



CÂMARA DOS DEPUTADOS

MEDIDA PROVISÓRIA

Nº 551, DE 2011

(Do Poder Executivo)

MENSAGEM Nº 526/11
AVISO Nº 821/11 – C. Civil

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. Pendente de parecer da Comissão Mista.

DESPACHO:
PUBLIQUE-SE. SUBMETA-SE AO PLENÁRIO.

SUMÁRIO

- I – Medida inicial
- II – Na Comissão Mista:
 - emendas apresentadas (30)



C00633530

Composto em 21/12/2011
F. P. 2575

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 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 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 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 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.

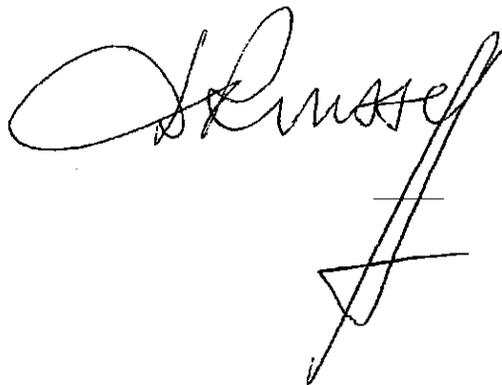
Art. 9º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos:

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.



EMI Nº 00014/2011/SAC-PR/MF/MD/MP

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 ocorrer 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 Kubitschek 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,

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

Ofício nº 615 (CN)

Brasília, em 07 de dezembro de 2011.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Marco Maia
— Presidente da Câmara dos Deputados —

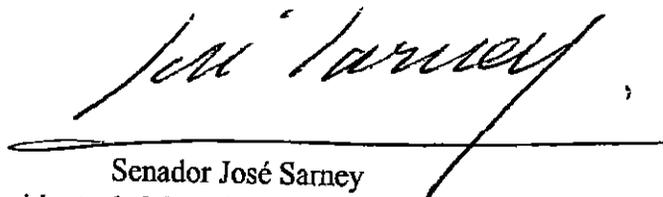
Assunto: Encaminha processado de Medida Provisória.

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, nos termos do § 8º do art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, o processado da Medida Provisória nº 551, 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.”

À Medida foram oferecidas 30 (trinta) emendas e a Comissão Mista referida no caput do art. 2º da Resolução nº 1 de 2002-CN não se instalou.

Atenciosamente,



Senador José Sarney
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

**SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE COMISSÕES
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES MISTAS**

EMENDAS

--- APRESENTADAS --- PERANTE --- A --- COMISSÃO --- MISTA --- DESTINADA --- A ---
EXAMINAR E EMITIR PARECER SOBRE A **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 551**,
ADOTADA EM 22 DE NOVEMBRO DE 2011, E PUBLICADA NO DIA 23,
DO MESMO MÊS E ANO, 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":

CONGRESSISTAS	EMENDAS NºS
Deputado Antonio Carlos M. Neto-DEM	003, 007,
Deputado Arthur Lira-PP	008,
Senador Blairo Maggi-PR	006,
Deputado Guilherme Campos-PSD	011, 015, 016,
Deputado Júlio Delgado-PSB	020, 022, 023,
Deputado Otavio Leite-PSDB	009, 012, 024, 026
Deputado Ricardo Izar-PSD	001,
Deputado Rubens Bueno-PPS	002, 005, 010,
Deputado Salvador Zimbaldi-PDT	028
Deputado Sandro Mabel-PMDB	004,
Deputada Perpétua Almeida-PCdoB	013, 014,
Deputado Vanderlei Macris-PSDB	017, 018, 021,
Senadora Vanessa Grazziotin-PCdoB	019, 025, 027, 029, 030

SACM

TOTAL DE EMENDAS: 030

MPV-551

00001

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 29/11/2011	Medida Provisória nº 551, de 22/nov/2011
--------------------	--

Autor Deputado Ricardo Izar - PSD	Nº do Prontuário
--------------------------------------	------------------

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

Página 1	Artigo 1º	Parágrafo	Inciso	Alínea
-------------	--------------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se nova redação ao parágrafo 3º. do art. 1º. da Lei no 7.920, de 12 de dezembro de 1989, incluído pelo artigo 1º. da Medida Provisória 551 de 22 de novembro de 2011:

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

“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.

[...]

§ 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 12.462, de 5 de agosto de 2011.”

(NR) “

[...]

JUSTIFICAÇÃO

Os recursos provenientes do Fundo Nacional de Aviação Civil -FNAC serão aplicados em infraestrutura pública, “no desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeronáuticas e aeronáutica civil”, conforme previsto no Art 4º da MPV 551/2011. Por outro lado, os recursos a serem aportados ao FNAC incluem as outorgas recebidas das infraestruturas aeroportuárias concedidas, conforme estabelecido no Art. 63 da Lei nº 12.462/2011, com redação dada pela presente MPV 551.

A emenda visa deixar claro que os recursos do adicional são provenientes de todas as infraestruturas exploradas no regime público, incluindo os aeroportos concedidos ao empreendedor privado em parceria ou não com a INFRAERO. Dessa forma, traz-se maior consistência à nova norma, contribuindo para sua eficácia e clareza.

PARLAMENTAR

Ricardo Izar

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00002

Data: 29/11/2011	Proposição: MPV 551 / 2011
----------------------------	--------------------------------------

Autor: DEP. RUBENS BUENO	n.º do prontuário: 460
------------------------------------	----------------------------------

<input type="checkbox"/> 1. Supressiva	<input checked="" type="checkbox"/> 2. Substitutiva	<input type="checkbox"/> 3. Modificativa	<input checked="" type="checkbox"/> 4. Aditiva	<input type="checkbox"/> 5. Substitutivo global
--	---	--	--	---

página:	artigo:	§:	inciso:	alínea:
---------	---------	----	---------	---------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se parágrafo único, ao inciso VI, do art. 3º da Lei n.º 6.009, de 26 de setembro de 1973, modificada pelo art. 5º, da Medida Provisória n.º 551, de 22 de novembro de 2011, com a seguinte redação:

"Art. 3º

VI

Parágrafo único. O produto arrecadado pela tarifa de conexão prevista no inciso VI, deste artigo, será aplicado obrigatoriamente em manutenção, recuperação, restauração, construção, melhoramento, instalação de equipamentos e de tecnologia, elaboração de estudos e projetos técnicos e de engenharia nas áreas destinadas ao passageiros que necessitem realizar conexão durante o traslado de sua viagem.

Justificação

Vimos a necessidade de especificar a aplicação deste recurso para garantir que seja efetivamente utilizado na finalidade da nova tarifa.

É o motivo que proponho esta Emenda.


Deputado Rubens Bueno
PPS/PR

MPV-551

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00003

Data 29/11/2011	Proposição Medida Provisória nº 551, de 2011
--------------------	---

Autor Deputado Antonio Carlos Magalhães Neto - DEM/BA	Nº do prontuário
--	------------------

1 Supressiva	2 Substitutiva	3 Modificativa	4 <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva	5 Substitutivo global
--------------	----------------	----------------	---	-----------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Acresça-se ao art. 3º, da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, o seguinte parágrafo único:

“Art. 3º
.....”

Parágrafo único. Os voos originados e destinados a aeroportos instalados em território nacional estão isentos da tarifa constante do inciso VI. (NR)

JUSTIFICATIVA

Essa isenção visa a garantir que as conexões nacionais, que viabilizam muitos voos para locais de trânsito aéreo inferior à média nacional, possam permitir a continuidade da prestação do serviço sem uma majoração no preço da passagem aérea.

Pelo fato de todo e qualquer aumento das despesas das companhias aéreas recair, em última instância, no bolso do usuário, a isenção da tarifa de conexão para voos domésticos mantém o equilíbrio financeiro dessa equação.

Se há, por parte do governo, a necessidade de aumentar a arrecadação no setor, que se faça tal cobrança sobre usuários de maior poder aquisitivo, que são, em tese, aqueles que viajam para o exterior ou os que fazem apenas conexão nos aeroportos brasileiros.

PARLAMENTAR

Magalhães Neto

MPV-551

00004

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 23/11/2011		Proposição Medida Provisória nº 551, de 22 de novembro de 2011.		
Autor Dep. SANDRO MABEL			Nº do protocolo	
1. <input type="checkbox"/> Supressiva		2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. <input type="checkbox"/> Modificativa	4. <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva
5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global				
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alinea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Acrescente-se à Medida Provisória nº 551, de 22 de novembro de 2011, os seguintes artigos, renumerando-se os atuais respectivamente:

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

"Art. 4º

§3º Operadores ou Administradores de aeroportos não poderão licitar os hangares existentes sem que as áreas disponíveis para a construção de novos hangares sejam licitadas".

JUSTIFICAÇÃO

A infraestrutura aeroportuária tem sido objeto de discussão tendo em vista a aproximação de eventos de grande porte a serem realizados no país.

-Nesse sentido, ~~nossos~~ esforços devem se voltar para as melhorias a serem feitas no sentido de ampliar a estrutura dos aeroportos para que estes não tenham dificuldade de enfrentar a futura demanda.

Sala das Sessões,

Deputado SANDRO MABEL

PARLAMENTAR

Brasília - DF

23 de novembro 2011


SANDRO MABEL
PMDB/GO

M

MPV-551

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00005

Data: 29/11/2011	Proposição: MPV 551 / 2011
----------------------------	--------------------------------------

Autor: DEP. RUBENS BUENO	n.º do prontuário: 460
------------------------------------	----------------------------------

<input type="checkbox"/> 1. Supressiva	<input type="checkbox"/> 2. Substitutiva	<input type="checkbox"/> 3. Modificativa	<input checked="" type="checkbox"/> 4. Aditiva	<input type="checkbox"/> 5. Substitutivo global
--	--	--	--	---

página:	artigo:	§:	inciso:	alínea:
---------	---------	----	---------	---------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se § 3º, ao art. 63, da Lei n.º 12.462, de 5 de agosto de 2011, modificada pelo art. 4º, da Medida Provisória n.º 551, de 22 de novembro de 2011, com a seguinte redação:

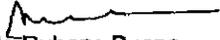
"Art. 63
§ 1º"

§3º Entende-se por desenvolvimento e fomento em infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civil, o investimento em manutenção, recuperação, restauração, construção, melhoramento, instalação de equipamentos e de tecnologia, elaboração de estudos e projetos técnicos e de engenharia, que sejam desenvolvidos nos terminais aeroportuários e nas suas áreas diretamente relacionadas como terminais de embarque e desembarque, pistas de pouso e decolagem, pátio de manobra e de estacionamento de aeronave e vias rodoviárias de acesso ao aeroporto e área de estacionamento de veículos, além da execução de operação, supervisão e equipamentos de segurança e proteção da aviação nacional e dos terminais, sempre visando à melhoria para o usuário."

Justificação

A redação do caput do art. 2º, proposto pela Medida Provisória, permite ao gestor do produto arrecadado, destinado ao Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, uma interpretação muito discricionária sobre onde aplicar os recursos voltados à infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civil, a exemplo a Contribuição de Intervenção de Domínio Econômico – CIDE Combustíveis, cuja a intenção do legislador era de aplicar somente nas questões estruturais das rodovias, mas é utilizado até mesmo para pagamento de pessoal e de material de expediente como infraestrutura de transporte.

