



C0050327A



CÂMARA DOS DEPUTADOS

MEDIDA PROVISÓRIA N.º 652, DE 2014 **(Do Poder Executivo)**

Mensagem nº 220/14
Aviso nº 284/14 – C. Civil

Cria o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional; tendo parecer da Comissão Mista, pelo atendimento aos pressupostos constitucionais de relevância e urgência, pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e pela adequação orçamentária e financeira desta; e, no mérito, pela sua aprovação, acatadas, total ou parcialmente, as Emendas de nºs 3, 13, 21, 22, 29, 30, 34, 36, 41, 58, 75, 76, 77, 79 e 80, com as alterações redacionais necessárias, e rejeitadas as demais, na forma do Projeto de Lei de Conversão nº 17, de 2014, apresentado (relator: SEN. FLEXA RIBEIRO e relator revisor: DEP. GERALDO SIMÕES).

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

SUMÁRIO

I – Medida inicial

II – Na Comissão Mista:

- Emendas apresentadas (85)
- Parecer do relator
- 1º Projeto de Lei de Conversão oferecido pelo relator
- Notas taquigráficas
- Errata
- 2º Projeto de Lei de Conversão oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Projeto de Lei de Conversão nº 17, adotado pela Comissão



CONGRESSO NACIONAL

MEDIDA PROVISÓRIA

Nº 652, DE 2014

(Mensagem nº 220/2014, na origem)

Cria o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional.

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 criado o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional - PDAR, conforme o disposto nesta Medida Provisória.

Art. 2º Para os fins desta Medida Provisória, considera-se:

I - aeroporto regional - aeroporto de pequeno ou médio porte, definido em função da movimentação anual de passageiros, nos termos de regulamento; e

II - rotas regionais - voos que tenham como origem ou destino aeroporto regional.

Art. 3º O PDAR tem como objetivos:

I - aumentar o acesso da população brasileira ao sistema aéreo de transporte;

II - integrar comunidades isoladas à rede nacional de aviação civil, no intuito de facilitar a mobilidade de seus cidadãos e o transporte de bens fundamentais, como alimentos e medicamentos;

III - facilitar o acesso a regiões com potencial turístico;

IV - aumentar o número de municípios e rotas atendidos por transporte aéreo regular de passageiros; e

V - aumentar o número de frequências das rotas regionais operadas regularmente.

Art. 4º Fica a União, conforme regulamentação do Poder Executivo, autorizada a conceder subvenção econômica para:

I - pagamento dos custos relativos às tarifas aeroportuárias e de navegação aérea previstas nos arts. 3º e 8º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, para os aeroportos regionais de que trata o inciso I do caput do art. 2º;

II - pagamento dos custos correspondentes ao Adicional de Tarifa Aeroportuária de que trata a Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989; e

III - pagamento de parte dos custos de voos nas rotas regionais de que trata o inciso II do caput do art. 2º, das empresas que exploram linhas aéreas domésticas, que considerará, entre outros critérios, o tipo de aeronave, o aeroporto atendido, o número de passageiros transportados e os quilômetros voados.

§ 1º As subvenções de que tratam os incisos I e II do caput serão concedidas somente para o pagamento dos custos relativos às tarifas devidas em decorrência da operação de voos regulares domésticos e de ligações aéreas sistemáticas em aeroportos regionais definidos nos termos do inciso I do caput do art. 2º, e com base em condições e parâmetros estipulados pelo Poder Executivo.

§ 2º A subvenção econômica a que se referem os incisos I e II do caput não contemplará a Tarifa de Armazenagem e a Tarifa de Capatazia, previstas no art. 3º da Lei nº 6.009, de 1973.

§ 3º Para fins de aplicação do disposto no inciso II do caput, a sistemática de recolhimento do adicional sobre as tarifas aeroportuárias de que trata o art. 1º da Lei nº 7.920, de 1989, permanece inalterada, observado o disposto no art. 2º daquela Lei.

