



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO

Nº 8, DE 2012

(Proveniente da Medida Provisória nº 551, de 2011)

Altera dispositivos das Leis nºs 7.920, de 12 de dezembro de 1989, 8.399, de 7 de janeiro de 1992, 9.825, de 23 de agosto de 1999, 12.462, de 5 de agosto de 2011, 6.009, de 26 de dezembro de 1973, e 5.862, de 12 de dezembro de 1972; revoga o Decreto-Lei nº 1.896, de 17 de dezembro de 1981; e dá outras providências.

ESTE AVULSO CONTÉM OS SEGUINTE DOCUMENTOS:

	Pg
- Autógrafo do Projeto de Lei de Conversão	02
- Medida Provisória original	09
- Mensagem da Senhora Presidente da República nº 526/2011	13
- Exposição de Motivos nº 14/2011, do Ministro-Chefe de Aviação Civil da Presidência da República e dos Ministros de Estado da Fazenda, da Defesa e do Planejamento, Orçamento e Gestão.....	14
- Ofício nº 155/2012, da Câmara dos Deputados, encaminhando a matéria ao Senado.....	17
- *Emendas apresentadas perante a Comissão Mista	
- Nota Técnica nº 18/2011, da Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira.	18
- Parecer sobre a Medida Provisória, em substituição à Comissão Mista, proferido no Plenário da Câmara dos Deputados – Relator: Deputado Arthur Oliveira Maia (PMDB-BA).....	23
- Folha de sinopse de tramitação da matéria na Câmara dos Deputados	62
- Ato do Presidente da Mesa do Congresso Nacional nº 5, de 2012, prorrogando a vigência da Medida Provisória	65
- Calendário de tramitação da Medida Provisória	66
- Legislação Citada	67

*Publicadas em caderno específico

**PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 8, DE 2012
(Proveniente da Medida Provisória nº 551, de 2011)**

Altera dispositivos das Leis nºs 7.920, de 12 de dezembro de 1989, 8.399, de 7 de janeiro de 1992, 9.825, de 23 de agosto de 1999, 12.462, de 5 de agosto de 2011, 6.009, de 26 de dezembro de 1973, e 5.862, de 12 de dezembro de 1972; revoga o Decreto-Lei nº 1.896, de 17 de dezembro de 1981; e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º É criado o adicional no valor de 35,9% (trinta e cinco inteiros e nove décimos por cento) sobre as tarifas aeroportuárias referidas no art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973.

§ 1º O adicional de que trata este artigo destina-se à aplicação em melhoramentos, reaparelhamento, reforma, expansão e depreciação de instalações aeroportuárias.

§ 2º O adicional de que trata este artigo não incide sobre a tarifa de conexão estabelecida no inciso VI do caput do art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973.

§ 3º Os recursos do adicional de que trata este artigo constituirão receitas do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, instituído pela Lei nº 12.462, de 5 de agosto de 2011." (NR)

Art. 2º O art. 1º da Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º

I - 74,76% (setenta e quatro inteiros e setenta e seis centésimos por cento) a serem utilizados diretamente pelo Governo Federal, no sistema aeroviário de interesse federal; e

II - 25,24% (vinte e cinco inteiros e vinte e quatro centésimos por cento) destinados à aplicação nos Estados, em aeroportos e aeródromos de interesse regional ou estadual, bem como na consecução de seus planos aeroviários.

.....
§ 2º A parcela de 25,24% (vinte e cinco inteiros e vinte e quatro centésimos por cento) especificada no inciso II do caput constituirá o suporte financeiro do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos a ser proposto e instituído de acordo com os planos aeroviários estaduais e estabelecido por meio de convênios celebrados entre os governos estaduais e a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

....." (NR)

Art. 3º A Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 1º Constitui receita própria do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, instituído pela Lei nº 12.462, de 5 de agosto de 2011, a parcela correspondente ao aumento concedido pela Portaria nº 861/GM2, de 9 de dezembro de 1997, do Ministério da

Aeronáutica, às tarifas de embarque internacional vigentes naquela data, incluindo o seu correspondente adicional tarifário previsto no art. 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989.

Parágrafo único. Os administradores aeroportuários adotarão as providências necessárias para:

.....
II - promover o recolhimento dos valores ao FNAC até o 15º (décimo quinto) dia útil do mês subsequente à arrecadação.

III - (revogado)." (NR)

"Art. 2º A receita a que se refere o art. 1º será destinada ao desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil.

....." (NR)

Art. 4º O art. 63 da Lei nº 12.462, de 5 de agosto de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 63

§ 1º São recursos do FNAC:

I - os referentes ao adicional tarifário previsto no art. 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989;

II - os referidos no art. 1º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999;

III - os valores devidos como contrapartida à União em razão das outorgas de infraestrutura aeroportuária;

IV - os rendimentos de suas aplicações financeiras; e

V - outros que lhe forem atribuídos.

§ 2º Os recursos do FNAC serão aplicados exclusivamente no desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil.

.....

§ 5º Os recursos do FNAC também poderão ser aplicados no desenvolvimento, na ampliação e na reestruturação de aeroportos concedidos, desde que tais ações não constituam obrigação do concessionário, conforme estabelecido no contrato de concessão, nos termos das normas expedidas pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República - SAC, observadas as respectivas competências." (NR)

Art. 5º A Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 3º

.....

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." (NR)

"Art. 7º

.....

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

a) passageiros de aeronaves militares e de aeronaves públicas brasileiras da administração federal direta;

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;

c) passageiros com menos de 2 (dois) anos de idade;

d) inspetores de aviação civil, quando no exercício de suas funções;

e) passageiros de aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;

f) passageiros, quando convidados do Governo brasileiro.

....." (NR)

"Art. 8º A utilização das instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea, proporcionados pelo Comando da Aeronáutica, está sujeita ao pagamento das seguintes tarifas de navegação aérea:

I - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota - devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle dos voos em rota, de acordo com as normas específicas do Comando da Aeronáutica;

II - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aproximação - devida pela utilização do conjunto

de instalações e serviços relacionados ao controle de aproximação, de acordo com as normas específicas do Comando da Aeronáutica;

III - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aeródromo - devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle de aeródromo ou aos serviços de informações de voo de aeródromo, de acordo com as normas específicas do Comando da Aeronáutica.

§ 1º Os serviços de que trata o caput poderão, a critério do Comando da Aeronáutica, ser prestados por outros órgãos e entidades públicos e privados.

§ 2º As tarifas previstas neste artigo incidirão sobre o proprietário ou o explorador da aeronave.

§ 3º As tarifas previstas neste artigo serão fixadas pelo Comandante da Aeronáutica, após aprovação do Ministro de Estado da Defesa e manifestação da Agência Nacional de Aviação Civil, para aplicação geral em todo o território nacional." (NR)

"Art. 9º O atraso no pagamento das tarifas previstas no art. 8º ensejará aplicação das sanções previstas no art. 6º." (NR)

"Art. 10. Ficam isentas do pagamento das tarifas previstas no art. 8º:

I - aeronaves militares e as aeronaves públicas brasileiras da administração federal direta;

II - aeronaves em voo de experiência ou de instrução;

III - aeronaves em voo de retorno por motivo de ordem técnica ou meteorológica; e

IV - aeronaves militares e públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento." (NR)

"Art. 11. O produto de arrecadação das tarifas previstas no art. 8º constituirá, em sua totalidade, receita do Fundo Aeronáutico." (NR)

Art. 6º O art. 2º da Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º

Parágrafo único. Para cumprimento do objeto social da Infraero, fica autorizada:

I - a criação de subsidiárias pela Infraero; e

II - a participação da Infraero e de suas subsidiárias, minoritária ou majoritariamente, em outras sociedades públicas ou privadas." (NR)

Art. 7º Na aplicação de recursos do FNAC, poderão ser consideradas ações que visem a reduzir o tempo de viagem aérea.

Parágrafo único. O tempo de viagem aérea a que se refere o caput tem início com o ingresso do passageiro no sítio aeroportuário de origem e termina com a saída do passageiro do sítio aeroportuário de destino.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 9º Ficam revogados o Decreto-Lei nº 1.896, de 17 de dezembro de 1981, e o inciso III do parágrafo único do art. 1º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999.

MEDIDA PROVISÓRIA ORIGINAL Nº 551, DE 2011

Altera dispositivos das Leis nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, nº 12.462, de 5 de agosto de 2011; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º O art. 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º É criado o adicional no valor de trinta e cinco vírgula nove por cento sobre as tarifas aeroportuárias referidas no art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973.

§ 1º O adicional de que trata este artigo destina-se à aplicação em melhoramentos, reaparelhamento, reforma, expansão e depreciação de instalações aeroportuárias.

§ 2º O adicional de que trata este artigo não incide sobre a tarifa de conexão, estabelecida no inciso VI do caput do art. 3º da Lei nº 6.009, de 1973.

§ 3º Os recursos do adicional de que trata este artigo constituirão receitas do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, instituído pela Lei nº 12.462, de 5 de agosto de 2011." (NR)

Art. 2º O art. 1º da Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º

I - setenta e quatro vírgula setenta e seis por cento a serem utilizados diretamente pelo Governo federal, no sistema aerooviário de interesse federal; e

II - vinte e cinco vírgula vinte e quatro por cento destinados à aplicação nos Estados, em aeroportos e aeródromos de interesse regional ou estadual, bem como na consecução de seus planos aerooviários.

.....
§ 2º A parcela de vinte e cinco vírgula vinte e quatro por cento especificada no inciso II do caput constituirá o suporte financeiro do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos a ser proposto e instituído de acordo com os planos aerooviários estaduais e estabelecido por meio de convênios celebrados entre os governos estaduais e a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

....." (NR)

Art. 3º A Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 1º Constitui receita própria do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, instituído pela Lei nº 12.462, de 5 de agosto de 2011, a parcela correspondente ao aumento concedido pela Portaria nº 861/GM2, de 9 de dezembro de 1997, do Ministério da Aeronáutica, às tarifas de embarque internacional vigentes naquela data, incluindo o seu correspondente adicional tarifário previsto no art. 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989.

Parágrafo único. Os administradores aeroportuários adotarão as providências necessárias para:

II - promover o recolhimento dos valores ao FNAC até o décimo quinto dia útil do mês subsequente à arrecadação." (NR)

"Art. 2º A receita a que se refere o art. 1º será destinada ao desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil.

....." (NR)

Art. 4º O art. 63 da Lei nº 12.462, de 5 de agosto de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 63.

§ 1º São recursos do FNAC:

I - os referentes ao adicional tarifário previsto no art. 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989;

II - os referidos no art. 1º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999;

III - os valores devidos como contrapartida à União em razão das outorgas de infraestrutura aeroportuária;

IV - os rendimentos de suas aplicações financeiras; e

V - outros que lhe forem atribuídos.

§ 2º Os recursos do FNAC serão aplicados no desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil.

....." (NR)

Art. 5º A Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 3º

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." (NR)

"Art. 7º

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

a) passageiros de aeronaves militares e de aeronaves públicas brasileiras da administração federal direta;

- b) passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivos de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembordo;
- c) passageiros de menos de dois anos de idade;
- d) inspetores de aviação civil, quando no exercício de suas funções;
- e) passageiros de aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;
- f) passageiros, quando convidados do Governo brasileiro.

..... " (NR)

Art. 8º A utilização das instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea, proporcionados pelo Comando da Aeronáutica, está sujeita ao pagamento das seguintes tarifas de navegação aérea:

I - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota - devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle dos voos em rota, de acordo com as normas específicas do Comando da Aeronáutica.

II - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aproximação - devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle de aproximação, de acordo com as normas específicas do Comando da Aeronáutica.

III - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aeródromo - devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle de aeródromo ou aos serviços de informações de voo de aeródromo, de acordo com as normas específicas do Comando da Aeronáutica.

§ 1º Os serviços de que trata o caput poderão, a critério do Comando da Aeronáutica, ser prestados por outros órgãos e entidades públicos e privados.

§ 2º As tarifas previstas neste artigo incidirão sobre o proprietário ou o explorador da aeronave.

§ 3º As tarifas previstas neste artigo serão fixadas pelo Comandante da Aeronáutica, após aprovação do Ministro de Estado da Defesa e manifestação da Agência Nacional de Aviação Civil, para aplicação geral em todo o território nacional." (NR)

"Art. 9º O atraso no pagamento das tarifas previstas no art. 8º ensejará aplicação das sanções previstas no art. 6º." (NR)

"Art. 10º Ficam isentas do pagamento das tarifas previstas no art. 8º:

- I - aeronaves militares e as aeronaves públicas brasileiras da administração federal direta;
- II - aeronaves em voo de experiência ou de instrução;
- III - aeronaves em voo de retorno por motivo de ordem técnica ou meteorológica; e
- IV - aeronaves militares e públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento." (NR)

"Art. 11. O produto de arrecadação das tarifas previstas no art. 8º constituirá receita do Fundo Aeronáutico." (NR)

Art. 6º O art. 2º da Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º

Parágrafo único. Para cumprimento do objeto social da INFRAERO, fica autorizada:

I - a criação de subsidiárias pela INFRAERO; e

II - a participação da INFRAERO e de suas subsidiárias, minoritária ou majoritariamente, em outras sociedades públicas ou privadas." (NR)

Art. 7º A Agência Nacional de Aviação Civil, no exercício de suas atribuições legais, promoverá em 10 de janeiro de 2012 a recomposição dos valores tarifários em decorrência da mudança do percentual do adicional tarifário previsto na nova redação do art. 1º da Lei nº 7.920, de 1989, dada por esta Medida Provisória.

Art. 8º O Ministério da Defesa, por meio do Comando da Aeronáutica, no exercício de suas atribuições legais, promoverá em 10 de janeiro de 2012 a recomposição dos valores tarifários em decorrência da extinção do adicional tarifário incidente sobre as tarifas de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota, ocasionada pela nova redação do art. 1º da Lei nº 7.920, de 1989, dada por esta Medida Provisória.

Art. 9º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos:

I - em relação aos arts. 1º, 2º, 3º, 4º, 5º e 10, a partir do dia 10 de janeiro de 2012; e

II - em relação aos demais artigos, a partir da data de sua publicação.

Art. 10: Ficam revogados o Decreto-Lei nº 1.896, de 17 de dezembro de 1981, e o inciso III do parágrafo único do art. 1º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999.

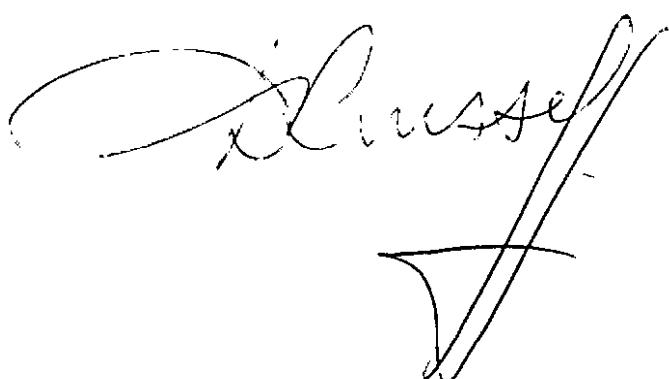
Brasília, 22 de novembro de 2011; 190º da Independência e 123º da República.