Para evitarmos que este equívoco aconteça com os recursos do fundo destinados a infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civil, proponho esta Emenda.


Deputado Rubens Bueno
PPS/PR

MPV-551

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00006

Data 29/11/2011	Medida Provisória nº 551/2011
--------------------	-------------------------------

Autor Sen. Blairo Maggi - PR	Nº do Prontuário
---------------------------------	------------------

1. Supressiva	2. Substitutiva	3. X Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutivo Global
---------------	-----------------	-------------------	------------	------------------------

Página	Artigo 1º	Parágrafo	Inciso I e II	Alínea
--------	--------------	-----------	------------------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao inciso I e II do art. 1º da Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, a seguinte redação:

“Art. 1º.....

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

II - trinta por cento destinados à aplicação nos Estados, em aeroportos e aeródromos de interesse regional ou estadual, bem como na consecução de seus planos aeroviários.”

JUSTIFICATIVA

A fim de conferir maior equilíbrio entre as Pessoas Políticas, especialmente – União e Estados –, o art. 1º, da MP n. 551/2011, deve ser alterado para que o percentual destinado à aplicação nos Estados passe a ser de 30% e não 25,5%, como inicialmente previsto na edição originária. Cumpre deixar claro que tal medida certamente não afetará o orçamento da União que ainda contará com 70% dos recursos, além disso permitirá que os Estados hajam com mais autonomia. Isso porque, os governos estaduais são os que conhecem mais profundamente a realidade de infra-estrutura aeroportuária de suas regiões, como, por exemplo, questões de trânsito, estacionamentos nos arredores, programas de geração de emprego e qualificação dos funcionários, pois se tratam de pessoas do próprio Estado detentor do Aeroporto.

Essa nova redação permite que os Estados tenham uma melhor autonomia financeira para realização de melhoramentos, reaparelhamento, reforma, expansão e depreciação de instalações aeroportuárias.

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) divulgou um estudo apontando deficiências em aeroportos brasileiros. A maioria apresenta uma infraestrutura aeroportuária ineficiente. O estudo do Ipea apresenta informações alarmantes. Com base no

tempo médio de uma obra de infraestrutura de transporte de grande porte no Brasil, e no estágio atual dos trabalhos em cada aeroporto, o instituto concluiu que os aeroportos de Manaus, Fortaleza, Brasília, Guarulhos (SP), Salvador, Campinas (SP), Cuiabá, Confins (MG) e Porto Alegre não deverão estar prontos para a Copa de 2014. As obras do aeroporto de Curitiba podem ficar prontas até junho de 2014, "se tudo der certo", diz o estudo. Essa previsão é otimista, porque não leva em conta problemas como um questionamento do Tribunal de Contas da União (TCU), por exemplo.

Além disso, depreende-se que uma Medida Provisória que privilegie em demasia a União em detrimento aos demais Estados do Brasil vai de encontro ao interesse do povo, representado na vontade do Legislador Constituinte, desequilibrando a relação constitucionalmente protegida entre as esferas políticas do Estado Federado. Uma vez que, o Estado brasileiro é uma República Federativa¹. Dessa forma, formada pela união indissolúvel dos Estados, Municípios e do Distrito Federal. Isto, em outras palavras, significa dizer que a Constituição Brasileira adota o sistema federativo.

Nesse sentido, o princípio do federalismo, expresso no art. 1º da Constituição da República, nos indica que o legislador constituinte quis conferir independência e soberania a cada ente da federação individualmente considerado. Nesse sentido, impõe-se considerar que não há qualquer espécie de hierarquia interna das Pessoas Políticas do Estado Brasileiro, seja ela a União, os Estados, Municípios e do Distrito Federal. O que há, na verdade, é uma distribuição de competências legislativa e orçamentária, que reforça a idéia de autonomia entre os entes e impede a interferência de uns sobre os outros.

Soma-se a toda regulação e organização estatal instituída em nossa carta maior, a vedação prevista no art. 60, § 4º, I, que proíbe até mesmo qualquer deliberação que tenda a abolir a forma federativa de Estado.

PARLAMENTAR

BRUNO MAGGI

¹ CURSO DE DIREITO CONSTITUCIONAL, Augusto Zimermann, 2004.

MPV-551

00007

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 29/11/2011	Proposição Medida Provisória nº 551, de 2011
--------------------	---

Autor Deputado Antonio Carlos Magalhães Neto - DEM/BA	Nº do prontuário
--	------------------

1 Supressiva	2 Substitutiva	3. X Modificativa	4 Aditiva	5 Substitutivo global
--------------	----------------	-------------------	-----------	-----------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Os incisos I e II e o § 2º do art. 1º, da Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, alterados pelo art. 2º da Medida Provisória nº 551, de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º

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

II – trinta 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 trinta 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)

JUSTIFICATIVA

A emenda em comento visa a desconcentrar a utilização de recursos públicos, hoje destinados em primazia às prioridades elencadas pelo Governo federal, para as reais necessidades dos Estados e Municípios diretamente afetados. Se o Poder Executivo, por sua própria iniciativa, concedeu o incremento de cinco por cento dos valores auferidos pelo adicional às tarifas aeroportuárias aos interesses dos Estados, há margem operacional para que o dobro dessa destinação seja efetivada, como forma de propiciar um investimento mais adequado à população diretamente interessada.

PARLAMENTAR

Antonio Carlos Magalhães Neto

MPV-551

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00008

Data:	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 551, DE 2011			
Autor: Deputado ARTHUR LIRA - PP/AL			Nº do Prontuário	
<input type="checkbox"/> Supressiva <input type="checkbox"/> Substitutiva <input checked="" type="checkbox"/> Modificativa <input type="checkbox"/> Aditiva <input type="checkbox"/> Substitutiva Global <input type="checkbox"/>				
Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alinea:	Pág.

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao art. 2º da MPV 551, de 2011, a seguinte redação:

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 – cinquenta por cento a serem utilizados diretamente pelo Governo Federal no sistema aeroviário de interesse federal; e

II – cinquenta por cento destinados a aplicações nos Estados, em aeroportos e aeródromos de interesse regional ou estadual, bem como na consecução de seus planos aeroviários.

.....

§ 2º A parcela de cinquenta 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.

JUSTIFICATIVA

Esta emenda busca estabelecer o equilíbrio federativo quanto à destinação e aplicação dos recursos provenientes do Adicional de Tarifa Aeroportuária criado pela Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, e alterado pela MPV nº 551, de 22 de novembro de 2011 (DOU de 23.11.2011). A MPV nº 551, de 2011, altera os incisos I e II do art. 1º da Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, que especificam a destinação dos recursos originados do referido adicional tarifário.

Apesar da alteração ter diminuído de 80% para 74,76% a participação dos recursos daquele adicional a serem utilizados diretamente pelo Governo Federal no sistema aeroviário de interesse federal e elevado de 20% para 25,24% os recursos destinados à aplicação nos Estados, em aeroportos e aeródromos de interesse regional ou estadual, bem como na consecução de planos aeroviários, a diferença continuará bastante injusta e não faz jus à necessidade de se reduzir as desigualdades regionais e sociais, conforme prescreve a Constituição Federal, também nesse setor de transporte aéreo, que representa um importante fator para o desenvolvimento econômico equilibrado do País, das suas Regiões e Estados.

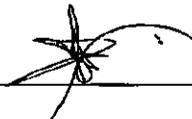
Os Estados mais pobres, muitas vezes, têm potencialidades econômicas diversificadas, entre as quais, na maioria dos casos, pontifica a indústria do turismo dependente da oferta de instalações e serviços aeroportuários adequados ao fluxo de passageiros.

Por isso, em respeito ao preceito constitucional da igualdade entre os Estados, não deverá ocorrer qualquer discriminação na aplicação dos recursos do Adicional de Tarifa Aeroportuária nos melhoramentos, reaparelhamento, reforma, expansão e depreciação de instalações aeroportuárias.

Ademais, o interesse nacional, legitimamente representado pela expectativa da população brasileira em compartilhar os avanços do País e a redução das desigualdades regionais e estaduais, deve orientar as ações públicas em todos os níveis de governo.

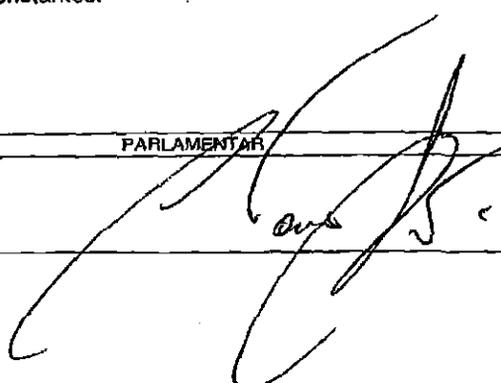
Daí, a razão desta emenda e a certeza de sua justa acolhida pelos nobres Parlamentares do Congresso Nacional.

Assinatura:



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00009

29/11/2011	proposição Medida Provisória n.º 551, de 22 de novembro de 2011			
Autor Deputado Otavio Leite			n.º do prontuário 316	
1. Supressiva 2. substitutiva 3. modificativa 4. aditiva 5. Substitutivo global				
Página	Artigo	Parágrafos	Inciso	alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				
EMENDA ADITIVA				
O Art. 2.º da Medida Provisória n.º 551, de 22 novembro de 2011, passa a vigorar com o seguinte §3º:				
Art. 2º				
Art. 1º				
§ 3º - As receitas provenientes das fontes de arrecadação que trata este artigo não poderão ser retidas no Tesouro Nacional para fins de lastro financeiro com vistas a constituir superávit primário, devendo portanto serem integralmente transferidas para o Fundo Nacional de Aviação Civil.				
JUSTIFICAÇÃO				
A presente emenda visa destinar as receitas provenientes das atividades do Setor Aéreo para o Fundo Nacional de Aviação Civil. A crescente demanda do setor e a proximidade dos grandes eventos mundiais no Brasil são fatos concretos, assim está evidente a necessidade de recursos para investimentos urgentes e constantes.				
PARLAMENTAR				
				

MPV-551

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00010

Data: 29/11/2011	Proposição: MPV 551 / 2011
----------------------------	--------------------------------------

Autor: DEP. RUBENS BUENO	n.º do prontuário: 460
------------------------------------	----------------------------------

<input type="checkbox"/> 1. Supressiva	<input type="checkbox"/> 2. Substitutiva	<input type="checkbox"/> 3. Modificativa	<input checked="" type="checkbox"/> 4. Aditiva	<input type="checkbox"/> 5. Substitutivo global
--	--	--	--	---

página:	artigo:	§:	inciso:	alínea:
---------	---------	----	---------	---------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se parágrafo único ao art. 2º, da Lei n.º 9.825, de 23 de agosto de 1999, modificada pelo art. 3º, da Medida Provisória n.º 551, de 22 de novembro de 2011, com a seguinte redação:

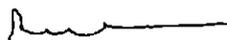
"Art. 2º

Parágrafo único. Entende-se por desenvolvimento e fomento em infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civil, o investimento em manutenção, recuperação, restauração, construção, melhoramento, instalação de equipamentos e de tecnologia, elaboração de estudos e projetos técnicos e de engenharia, que sejam desenvolvidos nos terminais aeroportuários e nas suas áreas diretamente relacionadas como terminais de embarque e desembarque, pistas de pouso e decolagem, pátio de manobra e de estacionamento de aeronave e vias rodoviárias de acesso ao aeroporto e área de estacionamento de veículos, além da execução de operação, supervisão e equipamentos de segurança e proteção da aviação nacional e dos terminais, sempre visando à melhoria para o usuário."

