelmente o ônus imposto ao fluxo de caixa das concessionárias pela obrigação anual de pagamento das contribuições fixas. Ademais, a exposição da Administração ao risco de inadimplência nos anos finais da concessão é consideravelmente mitigada. Sob o prisma estritamente regulatório, portanto, entende-se que a antecipação nos moldes aprovados pela Lei nº 14.174/2021 tem o potencial de gerar benefícios relevantes para o setor aeroportuário. Não obstante, há de se atentar para os efeitos da medida no que tange aos possíveis incentivos para promoção de alterações contratuais, além dos impactos na arrecadação do FNAC, já mencionado anteriormente.

Gráfico 1: Simulação antecipação – SBBR.



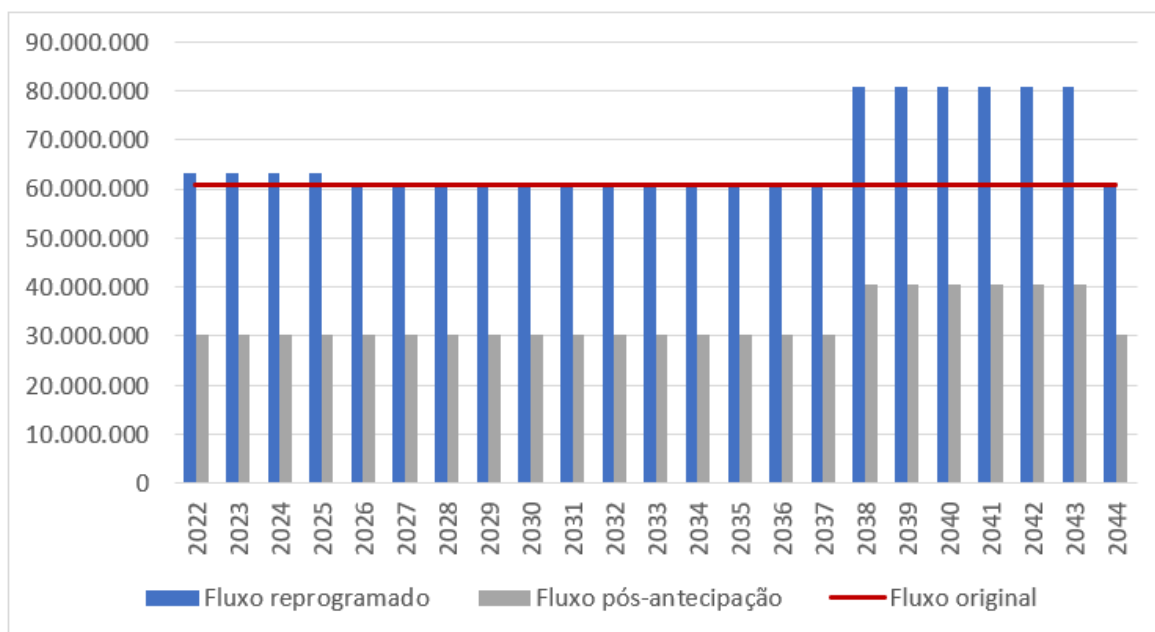
Fonte: Departamento de Políticas Regulatórias / Secretaria Nacional de Aviação Civil.

Gráfico 2: Simulação antecipação – SBGR.