§ 4º As subvenções de que trata o inciso III do caput serão concedidas somente para as empresas concessionárias de serviços aéreos regulares de transporte de passageiro e para as empresas que operam ligações aéreas sistemáticas.

§ 5º As empresas interessadas em aderir ao PDAR deverão assinar contrato com a União, que conterá as cláusulas mínimas previstas no regulamento.

§ 6º Para a habilitação ao PDAR, será exigida dos interessados documentação relativa à regularidade jurídica e fiscal.

Art. 5º O pagamento da subvenção econômica será efetuado mediante a utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil, alocados nos orçamentos da União, observada a dotação orçamentária destinada a essa finalidade.

Art. 6º Caberá ao Poder Executivo a regulamentação do PDAR, especialmente em relação:

I - às condições gerais para concessão da subvenção;

II - aos critérios de alocação dos recursos disponibilizados e aos critérios complementares de distribuição desses recursos;

III - às condições operacionais para pagamento e controle da subvenção econômica de que trata esta Medida Provisória;

IV - a sua vigência; e

V - aos critérios adicionais de priorização da concessão da subvenção econômica.

Art. 7º A gestão operacional dos recursos destinados à concessão da subvenção do PDAR de que trata esta Medida Provisória será executada pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

§ 1º A Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República poderá delegar à Agência Nacional de Aviação Civil as atividades de fiscalização e apuração dos valores relativos à concessão da subvenção do PDAR.

§ 2º As empresas que se recusarem a prestar informações ou dificultarem a fiscalização do Poder Público poderão ter as subvenções de que trata esta Medida Provisória suspensas por tempo indeterminado, sem prejuízo de outras sanções previstas na legislação.

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

Brasília, 25 de julho de 2014; 193º da Independência e 126º da República.

Brasília, 17 de Julho de 2014

Excelentíssima Senhora Presidenta da República,

1. Temos a honra de submeter à apreciação de Vossa Excelência a anexa minuta de Medida Provisória que cria o “Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional” (PDAR) e autoriza a União a conceder subvenção econômica para o pagamento dos custos relativos às tarifas aeroportuárias e às tarifas de navegação aérea previstas, respectivamente, nos artigos 3º e 8º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, para o pagamento dos custos correspondentes ao Adicional de Tarifa Aeroportuária de que trata a Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989, bem como para o pagamento de parte dos custos de voos nas rotas regionais.

2. O “Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional” (PDAR) se coaduna com o conjunto de políticas públicas em implementação para o transporte aéreo regional – notadamente o “Programa de Investimentos em Logística: Aeroportos”, que prevê investimentos da ordem de R\$ 7,3 bilhões (sete bilhões e trezentos milhões de reais) em 270 (duzentos e setenta) aeroportos regionais – na medida em que possibilita a expansão dos serviços aéreos a localidades desatendidas ou atendidas de forma precária pelas empresas aéreas. O PDAR tem por objetivos aumentar o acesso da população brasileira ao modal aéreo, melhorar a integração de comunidades isoladas e o acesso a regiões com potencial turístico, além de aumentar a quantidade de cidades e rotas atendidas regularmente pelo transporte aéreo. Cabe destacar que há quinze anos havia no Brasil cerca de 180 (cento e oitenta) municípios atendidos pelo transporte aéreo regular, número que nos últimos meses não chega a 120 (cento e vinte). Dentre as razões para a significativa redução do número estão os elevados custos operacionais decorrentes especialmente da desvalorização do real perante o dólar ao longo do período e do preço do querosene de aviação (QAv).

3. Nesse sentido, o PDAR deve ensejar a retomada do transporte aéreo em localidades que deixaram de ser atendidas no começo da década passada, especialmente na medida em que investimentos em infraestrutura aeroportuária e de navegação aérea forem realizados por meio do “Programa de Investimentos em Logística: Aeroportos”. O PDAR atuará, portanto, de forma complementar ao conjunto de investimentos em infraestrutura, contribuindo para que tais aeroportos recebam o fluxo de passageiros e carga necessários à sua sustentabilidade.