Justificação

A redação do caput do art. 2º, proposto pela Medida Provisória, permite ao gestor do produto arrecadado, destinado ao Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, uma interpretação muito discricionária sobre onde aplicar os recursos voltados à infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civil, a exemplo a Contribuição de Intervenção de Domínio Econômico – CIDE Combustíveis, cuja a intenção do legislador era de aplicar somente nas questões estruturais das rodovias, mas é utilizado até mesmo para pagamento de pessoal e de material de expediente como infraestrutura de transporte.

Para evitarmos que este equívoco aconteça com os recursos do fundo destinados a infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civil, proponho esta Emenda.


Deputado Rubens Bueno
PPS/PR

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00011

Data 29/11/11	Proposição Medida Provisória nº 551/11
------------------	---

Autor Deputado GUILHERME CAMPOS	Nº do prontuário
1. Supressiva 2. Substitutiva 3. X Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo global	

Página	Artigo 63	Parágrafo § 2º	Inciso	Alínea
--------	-----------	----------------	--------	--------

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Modifica o artigo 4º, da MP nº 551/2011, que altera o § 2º, art. 63, da Lei nº 12.462, de 5 de agosto de 2011, que passa a vigorar com a seguinte redação:

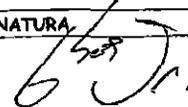
Art. 63.....

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

JUSTIFICAÇÃO

Conforme argumentação utilizada pelo próprio Governo Federal, na EM da Medida Provisória em tela, as receitas provenientes de alíquota do Adicional sobre Receitas Aeroportuárias - ATAERO são hoje destinadas à amortização da dívida pública mobiliária federal. Assim, para evitar que ocorra desvio da finalidade primordial dos recursos arrecadados com o adicional, propomos a inclusão acima.

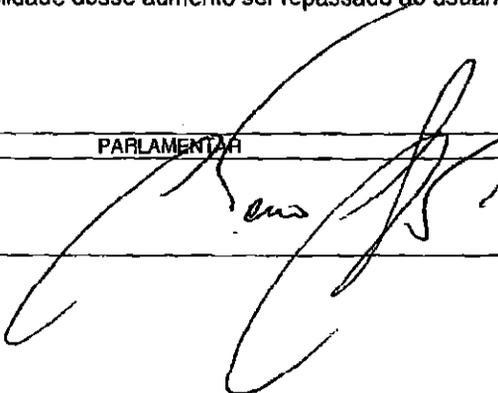
CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	Deputado GUILHERME CAMPOS	SP	PSD

DATA	ASSINATURA
29/11/11	

MPV-551

00012

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

29/11/2011	<i>proposição</i> Medida Provisória n.º 551, de 22 de novembro de 2011			
Autor Deputado Otavio Leite			n.º do prontuário 316	
1. Supressiva 2. substitutiva 3. modificativa 4. aditiva 5. Substitutivo global				
Página	Artigo	Parágrafos	Inciso	alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				
EMENDA SUPRESSIVA				
Exclua-se do art. 5º da Medida Provisória n.º 551, de 22 novembro de 2011, a alteração do Art.3º e do Art. 7º da Lei n.º 6.009, de 26 de dezembro de 1973.				
JUSTIFICAÇÃO				
A presente emenda visa não permitir a criação da chamada "Tarifa de Conexão" pela alocação de passageiro em conexão em Estação de Passageiro durante a execução do contrato de transporte, devida pelo proprietário ou explorador da aeronave.				
A criação de mais uma tarifa nas atividades do Setor Aéreo acarretará o aumento dos custos para a aviação civil, com a probabilidade desse aumento ser repassado ao usuário do serviço.				
PARLAMENTAR				
				

MPV-551

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00013

data	Proposição Medida Provisória nº 551/11
------	--

Autor Perpétua Almeida	nº do prontuário
----------------------------------	------------------

1. Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutivo global
---------------	-----------------	-----------------	------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se ao texto da emenda ao PL de conversão da MPV a seguinte redação ao Art. 5º:

"Art. 3º

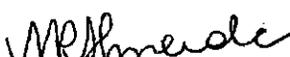
V - (.....)

g) Aeronaves que operam em aviação regional.

Justificativa

A Aviação Regional tem sido prejudicada em decorrência do avanço das grandes empresas, entretanto as aeronaves que trabalham entre unidades da federação que são vizinhos geográficos influenciam sobremaneira no desenvolvimento local e na integração regional.

Brasília, 29 de novembro de 2011


Deputada Perpétua Almeida
PCdoB - AC

MPV-551

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00014

data	Proposição Medida Provisória nº 551/11
------	--

Autor Perpétua Almeida	nº do prontuário
----------------------------------	------------------

1. Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutivo global
---------------	-----------------	-----------------	------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se ao texto da emenda ao PL de conversão da MPV a seguinte redação ao Art. 5º:

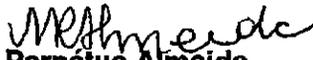
"Art. 10

V) Aeronaves que operam em aviação regional.

Justificativa

A isenção de tarifas para a Aviação Regional contribuirá para o desenvolvimento e crescimento econômico das localidades favorecidas, visto que a disponibilidade de passageiros aumenta em proporção à oferta de locomoção com preço acessível. As tarifas, ao incidirem diretamente no preço das passagens aéreas, serão mais baratas e contribuirão assim com o transporte de pessoas potencializando a integração regional.

Brasília, 29 de novembro de 2011


Deputada Perpétua Almeida
PCdoB - AC

MPV-551

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00015

Data 29/11/11	Proposição Medida Provisória nº 551/11
------------------	---

Autor Deputado GUILHERME CAMPOS	Nº do prontuário
1. Supressiva 2. Substitutiva 3. X Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo global	

Página	Artigo 8º	Parágrafo § 1º	Inciso	Alínea
--------	-----------	----------------	--------	--------

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

O art. 8º, da Medida Provisória nº 551/11, passa a vigorar com a seguinte alteração:

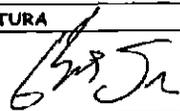
Art. 8º.....

§ 1º Os serviços de que trata o *caput* 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.

JUSTIFICAÇÃO

Por ser o Comando da Aeronáutica um órgão subordinado ao Ministério da Defesa acreditamos ser recomendável que tais alterações passem pela aprovação do responsável pela Pasta, como forma de assegurar maior controle e transparência em sua execução.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	Deputado GUILHERME CAMPOS	SP	PSD

DATA	ASSINATURA
29/11/11	

MPV-551

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00016

Data 29/11/11	Proposição Medida Provisória nº 551/11
------------------	---

Autor Deputado GUILHERME CAMPOS	Nº do prontuário
1. Supressiva 2. Substitutiva 3. X Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo global	

Página	Artigo 11	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	-----------	-----------	--------	--------

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

O art. 11, da Medida Provisória nº 551/11, passa a vigorar com a seguinte alteração:

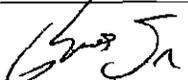
"Art. 11. O produto de arrecadação das tarifas previstas no art. 8º constituirá, em sua totalidade, receita do Fundo Aeronáutico".

JUSTIFICAÇÃO

A presente alteração tem o objetivo de evitar que parte da receita, proveniente da arrecadação das tarifas previstas no art. 8º, possa ser destinada a outras finalidades que não aquelas a que aqui se propõem.

Acreditamos ser recomendável expressar no texto da lei o percentual das receitas que constituirão o Fundo; de forma a assegurar maior controle e transparência em sua execução.

	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	Deputado GUILHERME CAMPOS	SP	PSD

DATA	ASSINATURA
29/11/11	

MPV-551

00017

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 551, DE 22 DE NOVEMBRO 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.

EMENDA ADITIVA Nº

Inclua-se, onde couber, artigo com a seguinte redação:

"Art. ____ Os arts. 168 e 172 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica) passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 168. O comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontram a bordo da aeronave e poderá:

I - desembarcar qualquer delas ou, se em voo, restringir a liberdade de qualquer pessoa, inclusive mediante imobilização, até o próximo pouso da aeronave, desde que as atitudes estejam comprometendo a boa ordem, a disciplina ou colocando em risco os demais passageiros, os tripulantes ou a segurança do voo, podendo para tanto determinar o auxílio dos demais tripulantes e solicitar a cooperação de outros passageiros.

II -

III -

§ 1º para os efeitos previstos no inciso I do caput deste artigo, consideram-se condutas que podem por em risco a segurança do voo, especialmente:

- a) embarcar alcoolizado ou sob efeito de entorpecente;
- b) conduzir, para o interior da aeronave, explosivos, produtos químicos ou materiais perigosos aos demais passageiros ou à segurança da aeronave;
- c) conduzir arma de fogo durante o voo;

d) ameaçar, intimidar ou agredir membro da tripulação ou passageiro, ou cometer assédio sexual a membro da tripulação, a passageiro, ou molestar criança;—

e) levar bebida alcoólica para uso próprio ou de outrem para o interior da aeronave, ou ingerir bebida alcoólica fora dos períodos de refeições ou consumi-la em excesso durante o serviço de bordo;

f) fazer uso de substância tóxica no interior da aeronave;

g) fumar tabaco ou qualquer outra substância no interior da aeronave;

h) causar prejuízos à aeronave ou impedir o funcionamento de dispositivos de segurança da mesma;

i) impedir ou tentar impedir o funcionamento de dispositivos de segurança da aeronave;

j) subtrair ou destruir qualquer objeto do interior da aeronave, seja da própria aeronave ou de outro passageiro;

k) operar aparelho eletrônico cuja operação seja proibida a bordo;

l) causar tumulto, expressar-se em altos brados ou ferir o decoro dos demais passageiros, por atos ou expressões;

m) não seguir a orientação dos tripulantes em relação à segurança do voo;

n) não observar normas e regulamentos estabelecidos pela autoridade aeronáutica ou pela autoridade de aviação civil.

“Art. 172. O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar para cada voo:

I - a data e natureza do voo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular);

II - os nomes dos tripulantes;

III - o lugar e a hora da saída e da chegada;

IV - os totais de tempo de voo e de jornada;

V - os incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral;

VI - as medidas disciplinares que tiverem sido tomadas.

§ 1º O Diário de Bordo referido no caput deste artigo deverá estar assinado pelo piloto Comandante, que é o responsável pelas anotações.

§ 2º O registro, no Diário de Bordo, de medida disciplinar tomada pelo comandante da aeronave em decorrência de conduta que implique em contravenção penal ou crime de atentado contra a segurança do transporte aéreo, fica equiparado ao auto de prisão flagrante e à peça inicial do inquérito policial.”