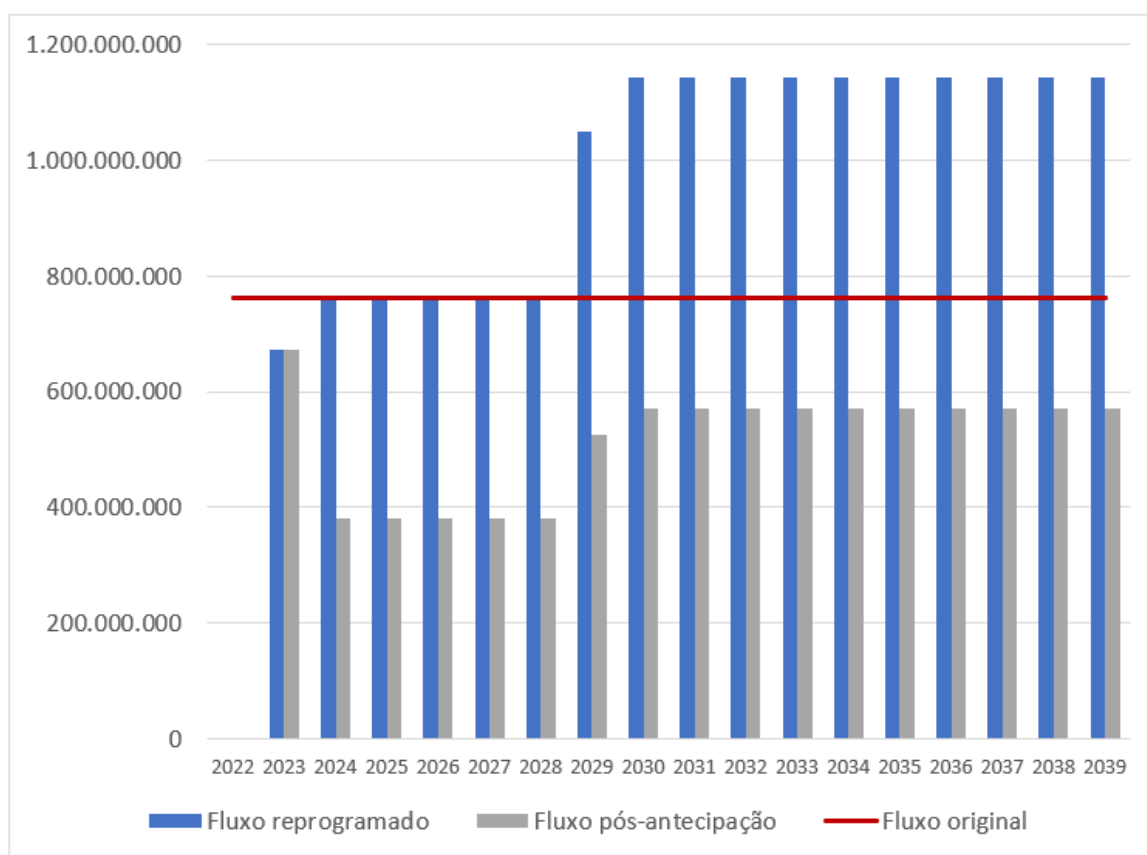
Fonte: Departamento de Políticas Regulatórias / Secretaria Nacional de Aviação Civil.

Gráfico 3: Simulação antecipação – SBCF.



Fonte: Departamento de Políticas Regulatórias / Secretaria Nacional de Aviação Civil.

Gráfico 4: Simulação antecipação – SBGL.

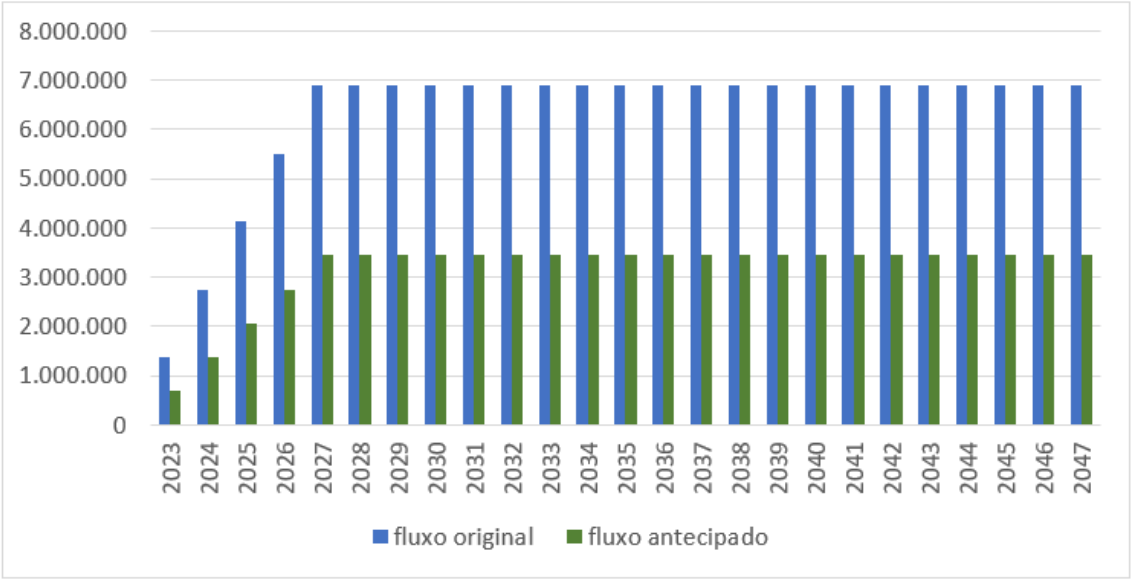


Fonte: Departamento de Políticas Regulatórias / Secretaria Nacional de Aviação Civil.