Mensagem nº 526, de 2011.

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº 551 , de 22 de novembro de 2011, que “Altera dispositivos das Leis nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, nº 12.462, de 5 de agosto de 2011; e dá outras providências”.

Brasília, 22 de novembro de 2011.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Dilma Rousseff", is written over a stylized, abstract graphic element consisting of intersecting curved and straight lines forming a shape resembling a stylized 'M' or a map outline.

Brasília, 16 de novembro de 2011.

Excelentíssima Senhora Presidenta da República,

1. Temos a honra de submeter à elevada apreciação de Vossa Excelência a anexa proposta de Medida Provisória que altera diversos dispositivos da legislação vigente com objetivo de viabilizar o processo de concessão de exploração da infraestrutura aeroportuária.
2. O Governo Federal, em consonância com as diretrizes da Política Nacional de Aviação Civil, instituiu Grupo de Trabalho formado por representantes da Secretaria de Aviação Civil da Residência da República, do Ministério da Fazenda, do Ministério da Defesa e da Casa Civil da Presidência da República, com vistas a propor medidas de estímulo ao investimento privado na construção e operação da infraestrutura aeroportuária, bem como garantir a segurança jurídica de investidores e reduzir riscos regulatórios.
3. A proposta de Medida Provisória em tela reduz o percentual do Adicional de Tarifa Aeroportuária – ATAERO incidente sobre as tarifas de embarque, pouso, permanência, armazenagem e capatazia dos atuais 50% (cinquenta por cento) para 35,90% (trinta e cinco, vírgula noventa por cento), ao mesmo tempo em que elimina sua incidência sobre as tarifas de uso das comunicações e auxílio à navegação aérea em rota, de modo que os valores correspondentes possam ser incorporados às tarifas sem que haja alteração do montante pago pelos usuários – recomposição tarifária esta que deverá ocorre concomitantemente com a entrada em vigor dessas disposições, no dia 10 de janeiro de 2012.
4. O impacto estimado da redução de alíquota do Adicional sobre Receitas Aeroportuárias - ATAERO e de sua extinção sobre as Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios a Navegação Aérea em Rota no exercício de 2012 é de R\$ 614.400.000,00 (seiscentos e quatorze milhões e quatrocentos mil reais), em 2013, de R\$ 701.530.000,00 (setecentos e um milhões, quinhentos e trinta mil reais) e, para 2014, de R\$ 801.020.000,00 (oitocentos e um milhões e vinte mil reais).

5. Quanto à observância da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, Lei de Responsabilidade Fiscal, cabe informar que a perda de receita, no exercício de 2012, será compensada com as receitas provenientes do saldo da arrecadação obtido por meio do Decreto nº 7.458, de 7 de abril de 2011, considerando, em especial, a não publicação, até a presente data, do Decreto que regulamenta o Regime Especial de Reintegração de Valores Tributários para as Empresas Exportadoras/REINTEGRA.

6. Note-se que a previsão de renúncia fiscal quando da edição da Medida Provisória nº 540, de 2 de agosto de 2011, era de R\$ 1.693.000.000,00 (um bilhão, seiscentos e noventa e três milhões de reais) em 2011. No entanto, diante da ausência de regulamentação do REINTEGRA até o momento, a sua aplicação terá impacto não superior a R\$ 372.000.000,00 (trezentos e setenta e dois milhões de reais).

7. Considerando-se que a redução da alíquota do ATAERO incidente sobre as tarifas aeroportuárias ensejaria impactos sobre a receita destinada ao Programa Federal de Auxílio a Aeroportos – PROFAA, propõe-se o aumento do percentual a ele destinados dos atuais 20% (vinte por cento) para 25,24% (vinte e cinco vírgula vinte e quatro por cento).

8. Propõe-se ainda na Medida Provisória sejam atribuídas ao Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, criado pela Lei nº 12.452, de 5 de agosto de 2011, as receitas relativas ao ATAERO, bem como a parcela correspondente do aumento da Tarifa de Embarque Internacional concedido pela Portaria nº 861/GM2/1997 – hoje destinada à amortização da dívida pública mobiliária federal -, os recursos devidos à União como contrapartida das concessões de exploração da infraestrutura aeroportuária e a receita proveniente das aplicações financeiras do Fundo.

9. Outro ponto da proposta de Medida Provisória trata da criação da Tarifa de Conexão, a ser paga pelo proprietário ou explorador da aeronave e devida pela alocação de passageiro em conexão em Estação de Embarque. Tal medida tem como objetivo corrigir distorções derivadas da ausência de remuneração do operador aeroportuário por fluxo de passageiros em conexão em seu terminal, e é essencial para a concessão de aeroportos como o Aeroporto Internacional de Brasília/Presidente Juscelino Kubitscheck e o Aeroporto Internacional de Campinas/Viracopos, nos quais tais usuários correspondem, respectivamente, a cerca de 39% (trinta e nove por cento) e 29% (vinte e nove por cento) do movimento total.

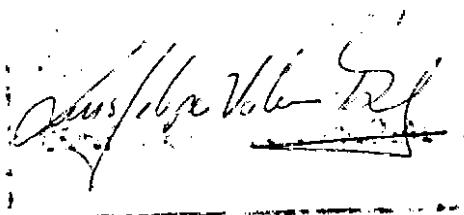
10. Buscou-se também adequar a sistemática de cobrança de tarifas de navegação aérea, com vistas a possibilitar a adequada remuneração dos efetivos prestadores de serviços. Para tanto, propõe-se a extinção da Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios Rádio Visuais em Área Terminal de Tráfego Aéreo – TAT e sua substituição por duas novas tarifas: a Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aproximação e a Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aeródromo. Tal medida resulta, na prática, em um desmembramento da TAT nessas duas novas tarifas. Adicionalmente, alterou-se a nomenclatura da Tarifa de Uso das Comunicações e dos

Auxílios à Navegação Aérea – TAN de modo a refletir adequadamente sua incidência sobre a etapa de voo em rota.

11. Considerando-se a necessidade de autorização legislativa para que a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) possa constituir subsidiárias para desempenho de suas finalidades legais e participar de sociedades privadas, propõe-se a inclusão de previsão expressa em sua lei de criação. Trata-se de medida essencial para que a Infraero possa integrar Sociedades de Propósito Específico como previsto na modelagem do processo de concessão da infraestrutura aeroportuária.

12. São essas, Excelentíssima Senhora Presidenta, as razões que justificam a edição de Medida Provisória que ora submeto à elevada apreciação de Vossa Excelência.

Respeitosamente,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Wagner Bittencourt de Oliveira". The signature is fluid and cursive, with a horizontal line underneath it.

*Assinado por: Wagner Bittencourt de Oliveira, Guido Mantega, Celso Luiz Nunes Amorim
e Miriam Aparecida Belchior*

Of. nº 155/12/PS-GSE

Brasília, 13, de abril de 2012.

A Sua Excelência o Senhor
Senador CÍCERO LUCENA
Primeiro-Secretário do Senado Federal

Assunto: Envio de PLv para apreciação

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à consideração do Senado Federal, o incluso Projeto de Lei de Conversão nº 08, de 2012 (Medida Provisória nº 551, de 2011), do Poder Executivo, aprovado na Sessão Plenária do dia 11.04.12, que "Altera dispositivos das Leis nºs 7.920, de 12 de dezembro de 1989, 8.399, de 7 de janeiro de 1992, 9.825, de 23 de agosto de 1999, 12.462, de 5 de agosto de 2011, 6.009, de 26 de dezembro de 1973, e 5.862, de 12 de dezembro de 1972; revoga o Decreto-Lei nº 1.896, de 17 de dezembro de 1981; e dá outras providências.", conforme o disposto no art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001.

Remeto, em anexo, o processado da referida Medida Provisória e os autógrafos da matéria aprovada nesta Casa.

Atenciosamente,



Deputado EDUARDO GOMES

Primeiro-Secretário

CONSULTORIA DE ORÇAMENTO E FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA

Nota Técnica nº 18 / 2011

Assunto: Subsídios para a apreciação da Medida Provisória nº 551, de 22 de novembro de 2011, que “altera dispositivos das Leis nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, nº 12.462, de 5 de agosto de 2011, e dá outras providências”.

1. INTRODUÇÃO

A presente nota técnica atende à determinação do art. 19 da Resolução n.º 1, de 2002-CN, que estabelece: “*O órgão de consultoria e assessoramento orçamentário da Casa a que pertencer o relator de medida provisória encaminhará aos relatores e à comissão, no prazo de 5 (cinco) dias de sua publicação, nota técnica com subsídios acerca da adequação financeira e orçamentária da medida provisória*”.

Com base no art. 62, da Constituição Federal, a Presidenta da República submete ao Congresso Nacional a Medida Provisória nº 551, de 22 de novembro de 2011, que “altera dispositivos das Leis nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, nº 12.462, de 5 de agosto de 2011, e dá outras providências.”

2. SÍNTESE DA MEDIDA PROVISÓRIA

Segundo os elementos contidos na Exposição de Motivos Interministerial nº 00014/2011/SAC-PR/MF/MD/MP, de 16 de novembro de 2011, a Medida Provisória (MP) nº 551, de 22 de novembro de 2011, apresenta as seguintes alterações:

1. Redução do percentual do Adicional de Tarifa Aeroportuária – ATAERO incidente sobre as tarifas de embarque, pouso, permanência, armazenagem e capatazia dos atuais 50% (cinquenta por cento) para 35,90% (trinta e cinco, vírgula noventa por cento), ao mesmo tempo em que elimina sua incidência sobre as tarifas de uso das comunicações e auxílio à navegação aérea em rota, de modo que os valores correspondentes possam ser incorporados às tarifas sem que haja alteração do montante pago pelos usuários – recomposição tarifária esta que deverá ocorrer concomitantemente com a entrada em vigor dessas disposições, no dia 10 de janeiro de 2012;

2. Aumento do percentual destinado ao Programa Federal de Auxílio a Aeroportos – PROFAA dos atuais 20% (vinte por cento) para 25,24% (vinte e cinco vírgula vinte e quatro por cento), considerando-se que a redução da alíquota do ATAERO incidente sobre as tarifas aeroportuárias ensejaria impactos sobre a receita destinada a esse programa;
3. Atribuição ao Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, criado pela Lei nº 12.452, de 5 de agosto de 2011, das receitas relativas ao ATAERO, bem como a parcela correspondente do aumento da Tarifa de Embarque Internacional concedido pela Portaria nº 861/GM2/1997 – hoje destinada à amortização da dívida pública mobiliária federal -, os recursos devidos à União como contrapartida das concessões de exploração da infraestrutura aeroportuária e a receita proveniente das aplicações financeiras do Fundo;
4. Criação da Tarifa de Conexão, a ser paga pelo proprietário ou explorador da aeronave e devida pela alocação de passageiro em conexão em Estação de Embarque. Tal medida tem como objetivo corrigir distorções derivadas da ausência de remuneração do operador aeroportuário por fluxo de passageiros em conexão em seu terminal, e é essencial para a concessão de aeroportos como o Aeroporto Internacional de Brasília/Presidente Juscelino Kubitscheck e o Aeroporto Internacional de Campinas/Viracopos, nos quais tais usuários correspondem, respectivamente, a cerca de 39% (trinta e nove por cento) e 29% (vinte e nove por cento) do movimento total;
5. Adequação da sistemática de cobrança de tarifas de navegação aérea, com vistas a possibilitar a adequada remuneração dos efetivos prestadores de serviços. Para tanto, propõe-se a extinção da Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios Rádio Visuais em Área Terminal de Tráfego Aéreo – TAT e sua substituição por duas novas tarifas: a Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aproximação e a Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aeródromo. Tal medida resulta, na prática, em um desmembramento da TAT nessas duas novas tarifas. Adicionalmente, alterou-se a nomenclatura da Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea – TAN de modo a refletir adequadamente sua incidência sobre a etapa de voo em rota;
6. Autorização legislativa para que a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) possa constituir subsidiárias para desempenho de suas finalidades legais e participar de sociedades privadas, propõe-se a inclusão de previsão expressa em sua lei de criação. Trata-se de medida essencial para que a Infraero possa integrar Sociedades de Propósito

Específico como previsto na modelagem do processo de concessão da infraestrutura aeroportuária.

A Exposição de Motivos, sobre a adequabilidade financeira e orçamentária, destaca que:

1. O impacto estimado da redução de alíquota do Adicional sobre Receitas Aeroportuárias - ATAERO e de sua extinção sobre as Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios a Navegação Aérea em Rota no exercício de 2012 é de R\$ 614.400.000,00 (seiscentos e quatorze milhões e quatrocentos mil reais), em 2013, de R\$ 701.530.000,00 (setecentos e um milhões, quinhentos e trinta mil reais) e, para 2014, de R\$ 801.020.000,00 (oitocentos e um milhões e vinte mil reais);
2. Quanto à observância da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, Lei de Responsabilidade Fiscal, a perda de receita, no exercício de 2012, será compensada com as receitas provenientes do saldo da arrecadação obtido por meio do Decreto nº 7.458, de 7 de abril de 2011, considerando, em especial, a não publicação, até a presente data, do Decreto que regulamenta o Regime Especial de Reintegração de Valores Tributários para as Empresas Exportadoras/REINTEGRA. A previsão de renúncia fiscal quando da edição da Medida Provisória nº 540, de 2 de agosto de 2011, era de R\$ 1.693.000.000,00 (um bilhão, seiscentos e noventa e três milhões de reais) em 2011. No entanto, diante da ausência de regulamentação do REINTEGRA até o momento, a sua aplicação terá impacto não superior a R\$ 372.000.000,00 (trezentos e setenta e dois milhões de reais).
3. Considerando-se que a redução da alíquota do ATAERO incidente sobre as tarifas aeroportuárias ensejaria impactos sobre a receita destinada ao Programa Federal de Auxílio a Aeroportos – PROFAA, propõe-se o aumento do percentual a ele destinados dos atuais 20% (vinte por cento) para 25,24% (vinte e cinco vírgula vinte e quatro por cento).
4. Propõe-se ainda na Medida Provisória sejam atribuídas ao Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, criado pela Lei nº 12.452, de 5 de agosto de 2011, as receitas relativas ao ATAERO, bem como a parcela correspondente do aumento da Tarifa de Embarque Internacional concedido pela Portaria nº 861/GM2/1997 – hoje destinada à amortização da dívida pública mobiliária federal -, os recursos devidos à União como contrapartida das concessões de exploração da infraestrutura aeroportuária e a receita proveniente das aplicações financeiras do Fundo.

3. COMPATIBILIDADE E ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA

O art. 5º da Resolução nº 1, de 2002 – CN, que “Dispõe sobre a apreciação, pelo Congresso Nacional, das Medidas Provisórias a que se refere o art. 62 da Constituição Federal, e dá outras providências”, refere-se da seguinte forma ao exame de adequação orçamentária e financeira: “O exame de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira das Medidas Provisórias abrange a análise da repercussão sobre a receita ou a despesa pública da União e da implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras vigentes, em especial a conformidade com a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, a lei do plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e a lei orçamentária da União.”

A Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF (Lei Complementar nº 101/2000), no seu art. 16, §1º, estabeleceu os seguintes conceitos sobre adequação e compatibilidade financeira e orçamentária:

“§ 1º Para os fins desta Lei Complementar, considera-se:

I - adequada com a lei orçamentária anual, a despesa objeto de dotação específica e suficiente, ou que esteja abrangida por crédito genérico, de forma que somadas todas as despesas da mesma espécie, realizadas e a realizar, previstas no programa de trabalho, não sejam ultrapassados os limites estabelecidos para o exercício;

II - compatível com o plano plurianual e a lei de diretrizes orçamentárias, a despesa que se conforme com as diretrizes, objetivos, prioridades e metas previstos nesses instrumentos e não infrinja qualquer de suas disposições.”

A Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2011 (Lei nº 12.309, de 9 de agosto de 2010), em seu art. 91, condiciona à aprovação de proposições legislativas, sob a forma de projetos de lei, decretos legislativos ou medidas provisórias, que importem ou autorizem diminuição da receita ou aumento de despesa da União, à apresentação de estimativas desses efeitos, elaboradas ou homologadas por órgão da União, para cada um dos exercícios compreendidos no período de 2011 a 2013, detalhando a memória de cálculo respectiva e correspondente compensação, nos termos das disposições constitucionais e legais que regem a matéria. As proposições legislativas que concedam ou ampliem incentivo ou benefício de natureza financeira, creditícia ou patrimonial deverão conter cláusula de vigência de no máximo 5 anos, sendo facultada sua compensação mediante o cancelamento de despesas em valor equivalente.

Ainda em seu art. 91, a LDO 2011 destaca que a remissão à futura legislação, o parcelamento ou a postergação para exercícios futuros do impacto orçamentário-financeiro não elidem a necessária estimativa e correspondente compensação.

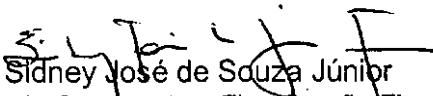
O art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal - LRF exige estar a proposição acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, assim como sua compatibilidade com o cumprimento das metas fiscais estabelecidas na lei de diretrizes orçamentárias e o atendimento de pelo menos uma de duas condições alternativas.

Uma condição é que o proponente demonstre que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária e que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias. Outra condição, alternativa, é que a proposição esteja acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, da ampliação de base de cálculo ou da majoração ou criação de tributo ou contribuição, podendo o benefício entrar em vigor apenas quando implementadas tais medidas.

Da análise da Medida Provisória, verifica-se que houve preocupação com a adequação e compatibilidade financeira e orçamentária, tendo sido apurados os montantes da renúncia fiscal bem como foram apresentadas formas de suas compensações. Portanto, Medida Provisória em questão atende aos preceitos da Lei de Responsabilidade Fiscal e da Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2011.

Esses são os subsídios.

Brasília, 28 de novembro de 2011.


Sidney José de Souza Júnior
Consultor de Orçamento e Fiscalização Financeira

**PARECER DO RELATOR, PELA COMISSÃO MISTA, À MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 551, DE 2011, E ÀS EMENDAS A ELA APRESENTADAS.
(PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO)**

O SR. ARTHUR OLIVEIRA MAIA (PMDB-BA. Para emitir parecer. Sem revisão do orador.) - Muito obrigado, Presidente.

"Parecer apresentado em Plenário pelo Relator designado para manifestar-se pela Comissão Mista incumbida da apreciação da matéria.

Medida Provisória nº 551, de 2011.

*'Altera dispositivos das Leis nº 7.920,
de 12 de dezembro de 1989, nº 9.825, de 23
de agosto de 1999, nº 8.399, de 7 de janeiro
de 1992, nº 6.009, de 26 de dezembro de
1973, nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972,
nº 12.462, de 5 de agosto de 2011; e dá
outras providências'.*

Autor: Poder Executivo.

Relatório.

Nos termos do art. 62 da Constituição da República, a Excelentíssima Senhora Presidente da República, Dilma Rousseff, submete à apreciação do Congresso Nacional o texto da Medida Provisória nº 551, de 23 de novembro de 2011, que *'Altera dispositivos das Leis nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, nº 12.462, de 5 de agosto de 2011; e dá outras providências'*.

Das alterações à Lei nº 7.920, de 1989.

Trata-se da lei que criou o Adicional de Tarifa Aeroportuária — ATAERO.

A Medida Provisória altera-lhe o art. 1º, reduzindo o valor do citado adicional de 50% para 35,9% do valor das tarifas aeroportuárias sobre as quais incide. No mesmo artigo, exclui a rede de telecomunicações e auxílio à navegação aérea do rol de instalações para as quais é possível destinar recursos oriundos da arrecadação do ATAERO. Ainda, acrescenta que o ATAERO não incide sobre a tarifa de conexão, criada por força da própria MP 551/11. Por fim, assenta que os recursos do ATAERO constituirão receita do Fundo Nacional de Aviação Civil — FNAC.

Das alterações à Lei nº 8.399, de 1992.

Trata-se da lei que especifica a destinação dos recursos advindos da arrecadação do ATAERO.

A MP altera-lhe o art. 1º, reduzindo de 80% para 74,76% a parcela do produto da arrecadação do ATAERO a ser empregada diretamente pelo Governo Federal”...

O SR. PRESIDENTE (Marco Maia) - Deputado Arthur, gostaria de fazer uma consulta ao Plenário. Como o relatório de V.Exa. é muito extenso, pergunto ao Plenário se podemos sugerir ao Deputado Arthur Lira, perdão, Arthur Maia — Arthur Lira é o nosso Líder...

O SR. ARTHUR OLIVEIRA MAIA - É sempre uma honra ser confundido com o Deputado Arthur Lira, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Marco Maia) - É que nesta Casa há muito Arthur, muito Lira e muito Maia. Então, é uma confusão.

Enfim, consulto sobre se é possível que S.Exa. faça uma leitura mais concisa de seu relatório. Pode ser?

O SR. PAUDERNEY AVELINO (DEM-AM. Pela ordem. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente, o problema é que o Deputado Arthur Maia fez alterações no seu parecer, e nós gostaríamos de saber exatamente quais são essas alterações.

O SR. PRESIDENTE (Marco Maia) - Ele vai fazer a leitura das alterações.

Então, V.Exa. pode encurtar o seu relatório e fazer só a leitura pormenorizada das alterações produzidas no relatório que V.Exa. apresentou por escrito aos Líderes.

O SR. ARTHUR OLIVEIRA MAIA - Sr. Presidente, estou solicitando a relação das emendas, para que eu possa fazer uma leitura realmente mais objetiva. Pretendíamos ler todo o relatório, mas eu concordo com V.Exa. Fica mais produtivo, na linha do que também sugeriu o Deputado Pauderney, se fizermos referência apenas ao que foi modificado. Assim, eu pediria apenas uma breve tolerância, para que eu pegue a relação das emendas.

.....
[O **SR. ARTHUR OLIVEIRA MAIA** (PMDB-BA. Sem revisão do orador.) - (...).

[MSOffice1] Comentário:
Sessão:075.2.54.O Quarto:118/1
Hora:17:54 Tq.:Helena Rev.:Sheila
Tussi

Sr. Presidente, vou fazer a leitura referente às emendas e, em seguida, ao meu voto.

A Emenda de nº 1 foi apresentada pelo nobre Deputado Ricardo Izar. A Emenda "Altera a redação do art. 1º da MP para salientar que todos os

recursos do adicional tarifário, inclusive aqueles gerados nos aeroportos concedidos, constituirão receitas do Fundo Nacional de Aviação Civil”.

Nós acatamos essa Emenda.

A Emenda de nº 2 é do Deputado Rubens Bueno. *“Modifica o art. 5º da MP para acrescentar parágrafo único ao inciso IV do art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de setembro de 1973, com o objetivo de estabelecer que os recursos arrecadados com a cobrança da tarifa de conexão sejam aplicados na manutenção, recuperação, construção, melhoramento, instalação de equipamentos e de tecnologia, elaboração de estudos e projetos técnicos e de engenharia nas áreas destinadas aos passageiros em conexão””*

Também foi deferida por nós essa Emenda.

A Emenda de nº 3 foi proposta pelo Deputado Antonio Carlos Magalhães Neto. *“Modifica o art. 5º da MP para acrescentar parágrafo único ao art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de setembro de 1973, estabelecendo que os voos originados e destinados a aeroportos instalados em território nacional estão isentos da tarifa de conexão”.*

Essa Emenda também foi deferida.

Acho que isso atende ao Deputado Pauderney Avelino.

A Emenda nº 4, do Deputado Sando Mabel, *“Pretende acrescentar o art. 5º ao texto da MP, alterando a Lei nº 12.462, de 05 de agosto de 2011, para determinar que os hangares existentes nos aeroportos não possam ser licitados sem que as áreas disponíveis para a construção de novos hangares sejam licitadas”.*

Essa medida foi indeferida, mas o foi, Sr. Presidente, sem entrar no mérito, porque a Mesa Diretora da Câmara indeferiu várias emendas com fundamento no art. 4º, § 4º, da Resolução nº 1, de 2002.

Foram indeferidas com fundamento nessa resolução as Emendas de nºs 4, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29 e 30.

Portanto, a Emenda nº 4, do Deputado Sandro Mabel, foi indeferida com fundamento nessa Resolução nº 1.

As Emendas nºs 6 e 7, de autoria do ilustre Senador Blairo Maggi e do Deputado Antonio Carlos Magalhães Neto, respectivamente, modificam o art. 2º da MP, que trata da Lei nº 8.339, de 7 de janeiro de 1992, para definir que os recursos da ATAERO serão distribuídos da seguinte forma: 70% para o sistema aeroviário de interesse federal e 30% aos aeroportos de interesse estadual.

Foram indeferidas.

A Emenda nº 8, do Deputado Arthur Lira, também modifica o art. 2º da MP, que trata da Lei nº 8.339, de 7 de janeiro de 1992, para definir que 50% dos recursos destinados ao sistema aeroviário federal...

(Intervenções simultâneas fora do microfone.)

Estamos aqui falando das Emendas apenas para ressaltar que foram admitidas pela Presidência da Casa. Essas Emendas, nós vamos entrar no mérito de cada uma delas adiante.

A Emenda nº 06, do Senador Blairo Maggi, e a nº 7 propõem a distribuição de 70% para o sistema aeroviário de interesse federal e 30% para aplicação em interesses regionais.

A Emenda de nº 8, do Deputado Arthur Lira, também modifica o art. 2º, para definir que 50% dos recursos do ATAERO serão destinados ao sistema aeroviário de interesse federal e 50% serão aplicados em aeroportos de interesse regional.

A Emenda de nº 9, do Deputado Otávio Leite, “*Altera o art. 2º da Medida Provisória para determinar que as receitas arrecadadas com o ATAERO não poderão ser retidas no Tesouro Nacional para constituição de superávit primário, devendo ser integralmente transferidas para o Fundo Nacional de Aviação Civil*”.

A Emenda nº 10, do Deputado Rubens Bueno, “*Modifica o art. 3º da Medida Provisória, que altera a Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, para determinar que os recursos do FNAC, referentes ao adicional sobre a tarifa de embarque internacional, sejam aplicados na manutenção, recuperação, construção, melhoramento, instalação de equipamentos e de tecnologia, elaboração de estudos e projetos técnicos e de engenharia que dizem respeito a melhorias nos terminais aeroportuários, pistas de pouso, pátios de manobra e estacionamento, vias de acesso e estacionamento de veículos, bem como em equipamentos de segurança e proteção da aviação nacional*”.

Foi deferida também.

A Emenda nº 11, do Deputado Guilherme Campos, “*Modifica o art. 4º da Medida Provisória, que altera a Lei nº 12.462, para determinar que os recursos do FNAC sejam aplicados exclusivamente no desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil*”.

Ela também foi deferida.

A Emenda de nº 12, do Deputado Otavio Leite, exclui a tarifa de conexão.

Também foi deferida.

A Emenda nº 13, da Deputada Perpétua Almeida, isenta aeronaves que operam em aviação regional do pagamento da tarifa de conexão.

Também foi deferida.

A Emenda nº 14, também da Deputada Perpétua Almeida, modifica o art. 5º, isentando as aeronaves que operam em aviação regional do pagamento de tarifa do uso das comunicações.

Também foi deferida.

A Emenda nº 15, do nobre Deputado Guilherme Campos, “*Modifica o art. 8º da MP, para definir que os serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea poderão, a critério do Comando da Aeronáutica e após a aprovação do Ministério de Estado da Defesa, ser prestados por outros órgãos e entidades públicos e privados*”.

Também foi deferida.

A Emenda nº 16, do Deputado Guilherme Campos, modifica a MP, para determinar que o produto da arrecadação das tarifas previstas no art. 8º constituirá, em sua totalidade, receita do Fundo Aeronáutico.

Também foi deferida.

As Emendas, Sr. Presidente, a seguir, de nºs 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29 e 30, todas elas foram indeferidas, como já dito aqui anteriormente, com fundamento no art. 1º da Resolução nº 1, de 2002, desta Casa. De sorte que é desnecessária a leitura destas emendas.

Nós passaremos para a premissa da admissibilidade — requisitos de urgência e relevância.

(...)

“Acolhemos os termos da Exposição de Motivos que acompanha a Medida Provisória. De fato, o crescimento da economia brasileira e o aumento da renda resultaram no incremento das viagens de negócios e de turismo, trazendo para a aviação civil brasileira milhares de novos usuários. Esse crescimento, aliado ao déficit histórico de investimentos, resultaram em uma visível saturação do sistema aeroportuário brasileiro. Com efeito, o requisito constitucional da relevância é atendido pelo fato de a Medida Provisória trazer alterações importantes no mecanismo de financiamento de um setor com significativo impacto econômico e social.

A matéria também é urgente, uma vez que a crítica situação dos aeroportos tende a se agravar com o esperado acréscimo de passageiros em decorrência da realização da Copa do Mundo de Futebol, em 2014, e das Olimpíadas do Rio de Janeiro, em 2016. Por esse motivo, algumas ações precisavam ser adotadas, entre elas a mudança nos mecanismos de arrecadação e distribuição dos recursos para os setores aeroportuário e aeronáutico e a alteração da lei de criação da INFRAERO, para que se pudesse levar a termo a concessão da administração de alguns aeroportos à iniciativa privada, efetivada no dia 6 de fevereiro deste ano.

Consideramos, por esses motivos, que a Medida Provisória satisfaz os pressupostos de relevância e urgência exigidos para sua edição, tendo sido também observados os requisitos formais para o seu envio ao Congresso

Nacional, nos termos do art. 2º, § 1º, da Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional.

Dos demais requisitos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

A Medida Provisória nº 551/11 trata de matéria que se insere na competência legislativa do Congresso Nacional, nos termos do art. 48 da Carta Magna, e não incorre em qualquer das vedações temáticas estabelecidas pelo § 1º do art. 62 da Constituição. Inexistem também objeções a levantar quanto aos requisitos de juridicidade e de técnica legislativa.

Da adequação orçamentária e financeira.