4. O aumento do fluxo de passageiros e carga proporcionado pela combinação de investimentos em logística no modal aéreo possibilitará ainda a dinamização e crescimento da economia brasileira, por meio de novas oportunidades de negócios, geração de emprego e renda, redução das desigualdades regionais e integração física do Brasil.

5. Justificamos a urgência da proposta na medida em que, com o crescimento considerável do número de passageiros na malha viária, cumulado aos incrementos de capacidade dos aeroportos concedidos, há necessidade de uma melhoria concomitante nos aeroportos regionais, para que estes

também se tornem economicamente aptos a receber um volume maior de aeronaves, bem como uma necessidade de se incentivar o uso desses aeroportos pelas empresas aéreas, em rotas regionais alternativas, buscando descentralizar e minimizar os pontos de alto tráfego aéreo.

6. São essas, Senhora Presidenta, as razões que nos levam a submeter à elevada apreciação de Vossa Excelência a anexa proposta de Medida Provisória.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Wellington Moreira Franco, Miriam Aparecida Belchior, Guido Mantega

Mensagem nº 220

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº 652 , de 25 de julho de 2014, que “Cria o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional”.

Brasília, 25 de julho de 2014.

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

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. [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 551, de 22/11/2011, produzindo efeitos a partir de 10/1/2012, convertida na Lei 12.648, de 17/5/2012\)](#)

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. 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: [\(“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 551, de 22/11/2011, produzindo efeitos a partir de 10/1/2012, convertida na Lei 12.648, de 17/5/2012\)](#)

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. [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 551, de 22/11/2011, produzindo efeitos a partir de 10/1/2012, convertida na Lei 12.648, de 17/5/2012\)](#)

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; 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. [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 551, de 22/11/2011, produzindo efeitos a partir de 10/1/2012, convertida na Lei 12.648, de 17/5/2012\)](#)

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. [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 551, de 22/11/2011, produzindo efeitos a partir de 10/1/2012, convertida na Lei 12.648, de 17/5/2012\)](#)

§ 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. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 551, de 22/11/2011, produzindo efeitos a partir de 10/1/2012, convertida na Lei 12.648, de 17/5/2012\)](#)

§ 2º As tarifas previstas neste artigo incidirão sobre o proprietário ou o explorador da aeronave. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 551, de 22/11/2011, produzindo efeitos a partir de 10/1/2012, convertida na Lei 12.648, de 17/5/2012\)](#)

§ 3º As tarifas previstas neste artigo serão fixadas pelo <http://www2.camara.gov.br/legin/fed/lei/2012/lei-12648-17-maio-2012-613000-norma->

[pl.html](#)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. *(Parágrafo único transformado em § 3º com redação dada pela Medida Provisória nº 551, de 22/11/2011, produzindo efeitos a partir de 10/1/2012, convertida na Lei 12.648, de 17/5/2012)*

Art. 9º O atraso no pagamento das tarifas previstas no art. 8º ensejará aplicação das sanções previstas no art. 6º. *(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.648, de 17/5/2012)*

.....

.....

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 35,9% (trinta e cinco inteiros e nove décimos por cento) sobre as tarifas aeroportuárias referidas no art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973. *(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 12.648, de 17/5/2012)*

§ 1º O adicional de que trata este artigo destina-se à aplicação em melhoramentos, reaparelhamento, reforma, expansão e depreciação de instalações aeroportuárias. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.648, de 17/5/2012)*

§ 2º O adicional de que trata este artigo não incide sobre a tarifa de conexão, estabelecida no inciso VI do *caput* do art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.648, de 17/5/2012)*

§ 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. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.648, de 17/5/2012)*

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; 168º da Independência e 101º da República.