52. Para os aeroportos da quarta rodada de concessões, os cronogramas resultantes de eventuais antecipações realizadas nos termos e condições previstos na minuta de portaria são exibidos nos gráficos a seguir. A diferença fundamental em relação às antecipações que venham a ser realizadas pelos aeroportos da segunda e terceira rodadas reside no fato de que não haveria anulação dos efeitos da reprogramação, uma vez que os aeroportos da quarta rodada, por não serem elegíveis para a alteração do cronograma de pagamento das contribuições fixas instituído pela Lei nº

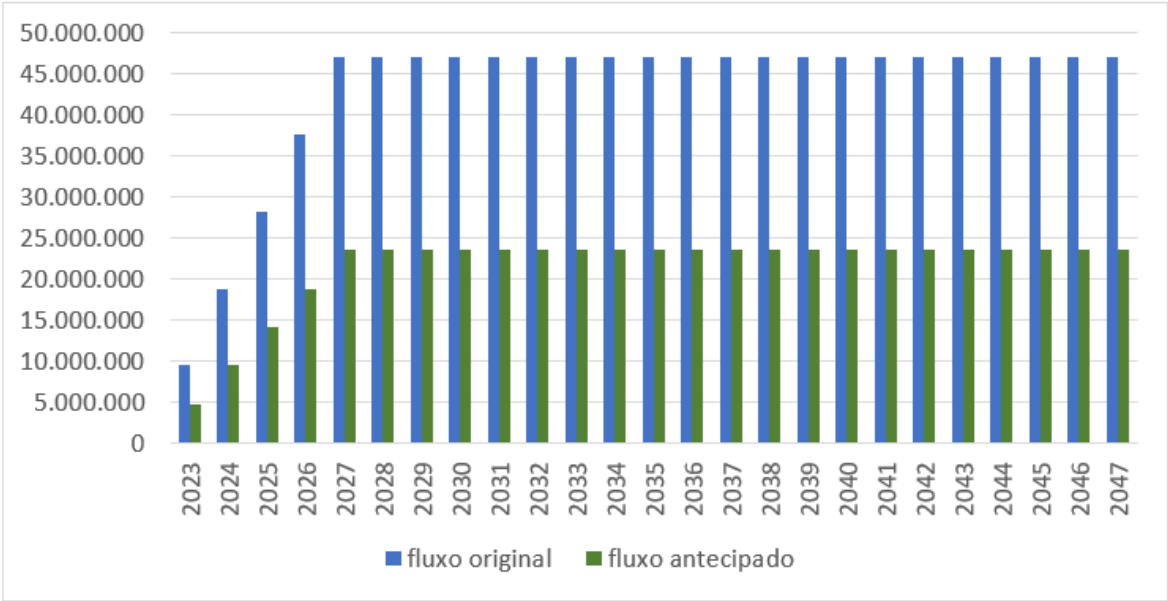
13.499/2017, não realizaram reprogramações de suas outorgas fixas.

Gráfico 5: Simulação antecipação – SBFL.



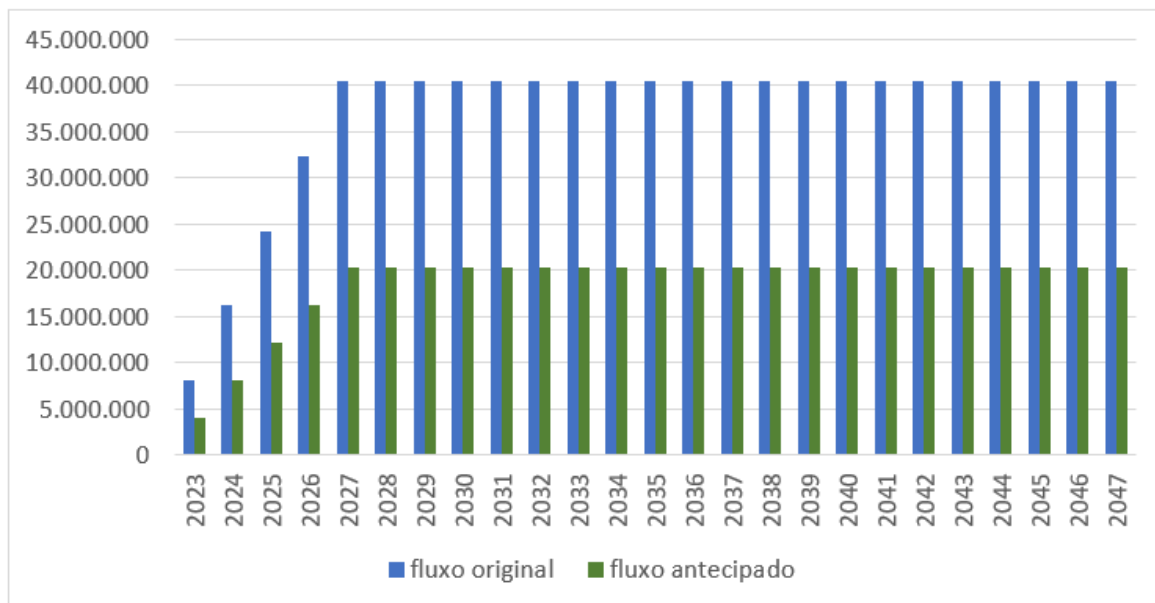
Fonte: Departamento de Políticas Regulatórias / Secretaria Nacional de Aviação Civil.