O exame de adequação orçamentária e financeira desta Medida Provisória orienta-se subsidiariamente pela Nota Técnica nº 18, de 2011, da Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira da Câmara dos Deputados, que atende ao disposto no art. 19 da Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional.

O § 1º do art. 5º da Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional, estabelece que o exame de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira das medidas provisórias abrange a análise da repercussão sobre a receita ou sobre a despesa pública da União e de implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras vigentes.

Da análise da Medida Provisória, verifica-se que houve preocupação com a adequação e compatibilidade financeira e orçamentária, tendo sido apurados os montantes da renúncia fiscal, bem como apresentadas as formas de compensação. Portanto, a Medida Provisória em questão atende aos

preceitos da Lei de Responsabilidade Fiscal e da Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2011.

Diante disso, não vislumbramos entraves em relação à adequação orçamentária e financeira da Medida Provisória nº 551, de 2011, considerando atendidas as exigências legais pertinentes.

Do mérito.

A Medida Provisória nº 551, de 2011, veio para alterar a sistemática de distribuição de recursos arrecadados com tarifas aeroportuárias e tarifas aeronáuticas. Grande ênfase foi dada ao financiamento do Fundo Nacional de Aviação Civil — FNAC, gerido pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República. De fato, as receitas provenientes da arrecadação do Adicional de Tarifa Aeroportuária — ATAERO, do recolhimento da parcela correspondente ao aumento da Tarifa de Embarque Internacional concedido pela Portaria nº 861, de 1997, e do pagamento por concessões aeroportuárias constituem, agora, recurso à disposição do FNAC.

Tal aporte é, sem dúvida, necessário, em face dos largos desafios que a Secretaria de Aviação Civil — SAC, criada há pouco tempo, tem de enfrentar no cumprimento das políticas de Estado relativas à aviação civil e à infraestrutura aeroportuária.

Importa notar que a absorção dos recursos do ATAERO — que teve seu percentual reduzido de 50% para 35,9% — pela SAC não compromete a estabilidade financeira das administrações aeroportuárias e do Comando da Aeronáutica, uma vez que se determinou a correção das tarifas aeroportuárias. Vale ressaltar ainda, como aspecto positivo em relação à assunção de recursos pela SAC, que parte da receita obtida com a cobrança de tarifa de embarque

internacional, hoje direcionada para o Tesouro Nacional, passará a financiar atividades e ações no próprio sistema de transporte aéreo, o que restitui, nesse caso, a lógica da cobrança de natureza tarifária.

Outra determinação prevista na medida provisória que merece elogio, por sua racionalidade, é a criação da tarifa de conexão, única forma capaz de financiar as atividades de aeroportos que se deparam com grande movimento de passageiros em conexão, fruto do modelo de exploração de serviços de transporte aéreo *hub and spoke*, adotado pelas empresas de aviação comercial. Essa nova remuneração, diga-se, é de especial importância no caso dos aeroportos concedidos, e dos que ainda se pretende conceder, à iniciativa privada, de vez que são custosas as intervenções que se reclamam dos concessionários.

Vale também destacar a modificação produzida na lei de criação da Infraero, para permitir a formação de subsidiárias e a sua participação em outras sociedades públicas ou privadas, visando o processo de desestatização da administração aeroportuária. Embora se considere que a INFRAERO já estava autorizada a constituir subsidiárias, nos termos do § 1º do art. 1º da Lei nº 5.862, de 1972, em combinação com o art. 36 do Código Brasileiro de Aeronáutica, o texto da medida provisória deixa claro que tanto a empresa como subsidiárias eventualmente criadas por ela poderão tomar parte, minoritária ou majoritariamente, de outras sociedades públicas ou privadas, medida essencial para o modelo de concessão de aeroportos proposto pelo Governo federal, o qual contempla a participação da INFRAERO nas sociedades de propósito específico que administrarão os aeroportos de Brasília, Campinas (Viracopos) e Guarulhos (Cumbica).

Essas eram as observações que se tinha a fazer com relação ao texto da medida provisória originalmente encaminhado pelo Poder Executivo. No entanto, cabem, ainda, considerações acerca de dispositivos que se pretende acrescentar.

O primeiro deles é o que permite a aplicação de recursos do FNAC em ações que contribuam para o desenvolvimento de aeroportos concedidos à iniciativa privada, desde que, evidentemente, tais ações já não façam parte do rol de investimentos e obrigações assumidos pela entidade responsável pela exploração aeroportuária. Por meio dessa medida, está-se permitindo que o poder público federal, independentemente da participação da INFRAERO nas sociedades de propósito específico, atue para compatibilizar a infraestrutura aeroportuária concedida com as demandas ainda não percebidas ou que se revelem de difícil previsão.

O segundo é o que autoriza desapropriações de imóveis lindeiros aos sítios aeroportuários, com o fito de desenvolver as atividades próprias do aeroporto ou de atividades conexas a ele. Deixa-se claro que tanto o poder público federal quanto o concessionário de aeroporto têm competência para promover a desapropriação, a qual pode vir a ser indispensável para a ampliação da capacidade operacional ou para a ampliação de atividades que permitam, por exemplo, a constituição dos chamados aeroportos-indústria, tipo de complexo logístico cada vez mais importante para o fortalecimento e a diversificação de economias regionais.

O terceiro é o que deixa patente a possibilidade do uso de recursos do FNAC na promoção de ações que visem à redução do tempo de viagem do passageiro do transporte aéreo. Muito embora quase todo investimento em

infraestrutura aeroportuária tenha repercussão na eficiência com que são prestados os serviços e, em última instância, no tempo total de viagem, é conveniente registrar que investimentos específicos, não exatamente classificados daquela forma, também podem ser feitos mediante o apoio do FNAC. Esse dispositivo dá uma perfeita dimensão da relevância que têm ações cujo foco seja a redução de procedimentos burocráticos ou a modernização de processos relacionados à movimentação de passageiros.

O quarto, e último, é o que inclui o querosene de aviação — QAV — na relação de cargas isentas do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante — AFRMM. Considerando-se que os percentuais que se aplicam sobre o frete das cargas sujeitas ao AFRMM são significativos — 25% na navegação de longo curso; 10% na cabotagem; e 40% na navegação fluvial e lacustre, no transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste —, a isenção proposta é capaz de efetivamente reduzir o preço do querosene de aviação cobrado das empresas de transporte aéreo, em especial nas praças mais longínquas de portos importadores e de refinarias. Tendo em conta que o combustível é parte expressiva dos custos diretos operacionais de uma empresa de aviação, 20% a 40%, e que o mercado de transporte aéreo apresenta concorrência, é de se presumir que a medida contribua para a redução de tarifas aéreas para os usuários, com destaque para aqueles que se valem da chamada aviação regional, mais afetada pelo alto custo do querosene de aviação — QAV.

Quanto ao mérito da matéria, era o que se queria dizer".

(...)

"Conclusão.

Em face de todo o exposto, voto pela admissibilidade, constitucionalidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 551, de 2011. Voto, ainda, pela adequação financeira e orçamentária da iniciativa. Voto, por fim, pela aprovação, no mérito, da referida proposição, na forma do projeto de lei de conversão anexo. Com relação às emendas, voto pela aprovação das Emendas nºs 1, 11 e 16; voto, ainda, pela rejeição, no mérito, das Emendas nº 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14 e 15".

Este é o voto.

Sala das Sessões, em 11 de abril de 2012.

Deputado Arthur Oliveira Maia, Relator.

O SR. ARTHUR OLIVEIRA MAIA - Sra. Presidente, como Relator da matéria quero apenas fazer uma observação sobre técnica regimental.

A SRA. PRESIDENTA (Rose de Freitas) - Pois não, Deputado Arthur.

O SR. ARTHUR OLIVEIRA MAIA (PMDB-BA. Sem revisão do orador.) - Que venhamos a excluir o art. 10. É uma questão meramente de técnica legislativa, porque o artigo visa apenas a convalidar os atos praticados com base na Medida Provisória nº 551, que é a própria medida provisória. De sorte que eu quero solicitar a desconsideração desse artigo e a renumeração dos artigos seguintes.

PARECER ESCRITO ENCAMINHADO À MESA

Parecer proferido em Plenário em 11/04/2012, às 18h.15 min.

SAC/AB

**PARECER APRESENTADO EM PLENÁRIO PELO RELATOR
DESIGNADO PARA MANIFESTAR-SE PELA COMISSÃO MISTA
INCUMBIDA DA APRECIAÇÃO DA MATÉRIA**

MEDIDA PROVISÓRIA N° 551, DE 2011

"Altera dispositivos das Leis nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, nº 12.462, de 5 de agosto de 2011; e dá outras providências".

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado ARTHUR OLIVEIRA MAIA

I - RELATÓRIO

Nos termos do art. 62 da Constituição da República, a Excelentíssima Senhora Presidente da Republica, Dilma Rousseff, submete à apreciação do Congresso Nacional o texto da Medida Provisória nº 551, de 23 de novembro de 2011, que "Altera dispositivos das Leis nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, nº 12.462, de 5 de agosto de 2011; e dá outras providências".

Das alterações à Lei nº 7.920, de 1989

Trata-se da lei que criou o Adicional de Tarifa Aeroportuária – ATAERO.

A MP altera-lhe o art. 1º, reduzindo o valor do citado adicional de 50% para 35,9% do valor das tarifas aeroportuárias sobre as quais

incide. No mesmo artigo, exclui a rede de telecomunicações e auxílio à navegação aérea do rol de instalações para as quais é possível destinar recursos oriundos da arrecadação do ATAERO. Ainda, acrescenta que o ATAERO não incide sobre a tarifa de conexão, criada por força da própria MP 551/11. Por fim, assenta que os recursos do ATAERO constituirão receita do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC.

Das alterações à Lei nº 8.399, de 1992

Trata-se da lei que especifica a destinação dos recursos advindos da arrecadação do ATAERO.

A MP altera-lhe o art. 1º, reduzindo de 80% para 74,76% a parcela do produto da arrecadação do ATAERO a ser empregada diretamente pelo governo federal no sistema aeroviário de interesse nacional. Eleva, ainda, de 20% para 25,24% a parcela do produto da arrecadação do ATAERO a ser endereçada aos Estados, para aplicação em aeroportos de interesse regional ou estadual – parcela que representa o suporte financeiro do PROFAA – Programa Federal de Auxílio a Aeroportos. Finalmente, define que entre as tarifas sobre as quais deve incidir o ATAERO não estão incluídas as tarifas de uso dos auxílios à navegação aérea e das telecomunicações.

Das alterações à Lei nº 9.825, de 1999

Trata-se da lei que dispõe sobre o recolhimento ao Tesouro Nacional de parcela da Tarifa de Embarque Internacional.

A MP altera-lhe os arts. 1º e 2º. Em resumo, substitui o Tesouro Nacional pelo Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC como beneficiário da arrecadação de parcela da Tarifa de Embarque Internacional, correspondente ao aumento concedido pela Portaria nº 861/GM2, de 1997. Atribui aos administradores aeroportuários a tarefa de promover o recolhimento dos valores em questão ao FNAC, que os utilizará no fomento e desenvolvimento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil.

Das alterações à Lei nº 12.462, de 2011

Trata-se da lei que institui o Regime Diferenciado de Contratações Públicas – RDC e, entre outras matérias, cria a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – SAC.

A MP altera-lhe o art. 63, para especificar que são recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC os referentes (i) ao ATAERO, (ii) à parcela da Tarifa de Embarque Internacional correspondente ao aumento concedido pela Portaria nº 861/GM2, de 1997, (iii) aos valores devidos como contrapartida à União em razão de outorgas de infraestrutura aeroportuária, (iv) aos rendimentos de suas aplicações financeiras e, ainda, (v) outros que lhe forem atribuídos.

Das alterações à Lei nº 6.009, de 1973

Trata-se da lei que dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos e das facilidades à navegação aérea.

A MP altera-lhe os arts. 3º, 7º, 8º, 9º, 10 e 11. Cria a Tarifa de Conexão, devida pelo proprietário ou explorador da aeronave que aloca passageiro em conexão em estação de passageiros durante a execução de contrato de transporte. Estabelece, no entanto, que estarão isentos dessa tarifa os transportadores que conduzam (i) passageiros de aeronaves militares e de aeronaves públicas brasileiras da administração federal direta, (ii) passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivos de ordem técnica ou meteorológica, ou, ainda, em caso de acidente, (iii) passageiros que tenham menos de dois anos de idade, (iv) inspetores de aviação civil, no exercício de suas funções, (v) passageiros de aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento a reciprocidade de tratamento e (vi) passageiros convidados pelo governo brasileiro.

Além de criar a Tarifa de Conexão, a MP substitui a Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios Rádio Visuais em Área Terminal de Tráfego Aéreo por duas novas tarifas: (i) a Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aproximação, cobrada pelos serviços de controle de aproximação do aeródromo e de informações de voo de aeródromo; e (ii) a Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aeródromo, cobrada pelos serviços de controle do aeródromo e de informações de voo de aeródromo. A terceira tarifa aplicável, a Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota, será cobrada apenas pelos serviços relacionados ao controle de voo em rota. Diz a MP que os serviços remunerados mediante a cobrança dessas três tarifas poderão ser prestados por órgãos e entidades, públicos ou privados, que não o Comando da Aeronáutica, a critério deste.

Estatui, também, que as três tarifas serão fixadas pelo Comando da Aeronáutica, após aprovação do Ministério da Defesa e manifestação da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, para aplicação em todo o território nacional. Mantém, para as três novas tarifas, os mesmos casos de isenção previstos para a tarifa que substituem. Por fim, ratifica que o produto da arrecadação das tarifas já citadas deve constituir receita do Fundo Aeronáutico.

Das alterações à Lei nº 5.862, de 1972

Trata-se da lei que autorizou o Poder Executivo a constituir a INFRAERO.

A MP altera-lhe o art. 2º, para autorizar a INFRAERO a criar subsidiárias e a participar, assim como suas subsidiárias, de outras sociedades públicas ou privadas.

Das outras providências

A par das modificações produzidas nas leis aqui mencionadas, a MP também determina que a ANAC e o Ministério da Defesa, por intermédio do Comando da Aeronáutica, promovam, em 10 de janeiro de 2012, a recomposição dos valores tarifários, para compensar tanto a redução, no primeiro caso, como a extinção, no segundo, da incidência do ATAERO sobre as tarifas.

Ao final, a MP revoga o Decreto-Lei nº 1.896, de 1981, e o inciso III do parágrafo único do art. 1º da Lei nº 9.825, de 1999.

Da Justificação

De acordo com a justificativa assinada pelos Ministros Wagner Bittencourt de Oliveira (Secretaria de Aviação Civil), Guido Mantega (Fazenda), Celso Luiz Nunes Amorim (Defesa) e Miriam Aparecida Belchior (Planejamento), a MP tem a finalidade de estimular o investimento da iniciativa privada na construção e operação da infraestrutura aeroportuária, cuidando ainda de garantir segurança jurídica aos investidores e de reduzir os riscos regulatórios.