JUSTIFICATIVA

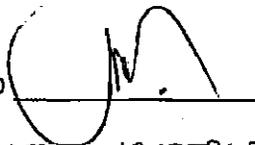
A emenda ao art. 168 do CBA é auto-explicativa e tem por finalidade ampliar o poder/dever do comandante da aeronave de zelar pela segurança do voo, sobretudo podendo chegar à medida extrema de imobilizar um passageiro cujas atitudes estejam colocando em risco outros passageiros, tripulantes, a aeronave ou o voo. Ressalte-se que as providências acima são recomendadas pela ICAO em grau de prioridade e já são adotadas na maioria dos países.

De sua vez, a emenda proposta ao art. 172 do CBA atende, de igual modo, à recomendação da ICAO e corrige grave omissão do Código, que, além de não exigir, não instrumentaliza, de forma adequada, o registro das ocorrências relativas a contravenções penais ou crime de atentado contra a segurança do transporte aéreo, cometidos à bordo de aeronaves.

As emendas, por revestirem matéria diretamente correlacionada à segurança da aviação civil, tem caráter relevante e urgente.

Câmara dos Deputados, 29 de novembro de 2011.

Deputado



DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - PSDB/SP

CARTEIRA: 521

MPV-551

00018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 551, DE 22 DE NOVEMBRO 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.

EMENDA ADITIVA Nº

Inclua-se, onde couber, artigo com a seguinte redação:

“Art. ____ O art. 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica) passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 181.

I

II – pelo menos cinquenta e um por cento do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

III-

§1º

§2º

§ 3º A transferência a estrangeiros das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de quarenta e nove por cento do capital a que se refere o Inciso II deste artigo, depende de aprovação da autoridade de aviação civil.

§ 4º Desde que a soma final de ações em poder estrangeiros não ultrapasse o limite de quarenta e nove por cento do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda propõe o aumento da participação de estrangeiros no capital das empresas brasileiras de transporte aéreo público regular de passageiros, carga e mala postal dos atuais 20% (vinte por cento) para 49% (quarenta e nove por cento).

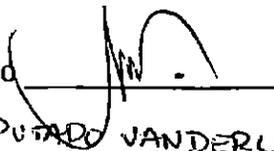
O atual percentual de 20% traduz um modelo institucional ultrapassado, de caráter nacional-desenvolvimentista, protecionista e vetusto, concebido no pós-guerra, e que já está superado não apenas no Brasil como em praticamente todos os países desenvolvidos, porquanto no mundo contemporâneo a soberania das nações não é assegurada pela restrição a investimentos estrangeiros, mas por meio de instituições que permitam ao poder público regular e fiscalizar setores da economia considerados estratégicos.

Investimentos estrangeiros, portanto, devem ser estimulados, uma vez que contribuem não só para a geração de novos empregos, a modernização tecnológica, a expansão de capacidade e o aumento da competitividade, mas sobretudo para o aumento da concorrência, que beneficia diretamente os usuários do serviço público, como ocorre, por exemplo, nos setores de energia elétrica, telecomunicações e bancos, sem que isto tenha causado qualquer prejuízo para o País ou para os agentes econômicos ou usuários dos correspondentes serviços.

Demais disto o aumento da participação de capitais estrangeiros nas nossas empresas aéreas permitirá a capitalização das mesmas, favorecendo a expansão da oferta dos serviços.

Câmara dos Deputados, 29 de novembro de 2011.

Deputado


DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - PSDB/SP

CARTEIRA : 521

MPV-551

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00019

DATA 29/11/2011	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 551/2011
--------------------	-------------------------------

TIPO				
1 [] SUPRESSIVA	2 [] AGLUTINATIVA	3 [] SUBSTITUTIVA	4 [X] MODIFICATIVA	5 [X] ADITIVA

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
SENADOR (A) VANESSA GRAZZIOTIN	PCdoB	AM	1/2

Inclua-se novo artigo a MP 551/2011, onde couber, acrescentando o § 4º ao Art. 28 da Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986, com a seguinte redação.

"Art..... . O art. 28 da Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com o seguinte § 4º:

§ 4º - Os aeródromos civis localizados em área de fronteira, nos termos da Lei nº 6.634, de 02 de maio de 1979, pertencem à União, cabendo a esse ente o seu uso, controle, fiscalização e administração; "

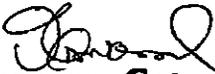
Justificação

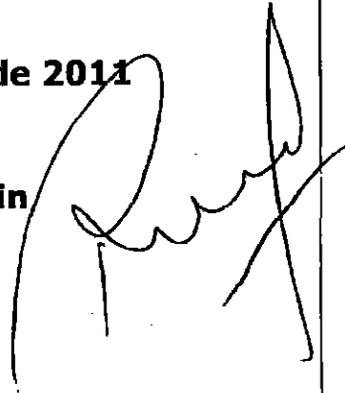
A emenda que ora apresentamos, tem por objetivo para assegurar maior controle das áreas de fronteira do país, tal medida se revela importante uma vez que diversos municípios de fronteira da país não têm condições financeiras, humanas e por conseguinte administrativas de zelar pelo normal funcionamento

de aeroportos capazes de garantir a segurança dos passageiros e de realizar o controle das cargas que entram e saem do país.

Como se sabe as áreas de fronteira são indispensáveis à segurança nacional, conforme preconiza o dispositivo de lei nº 6.634, de 2 de maio de 1979, em seu art. 1º, e, por isso, faz-se necessário maior controle dessas áreas a ser realizado pela União a fim de garantir maior segurança para a nação, vez que essas áreas por vezes são controladas por narcotraficantes, contrabandistas dentre outros criminosos.

Sala Comissão, 29 de Novembro de 2011


Senadora Vanessa Grazziotin



29/11/2011
DATA


ASSINATURA

MPV-551

APRESENTAÇÃO DE
EMENDAS

00020

DATA 29/11/2011	PROPOSIÇÃO MEDIDA PROVISÓRIA Nº 551, DE 22 DE NOVEMBRO DE 2011			
AUTORES Deputado Júlio Delgado - PSB/MG			Nº PRONTUÁRIO	
TIPO				
1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 (X) ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL				
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Inclua-se, onde couber, artigo com a seguinte redação:

"Art. .Dê-se ao art. 30 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica) a seguinte redação:

Art. 30.

§ 1º
 § 2º Os aeródromos privados só poderão ser utilizados com anuência de seus proprietários.(NR)

§ 3º A exploração comercial de aeródromo privado depende da outorga de prévia autorização.(NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A Constituição reserva à União, com base no princípio da predominância do interesse geral, competência administrativa e legislativa para explorar, diretamente ou mediante autorização, permissão ou concessão, a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária (CF, art. 21, inciso XII, alínea "c").

A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 (Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências) estabelece que compete à ANAC "conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeroportuária (Lei citada, art. 8º, XXIV).

De sua vez, a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica), estabelece que "o sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com todas as pistas de

pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronaves, terminal de carga aérea, terminal de passageiros e as respectivas facilidades (art. 26). Demais disto, estabelece, ainda, o CBA, que os aeródromos são classificados em civis e militares, sendo aqueles classificados em públicos e privados (art. 29).

São classificados como públicos, também denominados como "aeroportos", os aeródromos dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas (CBA, art. 31, I).

Todavia, o mesmo CBA restringe a construção e a exploração de aeródromos privados, ao estabelecer que os mesmos só poderão ser utilizados com a permissão de seus proprietários, vedada a exploração comercial, com o que desatende as normas constitucionais (CF, art. 21, XII, alínea "c") e legal citadas (Lei nº 11.182/2005, art. 8º, XXVIII), que permitem a concessão ou a autorização de infra-estrutura aeroportuária, sem vedar a exploração comercial de aeródromos privados.

A emenda, portanto, tem por finalidade compatibilizar as disposições do CBA à Constituição e às normas da Lei nº 11.182/2005, permitindo a construção, expansão, modernização e exploração, por particulares, de aeródromos privados, como forma de induzir investimentos na expansão da escassa e insuficiente infra-estrutura aeroportuária brasileira.

ASSINATURA

MPV-551

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 551, DE 22 DE NOVE

00021

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.

EMENDA ADITIVA Nº

Inclua-se no Projeto de Lei de Conversão, onde couber, artigo com a seguinte redação:

“Art. ____Dê-se ao art. 30 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica) a seguinte redação:

Art. 30.

§ 1º

§ 2º Os aeródromos privados só poderão ser utilizados com anuência de seus proprietários.(NR)

§ 3º A exploração comercial de aeródromo privado depende da outorga de prévia autorização.(NR)”

JUSTIFICATIVA

A Constituição reserva à União, com base no princípio da predominância do interesse geral, competência administrativa e legislativa para explorar, diretamente ou mediante autorização, permissão ou concessão, a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária (CF, art. 21, inciso XII, alínea “c”).

A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 (Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências) estabelece que compete à ANAC “conceder ou autorizar a exploração da infra-estrutura aeroportuária (Lei citada, art. 8º, XXIV).

De sua vez, a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica), estabelece que “o sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronaves, terminal de carga

aérea, terminal de passageiros e as respectivas facilidades (art. 26). Demais disto, estabelece, ainda, o CBA, que os aeródromos são classificados em civis e militares, sendo aqueles classificados em públicos e privados (art. 29).

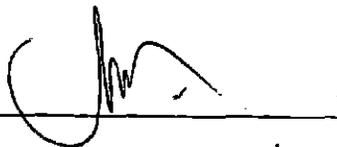
São classificados como públicos, também denominados como "aerportos", os aeródromos dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas (CBA, art. 31, I).

Todavia, o mesmo CBA restringe a construção e a exploração de aeródromos privados, ao estabelecer que os mesmos só poderão ser utilizados com a permissão de seus proprietários, vedada a exploração comercial, com o que desatende as normas constitucionais (CF, art. 21, XII, alínea "c") e legal citadas (Lei nº 11.182/2005, art. 8º, XXVIII), que permitem a concessão ou a autorização de infra-estrutura aeroportuária, sem vedar a exploração comercial de aeródromos privados.

A emenda, portanto, tem por finalidade compatibilizar as disposições do CBA à Constituição e às normas da Lei nº 11.182/2005, permitindo a construção, expansão, modernização e exploração, por particulares, de aeródromos privados, como forma de induzir investimentos na expansão da escassa e insuficiente infra-estrutura aeroportuária brasileira.

Câmara dos Deputados, 29 de novembro de 2011.

Deputado



DEPUTADO JANDERLEI MACRIS PSDB/SP

CARTEIRA: 521

GAB: 348

MPV-551

APRESENTAÇÃO DE
EMENDAS

00022

DATA 29/11/2011	PROPOSIÇÃO MEDIDA PROVISÓRIA Nº 551, DE 22 DE NOVEMBRO DE 2011			
AUTORES Deputado Júlio Delgado - PSB/MG			Nº PRONTUÁRIO	
TIPO 1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 (X) ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL				
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALINEA

Inclua-se no projeto, onde couber, artigo com a seguinte redação:

"Art. . Os arts. 168 e 172 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica) passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 168. O comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontram a bordo da aeronave e poderá:

I - desembarcar qualquer delas ou, se em voo, restringir a liberdade de qualquer pessoa, inclusive mediante imobilização, até o próximo pouso da aeronave, desde que as atitudes estejam comprometendo a boa ordem, a disciplina ou colocando em risco os demais passageiros, os tripulantes ou a segurança do voo, podendo para tanto determinar o auxílio dos demais tripulantes e solicitar a cooperação de outros passageiros.