JOSÉ SARNEY

Octávio Júlio Moreira Lima

Ofício nº 401 (CN)

Brasília, em 11 de novembro de 2014.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Henrique Eduardo Alves
Presidente da Câmara dos Deputados

Assunto: Encaminha processado de Medida Provisória.

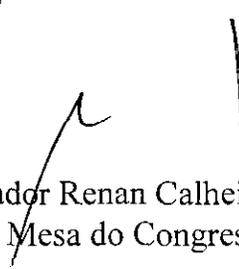
Senhor Presidente,

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 652, de 2014, que “Cria o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional”.

À Medida foram oferecidas 85 (oitenta e cinco) emendas e a Comissão Mista emitiu o Parecer nº 36, de 2014-CN, que conclui pelo PLV nº 17, de 2014.

Esclareço a Vossa Excelência que o texto da matéria foi disponibilizado, em meio digital, por intermédio do autenticador no sítio dessa Casa.

Atenciosamente,


Senador Renan Calheiros
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

Secretaria-Geral da Mesa SESP 11/Nov/2014 20:43
Ponto: 4553
Ass.: Manuêta
Gr: 19811
C.N



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória Nº 652**, de 2014, que “*Cria o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional.*”

PARLAMENTARES	EMENDAS Nº S
Senador MOZARILDO CAVALCANTI	001; 002; 003; 004; 005; 033; 034; 035;
Deputado RODRIGO MAIA	006;
Deputado MANOEL JUNIOR	007; 008; 009; 010; 011; 012; 013; 048; 049;
Deputado EDUARDO CUNHA	014;
Deputado BRUNO ARAÚJO	015;
Deputada GORETE PEREIRA	016;
Senadora LÚCIA VÂNIA	017; 018; 019;
Deputado MENDONÇA FILHO	020; 021; 022;
Deputado ADEMIR CAMILO	023;
Deputado MANDETTA	024;
Deputado IZALCI	025; 026;
Senador WALTER PINHEIRO	027; 028; 029; 030; 031; 032;
Deputado JOÃO MAGALHÃES	036;
Deputado GABRIEL GUIMARÃES	037;
Deputado DUARTE NOGUEIRA	038; 039;
Deputado NELSON MARQUEZELLI	040;
Deputado CARLOS ZARATTINI	041;
Deputado ARNALDO JARDIM	042;
Deputado OTAVIO LEITE	043; 044; 045; 046; 047;
Senadora VANESSA GRAZZIOTIN	050; 051;
Deputado SILVIO COSTA	052;
Deputada CIDA BORGHETTI	053;
Deputado JOVAIR ARANTES	054;
Deputada JANETE ROCHA PIETÁ	055;
Senador INÁCIO ARRUDA	056; 057;
Senadora ANA AMÉLIA	058; 059; 060;
Deputado ASSIS CARVALHO	061;

PARLAMENTARES	EMENDAS Nº S
Deputado ALFREDO KAEFER	062; 063; 064; 065; 066; 067; 068; 069; 070; 071; 072; 073; 074; 084;
Senador RICARDO FERRAÇO	075; 076; 077; 078; 079; 080; 081;
Deputado ARTHUR OLIVEIRA MAIA	082; 083;
Senador VITAL DO RÊGO	085;

TOTAL DE EMENDAS: 85

EMENDA Nº _____
(à MPV 652/2014)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art. 0.** A participação no PDAR se aplica a empresas aéreas que operem exclusivamente rotas regionais;

I – Fica proibida a concessão de subvenção a empresas que operem rotas não regionais, ou sejam subsidiárias destas.”

JUSTIFICAÇÃO

A participação de empresas, ou subsidiárias destas, que operem rotas não regionais se configura como uma concorrência desleal com as empresas regionais que sofridamente vêm tentando se manter no mercado por vários anos sem nenhum apoio governamental, até o momento.

Senado Federal, 29 de julho de 2014.