Estimam, S.Exas., que o impacto da redução do ATAERO e da extinção de sua incidência sobre tarifas aeronáuticas atinja, em 2012, 614 milhões de reais, em 2013, 701 milhões de reais e, em 2014, 801 milhões de reais. Observam, contudo, que o quesito da responsabilidade fiscal estará observado em face da conservação, em mãos do governo, de receitas que

deveriam ser dispensadas em virtude do Regime Especial de Reintegração de Valores – REINTEGRA, o qual, no entanto, ainda não foi regulamentado.

Alegam que o aumento da parcela da receita do ATAERO alocada ao PROFAA se deve à redução da alíquota de tal adicional sobre as tarifas aeroportuárias.

Argumentam, adiante, que a criação da Tarifa de Conexão tem como objetivo corrigir distorções derivadas da ausência de remuneração do operador aeroportuário por fluxos de passageiros em conexão em seu terminal. Citam os casos dos aeroportos de Brasília e de Campinas, que se destacam por receber um grande número de usuários que corresponde a passageiros em conexão – 39% e 29% do total, respectivamente.

Acerca das tarifas de navegação aérea, afirmam que as mudanças promovidas – desmembramento da Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios Rádio Visuais em Área Terminal de Tráfego Aéreo – TAT em duas novas tarifas e alteração da nomenclatura da Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea – TAN – visam a adequar a sistemática de cobrança, de sorte a possibilitar a remuneração dos efetivos prestadores de serviços.

Por derradeiro, S.Exas. chamam a atenção para a necessidade de autorização legislativa caso a INFRAERO deseje constituir subsidiárias, estratégia essencial, apontam, para que a empresa integre Sociedades de Propósito Específico, como previsto no modelo de concessão de infraestrutura aeroportuária, recentemente efetivado.

Das emendas

No prazo regimental, foram apresentadas, perante a Comissão Mista, trinta emendas à Medida Provisória nº 551, de 2011, cujo conteúdo é descrito a seguir. Assinalar-se-á, também, se as emendas foram deferidas ou indeferidas pelo Presidente da Câmara dos Deputados, com fundamento no art. 4º, § 4º, da Resolução nº 1/2002-CN, combinado com o art. 125 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

A Emenda de nº 1, de autoria do Deputado Ricardo Izar, altera a redação do art. 1º da MP para salientar que todos os recursos do adicional tarifário, inclusive aqueles gerados nos aeroportos concedidos, constituirão receitas do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC. **DEFERIDA**

A Emenda de nº 2, cujo autor é o Deputado Rubens Bueno, modifica o art. 5º da MP para acrescentar parágrafo único ao inciso IV do art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de setembro de 1973, com o objetivo de estabelecer que os recursos arrecadados com a cobrança da tarifa de conexão sejam aplicados na manutenção, recuperação, construção, melhoramento, instalação de equipamentos e de tecnologia, elaboração de estudos e projetos técnicos e de engenharia nas áreas destinadas aos passageiros em conexão. **DEFERIDA**

A Emenda de nº 3, proposta pelo Deputado Antonio Carlos Magalhães Neto, modifica o art. 5º da MP para acrescentar parágrafo único ao art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de setembro de 1973, estabelecendo que os voos originados e destinados a aeroportos instalados em território nacional estão isentos da tarifa de conexão. **DEFERIDA**

A Emenda nº 4, do Deputado Sando Mabel, pretende acrescentar o art. 5º ao texto da MP, alterando a Lei nº 12.462, de 05 de agosto de 2011, para determinar que os hangares existentes nos aeroportos não possam ser licitados sem que as áreas disponíveis para a construção de novos hangares sejam licitadas. **INDEFERIDA**

A Emenda de nº 5, cujo autor é o Deputado Rubens Bueno, modifica o art. 4º da MP que altera a Lei nº 12.462, para determinar que os recursos do FNAC sejam aplicados na manutenção, recuperação, construção, melhoramento, instalação de equipamentos e de tecnologia, elaboração de estudos e projetos técnicos e de engenharia que dizem respeito a melhorias nos terminais aeroportuários, pistas de pouso, pátios de manobra e estacionamento, vias de acesso e estacionamento de veículos, bem como em equipamentos de segurança e proteção da aviação nacional. **DEFERIDA**

As Emendas nº 6 e 7, de autoria do Senador Blairo Maggi e do Deputado Antonio Carlos Magalhães Neto, respectivamente, modificam o art. 2º da MP, que trata da Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, para definir que os recursos do ATAERO serão distribuídos da seguinte forma: 70% para o sistema aeroviário de interesse federal e 30% para aplicação em aeroportos de interesse regional ou estadual. **DEFERIDAS**

A Emenda de nº 8, de autoria do Deputado Arthur Lira, também modifica o art. 2º da MP, que trata da Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, para definir que 50% dos recursos do ATAERO serão destinados para o

sistema aeroviário de interesse federal e 50% serão aplicados em aeroportos de interesse regional ou estadual. **DEFERIDA**

A Emenda de nº 9, do Deputado Otávio Leite, altera o art. 2º da MP para determinar que as receitas arrecadadas com o ATAERO não poderão ser retidas no Tesouro Nacional para constituição de superávit primário, devendo ser integralmente transferidas para o Fundo Nacional de Aviação Civil. **DEFERIDA**

A Emenda nº 10, cujo autor é o Deputado Rubens Bueno, modifica o art. 3º da MP, que altera a Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, para determinar que os recursos do FNAC, referentes ao adicional sobre a tarifa de embarque internacional, sejam aplicados na manutenção, recuperação, construção, melhoramento, instalação de equipamentos e de tecnologia, elaboração de estudos e projetos técnicos e de engenharia que dizem respeito a melhorias nos terminais aeroportuários, pistas de pouso, pátios de manobra e estacionamento, vias de acesso e estacionamento de veículos, bem como em equipamentos de segurança e proteção da aviação nacional. **DEFERIDA**

A Emenda nº 11, do Deputado Guilherme Campos, modifica o art. 4º da MP, que altera a Lei nº 12.462, de 05 de agosto de 2011, para determinar que os recursos do FNAC sejam aplicados exclusivamente no desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil. **DEFERIDA**

A Emenda nº 12, do Deputado Otávio Leite, exclui o art. 5º da MP que cria a tarifa de conexão. **DEFERIDA**

A Emenda nº 13, da Deputada Perpétua Almeida, modifica o art. 5º da MP, para isentar as aeronaves que operam em aviação regional do pagamento da tarifa de conexão. **DEFERIDA**

A Emenda nº 14, da Deputada Perpétua Almeida, modifica o art. 5º da MP, para isentar as aeronaves que operam em aviação regional do pagamento da tarifa de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea. **DEFERIDA**

A Emenda nº 15, do Deputado Guilherme Campos, modifica o art. 8º da MP, para definir que os serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea poderão, a critério do Comando da Aeronáutica e após

aprovação do Ministro de Estado da Defesa, ser prestados por outros órgãos e entidades públicos e privados. **DEFERIDA**

A Emenda nº 16, do Deputado Guilherme Campos, modifica o art. 11 da MP, para determinar que o produto da arrecadação das tarifas previstas no art. 8º constituirá, em sua totalidade, receita do Fundo Aeronáutico. **DEFERIDA**

As Emendas nºs 17 e 22, de autoria dos Deputados Vanderlei Macris e Júlio Delgado, respectivamente, introduzem modificações nos arts. 168 e 172 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica. Altera o art. 168 para prever uma série de condutas que podem por em risco a segurança do voo e são passíveis de serem coibidas pelo comandante da aeronave, como: embarcar alcoolizado, conduzir armas de fogo, explosivos ou materiais perigosos, causar prejuízos à aeronave ou causar tumulto a bordo. Modifica o art. 172 para definir que o registro de medida disciplinar tomada pelo comandante da aeronave, em decorrência de conduta que implique em crime ou contravenção penal, equipara-se ao auto de prisão em flagrante e à peça inicial do inquérito policial. **INDEFERIDAS**

As Emendas nºs 18, 23 e 24, de autoria, respectivamente, dos Deputados Vanderlei Macris, Júlio Delgado e Otávio Leite, alteram o art. 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para reduzir de 80% para 51% a exigência de percentual do capital social das companhias aéreas com direito a voto pertencente a brasileiros. **INDEFERIDAS**

A Emenda nº 19, da Senadora Vanessa Grazziotin, introduz o §4º no art. 28 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para definir que os aeródromos civis localizados em área de fronteira pertecem à União. **INDEFERIDA**

As Emendas nºs 20 e 21, dos Deputados Júlio Delgado e Vanderlei Macris, respectivamente, modificam o art. 30 do Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir que os aeródromos privados sejam explorados comercialmente. **INDEFERIDAS**

A Emenda nº 25, da Senadora Vanessa Grazziotin, acrescenta Parágrafo único ao art. 3º da Lei nº 10.048, de 08 de novembro de 2000, para obrigar que as empresas aéreas reservem assentos de dimensões

adequadas às pessoas com obesidade grave ou mórbida, sem a cobrança de qualquer adicional tarifário. **INDEFERIDA**

A Emenda nº 26, do Deputado Otávio Leite, modifica o art. 24-D da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, para incluir entre as competências da Secretaria de Aviação Civil a de instituir a autoridade aeroportuária de cada aeroporto, a qual se reportarão todos os titulares das unidades de administração pública que atuam no respectivo aeroporto. **INDEFERIDA**

A Emenda nº 27, da Senadora Vanessa Grazziotin, introduz o art. 9-A na Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, para determinar que a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC – mantenha postos de fiscalização nos aeroportos, com as atribuições de exigir das empresas aéreas e da administração aeroportuária a adequada prestação de informações aos usuários, receber e apurar as reclamações dos usuários e reprimir e aplicar as sanções cabíveis. **INDEFERIDA**

A Emenda nº 28, do Deputado Salvador Zimbaldi, altera o art. 27 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, para introduzir normas de procedimento a serem observadas pela ANAC nas suas ações de regulação do mercado e fiscalização das atividades correspondentes. Trata ainda do rito a ser seguido para a convocação e realização das audiências públicas previstas para ocorrer quando houver iniciativas ou alterações de atos normativos que afetem direitos de agentes econômicos, inclusive de trabalhadores do setor ou de usuários de serviços aéreos. **INDEFERIDA**

A Emenda nº 29, da Senadora Vanessa Grazziotin, altera o art. 22 da Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, para estabelecer que as empresas de turismo que atuem no transporte aéreo deverão se cadastrar junto ao Ministério do Turismo, após a devida certificação junto à ANAC. **INDEFERIDA**

A Emenda nº 30, da Senadora Vanessa Grazziotin, acrescenta art. 44-A ao texto da Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, para obrigar que o Ministério do Turismo mantenha postos de orientação ao turista nos aeroportos, sendo que nas cidades-sede da Copa do Mundo de 2014 esses postos devem ser instalados imediatamente. **INDEFERIDA**

II - VOTO DO RELATOR

Da admissibilidade - requisitos de urgência e relevância e atendimento ao art. 2º, § 1º, da Resolução nº 1, de 2002- CN

O art. 62 da Constituição Federal estabelece que, em caso de urgência e relevância, o Presidente da República poderá adotar medidas provisórias, com força de lei, devendo submetê-las de imediato ao Congresso Nacional.

Acolhemos os termos da Exposição de Motivos que acompanha a Medida Provisória. De fato, o crescimento da economia brasileira e o aumento da renda resultaram no incremento das viagens de negócios e de turismo, trazendo para a aviação civil brasileira milhares de novos usuários. Esse crescimento, aliado ao déficit histórico de investimentos, resultaram em uma visível saturação do sistema aeroportuário brasileiro. Com efeito, o requisito constitucional da relevância é atendido pelo fato de a Medida Provisória trazer alterações importantes no mecanismo de financiamento de um setor com significativo impacto econômico e social.

A matéria é também urgente, uma vez que a crítica situação dos aeroportos tende a se agravar com o esperado acréscimo de passageiros em decorrência da realização da Copa do Mundo de Futebol, em 2014, e das Olimpíadas do Rio, em 2016. Por esse motivo, algumas ações precisavam ser adotadas, entre elas a mudança nos mecanismos de arrecadação e distribuição dos recursos para os setores aeroportuário e aeronáutico e a alteração da Lei de criação da Infraero, para que se pudesse levar a termo a concessão da administração de alguns aeroportos à iniciativa privada, efetivada no dia 6 de fevereiro deste ano.

Consideramos, por esses motivos, que a Medida Provisória nº 551/11 satisfaz os pressupostos de relevância e urgência exigidos para sua edição, tendo sido também observados os requisitos formais para seu envio ao Congresso Nacional, nos termos previstos no art. 2º, § 1º, da Resolução nº 1, de 2002-CN.

Dos demais requisitos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa

A Medida Provisória nº 551/11 trata de matéria que se insere na competência legislativa do Congresso Nacional, nos termos do art. 48

da Carta Magna, e não incorre em qualquer das vedações temáticas estabelecidas pelo § 1º do art. 62 da Constituição. Inexistem também objeções a levantar quanto aos requisitos de juridicidade e de técnica legislativa.

Da adequação orçamentária e financeira

O exame de adequação orçamentária e financeira da MP nº 551/11 orienta-se subsidiariamente pela Nota Técnica nº 18, de 2011, da Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira da Câmara dos Deputados, que atende ao disposto no art. 19 da Res. nº 1, de 2002, do Congresso Nacional.

O § 1º do art. 5º da Resolução nº 1, de 2002-CN, estabelece que o exame da compatibilidade e adequação orçamentária e financeira das medidas provisórias abrange a análise da repercussão sobre a receita ou sobre a despesa pública da União e da implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras vigentes.

Da análise da Medida Provisória, verifica-se que houve preocupação com a adequação e compatibilidade financeira e orçamentária, tendo sido apurados os montantes da renúncia fiscal, bem como apresentadas as formas de compensação. Portanto, a Medida Provisória em questão atende aos preceitos da Lei de Responsabilidade Fiscal e da Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2011.

Diante disso, não vislumbramos entraves em relação à adequação orçamentária e financeira da Medida Provisória nº 551/11, considerando atendidas as exigências legais pertinentes.

Do Mérito

A Medida Provisória nº 551, de 2011, veio para alterar a sistemática de distribuição de recursos arrecadados com tarifas aeroportuárias e tarifas aeronáuticas. Grande ênfase foi dada ao financiamento do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, gerido pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República. De fato, as receitas provenientes da arrecadação do Adicional de Tarifa Aeroportuária – ATAERO, do recolhimento da parcela correspondente do aumento da Tarifa de Embarque Internacional concedido pela Portaria nº 861/GM2/1997 e do pagamento por concessões aeroportuárias constituem, agora, recurso à disposição do FNAC. Tal aporte é, sem dúvida, necessário, em face dos largos desafios que a Secretaria de Aviação Civil - SAC, criada há pouco

tempo, tem de enfrentar no planejamento e no cumprimento das políticas de Estado relativas à aviação civil e à infraestrutura aeroportuária.

Importa notar que a absorção dos recursos do ATAERO – que teve seu percentual reduzido de 50% para 35,90% - pela SAC não compromete a estabilidade financeira das administrações aeroportuárias e do Comando da Aeronáutica, uma vez que se determinou a correção das tarifas aeroportuárias e aeronáuticas, de sorte a compensar aquele remanejamento. Vale ressaltar ainda, como aspecto positivo em relação à assunção de recursos pela SAC, que parte da receita obtida com a cobrança de tarifa de embarque internacional, hoje direcionada para o Tesouro Nacional, passará a financiar atividades e ações no próprio sistema de transporte aéreo, o que restitui, nesse caso, a lógica da cobrança de natureza tarifária.