II -

III -

§ 1º para os efeitos previstos no inciso I do caput deste artigo, consideram-se condutas que podem por em risco a segurança do voo, especialmente:

- a) embarcar alcoolizado ou sob efeito de entorpecente;
- b) conduzir, para o interior da aeronave, explosivos, produtos químicos ou materiais perigosos aos demais passageiros ou à segurança da aeronave;
- c) conduzir arma de fogo durante o voo;
- d) ameaçar, intimidar ou agredir membro da tripulação ou passageiro, ou cometer assédio sexual a membro da tripulação, a passageiro, ou molestar criança;
- e) levar bebida alcoólica para uso próprio ou de outrem para o interior da aeronave, ou ingerir bebida alcoólica fora dos períodos de refeições ou consumi-la em excesso durante o serviço de bordo;
- f) fazer uso de substância tóxica no interior da aeronave;
- g) fumar tabaco ou qualquer outra substância no interior da aeronave;
- h) causar prejuízos à aeronave ou impedir o funcionamento de dispositivos de segurança da mesma;

- i) impedir ou tentar impedir o funcionamento de dispositivos de segurança da aeronave;
- j) subtrair ou destruir qualquer objeto do interior da aeronave, seja da própria aeronave ou de outro passageiro;
- k) operar aparelho eletrônico cuja operação seja proibida a bordo;
- l) causar tumulto, expressar-se em altos brados ou ferir o decoro dos demais passageiros, por atos ou expressões;
- m) não seguir a orientação dos tripulantes em relação à segurança do voo;
- n) não observar normas e regulamentos estabelecidos pela autoridade aeronáutica ou pela autoridade de aviação civil.

"Art. 172. O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar para cada voo:

I - a data e natureza do voo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular);

II - os nomes dos tripulantes;

III - o lugar e a hora da saída e da chegada;

IV - os totais de tempo de voo e de jornada;

V - os incidentes e observações, inclusive sobre infraestrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral;

VI - as medidas disciplinares que tiverem sido tomadas.

§ 1º O Diário de Bordo referido no caput deste artigo deverá estar assinado pelo piloto Comandante, que é o responsável pelas anotações.

§ 2º O registro, no Diário de Bordo, de medida disciplinar tomada pelo comandante da aeronave em decorrência de conduta que implique em contravenção penal ou crime de atentado contra a segurança do transporte aéreo, fica equiparado ao auto de prisão flagrante e à peça inicial do inquérito policial."

JUSTIFICAÇÃO

A emenda ao art. 168 do CBA é autoexplicativa e tem por finalidade ampliar o poder/dever do comandante da aeronave de zelar pela segurança do voo, sobretudo podendo chegar à medida extrema de imobilizar um passageiro cujas atitudes estejam colocando em risco outros passageiros, tripulantes, a aeronave ou o voo. Ressalte-se que as providencias acima são recomendadas pela ICAO em grau de prioridade e já são adotadas na maioria dos países.

De sua vez, a emenda proposta ao art. 172 do CBA atende, de igual modo, à recomendação da ICAO e corrige grave omissão do Código, que, além de não exigir, não instrumentaliza, de forma adequada, o registro das ocorrências relativas a contravenções penais ou crime de atentado contra a segurança do transporte aéreo, cometidos à bordo de aeronaves.

As emendas, por revestirem matéria diretamente correlacionada à segurança da aviação civil, tem caráter relevante e urgente.

ASSINATURA



MPV-551

APRESENTAÇÃO DE
EMENDAS

00023

DATA 29/11/2011	PROPOSIÇÃO MEDIDA PROVISÓRIA Nº 551, DE 22 DE NOVEMBRO DE 2011			
AUTORES Deputado Júlio Delgado - PSB/MG			Nº PRONTUÁRIO	
TIPO				
1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 (X) ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL				
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Inclua-se no projeto, onde couber, artigo com a seguinte redação:

"Art. ____ O art. 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica) passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 181.

I -

II - pelo menos cinquenta e um por cento do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

III -

§1º

§2º

§ 3º A transferência a estrangeiros das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de quarenta e nove por cento do capital a que se refere o inciso II deste artigo, depende de aprovação da autoridade de aviação civil.

§ 4º Desde que a soma final de ações em poder estrangeiros não ultrapasse o limite de quarenta e nove por cento do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda propõe o aumento da participação de estrangeiros no capital das empresas brasileiras de transporte aéreo público regular de passageiros, carga e mala postal dos atuais 20% (vinte por cento) para 49% (quarenta e nove por cento).

O atual percentual de 20% traduz um modelo institucional ultrapassado, de caráter nacional-desenvolvimentista, protecionista e vetusto, concebido no pós-guerra, e que já está superado não apenas no Brasil como em praticamente todos os países desenvolvidos, porquanto no mundo contemporâneo a soberania das nações não é assegurada pela restrição a investimentos estrangeiros, mas por meio de instituições que permitam ao poder público regular e fiscalizar setores da economia considerados estratégicos.

Investimentos estrangeiros, portanto, devem ser estimulados, uma vez que contribuem não só para a geração de novos empregos, a modernização tecnológica, a expansão de capacidade e o aumento da competitividade, mas sobretudo para o aumento da concorrência, que beneficia diretamente os usuários do serviço público, como ocorre, por exemplo, nos setores de energia elétrica, telecomunicações e bancos, sem que isto tenha causado qualquer prejuízo para o País ou para os agentes econômicos ou usuários dos correspondentes serviços.

Demais disto o aumento da participação de capitais estrangeiros nas nossas empresas aéreas permitirá a capitalização das mesmas, favorecendo a expansão da oferta dos serviços.

ASSINATURA



MPV-551

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00024

29/11/2011

proposição
Medida Provisória n.º 551, de 22 de novembro de 2011

Autor

Deputado Otavio Leite

n.º do prontuário

316

1 - Supressiva 2 - substitutiva 3 - modificativa 4 - aditiva 5 - Substitutivo global

Página

Artigo

Parágrafos

Inciso

alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se aonde couber na Medida Provisória n.º 551, de 22 novembro de 2011, o seguinte artigo:

O Art... - O art. 181 da Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 181

II - pelo menos 51% (cinquenta e um por cento) do capital com direito a voto pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

§ 3º - A transferência a estrangeiros das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 49% (quarenta e nove por cento) do capital a que se refere o inciso II deste artigo, depende de aprovação da autoridade aeronáutica.

§ 4º - Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 49% (quarenta e nove por cento) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital."

JUSTIFICAÇÃO

O aumento da porcentagem do capital estrangeiro nas companhias aéreas nacionais acarretará uma significativa melhoria nos serviços prestados. O fortalecimento da concorrência estabelecerá novos padrões, onde o maior beneficiário será o usuário do sistema. A limitação desse capital representa um impedimento para novos investimentos e limita capacidade de crescimento das empresas nacionais.

A presente emenda visa aumentar o percentual do capital estrangeiro nas empresas aéreas nacionais, para estimular a concorrência no setor e aprimorar os serviços oferecidos, porém prevalecendo o controle brasileiro nas mesmas.

PARLAMENTAR



MPV-551

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00025

DATA 29/11/2011	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 551/2011
--------------------	-------------------------------

TIPO				
<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input checked="" type="checkbox"/> 4	<input checked="" type="checkbox"/> 5
SUPRESSIVA	AGLUTINATIVA	SUBSTITUTIVA	MODIFICATIVA	ADITIVA

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
SENADOR (A) VANESSA GRAZZIOTIN	PCdoB	AM	1/3

Inclua-se novo artigo a MP 551/2011, onde couber, acrescentando o § 1º ao Art. 3º da Lei nº 10.048, de 08 de novembro de 2000, com a seguinte redação:

"Art..... . O art. 3º da Lei nº 10.048, de 08 novembro de 2000, passa a vigorar acrescido do seguinte Parágrafo Único:

Parágrafo Único - Sem prejuízo do disposto no *caput*, as empresas aéreas reservarão assentos de dimensões adequadas às pessoas com obesidade grave ou mórbida, vedadas a cobrança de qualquer adicional, na forma do Regulamento. "

Justificação

A emenda que ora apresentamos, tem por objetivo garantir um direito básico previsto na Carta Magna brasileira, o tratamento digno do cidadão brasileiro, sem que haja discriminação de qualquer natureza.

Sendo assim, nos dias atuais, a população brasileira considerada obesa ou em obesidade mórbida cresce a um ritmo alarmante, e os estudos atuais comprovam que essa situação está enquadrada como uma doença, sendo necessário, inclusive, todo o apoio necessário do poder público nacional para corroborar no tratamento deste tipo de pessoa através do sistema de saúde pública brasileira.

Todavia, somente esse tipo de atitude alcança a proteção e a garantia dos direitos de qualquer cidadão, vez que atualmente as empresas aéreas não têm lugares para pessoas em situação de obesidade ou obesidade mórbida, restringindo diversos direitos de tais pessoas como o direito de ir e vir.

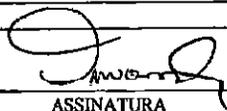
Portanto, busca-se com essa emenda efetivar direitos a qualquer cidadão de se utilizar do transporte aéreo brasileiro de acordo com suas possibilidades.

Sala Comissão, 29 de Novembro de 2011

Senadora Vanessa Grazziotin

29/11/2011

DATA


ASSINATURA

MPV-551

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00026

29/11/2011

proposição
Medida Provisória n.º 551, de 22 de novembro de 2011

Autores
Deputados Otavio Leite (PSDB/RJ)

n.º de prontuário
316

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

Página

Artigo

Parágrafos

Inciso

alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se aonde couber na Medida Provisória n.º 551, de 22 de novembro de 2011, o seguinte artigo:

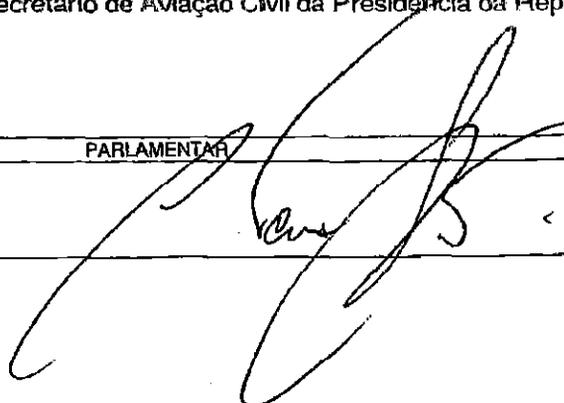
"Art. ____ - O art. 24-D da Lei n.º 10.683, de 28 de maio de 2003, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso IX:

IX - instituir a designação da Autoridade Aeroportuária de cada aeroporto, a qual se reportarão todos os titulares das unidades da administração pública que atuam no âmbito do respectivo aeroporto, sem prejuízo de suas atribuições hierárquicas e regulares."