Gráfico 6: Simulação antecipação – SBFZ.



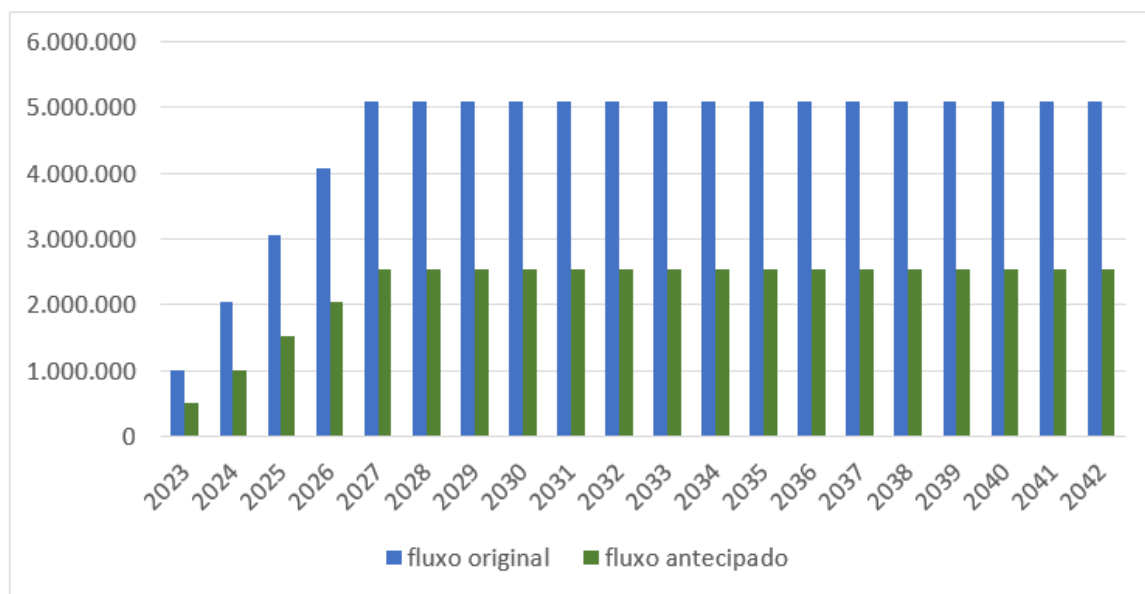
Fonte: Departamento de Políticas Regulatórias / Secretaria Nacional de Aviação Civil.

Gráfico 7: Simulação antecipação – SBSV.



Fonte: Departamento de Políticas Regulatórias / Secretaria Nacional de Aviação Civil.

Gráfico 8: Simulação antecipação – SBPA.



Fonte: Departamento de Políticas Regulatórias / Secretaria Nacional de Aviação Civil.

6. CONCLUSÃO

53. A presente nota técnica teve por objetivo apresentar minuta de portaria elaborada por este DPR com o propósito de regulamentar o disposto na redação original do art. 2º da Lei nº 14.174, de 17 de junho de 2021. A proposta ora apresentada atende a solicitação do Gabinete desta SAC remetida a este Departamento por meio do Ofício nº 1057/2021/GAB-SAC/SAC (SEI 4662898), de 30 de setembro de 2021.

54. Conforme detalhado no decorrer desta nota, a proposta de regulamento a ser editado por este Minfra define os procedimentos e condições em que poderá se dar o pagamento antecipado à União de contribuições fixas previstas em contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária federal, em consonância com a redação definida para o § 3º do art. 2º da Lei nº 14.174/2021.

55. Frente ao exposto, sugere-se a remessa do documento ao Gabinete desta Secretaria Nacional de Aviação Civil.

À consideração superior.

PAULA BOGOSSIAN

Chefe de Divisão

DANIEL RAMOS LONGO

Coordenador-Geral

De acordo. Remetam-se os autos à apreciação do Gabinete da Secretaria Nacional de Aviação Civil.

RICARDO SAMPAIO DA SILVA FONSECA

Diretor de Políticas Regulatórias



Documento assinado eletronicamente por **Paula Bogossian, Chefe da Divisão**, em 07/10/2021, às 21:18, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Daniel Ramos Longo, Coordenador-Geral**, em 07/10/2021, às 22:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Sampaio Da Silva Fonseca, Diretor do Departamento de Políticas Regulatórias**, em 08/10/2021, às 06:25, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **4686676** e o código CRC **2B3458FE**.



Referência: Processo nº 50000.027709/2021-63



SEI nº 4686676

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Edifício Anexo - 1º Andar - Ala Oeste - Bairro Zona Cívico-Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: (61) 2029-8534 - www.infraestrutura.gov.br