Outra determinação prevista na medida provisória que merece elogio, por sua racionalidade, é a criação da tarifa de conexão, única forma capaz de financiar as atividades de aeroportos que se deparam com grande movimento de passageiros em conexão, fruto do modelo de exploração de serviços de transporte aéreo *hub and spoke*, adotado pelas empresas de aviação comercial. Essa nova remuneração, diga-se, é de especial importância no caso dos aeroportos concedidos, e dos que ainda se pretende conceder, à iniciativa privada, de vez que são custosas as intervenções que se reclamam dos concessionários.

Vale também destacar a modificação produzida na lei de criação da Infraero, para permitir a formação de subsidiárias e a sua participação em outras sociedades públicas ou privadas, visando o processo de desestatização da administração aeroportuária. Embora se considere que a INFRAERO já estava autorizada a constituir subsidiárias, nos termos do § 1º do art. 1º da Lei nº 5.862, de 1972, em combinação com o art. 36, II, do Código Brasileiro de Aeronáutica, o texto da MP deixa claro que tanto a empresa como subsidiárias eventualmente criadas por ela poderão tomar parte, minoritária ou majoritariamente, de outras sociedades públicas ou privadas, medida essencial para o modelo de concessão de aeroportos proposto pelo governo federal, o qual contempla a participação da INFRAERO nas sociedades de propósito específico que administrarão os aeroportos de Brasília, Campinas (Viracopos) e Guarulhos (Cumbica).

Essas eram as observações que se tinha a fazer com relação ao texto da medida provisória originalmente encaminhado pelo Poder Executivo. No entanto, cabem, ainda, considerações acerca de dispositivos que se pretende acrescentar ao texto em discussão.

O primeiro deles é o que permite a aplicação de recursos do FNAC em ações que contribuam para o desenvolvimento de aeroportos concedidos à iniciativa privada, desde que, evidentemente, tais ações já não façam parte do rol de investimentos e obrigações assumidos pela entidade responsável pela exploração aeroportuária. Por meio dessa medida, está-se permitindo que o poder público federal, independentemente da participação da INFRAERO nas sociedades de propósito específico, atue para compatibilizar a infraestrutura aeroportuária concedida com demandas ainda não percebidas ou que se revelem de difícil previsão.

O segundo é o que autoriza desapropriações de imóveis lindeiros aos sítios aeroportuários, com o fito de desenvolver as atividades próprias do aeroporto ou de atividades conexas a ele. Deixa-se claro que tanto o poder público federal quanto o concessionário de aeroporto têm competência para promover a desapropriação, a qual pode vir a ser indispensável para a ampliação da capacidade operacional ou para a ampliação de atividades que permitam, por exemplo, a constituição dos chamados aeroportos-indústria, tipo de complexo logístico cada vez mais importante para o fortalecimento e a diversificação de economias regionais.

O terceiro é o que deixa patente a possibilidade do uso de recursos do FNAC na promoção de ações que visem à redução do tempo de viagem do passageiro do transporte aéreo. Muito embora quase todo investimento em infraestrutura aeroportuária tenha repercussão na eficiência com que são prestados os serviços e, em última instância, no tempo total de viagem, é conveniente registrar que investimentos específicos, não exatamente classificados daquela forma, também podem ser feitos mediante o apoio do FNAC. Esse dispositivo dá uma perfeita dimensão da relevância que têm ações cujo foco seja a redução de procedimentos burocráticos ou a modernização de processos relacionados à movimentação de passageiros.

O quarto, e último, é o que inclui o querosene de aviação – QAV – na relação de cargas isentas do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM. Considerando-se que os percentuais que se

aplicam sobre o frete das cargas sujeitas ao AFRMM são significativos – 25% na navegação de longo curso; 10% na cabotagem; e 40% na navegação fluvial e lacustre, no transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste -, a isenção proposta é capaz de efetivamente reduzir o preço do querosene de aviação cobrado das empresas de transporte aéreo, em especial nas praças mais longínquas de portos importadores e de refinarias. Tendo em conta que o combustível é parte expressiva dos custos diretos operacionais de uma empresa de aviação (20% a 40%), e que o mercado de transporte aéreo apresenta concorrência, é de se presumir que a medida contribua para a redução de tarifas aéreas para os usuários, com destaque para aqueles que se valem da chamada aviação regional, mais afetada pelo alto custo do QAV.

Quanto ao mérito da matéria, era o que se queria dizer.

Emendas

Cumpre lembrar, preliminarmente, que a Mesa Diretora da Câmara dos Deputados indeferiu várias emendas, nos termos do seguinte despacho: "Com fundamento no art. 4º, § 4º, da resolução n. 1/2002-CN, c/c o art. 125 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, indefiro liminarmente as Emendas nº. 4, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29 e 30, apresentadas à Medida Provisória n. 551, de 2011, por versarem sobre matéria estranha, tudo em conformidade com a decisão da Presidência proferida à Questão de Ordem n. 478/2009. Publique-se. Oficie-se."

Em relação às emendas deferidas, sua análise encontra-se na tabela anexa a este parecer, onde se manifesta o voto favorável às emendas nº 1, 11 e 16.

Conclusão

Em face de todo o exposto, voto pela admissibilidade, constitucionalidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 551, de 2011. Voto, ainda, pela adequação financeira e orçamentária da iniciativa. Voto, por fim, pela aprovação, no mérito, da referida proposição, na forma do projeto de lei de conversão anexo. Com relação às emendas, voto pela aprovação das de nº 1, 11 e 16; voto, ainda, pela rejeição, no mérito, das emendas nº 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14 e 15.

É o voto.

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2012.


Deputado **ARTHUR OLIVEIRA MAIA**
Relator

**PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 8, DE 2012
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 551, DE 2011**

"Altera dispositivos das Leis nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, nº 12.462, de 5 de agosto de 2011; e dá outras providências".

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º É criado o adicional no valor de trinta e cinco vírgula nove por cento sobre as tarifas aeroportuárias referidas no art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973.

§ 1º O adicional de que trata este artigo destina-se à aplicação em melhoramentos, reaparelhamento, reforma, expansão e depreciação de instalações aeroportuárias.

*§ 2º O adicional de que trata este artigo não incide sobre a tarifa de conexão, estabelecida no inciso VI do **caput** do art. 3º da Lei nº 6.009, de 1973.*

§ 3º Os recursos do adicional de que trata este artigo, provenientes de infraestrutura explorada no regime público, constituirão

receitas do Fundo Nacional de Aviação Civil- FNAC, instituído pela Lei nº 12462, de 5 de agosto de 2011". (NR)

Art. 2º O art. 1º da Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º

I – setenta e quatro vírgula setenta e seis por cento a serem utilizados diretamente pelo Governo Federal, no sistema aeroviário de interesse federal; e

II – vinte e cinco vírgula vinte e quatro por cento destinados à aplicação nos Estados, em aeroportos e aeródromos de interesse regional ou estadual, bem como na consecução de seus planos aeroviários.

.....
*§ 2º A parcela de vinte e cinco vírgula vinte e quatro por cento especificada no inciso II do **caput** constituirá o suporte financeiro do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos a ser proposto e instituído de acordo com os planos aeroviários estaduais e estabelecido por meio de convênios celebrados entre os governos estaduais e a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.*

.....".(NR)

Art. 3º A Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 1º Constitui receita própria do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, instituído pela Lei nº 12.462, de 5 de agosto de 2011, a parcela correspondente ao aumento concedido pela Portaria no 861/GM2, de 9 de dezembro de 1997, do Ministério da Aeronáutica, às tarifas de embarque internacional vigentes naquela data, incluindo o seu correspondente adicional tarifário previsto no art. 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989.

Parágrafo único. Os administradores aeroportuários adotarão as providências necessárias para:

.....

II - promover o recolhimento dos valores ao FNAC até o décimo quinto dia útil do mês subsequente à arrecadação." (NR)

"Art. 2º A receita a que se refere o art. 1º será destinada ao desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil.

....." (NR)

Art. 4º O art. 63 da Lei nº 12.462, de 5 de agosto de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 63.....

§ 1º São recursos do FNAC:

I - os referentes ao adicional tarifário previsto no art. 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989;

II - os referidos no art. 1º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999;

III - os valores devidos como contrapartida à União em razão das outorgas de infraestrutura aeroportuária;

IV - os rendimentos de suas aplicações financeiras; e

V - outros que lhe forem atribuídos.

§ 2º Os recursos do FNAC serão aplicados exclusivamente no desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil.

.....

§ 6º Os recursos do FNAC também poderão ser aplicados no desenvolvimento, na ampliação e na reestruturação de

aeroportos concedidos, desde que tais ações não constituam obrigação do concessionário, conforme estabelecido no contrato de concessão, nos termos das normas expedidas pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – SAC, observadas as respectivas competências.” (NR)

Art. 5º A Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º

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.” (NR)

“Art. 7º

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

a) passageiros de aeronaves militares e de aeronaves públicas brasileiras da administração federal direta;

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;

c) passageiros de menos de dois anos de idade;

d) inspetores de aviação civil, quando no exercício de suas funções;

e) passageiros de aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;

f) passageiros, quando convidados do Governo brasileiro.

....." (NR)

"Art. 8º A utilização das instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea, proporcionados pelo Comando da Aeronáutica, está sujeita ao pagamento das seguintes tarifas de navegação aérea:

I - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota – devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle dos voos em rota, de acordo com as normas específicas do Comando da Aeronáutica.

II - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aproximação – devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle de aproximação, de acordo com as normas específicas do Comando da Aeronáutica.

III - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aeródromo – devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle de aeródromo ou aos serviços de informações de voo de aeródromo, de acordo com as normas específicas do Comando da Aeronáutica.

§ 1º Os serviços de que trata o **caput** poderão, a critério do Comando da Aeronáutica, ser prestados por outros órgãos e entidades públicos e privados.

§ 2º As tarifas previstas neste artigo incidirão sobre o proprietário ou o explorador da aeronave.

§ 3º As tarifas previstas neste artigo serão fixadas pelo Comandante da Aeronáutica, após aprovação do Ministro de Estado da Defesa e manifestação da Agência Nacional de Aviação Civil, para aplicação geral em todo o território nacional." (NR)

"Art. 9º O atraso no pagamento das tarifas previstas no art. 8º ensejará aplicação das sanções previstas no art. 6º." (NR)

"Art. 10. Ficam isentas do pagamento das tarifas previstas no art. 8º:

I - aeronaves militares e as aeronaves públicas brasileiras da administração federal direta;

II - aeronaves em voo de experiência ou de instrução;

III - aeronaves em voo de retorno por motivo de ordem técnica ou meteorológica; e

IV - aeronaves militares e públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento." (NR)

"Art. 11. O produto de arrecadação das tarifas previstas no art. 8º constituirá, em sua totalidade, receita do Fundo Aeronáutico." (NR)

Art. 6º O art. 2º da Lei no 5.862, de 12 de dezembro de 1972, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º

Parágrafo único. Para cumprimento do objeto social da INFRAERO, fica autorizada:

I - a criação de subsidiárias pela INFRAERO; e

II - a participação da INFRAERO e de suas subsidiárias, minoritária ou majoritariamente, em outras sociedades públicas ou privadas." (NR)

Art. 7º É autorizada a promoção de desapropriações de bens imóveis lindeiros aos sítios aeroportuários, realizadas pelo poder público ou, nos termos do art. 3º do Decreto-lei nº 3.365, de 1941, pelo concessionário do aeroporto, desde que se inscreva nos atos declaratórios de utilidade pública que os bens expropriados servirão ao desenvolvimento de atividades próprias do aeroporto ou conexas a ele.

Art. 8º Na aplicação de recursos do FNAC poderão ser consideradas ações que visem a reduzir o tempo de viagem aérea.

Parágrafo único. O tempo de viagem aérea a que se refere o *caput* tem início com o ingresso do passageiro no sítio aeroportuário de origem e termina com a saída do passageiro do sítio aeroportuário de destino.

Art. 9. O art. 14 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 14.....

.....
**VIII – de querosene de aviação classificado no código
2710.19.11 da Tipi.**

.....".(NR)

Art. 10º Ficam convalidados os atos praticados com base na Medida Provisória nº 551, de 22 de novembro de 2011.

Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 12. Ficam revogados o Decreto-Lei nº 1.896, de 17 de dezembro de 1981, e o inciso III do parágrafo único do art. 1º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999.

Sala das Sessões, em de de 2012.



Deputado **ARTHUR OLIVEIRA LIMA**

Relator

ANEXO
EMENDAS À MEDIDA PROVISÓRIA N.º 551, DE 2011

Emenda/Autor	Alteração	Voto	Razões do voto
Nº 1 Ricardo Izar	Altera a redação do art. 1º da MP para salientar que todos os recursos do adicional tarifário, inclusive aqueles gerados nos aeroportos concedidos, constituirão receitas do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC.	Aprovada na forma do PLV	A proposta deixa claro que não será recolhido o ATAERO nos aeródromos privados, mesmo que passem a ser explorados comercialmente.
Nº 2 Rubens Bueno	Modifica o art. 5º da MP para acrescentar parágrafo único ao inciso IV do art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de setembro de 1973, com o objetivo de estabelecer que os recursos arrecadados com a cobrança da tarifa de conexão sejam aplicados na manutenção, recuperação, construção, melhoramento, instalação de equipamentos e de tecnologia, elaboração de estudos e projetos técnicos e de engenharia nas áreas destinadas aos passageiros em conexão.	Rejeitada	Não deve a lei definir extensivamente as atividades, no âmbito da administração aeroportuária, nas quais devem ser aplicados os recursos gerados pela arrecadação da tarifa de conexão. Esses recursos, como os gerados por outras tarifas, vão constituir parte da receita total da administração aeroportuária, que deve se desincubir, então, de todas as tarefas necessárias para garantir qualidade e segurança na prestação dos serviços aeroportuários.
Nº 3 Antônio Carlos Magalhães Neto	Modifica o art. 5º da MP para acrescentar parágrafo único ao art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de setembro de 1973, estabelecendo que os voos originados e destinados a aeroportos instalados em território nacional estão isentos da tarifa de conexão.	Rejeitada	A proposta impediria compensar adequadamente aeroportos que enfrentam custos decorrentes da movimentação expressiva de passageiros em conexão.
Nº 5	Modifica o art. 4º da MP que altera a Lei nº 12.462, para determinar que os recursos do FNAC sejam aplicados na	Rejeitada	A restrição impediria ações de capacitação de pessoal, elaboração de