JUSTIFICAÇÃO

Estamos certos que a instituição de um comando único por unidade aeroportuária ensejará mais eficiência ao somatório das ações dos órgãos que nela atuam. Assim, a presente emenda visa instituir a figura da Autoridade Aeroportuária em cada aeroporto brasileiro, designado pelo Secretário de Aviação Civil da Presidência da República.

PARLAMENTAR



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00027

DATA 29/11/2011	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 551/2011
--------------------	-------------------------------

TIPO				
1 [] SUPRESSIVA	2 [] AGLUTINATIVA	3 [] SUBSTITUTIVA	4 [] MODIFICATIVA	5 [X] ADITIVA

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
SENADOR (A) VANESSA GRAZZIOTIN	PCdoB	AM	1/2

Inclua-se novo artigo a MP 551/2011, onde couber, acrescentando o Art. 9º ao Capítulo I da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, com a seguinte redação:

"Art..... . O Capítulo I da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar com o seguinte art. 9º:

Art. 9º-A No exercício da competência prevista no inciso XXXV do artigo anterior, a ANAC manterá postos de fiscalização nos aeroportos, aos quais caberão, dentre outras atividades:

- I - Exigir das empresas aéreas e da administração aeroportuária a adequada prestação de informações aos usuários;
- II - Receber e apurar as reclamações dos usuários; e
- II - Reprimir e aplicar sanções às infrações aos direitos dos usuários.

§ 1º Os postos de fiscalização funcionarão durante o mesmo horário de funcionamento dos aeroportos em que se situarem.

§ 2º Será condição para o atendimento do usuário junto ao posto de fiscalização a prévia manifestação junto à empresa aérea, salvo impossibilidade justificada.

§ 3º O posto de fiscalização da ANAC representará a autoridade de aviação civil no aeroporto em que se situar, cabendo-lhe a articulação com os demais órgãos governamentais, empresas aéreas e a administração aeroportuária para a manutenção da regularidade dos serviços.

§ 4º O disposto neste artigo se aplica imediatamente aos aeroportos

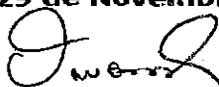
localizados nas cidades-sede da Copa de Mundo de 2014, sem prejuízo de ampliação pelo Poder Executivo. "

Justificação

A emenda que ora apresentamos, tem por objetivo para assegurar a presença de servidores da ANAC nos aeroportos, uma vez que esse órgão governamental é fundamental para o controle e fiscalização dos serviços prestados à população por pessoas jurídicas que exercem atividades ao de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.

Tal fato se justifica, uma vez que a ANAC é a agência reguladora responsável pelo controle de todo o transporte aéreo brasileiro, e cabe a ela fiscalizar as empresas aéreas, assegurando o respeito aos direitos dos usuários. Essa função é precípua da ANAC, na forma da sua própria lei de criação.

Sala Comissão, 29 de Novembro de 2011



Senadora Vanessa Grazziotin

29/11/2011

DATA

ASSINATURA

MPV-551

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 551, DE 22 DE NOVE

00028

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.

EMENDA ADITIVA Nº

Inclua-se, onde couber, mais um dispositivo, com a seguinte redação:

"Art. ____ O art. 27 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 (Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e dá outras providências) passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 27. Os regulamentos de execução baseados na competência normativa da ANAC têm por finalidade assegurar o respeito aos valores, aos princípios e as normas constitucionais que informam a ordem econômica, assim como às leis que regem as atividades da aviação civil e da infra-estrutura aeroportuária e aeronáutica.

§ 1º No exercício do seu poder de regulação econômica e de fiscalização, cabe ao agente regulador atuar para maximizar a eficiência do mercado, assegurando que a interação entre prestadores de serviços e usuários seja eficiente, tendo como resultado níveis adequados de quantidade, qualidade e preços, garantindo, especialmente:

- I – a diversidade de serviços;
- II – o atendimento da demanda de forma eficiente;
- III - a livre concorrência;
- IV – o respeito aos direitos dos usuários;
- V – o estímulo para investimentos em inovação e adaptação de produtos e processos aeronáuticos;
- VI – a prestação de serviço adequado;
- VII - a liberdade de exploração de quaisquer linhas aéreas;
- VIII - a liberdade tarifária;
- IX – o acesso das empresas de transporte aéreo público às áreas e instalações aeroportuárias essenciais para a prestação dos correspondentes serviços.

§ 2º As iniciativas ou alterações de regulamentos de execução ou de outros atos normativos que impliquem em afetação de direitos de agentes econômicos, trabalhadores do setor ou usuários do setor aéreo devem ser precedidas de audiência pública, convocada pelo agente regulador por aviso publicado no *Diário Oficial da União*, com prazo mínimo de quarenta e cinco dias de antecedência.

§ 3º O aviso publicado indicará a data, o horário e o local em que se realizará a audiência, bem como o local onde estará disponível o edital da proposta regulamentar, o texto da norma em discussão e uma nota técnica contendo as condições de fato, os motivos determinantes e as finalidades a serem atingidas, com descrição dos problemas e temas envolvidos e relato de todas as informações disponíveis, especialmente as que vierem posteriormente a determinar o conteúdo da decisão.

§ 4º Sem prejuízo das disposições dos parágrafos anteriores, todas as informações sobre a audiência devem ser disponibilizadas no sítio da rede mundial de computadores do agente regulador.

§ 5º É assegurado aos interessados o direito de participação e manifestação oral na audiência, debatendo a matéria e apresentando, por escrito, informações, opiniões ou argumentos e sugestões.

§ 6º Os argumentos apresentados devem ser apreciados por uma autoridade que fundamente sua decisão ao acatá-los ou rejeitá-los, por meio de uma exposição formal dos motivos que a justifiquem.

§ 7º As audiências serão presididas pelo Diretor-Presidente ou por um dos Diretores da agência reguladora, designado pela Diretoria Colegiada.

§ 8º O processo de decisão do agente regulador deve observar os requisitos de razoabilidade, proporcionalidade e motivação, devendo demonstrar, de maneira fundamentada, de que modo a norma editada se relaciona, de um lado, com os dados obtidos na fase de audiência pública e, por outro, com a consecução dos objetivos estabelecidos em lei para o exercício da competência normativa.

§ 9º É facultado ao agente regulador instituir um processo de negociação anterior à fase de audiência pública, no qual os interessados são convidados a buscar uma proposta de consenso, a ser posteriormente submetida à audiência pública convocada e realizada nos termos e para os fins previstos neste artigo." (NR)

JUSTIFICATIVA

--- A emenda propõe a adequação do art. 27 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, à matriz constitucional brasileira, especialmente no que respeita ao exercício de poderes normativos delegados pelo Congresso Nacional à ANAC, em ordem não só a estabelecer um conjunto fundamental de diretrizes que devem nortear as atividades de regulação do mercado, como também assegurar uma ampliação dos mecanismos de controle social da referida atividade, sem prejuízo dos controles já exercidos no âmbito dos Poderes da República.

Nesse contexto, tendo em vista que a evolução vertiginosa da vida social, a complexidade e sofisticação das tecnologias de produtos e processos aeronáuticos, a crescente demanda por serviços aéreos e de infra-estrutura aeroportuária e aeronáutica, a segurança da aviação civil e os direitos dos usuários exigem constantes intervenções no mercado, se faz necessário o acompanhamento ou controle social da ação normativa da agência reguladora, mediante a adoção de princípios e normas que assegurem a participação efetiva dos agentes e usuários de serviços aéreos nos processos de decisão normativa da Agência, como se propõe nesta emenda.

Ressalte-se que a emenda não se propõe a estabelecer limites materiais aptos a inibir, constranger ou limitar a atividade da Agência no campo regulamentar. Apenas faz referência a valores, princípios e normas constitucionais plenamente aplicáveis, instrumentando-as para melhor produzirem seus efeitos, como é próprio num Estado Democrático de Direito.

A emenda, portanto, ao introduzir, em seus parágrafos, normas de procedimento a serem observadas pelo agente regulador na sua ação de regulação do mercado e fiscalização das correspondentes atividades, cumpre aquele desiderato.

Câmara dos Deputados, 29 de novembro de 2011.

Deputado

SALVADOR ZIMBARDI

DEP. FED. PDT-SP

CANT. PARLAMENTAR 387

MPV-551

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00029

DATA 29/11/2011	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 551/2011
--------------------	-------------------------------

TIPO				
1 [] SUPRESSIVA	2 [] AGLUTINATIVA	3 [] SUBSTITUTIVA	4 [x] MODIFICATIVA	5 [] ADITIVA

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
SENADOR (A) VANESSA GRAZZIOTIN	PCdoB	AM	1/2

Inclua-se novo artigo a MP 551/2011, onde couber, alterando o § 5º do Art. 22 da Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, com a seguinte redação:

"Art.... . O § 5º do art. 22 da Lei 11.771, de 17 de setembro de 2008, passa a vigorar com a seguinte redação:

§ 5º Os prestadores de serviços turísticos que dentre suas operações estejam compreendidas o controle aeronaves civis deverão cadastrar-se junto ao Ministério do Turismo, após a devida certificação junto à Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC."

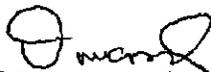
Justificação

A emenda que ora apresentamos, tem por objetivo para garantir maior segurança no uso do espaço aéreo brasileiro, visando coibir a ação de empresas de taxi aéreo que se constituam como empresas prestadoras de serviços de turismo, a fim de

burlar a fiscalização aeroportuária e não estar obrigada a se cadastrar junto à Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

Tais ações ilícitas, quais sejam, constituição formal de empresas de turismo cuja atividade é eminentemente de serviço de táxi aéreo clandestino colocam em risco a segurança de diversos cidadãos brasileiros que direta ou indiretamente são afetados pelo transporte aéreo brasileiro de passageiros e de cargas.

Sala das Comissões, 29 de Novembro de 2011



Senadora Vanessa Grazziotin

29/11/2011

DATA



ASSINATURA

MPV-551

00030

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA 29/11/2011	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 551/2011
--------------------	-------------------------------

TIPO	
1 [] SUPRESSIVA 2 [] AGLUTINATIVA 3 [] SUBSTITUTIVA 4 [] MODIFICATIVA 5 [x] ADITIVA	

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
SENADOR (A) VANESSA GRAZZIOTTIN	PCdoB	AM	1/2

Inclua-se novo artigo a MP 551/2011, onde couber, acrescentando o Art. 44-A da Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, com a seguinte redação:

“Art.... . A Lei 11.771, de 17 de setembro de 2008, fica acrescida do art. 44-A, com a seguinte redação:

Art. 44-A O Ministério do Turismo manterá postos de orientação ao turista nos aeroportos.

§ 1º Os postos de orientação ao turista funcionarão durante o mesmo horário de funcionamento dos aeroportos em que se situarem.

§ 2º O disposto neste artigo se aplica imediatamente aos aeroportos localizados nas cidades-sede da Copa de Mundo de 2014, sem prejuízo de ampliação pelo Poder Executivo. ”

Justificação

A emenda que ora apresentamos, tem por objetivo garantir maior informação ao passageiro nacional e internacional que diariamente se utilizam dos aeroportos brasileiros para realização de turismo.