Senador Mozarildo Cavalcanti
(PTB - RR)

EMENDA Nº _____
(à MPV 652/2014)

Dê-se ao caput do art. 6º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 6º** Caberá ao Poder Executivo, no prazo de até 90 dias, a regulamentação do PDAR, especialmente em relação:

.....”

JUSTIFICAÇÃO

É caótica a situação da aviação regional no país, desta forma faz-se necessária que a regulamentação seja feita o mais urgentemente possível.

Senado Federal, 29 de julho de 2014.

Senador Mozarildo Cavalcanti
(PTB - RR)

EMENDA Nº _____
(à MPV 652/2014)

Suprima-se o inciso IV do caput do art. 6º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A supressão do inciso em tela se justifica pela apresentação de outra emenda estabelecendo prazo mínimo para a vigência da subvenção, tornando o dispositivo em questão inócuo.

Senado Federal, 29 de julho de 2014.

Senador Mozarildo Cavalcanti
(PTB - RR)

EMENDA Nº _____
(à MPV 652/2014)

Acrescente-se § 7º ao art. 4º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“§ 7º O prazo de vigência do contrato de subvenção será de até 15 anos, podendo ser renovado.”

JUSTIFICAÇÃO

Os efeitos de um programa de subvenção podem não serem sentidos em curto ou médio prazo. Há de se levar em conta que além do custo operacional terá de ser criada uma cultura do cidadão em se locomover através deste meio de transporte. Assim sendo, é necessário estabelecer um período mínimo, no texto legal, que dê segurança as empresas já estabelecidas ou àquelas que pretenderem se estabelecer para operar este tipo de transporte.

Senado Federal, 29 de julho de 2014.

Senador Mozarildo Cavalcanti
(PTB - RR)

EMENDA Nº _____
(à MPV 652/2014)

Dê-se ao inciso I do caput do art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

“I - aeroporto regional - aeroporto de pequeno ou médio porte, definido em função da movimentação anual de passageiros ou localizado na área da amazônia legal, nos termos de regulamento; e”

JUSTIFICAÇÃO

A Amazônia Legal brasileira corresponde a mais de 60% do território nacional e em termos absolutos contém o maior número de comunidades isoladas no país. Qualquer programa de integração do transporte aéreo regional deve garantir a inclusão desta imensa porção do Brasil.

Desta forma, a emenda em tela visa garantir que todos os aeroportos da amazônia legal, que se estende desde de o sul do Estado do Maranhão ao norte do Estado do Mato Grosso, sejam considerados regionais e que a regulamentação feita à presente normativa delimite as empresas aptas a participar das subvenções propostas.

Senado Federal, 29 de julho de 2014.

Senador Mozarildo Cavalcanti
(PTB - RR)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição Medida Provisória nº 652/2014
------	--

autor DEPUTADO RODRIGO MAIA - Democratas-RJ	Nº do prontuário
---	------------------

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

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se o seguinte artigo 8º à Medida Provisória nº 652, de 2014, renumerando-se os demais:

Art.8º Dentro do conceito de aviação regional e da definição de aeroporto regional da presente Medida Provisória, qualquer aeroporto privado deverá ter isonomia de impostos e taxas com aeroportos concorrentes.

Parágrafo único. Caso não ocorra a isonomia determinada no *caput* do presente artigo, os aeroportos prejudicados na sua viabilidade deverão ter suas condições automaticamente reequilibradas, ou por meio da isonomia de taxas e impostos, ou por meio da redução de valor da outorga.

JUSTIFICATIVA

Segundo estudos da Subcomissão Temporária de Aviação Civil – CISTAC – criada no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura – CI – do Senado Federal, a expansão dos serviços aéreos verificada nos últimos anos, decorrente do barateamento das passagens e do aumento do poder aquisitivo das camadas de menor renda da população, trouxe como novo desafio o problema do congestionamento dos principais aeroportos do País.

Visando equacionar esse problema, o governo iniciou um programa de

concessões de aeroportos para a iniciativa privada e regulamentou a autorização para a construção e operação de aeródromos privados para atender a aviação geral.

