



CONGRESSO NACIONAL

**MPV 866
00013**

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

proposição
Medida Provisória n.º 866, de 20 de dezembro 2018

autor
Deputado Lucas Gonzalez

n.º do prontuário

1 Supressiva 2. substitutiva 3. modificativa 4. X aditiva 5. Substitutivo global

Página **Artigo 3** **Parágrafos** **Inciso** **alínea**

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inserir parágrafo único ao art. 3º da Medida Provisória com a seguinte redação:

art 3º

Parágrafo único - A versão de ativos e passivos da qual trata o caput deverá obedecer os seguintes critérios:

I - Garantia da sustentabilidade econômico-financeira da Infraero após cisão, por meio de publicidade de Indicadores, à escolha de seu Conselho Fiscal;

II - Garantia da sustentabilidade econômico-financeira da NAV Brasil após cisão, por meio de publicidade de Indicadores, à escolha de seu Conselho Fiscal;

III - Adotar medidas de ampla publicidade de informações contábeis e operacionais

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 886/2018, que trata exclusivamente da criação da NAV Brasil faz parte de um Plano de Reestruturação da Infraero definido pelo Poder Executivo, que atende a demanda da auditoria do Tribunal de Contas da União (pelo Acórdão nº 2.915/2016). O Ministério da Defesa sinalizou que “a criação da NAV a partir da cisão da Infraero permite a esta empresa reorganizar-se e mitigar o risco de ela demandar recursos do Tesouro Nacional [...], vale registrar que a NAV Brasil surgirá, conforme se verifica em seu Plano de Negócios, como uma empresa estatal não dependente de recursos do orçamento federal” (EMI nº 00009/2018 MD MF MP MTPA).

De fato, a MP 866/2018 foi analisada à pedido da Comissão Mista do Senado pela Consultoria de Orçamentos, Fiscalização e Controle, sendo que a Nota Técnica de Adequação Orçamentária e Financeira nº 53/2018 aponta:

“não haver óbices à edição da Medida Provisória em exame, vez que

CD/19337.44846-81

não traz qualquer descumprimento das exigências impostas pelas normas orçamentárias e financeiras vigentes, em especial os dispositivos orçamentários e financeiros da Constituição Federal, a Lei Complementar nº 101, de 2000, a lei do plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e a lei orçamentária da União”

Porém, conforme Relatório anual de 2017 da Infraero, já existe uma separação contábil da performance financeira da atividade de Navegação Aérea que aponta uma situação deficitária para a nova empresa em R\$180 milhões de reais.

A atividade de Navegação Aérea é exercida em conjunto com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), órgão responsável pelo controle do espaço aéreo brasileiro. De acordo com o Decea, a justificativa para o surgimento de déficit no período de 2017 está na judicialização de reajustes tarifários. A Portaria Nº 1.194/GC3 trata em seu artigo primeiro do reajuste das tarifas relativas ao serviço de Navegação Aérea:

Art. 1º Fixar em 72% (setenta e dois por cento) o índice para a atualização dos valores das Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aproximação (TAT-APP) e das Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aeródromo (TAT-ADR), para os voos domésticos e internacionais, das aeronaves pertencentes às atividades dos Grupos I e II.

O relatório de resultados financeiros da Infraero de 2017 aponta que os valores depositados em juízo são capazes de *“equilibrar os resultados financeiros dos serviços de controle de aproximação e de controle de aeródromo”*. Entretanto, a portaria nº1.194/GC3 foi revogada e os reajustes foram fixados por uma nova portaria - Portaria nº 1.599/2017:

Art. 1º - Fixar em 37,84% (trinta e sete vírgula oitenta e quatro por cento) o índice para a atualização dos valores das Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota (TAN), para os voos domésticos, das aeronaves pertencentes às atividades dos Grupos I e II.

Como os resultados financeiros de 2018 só serão divulgados em março de 2019, é de caráter duvidoso se o reajuste, reduzido, foi - e será - capaz de equilibrar os resultados financeiros da mesma.

Neste tocante à sustentabilidade financeira, o artigo 3º de MP não deixa claro o impacto contábil-financeiro da versão da NAV Brasil com os elementos ativos e passivos relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea e qual o resultado planejado para as duas empresas.