Rubens Bueno	manutenção, recuperação, construção, melhoramento, instalação de equipamentos e de tecnologia, elaboração de estudos e projetos técnicos e de engenharia que dizem respeito a melhorias nos terminais aeroportuários, pistas de pouso, pátios de manobra e estacionamento, vias de acesso e estacionamento de veículos, bem como em equipamentos de segurança e proteção da aviação nacional.		estudos, formulação de planos e outras de igual importância.
Nº 6 Blairo Maggi	Modifica o art. 2º da MP, que trata da Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, para definir que os recursos do ATAERO serão distribuídos da seguinte forma: 70% para o sistema aeroviário de interesse federal e 30% para aplicação em aeroportos de interesse regional ou estadual.	Rejeitada	A redefinição original dos percentuais foi calculada pela SAC a fim de evitar perda de recursos para aeródromos de interesse regional.
Nº 7 Antônio Carlos Magalhães Neto	Modifica o art. 2º da MP, que trata da Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, para definir que os recursos do ATAERO serão distribuídos da seguinte forma: 70% para o sistema aeroviário de interesse federal e 30% para aplicação em aeroportos de interesse regional ou estadual.	Rejeitada	A redefinição original dos percentuais foi calculada pela SAC a fim de evitar perda de recursos para aeródromos de interesse regional.
Nº 8 Arthur Lira	Modifica o art. 2º da MP, que trata da Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, para definir que 50% dos recursos do ATAERO serão destinados para o sistema aeroviário de interesse federal e 50% serão aplicados em aeroportos de interesse regional ou estadual.	Rejeitada	A redefinição original dos percentuais foi calculada pela SAC a fim de evitar perda de recursos para aeródromos de interesse regional.
Nº 9 Otávio Leite	Altera o art. 2º da MP para determinar que as receitas arrecadadas com o ATAERO não poderão ser retidas no Tesouro Nacional para constituição de superávit primário, devendo ser integralmente transferidas para o Fundo Nacional de Aviação Civil.	Rejeitada	O tema deve ser objeto das leis orçamentárias – LDO e LOA.
Nº 10	Modifica o art. 3º da MP, que altera a Lei nº 9.825, de 23 de	Rejeitada	A restrição impediria ações de capacitação

Rubens Bueno	agosto de 1999, para determinar que os recursos do FNAC, referentes ao adicional sobre a tarifa de embarque internacional, sejam aplicados na manutenção, recuperação, construção, melhoramento, instalação de equipamentos e de tecnologia, elaboração de estudos e projetos técnicos e de engenharia que dizem respeito a melhorias nos terminais aeroportuários, pistas de pouso, pátios de manobra e estacionamento, vias de acesso e estacionamento de veículos, bem como em equipamentos de segurança e proteção da aviação nacional.		de pessoal, elaboração de estudos, formulação de planos e outras de igual importância.
Nº 11 Guilherme Campos	Modifica o art. 4º da MP, que altera a Lei nº 12.462, de 05 de agosto de 2011, para determinar que os recursos do FNAC sejam aplicados exclusivamente no desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil.	Aprovada	O acréscimo do termo "exclusivamente" garante que não haja desvio de finalidade na aplicação dos recursos.
Nº 12 Otávio Leite	Exclui o art. 5º da MP que cria a tarifa de conexão.	Rejeitada	A proposta impediria compensar adequadamente aeroportos que enfrentam custos decorrentes da movimentação expressiva de passageiros em conexão.
Nº 13 Perpétua Almeida	Modifica o art. 5º da MP, para isentar as aeronaves que operam em aviação regional do pagamento da tarifa de conexão.	Rejeitada	A proposta impediria compensar adequadamente aeroportos que enfrentam custos decorrentes da movimentação expressiva de passageiros em conexão.
Nº 14 Perpétua Almeida	Modifica o art. 5º da MP, para isentar as aeronaves que operam em aviação regional do pagamento da tarifa de uso das comunicações e dos auxílios à	Rejeitada	A proposta impediria financiar adequadamente o Fundo Aeronáutico, para o qual não foi prevista nenhuma

	navegação aérea.		outra compensação.
Nº 15 Guilherme Campos	Modifica o art. 8º da MP, para definir que os serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea poderão, a critério do Comando da Aeronáutica e após aprovação do Ministro de Estado da Defesa, ser prestados por outros órgãos e entidades públicos e privados.	Rejeitada	O controle desses serviços é atribuição específica do Comando da Aeronáutica.
Nº 16 Guilherme Campos	Modifica o art. 11 da MP, para determinar que o produto da arrecadação das tarifas previstas no art. 8º constituirá, em sua totalidade, receita do Fundo Aeronáutico.	Aprovada	O acréscimo da expressão "na sua totalidade" garante que não haja desvio de finalidade na aplicação dos recursos.

MPV 551/2011

Medida Provisória

Situação: Aguardando Encaminhamento na Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)

Autor
Poder Executivo

Apresentação
23/11/2011

Ementa

Altera dispositivos das Leis nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, nº 12.462, de 5 de agosto de 2011; e dá outras providências.

Explicação Ementa

Revoga o Decreto-lei nº 1.896, de 1981.

Apreciação
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

Regime
Urgência

Última Ação

11/04/2012 PLENÁRIO (PLEN)
A matéria vai ao Senado Federal, incluindo o processado (MPV 551-B/2011) (PLV 8/12).

Último Despacho

07/12/2011 - Publique-se. Submeta-se ao Plenário.
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário
Regime de Tramitação: Urgência

Documentos Relacionados

Apensados

-

Outros Documentos

Avulsos e Publicações (1)	Requerimentos (0)	Legislação Citada (1)
Pareceres, Substitutivos e Votos (2)	Ofícios (0)	Indexação (1)
Emendas (30)	Espelho Comissão Especial (0)	Histórico de Apensados (0)
Destaques (0)	Relat. Conf. Assinaturas (0)	Questões de Ordem Relacionadas (0)
Recursos (0)		

Andamento

23/11/2011 Poder Executivo - EXEC

Publicação da Medida Provisória no Diário Oficial da União.

23/11/2011 CONGRESSO NACIONAL - CN

Prazo para Emendas: 24/11/2011 a 29/11/2011.
Comissão Mista: 23/11/2011 a 06/12/2011.
Câmara dos Deputados: 07/12/2011 a 20/12/2011.
Senado Federal: 21/12/2011 a 13/02/2012.
Retorno à Câmara dos Deputados (se houver): 14/02/2012 a 16/02/2012.
Sobrestar Pauta: a partir de 17/02/2012.
Congresso Nacional: 23/11/2011 a 02/03/2012.
Prorrogação pelo Congresso Nacional: 03/03/2012 a 01/05/2012.

07/12/2011 Mesa Diretora da Câmara dos Deputados - MESA

Recebido o Of. 615/2011, do Congresso Nacional, que encaminha o processado da Medida Provisória nº 551/2011. Informa, ainda, que à Medida foram oferecidas 30 (trinta) emendas e que a Comissão Mista não se instalou.

07/12/2011 PLENÁRIO - PLEN

Apresentação da Mensagem nº. 526/2011, pelo Poder Executivo, que: "Submete à apreciação do Congresso Nacional o texto da Medida Provisória nº 551, de 22 de novembro de 2011, que 'Altera dispositivos das Leis nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, nº 12.462, de 5 de agosto de 2011; e dá outras providências'".

07/12/2011 Mesa Diretora da Câmara dos Deputados - MESA

Publique-se. Submeta-se ao Plenário.
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário
Regime de Tramitação: Urgência

07/12/2011 COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES - CCP

Publicação inicial no DCD do dia 08/12/2011
Publicação do despacho no DCD do dia 08/12/2011

08/12/2011 COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES - CCP

Encaminhada à publicação. Avulso Inicial

13/12/2011 14:00 Sessão - Deliberativa Ordinária - PLENÁRIO - PLEN

Matéria não apreciada em face do cancelamento da Ordem do Dia, mediante acordo.

14/12/2011 14:00 Sessão - Deliberativa Ordinária - PLENÁRIO - PLEN

Retirada de pauta, de ofício.

20/12/2011 Presidência da Câmara dos Deputados - PRESI

Designado Relator, Dep. Arthur Oliveira Maia (PMDB-BA), para proferir parecer em Plenário pela Comissão Mista a esta medida provisória e às emendas apresentadas.

07/02/2012 14:00 Sessão - Deliberativa Ordinária - PLENÁRIO - PLEN

Matéria não apreciada por acordo dos Srs. Líderes.

08/02/2012 14:00 Sessão - Deliberativa Ordinária - PLENÁRIO - PLEN

Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação da MPV 544/11, item 01 da pauta, com prazo encerrado.

14/02/2012 14:00 Sessão - Deliberativa Ordinária - PLENÁRIO - PLEN

Matéria não apreciada por acordo dos Srs. Líderes.

15/02/2012 Mesa Diretora da Câmara dos Deputados - MESA

Despacho exarado nas emendas apresentadas à MPV 551/2011: "Com fundamento no art. 4º, § 4º, da resolução n. 1/2002-CN, c/c o art. 125 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, indefiro liminarmente as Emendas ns. 4, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29 e 30, apresentadas à Medida Provisória n. 551, de 2011, por versarem sobre matéria estranha, tudo em conformidade com a decisão da Presidência proferida à Questão de Ordem n. 478/2009. Publique-se. Oficie-se.".

28/02/2012 14:00 Sessão - Deliberativa Ordinária - PLENÁRIO - PLEN

Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação da MPV 547/2011, item 01 da pauta, com prazo encerrado.

29/02/2012 10:00 Sessão - Deliberativa Extraordinária - PLENÁRIO - PLEN

Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação da MPV 547/11, item 01 da pauta, com prazo encerrado.

29/02/2012 19:28 Sessão - Deliberativa Extraordinária - PLENÁRIO - PLEN

Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação da MPV 547/11, item 01 da pauta, com prazo encerrado.

06/03/2012 14:00 Sessão - Deliberativa Ordinária - PLENÁRIO - PLEN

Matéria não apreciada em face do encerramento da Sessão.

07/03/2012 14:00 Sessão - Deliberativa Ordinária - PLENÁRIO - PLEN

Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação das MPVs 549 e 550, de 2011, itens 01 e 02 da pauta, com prazo encerrado.

13/03/2012 14:00 Sessão - Deliberativa Ordinária - PLENÁRIO - PLEN

Matéria não apreciada em face do cancelamento da Ordem do Dia.

14/03/2012 14:00 Sessão - Deliberativa Ordinária - PLENÁRIO - PLEN

Matéria não apreciada por acordo dos Srs. Líderes.

20/03/2012 14:00 Sessão - Deliberativa Ordinária - PLENÁRIO - PLEN

Matéria não apreciada em face do cancelamento da Ordem do Dia, mediante acordo.

27/03/2012 14:00 Sessão - Deliberativa Ordinária - PLENÁRIO - PLEN

Matéria não apreciada em face do cancelamento da Ordem do Dia.

28/03/2012 14:00 Sessão - Deliberativa Ordinária - PLENÁRIO - PLEN

Retirada de pauta, de ofício.

03/04/2012 14:00 Sessão - Deliberativa Ordinária - PLENÁRIO - PLEN

Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação da MPV 549/2011, item 01 da pauta, com prazo encerrado.

10/04/2012 14:00 Sessão - Deliberativa Ordinária - PLENÁRIO - PLEN

Matéria não apreciada em face do encerramento da Sessão.

11/04/2012 14:00 Sessão - Deliberativa Ordinária - PLENÁRIO - PLEN

Discussão em turno único.

Parecer proferido em Plenário e entregue à Mesa pelo Relator, Dep. Arthur Oliveira Maia (PMDB/BA), pela Comissão Mista, que conclui pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência; pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa; pela adequação financeira e orçamentária desta Medida Provisória; e, no mérito, pela aprovação desta Medida Provisória e pela aprovação das Emendas de nº 1, 11 e 16, na forma do Projeto de Lei de Conversão apresentado, e pela rejeição das Emendas de nº 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14 e 15. (As Emendas de nº de 4, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29 e 30 foram indeferidas liminarmente).

Discutiram a Matéria: Dep. Paulo Abi-Ackel (PSDB-MG), Dep. Rubens Bueno (PPS-PR), Dep. Domingos Sávio (PSDB-MG), Dep. Vicentinho (PT-SP), Dep. Otavio Leite (PSDB-RJ) e Dep. Vicente Cândido (PT-SP).

Parecer reformulado em Plenário e entregue à Mesa pelo Relator, Dep. Arthur Oliveira Maia (PMDB-BA), pela Comissão Mista, que conclui pela aprovação desta Medida Provisória, na forma do Projeto de Lei de Conversão apresentado, com alterações (exclusão do art. 10 do PLV e renumeração dos artigos seguintes).

Votação do Requerimento dos Srs. Líderes que solicita o encerramento da discussão.

Aprovado o Requerimento.

Encerrada a discussão.

Votação preliminar em turno único.

Aprovado, em apreciação preliminar, o Parecer do Relator, na parte em que manifesta opinião favorável quanto ao atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência e de sua adequação financeira e orçamentária, nos termos do artigo 8º da Resolução nº 01, de 2002-CN.

Votação, quanto ao mérito, em turno único.

Aprovada a Medida Provisória nº 551, de 2011, na forma do Projeto de Lei de Conversão apresentado, com alterações, ressalvados os destaques.

Votação da expressão "provenientes de infraestrutura explorada no regime público", constante no §3º do art. 1º da Lei nº 7.920/89, alterado pelo art. 1º do Projeto de Lei de Conversão apresentado, objeto do destaque de bancada do PT.

Encaminharam a Votação: Dep. Bohn Gass (PT-RS) e Dep. Ricardo Izar (PSD-SP).

Verificação da votação, solicitada pelo Deputados Sibá Machado, na qualidade de Líder do PT, Eduardo Cunha, na qualidade de Líder do PMDB e Eduardo Sciarrá, na qualidade de Líder do PSD, em razão do resultado proclamado pela Mesa: "suprimida a expressão", passando-se à sua votação pelo processo nominal.

Suprimida a expressão. Sim: 169; não: 231; total: 400.

Adiada a continuação da votação em face do encerramento da sessão.

11/04/2012 20:05 Sessão - Deliberativa Extraordinária - PLENÁRIO - PLEN

Continuação da votação em turno único.

Votação da Emenda nº 09, objeto do Destaque para votação em separado da bancada do PSDB.

Encaminhou a Votação o Dep. Otavio Leite (PSDB-RJ).

Verificação da votação, solicitada pelos Deputados Sibá Machado, na qualidade de Líder do PT, Arlindo Chinaglia, Líder do Governo, e Otavio Leite, na qualidade de Líder do PSDB, em razão do resultado proclamado pela Mesa: "Rejeitada a emenda", passando-se à sua votação pelo processo nominal.

Rejeitada a Emenda. Sim: 74; não: 302; total: 376.

Votação do § 6º do art. 63 da Lei nº 12.462/11, constante do art. 4º do Projeto de Lei de Conversão apresentado, objeto do destaque de bancada do Bloco PV,PPS.

Encaminhou a Votação o Dep. Rubens Bueno (PPS-PR).

Mantido o texto.

Votação do inciso VI do art. 3º e do inciso V do art. 7º, ambos da Lei nº 6.009/73, modificados pelo art. 5º do Projeto de Lei de conversão apresentado, objeto do destaque de bancada do DEM.

Encaminharam a Votação: Dep. Pauderney Avelino (DEM-AM) e Dep. Bohn Gass (PT-RS).

Mantido o texto.