Ainda não existe, no entanto, uma legislação única sobre tarifas aeroportuárias, aplicável tanto aos aeroportos concedidos quanto aos sob gestão da Infraero, nem entre os aeroportos regionais.

Os aeroportos concedidos à iniciativa privada são regidos pelos Decretos nº 7.205, de 10 de junho de 2010, que “dispõe sobre o modelo de concessão para exploração do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante” e nº 7.624, de 22 de novembro de 2011, que “dispõe sobre as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão.” Registre-se que esse último decreto, aplicável também às futuras concessões, estabelece diretrizes muito genéricas, sendo as normas mais específicas fixadas exclusivamente nos contratos.

Os aeroportos não concedidos são regidos pela Resolução da Anac nº 180, de 25 de janeiro de 2011, que “dispõe sobre o modelo de regulação das tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência e dos preços unificado e de permanência”. Essa resolução prevê revisões tarifárias quinquenais (art. 14) com o objetivo de manter a remuneração do administrador aeroportuário dentro de um intervalo que, simultaneamente, garanta a atratividade do investimento e seja compatível com a modicidade tarifária e a qualidade dos serviços por ele prestados.

Essa dualidade de tratamento entre aeroportos sob gestão da Infraero e de concessionárias, ou dentro dos aeroportos privados, deve ser revista, com vistas ao estabelecimento de isonomia entre todos os tipos de prestadores. Além disso, é preciso que as diretrizes básicas do marco regulatório das concessões aeroportuárias sejam veiculadas por lei, de modo a aumentar a segurança jurídica de todos os atores.

Neste sentido, dentro do contexto do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional, o propósito da presente emenda é permitir que haja isonomia de tratamento entre os aeroportos privados, de forma que nenhum fique prejudicado ou inviabilizado economicamente por motivo de tarifas, impostos e condições econômicas desiguais com seus concorrentes.

A isonomia de competição entre os concorrentes terá ainda, como grande vantagem, melhores preços e serviços a serem oferecidos aos consumidores e maior estímulo ao volume de passageiros, indo ao encontro dos objetivos do presente programa governamental.

Nesse sentido, peço ao relator e aos nobres pares, apoio para a aprovação da emenda.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

30/07/2014

Proposição

Medida Provisória nº 652 / 2014

Autor

Deputado MANOEL JUNIOR PMDB/PB

Nº Prontuário

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

Página

Artigos

Parágrafos

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

Art. A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 29. Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados:

I – públicos: aqueles em que a infraestrutura aeroportuária civil pública é destinada ao serviço de transporte aéreo regular de passageiros ou de carga, bem como ao serviço especializado de táxi aéreo, sendo:

a) bem público, construído, mantido e explorado economicamente pela administração pública direta ou indireta, ou sob o regime de concessão, conforme o disposto no art. 36 desta lei;

b) bem particular, construído, mantido e explorado economicamente por particulares detentores de propriedade, posse ou direito de uso de áreas, mediante autorização, conforme o disposto no art. 36 desta lei.

II – privados: aquele em que a infraestrutura aeroportuária civil privada é destinada ao uso exclusivo do proprietário da área, detentor de posse ou o de direito de uso, sem exploração economicamente, conforme o disposto no art. 35 deste Lei.

Parágrafo único- Para o disposto na alínea “b” do inciso I do caput, o particular interessado na autorização para a exploração de infraestrutura aeroportuária civil pública deverá apresentar título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real ou outro instrumento jurídico que assegure o

direito de uso e fruição do respectivo terreno, além de outros documentos previstos no instrumento de abertura.”

.....

....

“Art. 35. Os aeródromos civis, públicos ou privados, serão construídos, mantidos e operados sob a responsabilidade dos proprietários das áreas, detentores de posse ou os de direito de uso.”

(NR)

.....

.....
“Art. 37. Os aeródromos civis públicos poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.