Tal fato hoje se mostra de demasiada importância uma vez que estamos próximos de grandes eventos Internacionais como a Copa do mundo de 2014 e olimpíadas de 2016 que atraem diversos turistas estrangeiros para o país, assim como fomenta o turismo interno, sendo necessário criar maiores estruturas de atendimento de turistas em todas as regiões do país e principalmente nos aeroportos brasileiros.

Sala Comissão, 29 de Novembro de 2011

Senadora Vanessa Grazziotin

29/11/2011
DATA

ASSINATURA



**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI Nº 7.920, DE 12 DE DEZEMBRO DE 1989

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 É criado o adicional no valor de 50% (cinquenta por cento) sobre as tarifas aeroportuárias referidas no art. 3º. da Lei nº. 6.009, de 26 de dezembro de 1973, e sobre as tarifas relativas ao uso dos auxílios à navegação aérea e das telecomunicações referidas no art. 2º. do Decreto-Lei nº. 1896, de 17 de dezembro de 1981.

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

Art. 2º A sistemática de recolhimento do adicional será a mesma empregada para a cobrança das respectivas tarifas.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 12 de dezembro de 1989; 168ª. da Independência e 101ª. da República.

OSÉ SARNEY

Octávio Júlio Moreira Lima

LEI Nº 6.009, DE 26 DE DEZEMBRO DE 1973

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

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º. Os aeroportos e suas instalações serão projetados, construídos, mantidos, operados e explorados diretamente pela União ou por entidades da Administração Federal Indireta, especialmente constituídas para aquelas finalidades, ou ainda, mediante concessão ou autorização obedecidas as condições nelas estabelecidas.

Art. 2º. A efetiva utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços de um aeroporto está sujeita ao pagamento referente aos preços que incidirem sobre a parte utilizada.

Parágrafo único. Os preços de que trata este artigo serão pagos ao Ministério da Aeronáutica ou às entidades de Administração Federal Indireta responsáveis pela administração dos aeroportos, e serão representados:

a) por tarifas aeroportuárias, aprovadas pela Agência Nacional de Aviação Civil, para aplicação em todo o território nacional. (Alínea com redação dada pela Lei nº 11.182, de 27/9/2005)

b) por preços específicos estabelecidos, para as áreas civis de cada aeroporto, pelo órgão ou entidade responsável pela administração do aeroporto.

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. (Inciso com redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.060, de 12/9/1983)

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. (Inciso acrescido pelo Decreto-Lei nº 2.060, de 12/9/1983)

Art. 4º. Os preços específicos a que se refere a letra b, do parágrafo único, do artigo 2º, são devidos pela utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços, não abrangidos pelas tarifas aeroportuárias; incide sobre o usuário ou concessionário dos mesmos.

Art. 5º. Os recursos provenientes dos pagamentos a que se refere o artigo 2º desta Lei, inclusive de multas contratuais, correção monetária e juros de mora, constituirão receita própria:

I - do Fundo Aeronáutico, nos casos dos aeroportos diretamente administrados pelo Comando da Aeronáutica; ou (Inciso com redação dada pela Lei nº 11.182, de 27/9/2005)

II - Das entidades da Administração Federal Indireta, no caso dos aeroportos por estas administradas.

Art. 6º. O atraso no pagamento das tarifas aeroportuárias, depois de efetuada a cobrança, acarretará a aplicação cumulativa, por quem de direito, das seguintes sanções:

I - após trinta dias, cobrança de correção monetária e juros de mora de um por cento ao mês;

II - após cento e vinte dias, suspensão ex officio das concessões ou autorizações;

III - após cento e oitenta dias, cancelamento sumário das concessões ou autorizações.

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 vôo 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 vôo de experiência ou de instrução;

c) as aeronaves em vôo 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: (Inciso com redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.060, de 12/9/1983)

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; (Alinea com redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.060, de 12/9/1983)

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. (Alinea com redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.060, de 12/9/1983)

§ 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. (Parágrafo acrescido pelo Decreto-Lei nº 2.060, de 12/9/1983)

§ 2º O despacho do Ministro da Aeronáutica, concessivo da isenção, poderá referir-se ao total ou parte da importância correspondente ao valor da tarifa. (Parágrafo acrescido pelo Decreto-Lei nº 2.060, de 12/9/1983)

Art. 8º. A utilização das instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea, proporcionadas pelo Ministério da Aeronáutica, está sujeita ao pagamento da tarifa de uso das comunicações e dos auxílios a navegação aérea em rota.

Parágrafo único. A tarifa de que trata este artigo será aprovada pelo Ministro da Aeronáutica, mediante proposta do órgão competente do Ministério da Aeronáutica, para aplicação geral em todo o território nacional.

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. 10. Ficam isentas do pagamento da tarifa de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota:

I - as aeronaves militares e as aeronaves públicas brasileiras da Administração Federal Direta;

II - as aeronaves em vôo de experiência ou de instrução;

III - as aeronaves em vôo de retorno por motivo de ordem técnica ou meteorológica;

IV - as aeronaves militares e públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento.

Art. 11. O produto de arrecadação da tarifa a que se refere o art. 8º desta Lei constituirá receita do Fundo Aeronáutico. (Artigo com redação dada pela Lei nº 11.182, de 27/9/2005)

Art. 12. O Poder Executivo, no prazo de sessenta dias, regulamentará a presente Lei.

Art. 13. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogados os artigos 6º, 7º, 8º, o parágrafo único, do artigo 11, e os parágrafos 1º e 2º, do artigo 12, do Decreto-lei nº 270, de 28 de fevereiro de 1967, e o Decreto-lei nº 683, de 15 de julho de 1969, e as demais disposições em contrário.

Brasília, 26 de dezembro de 1973; 152º da Independência e 85º da República.

EMÍLIO G. MÉDICI
J. Araripe Macedo

LEI Nº 12.462, DE 4 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.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO II
OUTRAS DISPOSIÇÕES

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 aqueles referentes ao Programa Federal de Auxílio a Aeroportos, conforme disposto na Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, e demais recursos que lhe forem atribuídos.

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

§ 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.

CAPÍTULO III
DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 64. O Poder Executivo federal regulamentará o disposto no Capítulo I desta Lei.

LEI Nº 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 - oitenta por cento a serem utilizados diretamente pelo Governo Federal, no sistema aeroviário de interesse federal;

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

§ 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 20% (vinte por cento) especificada neste artigo 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. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.462, de 4/8/2011)*

§ 3º Serão contemplados com os recursos dispostos no § 2º os aeroportos estaduais constantes dos Planos Aeroviários e que sejam objeto de convênio específico firmado entre o Governo Estadual interessado e a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.462, de 4/8/2011)*

§ 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.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 7 de janeiro, de 1992; 171º da independência e 104º da República.

FERNANDO COLLOR
Sócrates da Costa Monteiro

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 Tesouro Nacional 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 na Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989.

Parágrafo único. O Comando da Aeronáutica e a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO adotarão, no prazo de até trinta dias, as providências necessárias para:

I - discriminar os valores correspondentes a esta Lei nos respectivos demonstrativos de arrecadação;

II - promover o recolhimento dos valores ao Tesouro Nacional até o décimo quinto dia útil do mês subsequente à arrecadação;

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 desta Lei destinar-se-á à amortização da dívida pública mobiliária federal. ("Caput" com redação dada pela Lei nº 10.744, de 9/10/2003)

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. (Parágrafo único acrescido pela Lei nº 10.605, de 18/12/2002 e com nova redação dada pela Lei nº 10.744, de 9/10/2003)

Art. 3º. Ficam convalidados os atos praticados com base na Medida Provisória nº 1.903-7, de 29 de junho de 1999.

Art. 4º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos financeiros a partir de 11 de janeiro de 1998.

CONGRESSO NACIONAL, em 23 de agosto de 1999; 178º da Independência e 111º da República.

Senador ANTONIO CARLOS MAGALHÃES
Presidente

LEI Nº 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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte

Lei:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir uma empresa pública, na forma definida no inciso II do artigo 5º, do Decreto-lei número 200, de 25 de fevereiro de 1967, alterado pelo Decreto-lei número 900, de 29 de setembro de 1969, denominada Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, vinculada ao Ministério da Aeronáutica.

Parágrafo único. A INFRAERO terá sede e foro na Capital Federal e o prazo de sua duração será indeterminado.

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. (Caput do artigo com redação dada pela Lei nº 12.462, de 4/8/2011)

§ 1º A INFRAERO exercerá suas atribuições diretamente ou através de subsidiárias.

§ 2º O Ministério da Aeronáutica estabelecerá um programa de transferência, por etapas, dos aeroportos, instalações, áreas e serviços correlatos ou afins, que passarão à esfera de competência da INFRAERO ou de suas subsidiárias.

§ 3º As atividades executivas da INFRAERO, bem como de suas subsidiárias, serão objeto, sempre que possível, de realização indireta, mediante contrato, desde que exista, na área, iniciativa privada suficientemente desenvolvida e capacitada.

Art. 3º Para a realização de sua finalidade compete, ainda, à INFRAERO:

I - superintender técnica, operacional e administrativamente as unidades da infraestrutura aeroportuária;

II - criar agências, escritórios ou dependência em todo o território nacional;

III - gerir a participação acionária do Governo Federal nas suas empresas subsidiárias;

IV - promover a captação de recursos em fontes internas e externas, a serem aplicados na administração, operação, manutenção, expansão e aprimoramento da infraestrutura aeroportuária;

V - preparar orçamentos-programa de suas atividades e analisar os apresentados por suas subsidiárias, compatibilizando-os com o seu, considerados os encargos de

administração, manutenção e novos investimentos, e encaminhá-los ao Ministério da Aeronáutica, para justificar a utilização de recursos do Fundo Aeroviário;

VI - representar o Governo Federal nos atos, contratos e convênios existentes e celebrar outros, julgados convenientes pelo Ministério da Aeronáutica, com os Estados da Federação, Territórios Federais, Municípios e entidades públicas e privadas, para os fins previstos no artigo anterior;

VII - promover a constituição de subsidiárias para gerir unidades de infraestrutura aeroportuária cuja complexidade exigir administração descentralizada;

VIII - executar ou promover a contratação de estudos, planos, projetos, obras e serviços relativos às suas atividades;

IX - executar ou promover a contratação de estudos, planos, projetos, obras e serviços de interesse do Ministério da Aeronáutica, condizentes com seus objetivos, para os quais forem destinados recursos especiais;

X - celebrar contratos e convênios com órgãos da Administração Direta e Indireta do Ministério da Aeronáutica, para prestação de serviços técnicos especializados;

XI - promover a formação, treinamento e aperfeiçoamento de pessoal especializado, necessário às suas atividades;

XII - promover e coordenar junto aos órgãos competentes as medidas necessárias para instalação e permanência dos serviços de segurança, polícia, alfândega e saúde nos aeroportos internacionais, supervisionando-as e controlando-as para que sejam fielmente executadas;

XIII - promover a execução de outras atividades relacionadas com a sua finalidade.