Votação da Emenda nº 03, objeto do Destaque para votação em separado da bancada do DEM.

Encaminhou a Votação o Dep. Pauderney Avelino (DEM-AM).

Rejeitada a Emenda.

Votação do art. 7º do Projeto de Lei de Conversão apresentado, objeto do destaque de bancada do PSDB.

Encaminhou a Votação o Dep. Domingos Sávio (PSDB-MG).

Suprimido o texto.

Votação do art. 9º do Projeto de Lei de Conversão apresentado, objeto do destaque de bancada do PT.

Encaminharam a Votação: Dep. Pauderney Avelino (DEM-AM) e Dep. Otavio Leite (PSDB-RJ).

Suprimido o texto.

Votação da Redação Final.

Aprovada a Redação Final assinada pelo Relator, Dep. Arthur Oliveira Maia (PMDB/BA).

A matéria vai ao Senado Federal, incluindo o processado (MPV 551-B/2011) (PLV 8/12).

ATO DO PRESIDENTE DA MESA DO CONGRESSO NACIONAL Nº 5, DE 2012

O Presidente da Mesa do Congresso Nacional, cumprindo o que dispõe o § 1º do art. 10 da Resolução nº 1, de 2002-CN, faz saber que, nos termos do § 7º do art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001, a **Medida Provisória nº 551**, de 22 de novembro de 2011, publicada no Diário Oficial da União de 23 de novembro de 2011, que “Altera dispositivos das Leis nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, nº 12.462, de 5 de agosto de 2011; e dá outras providências”, tem sua vigência prorrogada pelo período de sessenta dias.

Congresso Nacional, 27 de fevereiro de 2012.

Senador José Sarney
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

MPV Nº 551

Publicação no DO	23-11-2011
Designação Prevista da Comissão	24-11-2011
Instalação Prevista da Comissão	25-11-2011
Emendas	até 29-11-2011
Prazo na Comissão	23-11-2011 a 6-12-2011 (14º dia)
Remessa do Processo à CD	6-12-2011
Prazo na CD	7-12-2011 a 20-12-2011 (15º ao 28º dia)
Recebimento previsto no SF	20-12-2011
Prazo no SF	21-12-2011 a 13-2-2012 (42º dia)
Se modificado, devolução à CD	13-2-2012
Prazo para apreciação das modificações do SF, pela CD	14-2-2012 a 16-2-2012 (43º ao 45º dia)
Regime de urgência, obstruindo a pauta a partir de	17-2-2012 (46º dia)
Prazo final no Congresso	2-3-2012 (60 dias)
(*) Prazo prorrogado	1º-5-2012
(*) Prazo prorrogado por Ato do Presidente da Mesa do Congresso Nacional nº 5, de 2012 – DOU (Seção 1) de 28-2-2011.	

MPV Nº 551

Votação na Câmara dos Deputados	11-4-2012
Leitura no Senado Federal	
Votação no Senado Federal	

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI N° 5.862, DE 12 DE DEZEMBRO DE 1972.

Autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, e dá outras providências.

.....

Art. 2º A Infraero terá por finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República. (Redação dada pela Lei nº 12.462, de 2011)

Parágrafo único. Para cumprimento do objeto social da INFRAERO, fica autorizada: (Incluído pela Medida Provisória nº 551, de 2011)

I - a criação de subsidiárias pela INFRAERO; e (Incluído pela Medida Provisória nº 551, de 2011)

II - a participação da INFRAERO e de suas subsidiárias, minoritária ou majoritariamente, em outras sociedades públicas ou privadas. (Incluído pela Medida Provisória nº 551, de 2011)

.....

LEI N° 6.009, DE 26 DEZEMBRO DE 1973

Dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências.

.....

Art. 3º As tarifas aeroportuárias a que se refere o artigo anterior, são assim denominadas e caracterizadas:

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;

IV - Tarifa de Armazenagem - devida pelo armazenamento, guarda e controle das mercadorias nos Armazens de Carga Aérea dos Aeroportos; incide sobre consignatário ou transportador no caso de carga aérea em trânsito. (Redação dada pelo Decreto Lei nº 2.060, de 1983)

V - Tarifa de Capatazia - devida pela movimentação e manuseio das mercadorias a que se refere o item anterior; incide sobre o consignatário, ou o transportador no caso de carga aérea em trânsito. (Incluído pelo Decreto Lei nº 2.060, de 1983)

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. (Incluído pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

.....

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.

IV - Da Tarifa de Armazenagem: (Redação dada pelo Decreto Lei nº 2.060, de 1983)

a) - as mercadorias e materiais destinados a entidades privadas ou públicas da Administração Direta ou Indireta, quando ocorrerem circunstâncias especiais criadas pelo Governo Federal, por motivos independentes da vontade dos destinatários; por prazo inferior a trinta dias e mediante despacho concessivo da isenção do Ministro da Aeronáutica; (Redação dada pelo Decreto Lei nº 2.060, de 1983)

b) - as mercadorias e materiais destinados a serviços necessários à segurança nacional ou por comprovada exigência do bem comum; por prazo inferior a trinta dias e mediante despacho concessivo da isenção do Ministro da Aeronáutica. (Redação dada pelo Decreto Lei nº 2.060, de 1983)

V - da Tarifa de Conexão, o proprietário ou o explorador da aeronave que transporte: (Incluído pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

a) passageiros de aeronaves militares e de aeronaves públicas brasileiras da administração federal direta; (Incluído pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

b) passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivos de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembargo; (Incluído pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

c) passageiros de menos de dois anos de idade; (Incluído pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

d) inspetores de aviação civil, quando no exercício de suas funções; (Incluído pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

e) passageiros de aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento; (Incluído pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

f) passageiros, quando convidados do Governo brasileiro. (Incluído pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

§ 1º - Poderão ser isentas de pagamento de Tarifa de Capatazia as mercadorias e materiais destinados a serviços necessários à segurança nacional ou por comprovada exigência do bem comum; por prazo inferior a trinta dias e mediante despacho concessivo da isenção do Ministro da Aeronáutica. (Incluído pelo Decreto Lei nº 2.060, de 1983)

§ 2º - O despacho do Ministro da Aeronáutica, concessivo da isenção, poderá referir-se ao total ou parte da importância correspondente ao valor da tarifa. (Incluído pelo Decreto Lei nº 2.060, de 1983)

Art. 8º A utilização das instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea, proporcionados pelo Comando da Aeronáutica, está sujeita ao pagamento das seguintes tarifas de navegação aérea: (Redação dada pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

I - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota - devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle dos voos em rota, de acordo com as normas específicas do Comando da Aeronáutica. (Incluído pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

II - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aproximação - devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle de aproximação, de acordo com as normas específicas do Comando da Aeronáutica. (Incluído pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

III - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aeródromo - devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle de aeródromo ou aos serviços de informações de voo de aeródromo, de acordo com as normas específicas do Comando da Aeronáutica. (Incluído pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

§ 1º Os serviços de que trata o caput poderão, a critério do Comando da Aeronáutica, ser prestados por outros órgãos e entidades públicos e privados. (Incluído pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

§ 2º As tarifas previstas neste artigo incidirão sobre o proprietário ou o explorador da aeronave. (Incluído pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

§ 3º As tarifas previstas neste artigo serão fixadas pelo Comandante da Aeronáutica, após aprovação do Ministro de Estado da Defesa e manifestação da Agência Nacional de Aviação Civil, para aplicação geral em todo o território nacional. (Incluído pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

~~Art. 9º O atraso no pagamento da tarifa de uso das facilidades à navegação aérea em rota implicará na aplicação das mesmas sanções previstas no artigo 6º desta Lei.~~

Art. 9º O atraso no pagamento das tarifas previstas no art. 8º ensejará aplicação das sanções previstas no art. 6º. (Redação dada pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

Art. 10. Ficam isentas do pagamento das tarifas previstas no art. 8º: (Redação dada pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

I - aeronaves militares e as aeronaves públicas brasileiras da administração federal direta; (Redação dada pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

II - aeronaves em voo de experiência ou de instrução; (Redação dada pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

III - aeronaves em voo de retorno por motivo de ordem técnica ou meteorológica; e (Redação dada pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

IV - aeronaves militares e públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento. (Redação dada pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

Art. 11. O produto de arrecadação das tarifas previstas no art. 8º constituirá receita do Fundo Aeronáutico. (Redação dada pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

.....

LEI N° 7.920, DE 12 DE DEZEMBRO DE 1989.

Cria o Adicional de Tarifa Aeroportuária, e dá outras providências.

Art. 1º É criado o adicional no valor de trinta e cinco vírgula nove por cento sobre as tarifas aeroportuárias referidas no art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973. (Redação dada pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

§ 1º O adicional de que trata este artigo destina-se à aplicação em melhoramentos, reaparelhamento, reforma, expansão e depreciação de instalações aeroportuárias. (Redação dada pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

§ 2º O adicional de que trata este artigo não incide sobre a tarifa de conexão, estabelecida no inciso VI do caput do art. 3º da Lei nº 6.009, de 1973. (Incluído pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

§ 3º Os recursos do adicional de que trata este artigo constituirão receitas do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, instituído pela Lei nº 12.462, de 5 de agosto de 2011. (Incluído pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

LEI N° 8.399, DE 7 DE JANEIRO DE 1992.

Especifica a destinação dos recursos originados por adicional tarifário criado pela Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, que "cria o Adicional de Tarifa Aeroportuária e dá outras providências".

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º Os recursos originados pelo adicional tarifário criado pela Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, e incidentes sobre as tarifas aeroportuárias referidos no art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, serão destinadas especificamente da seguinte forma:

I - setenta e quatro vírgula setenta e seis por cento a serem utilizados diretamente pelo Governo federal, no sistema aerooviário de interesse federal; e (Redação dada pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

II - vinte e cinco vírgula vinte e quatro por cento destinados à aplicação nos Estados, em aeroportos e aeródromos de interesse regional ou estadual, bem como na consecução de seus planos aerooviários. (Redação dada pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

§ 1º As tarifas aeroportuárias a que se refere este artigo abrangem somente as tarifas de embarque, de pouso, de permanência, de armazenagem e capatazia, não incidindo sobre as tarifas de uso dos auxílios à navegação aérea e das telecomunicações.

§ 2º A parcela de vinte e cinco vírgula vinte e quatro por cento especificada no inciso II do **caput** constituirá o suporte financeiro do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos a ser proposto e instituído de acordo com os planos aerooviários estaduais e estabelecido por meio de convênios celebrados entre os governos estaduais e a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República. (Redação dada pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

§ 3º Serão contemplados com os recursos dispostos no § 2º os aeroportos estaduais constantes dos Planos Aeronáuticos e que sejam objeto de convênio específico firmado entre o Governo Estadual interessado e a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República. (Redação dada pela Lei nº 12.462, de 2011)

§ 4º Nos convênios de que trata o parágrafo anterior deve constar cláusula de definição da contrapartida que deve ser atribuída às partes, correspondendo ao percentual de recursos a serem alocados por cada uma, para a realização das obras conveniadas.

LEI Nº 9.825, DE 23 DE AGOSTO DE 1999.

Dispõe sobre o recolhimento ao Tesouro Nacional de parcela da Tarifa de Embarque Internacional, e dá outras providências.

Faço saber que o **PRESIDENTE DA REPÚBLICA** adotou a Medida Provisória nº 1.903-8, de 1999, que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Antonio Carlos Magalhães, Presidente, para os efeitos do disposto no parágrafo único do art. 62 da Constituição Federal, promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Constitui receita própria do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, instituído pela Lei nº 12.462, de 5 de agosto de 2011, a parcela correspondente ao aumento concedido pela Portaria nº 861/GM2, de 9 de dezembro de 1997, do Ministério da Aeronáutica, às tarifas de embarque internacional vigentes naquela data, incluindo o seu correspondente adicional tarifário previsto no art. 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989. (Redação dada pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

Parágrafo único. Os administradores aeroportuários adotarão as providências necessárias para: (Redação dada pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

II - promover o recolhimento dos valores ao FNAC até o décimo quinto dia útil do mês subsequente à arrecadação. (Redação dada pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

III - dar cumprimento aos efeitos financeiros desta Lei, determinado no art. 4º, inclusive mediante o repasse ao Tesouro Nacional, em até sessenta dias, dos valores correspondentes.

Art. 2º A receita a que se refere o art. 1º será destinada ao desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil. (Redação dada pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

Parágrafo único. A receita a que se refere o **caput** deste artigo poderá ser destinada para atender eventuais despesas de responsabilidades civis perante terceiros na hipótese da ocorrência de danos a bens e pessoas, passageiros ou não, provocados por atentados terroristas, atos de guerra ou eventos correlatos, contra aeronaves de matrícula brasileira operadas por empresas brasileiras de transporte aéreo público, excluídas as empresas de táxi aéreo. (Redação dada pela Lei nº 10.744, de 9.10.2003)

LEI Nº 12.462, DE 5 DE AGOSTO DE 2011.

Institui o Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC; altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, a legislação da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a legislação da

.....

Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero); cria a Secretaria de Aviação Civil, cargos de Ministro de Estado, cargos em comissão e cargos de Controlador de Tráfego Aéreo; autoriza a contratação de controladores de tráfego aéreo temporários; altera as Leis nºs 11.182, de 27 de setembro de 2005, 5.862, de 12 de dezembro de 1972, 8.399, de 7 de janeiro de 1992, 11.526, de 4 de outubro de 2007, 11.458, de 19 de março de 2007, e 12.350, de 20 de dezembro de 2010, e a Medida Provisória nº 2.185-35, de 24 de agosto de 2001; e revoga dispositivos da Lei nº 9.649, de 27 de maio de 1998.

.....

Seção VII

Da Criação do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC)

Art. 63. É instituído o Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), de natureza contábil, vinculado à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, para destinação dos recursos do sistema de aviação civil.

§ 1º São recursos do FNAC: (Redação dada pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

I - os referentes ao adicional tarifário previsto no art. 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989; (Incluído pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

II - os referidos no art. 1º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999; (Incluído pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

III - os valores devidos como contrapartida à União em razão das outorgas de infraestrutura aeroportuária; (Incluído pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

IV - os rendimentos de suas aplicações financeiras; e (Incluído pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

V - outros que lhe forem atribuídos. (Incluído pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

§ 2º Os recursos do FNAC serão aplicados no desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil. (Redação dada pela Medida Provisória nº 551, de 2011) (Produção de efeito)

§ 3º As despesas do FNAC correrão à conta de dotações orçamentárias específicas alocadas no orçamento geral da União, observados os limites anuais de movimentação e empenho e de pagamento.

§ 4º Deverão ser disponibilizadas, anualmente, pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, em seu sítio eletrônico, informações contábeis e financeiras, além de descrição dos resultados econômicos e sociais obtidos pelo FNAC.

.....

DECRETO-LEI Nº 1.896, DE 17 DE DEZEMBRO DE 1981.

Regulamento

Vigência

Dispõe sobre a utilização de instalações e serviços destinado a apoiar e tornar segura a navegação aérea e dá outras providências.

Revogado pela Medida Provisória nº 551, de 2011 (Produção de efeito)

.....

Publicado no DSF, de 17/04/2012.