



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.