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

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

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere a artigo 55, item II, da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º A utilização de instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea, proporcionados pelo Ministério da Aeronáutica ou por entidade especializada da Administração Federal Indireta, a ele vinculada, está sujeita ao pagamento referente aos preços que incidirem sobre a parte utilizada.

§ 1º Os preços de que trata este artigo serão pagos ao Ministério da Aeronáutica ou à entidade especializada da Administração Federal Indireta responsável pela prestação dos

serviços a que se refere este artigo, e serão representados por tarifas de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota.

§ 2º As tarifas referidas neste artigo serão aprovadas pelo Ministro de Estado da Aeronáutica, mediante proposta de órgão competente do Ministério da Aeronáutica, para aplicação geral em todo o território nacional.

Art. 2º As tarifas a que se refere o artigo anterior são assim denominadas e caracterizadas:

I - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea - devida pela utilização dos serviços de informações aeronáuticas, tráfego aéreo, meteorologia, facilidades de comunicações, auxílio à navegação aérea e outros serviços auxiliares de proteção ao voo proporcionados pelo Ministério da Aeronáutica ou por empresa especializada da Administração Federal Indireta, a ele vinculada; incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave;

II - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios rádio e visuais em área terminal de tráfego aéreo - devida pela utilização dos serviços de tráfego aéreo, facilidades de comunicações, auxílio para aproximação, pouso e decolagem em áreas terminais de tráfego aéreo, proporcionados pelo Ministério da Aeronáutica ou por empresa especializada da Administração Federal Indireta a ele vinculada; incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave.

Art. 3º Aplica-se às tarifas de que trata o artigo anterior o disposto no artigo 6º da Lei nº 6.009, de 24 de dezembro de 1973, e a isenção prevista no artigo 7º da mesma Lei.

Art. 4º É também finalidade da Telecomunicações Aeronáuticas S/A - TASA, sociedade de economia mista vinculada ao Ministério da Aeronáutica, a prestação dos serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea.

Art. 5º Os recursos provenientes da aplicação das tarifas de que trata este Decreto-lei, inclusive de correção monetária e juros de mora, constituirão receita própria da Telecomunicações Aeronáuticas S/A - TASA, quando forem por ela prestados os serviços previstos no artigo anterior.

Art. 6º O Poder Executivo regulamentará este Decreto-lei no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da data de sua publicação.

Art. 7º Este Decreto-lei entrará em vigor em 1º de janeiro de 1982, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 17 de dezembro de 1981; 160º da Independência e 93º da República.

JOÃO FIGUEIREDO
Paulo de Abreu Coutinho

LEI COMPLEMENTAR Nº 101, DE 4 DE MAIO DE 2000

Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

**CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º Esta Lei Complementar estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal, com amparo no Capítulo II do Título VI da Constituição.

§ 1º A responsabilidade na gestão fiscal pressupõe a ação planejada e transparente, em que se previnem riscos e corrigem desvios capazes de afetar o equilíbrio das contas públicas, mediante o cumprimento de metas de resultados entre receitas e despesas e a obediência a limites e condições no que tange a renúncia de receita, geração de despesas com pessoal, da seguridade social e outras, dívidas consolidada e mobiliária, operações de crédito, inclusive por antecipação de receita, concessão de garantia e inscrição em Restos a Pagar.

§ 2º As disposições desta Lei Complementar obrigam a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios.

§ 3º Nas referências:

I - à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, estão compreendidos:

a) o Poder Executivo, o Poder Legislativo, neste abrangidos os Tribunais de Contas, o Poder Judiciário e o Ministério Público;

b) as respectivas administrações diretas, fundos, autarquias, fundações e empresas estatais dependentes;

II - a Estados entende-se considerado o Distrito Federal;

III - a Tribunais de Contas estão incluídos: Tribunal de Contas da União, Tribunal de Contas do Estado e, quando houver, Tribunal de Contas dos Municípios e Tribunal de Contas do Município.

Art. 2º Para os efeitos desta Lei Complementar, entende-se como:

I - ente da Federação: a União, cada Estado, o Distrito Federal e cada Município;

II - empresa controlada: sociedade cuja maioria do capital social com direito a voto pertença, direta ou indiretamente, a ente da Federação;

III - empresa estatal dependente: empresa controlada que receba do ente controlador recursos financeiros para pagamento de despesas com pessoal ou de custeio em

geral ou de capital, excluídos, no último caso, aqueles provenientes de aumento de participação acionária;

IV - receita corrente líquida: somatório das receitas tributárias, de contribuições, patrimoniais, industriais, agropecuárias, de serviços, transferências correntes e outras receitas também correntes, deduzidos:

a) na União, os valores transferidos aos Estados e Municípios por determinação constitucional ou legal, e as contribuições mencionadas na alínea *a* do inciso I e no inciso II do art. 195, e no art. 239 da Constituição;

b) nos Estados, as parcelas entregues aos Municípios por determinação constitucional;

c) na União, nos Estados e nos Municípios, a contribuição dos servidores para o custeio do seu sistema de previdência e assistência social e as receitas provenientes da compensação financeira citada no § 9º do art. 201 da Constituição.

§ 1º Serão computados no cálculo da receita corrente líquida os valores pagos e recebidos em decorrência da Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996, e do fundo previsto pelo art. 60 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias.

§ 2º Não serão considerados na receita corrente líquida do Distrito Federal e dos Estados do Amapá e de Roraima os recursos recebidos da União para atendimento das despesas de que trata o inciso V do § 1º do art. 19.

§ 3º A receita corrente líquida será apurada somando-se as receitas arrecadadas no mês em referência e nos onze anteriores, excluídas as duplicidades.

DECRETO Nº 7.458, DE 7 DE ABRIL DE 2011

Altera o Decreto nº 6.306, de 14 de dezembro de 2007, que regulamenta o Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro, ou relativas a Títulos ou Valores Mobiliários - IOF.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe conferem os arts. 84, inciso IV, e 153, § 1º, da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei nº 5.143, de 20 de outubro de 1966, no Decreto-Lei nº 1.783, de 18 de abril de 1980, e na Lei nº 8.894, de 21 de junho de 1994,

DECRETA:

Art. 1º O art. 7º do Decreto nº 6.306, de 14 de dezembro de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 7º

I -
 a)

2. mutuário pessoa física: 0,0082%;

b)

2. mutuário pessoa física: 0,0082% ao dia;

II -

b) mutuário pessoa física: 0,0082% ao dia;

III -

b) mutuário pessoa física: 0,0082%;

IV -

b) mutuário pessoa física: 0,0082% ao dia;

V -

a)

2. mutuário pessoa física: 0,0082%;

b)

2. mutuário pessoa física: 0,0082% ao dia;

VII - nas operações de financiamento para aquisição de imóveis não
 residenciais, em que o mutuário seja pessoa física: 0,0082% ao dia.
 (NR)

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir do dia seguinte à data de sua publicação.

Brasília, 7 de abril de 2011; 190º da Independência e 123º da República.

DILMA ROUSSEFF
 Guido Mantega

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 540, DE 2 DE AGOSTO DE 2011

Institui o Regime Especial de Reintegração de Valores Tributários para as Empresas Exportadoras - REINTEGRA; dispõe sobre a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI à indústria automotiva; altera a incidência das contribuições previdenciárias devidas pelas empresas que menciona, 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 Fica instituído o Regime Especial de Reintegração de Valores Tributários para as Empresas Exportadoras - REINTEGRA, com o objetivo de reintegrar valores referentes a custos tributários residuais existentes nas suas cadeias de produção.

Art. 2º No âmbito do REINTEGRA, a pessoa jurídica produtora que efetue exportação de bens manufaturados no País poderá apurar valor para fins de ressarcir parcial ou integralmente o resíduo tributário existente na sua cadeia de produção.

§ 1º O valor será calculado mediante a aplicação de percentual estabelecido pelo Poder Executivo sobre a receita decorrente da exportação de bens produzidos pela pessoa jurídica referida no caput.

§ 2º O Poder Executivo poderá fixar o percentual de que trata o § 1º entre zero e 3% (três por cento), bem como poderá diferenciar o percentual aplicável por setor econômico e tipo de atividade exercida.

§ 3º Para os efeitos deste artigo, considera-se bem manufaturado no País aquele:

I - classificado em código da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados relacionado em ato do Poder Executivo; e

II - cujo custo dos insumos importados não ultrapasse o limite percentual do preço de exportação, conforme definido em relação discriminada por tipo de bem, constante do ato referido no inciso I deste parágrafo.

§ 4º A pessoa jurídica utilizará o valor apurado para:

I - efetuar compensação com débitos próprios, vencidos ou vincendos, relativos a tributos administrados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, observada a legislação específica aplicável à matéria; ou

II - solicitar seu ressarcimento em espécie, nos termos e condições estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil.

§ 5º Para os fins deste artigo, considera-se exportação a venda direta ao exterior ou a empresa comercial exportadora com o fim específico de exportação para o exterior.

§ 6º O disposto neste artigo não se aplica a:

I - empresa comercial exportadora; e

II - bens que tenham sido importados.

§ 7º A empresa comercial exportadora fica obrigada ao recolhimento do valor atribuído à empresa produtora vendedora se:

I - revender, no mercado interno, os produtos adquiridos para exportação; ou

II - no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da data da emissão da nota fiscal de venda pela empresa produtora, não houver efetuado a exportação dos produtos para o exterior.

§ 8º O recolhimento do valor referido no § 7º deverá ser efetuado até o décimo dia subsequente ao do vencimento do prazo estabelecido para a efetivação da exportação, acrescido de multa de mora ou de ofício e de juros equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - SELIC, para títulos federais, acumulada mensalmente, calculados a partir do primeiro dia do mês subsequente ao da emissão da nota fiscal de venda dos produtos para a empresa comercial exportadora até o último dia do mês anterior ao do pagamento, e de um por cento no mês do pagamento.

.....

.....

PORTARIA Nº 861/GM-2, DE 09 DE DEZEMBRO DE 1997

Fixa valores das Tarifas de Embarque Internacional da infra-estrutura aeroportuária e dá outras providências.

O MINISTRO DE ESTADO DA AERONÁUTICA, de conformidade com o parágrafo 1º do Art. 3º, do Decreto nº 89.121, de 06 de dezembro de 1983, nos termos da Portaria nº 314, do Ministério da Fazenda, de 28 de novembro de 1997, e de acordo com o Aviso nº 167/CC-PR/MF/MPO, de 03 de dezembro de 1997, resolve:

Art. 1º Fixar, na forma abaixo, os valores para as Tarifas de Embarque Internacional:

Categoria do Aeroporto	Tarifa de Embarque (US\$)
1ª	24,00
2ª	20,00
3ª	16,00
4ª	8,00

Art. 2º De acordo com a Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, a estes valores será acrescido o Adicional Tarifário de 50% (cinquenta por cento).

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor no dia 11 de janeiro de 1998.

Art. 4º Revoga-se a Portaria nº 915/GM-2, de 15 de dezembro de 1993.

LÉLIO VIANA LÔBO