§ 1o. As facilidades colocadas à disposição das aeronaves, dos passageiros ou da carga, e o custo operacional do aeroporto serão cobrados mediante:

I – tarifas, fixadas em tabelas aprovadas pela autoridade aeronáutica, quando o serviço for explorados pela Administração Pública, Direta ou Indireta, ou por particulares, sob o regime de concessão.

II – preços, fixados livremente, quando o serviço for explorados por particulares, sob o regime de autorização, sendo observadas às atribuições da União para reprimir toda prática prejudicial à concorrência e o abuso de poder econômico, nos termos da legislação própria.

§ 2o. A partir da data de homologação de que trata o art. 30 desta Lei, para fins de manutenção da delegação da exploração de aeródromos civis públicos, explorados mediante autorização, o autorizatário ficará obrigado a recolher Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico anual ao sistema, que se constituirá como receita do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, nos termos do inciso III, § 1º, art. 63, da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011.

§ 3º O recolhimento da contribuição anual ao sistema de que trata o parágrafo anterior deverá ser efetuado a partir do início do sexto ano da data de homologação para a abertura ao tráfego, de que trata o § 1º, do art. 30 desta Lei.

§ 4º A contribuição será calculada sobre a receita bruta da atividade específica do autorizatário, decorrente da exploração, conforme a quantidade de Unidades de Carga de Trabalho (UCT),

processadas anualmente no aeródromo, de acordo com as correspondentes faixas progressivas:

- I – até 500.000: 0%;
- II – de 500.001 a 3.000.000: 0,5%;
- III – 3.000.001 a 10.000.000: 1,0%;
- IV – 10.000.001 a 20.000.000: 1,5%;
- V – a partir de 20.000.001: 2,0%.

§ 5º Para o disposto no parágrafo anterior, considera-se que a Unidade de Carga de Trabalho (UCT) equivale ao processamento de 1 (um) passageiro ou 100 (cem) quilos de carga e mala postal, embarcados, desembarcados ou em conexão no aeródromo, em operações de transporte aéreo público, regular ou não regular, doméstico ou internacional, realizadas por empresas brasileiras ou estrangeiras, exceto as operações de táxi aéreo.

§ 6º Não incide o art. 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, e o previsto na Portaria 861/GM2 do Ministério da Aeronáutica, de 09 de dezembro de 1997, para os aeródromos civis públicos, explorados mediante autorização.” (NR)

.....
....

JUSTIFICAÇÃO

No intuito de aprimorar o debate sobre a matéria, apresentamos uma importante demanda da sociedade.

Ante o exposto, solicito apoio dos nobres pares na aprovação desta emenda.

ASSINATURA

DEPUTADO MANOEL JÚNIOR (PMDB/PB)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 30/07/14	proposição Medida Provisória nº 652
------------------	--

autor Deputado Manoel Júnior	nº do prontuário
---------------------------------	------------------

--

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se, no Projeto de Conversão em Lei da Medida Provisória nº 652, de 2014, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

“Art. XX. A Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, passa a vigorar com o artigo 1º-A, nos seguintes termos:

Art. 1º-A. A empresa titular de empreendimento industrial beneficiário do incentivo fiscal para o desenvolvimento regional, nos termos desta lei, poderá optar por apurar o crédito presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI como ressarcimento das contribuições de que tratam as Leis Complementares nº 7, de 7 de setembro de 1970, e 70 de 30 de dezembro de 1991, no montante equivalente ao resultado da aplicação das alíquotas do art. 1º da Lei 10.485, de 3 de julho de 2002, sobre o valor das vendas feitas no mercado interno, em cada mês, dos produtos referidos no caput do art. 1º, nacionais ou importados diretamente pelo beneficiário, multiplicado por:

- I- 2 (dois), no período de início de sua fruição até 31 de dezembro de 2016;
- II- 1,9 (um inteiro e nove décimos), no período de 1º de janeiro de 2017 a 31 de dezembro de 2017;
- III- 1,8 (um inteiro e oito décimos), no período de 1º de janeiro de 2018 a 31 de dezembro de 2018;
- IV- 1,7 (um inteiro e sete décimos), no período de 1º de janeiro de 2019 a 31 de dezembro de 2019; e
- V- 1,5 (um inteiro e cinco décimos), no período de 1º de janeiro de 2020 a 31 de dezembro de 2020.

§ 1º A opção pela fruição do incentivo de que se trata este artigo:

- I- Será manifestada mediante registro de ocorrência no livro fiscal apropriado de IPI;
- II- Implica renúncia ao aproveitamento do crédito presumido da forma do § 2º do art. 1º desta Lei, a partir da data em que manifestada a opção; e
- III- Fica sujeita a condição resolutiva consistente na realização de novos investimentos empregados no país, no valor mínimo de R\$ 1.250.000.000,00 (um bilhão e duzentos e cinquenta milhões de reais), incluindo ativo permanente, capital de giro, propaganda, publicidade, pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica, até 31 de dezembro de 2020.
- IV- § 2º O benefício de que trata este artigo fica condicionado à realização de

investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica, inclusive na área de engenharia automotiva, correspondentes a, no mínimo, 10% (dez por cento) do valor do crédito presumido apurado, desde que os recursos sejam empregados no país e tenham por objetivo aprimorar os produtos, processos, sistemas e serviços dos empreendimentos industriais instaladas nas regiões incentivadas por esta Lei.

V- § 3º Os montantes investidos em pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica nos termos do inciso III do art. 1º desta Lei e do inciso II do § 5º do art. 40 da Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, serão considerados para os fins do § 2º, desde que atendam aos requisitos nele previstos.

VI- § 4º O saldo credor que restar após a compensação do crédito presumido de que trata este artigo com os débitos de IPI do próprio estabelecimento poderá ser utilizado na compensação de outros tributos administrados pela Receita Federal do Brasil devidos pela empresa, na forma da legislação vigente".

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda aperfeiçoa o texto da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, que dispõe sobre incentivos fiscais para o desenvolvimento regional do segmento automotivo. Pela proposta, empresas titulares de empreendimentos beneficiados com o incentivo da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999 (crédito presumido de 32% do IPI) passam a ter tratamento equivalente ao assegurado às indústrias automobilísticas contempladas com o incentivo da Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997 (crédito presumido de IPI calculado sobre o devido a título de PIS/COFINS multiplicado por fatores descrentes de 2 a 1,5).

Considerando que as empresas beneficiárias dos incentivos previstos na Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, estão instaladas nas mesmas regiões e exploram os mesmos segmentos de atividades das empresas abrangidas pela Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, é razoável facultar as primeiras a possibilidade de optarem por benefício idêntico ao usufruído pelas segundas, de modo a possibilitar a ampliação da sua atividade econômica e a ampliação do volume de investimentos em novas tecnologias a serem aplicadas nas respectivas localidades, com o conseqüente adensamento da cadeia produtiva de veículos automotores.

Desse modo, proporciona-se o equilíbrio concorrencial e o desenvolvimento igualitário das mesmas regiões incentivadas. Assim é porque ambos os incentivos são instrumento de articulação da ação da União nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, com vistas a reduzir as desigualdades regionais, como autorizado pelos arts. 3º, III, 43 e 151 da Constituição Federal.

A presente Emenda prevê também que as empresas que optarem por usufruir os benefícios devem realizar novos investimentos no valor mínimo de R\$ 1.250.000.000,00 (um bilhão e duzentos e cinquenta milhões de reais).

Aprimora-se, outrossim, o cumprimento da obrigação de investimento em pesquisa, desenvolvimento e inovação. Desde a edição da Lei nº 12.218 de 2010, que introduziu o § 4º ao art. 1º da Lei nº 9.286, de 23 de agosto de 1999, verifica-se que as empresas instaladas nas áreas de atuação da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia - SUDAM e Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste - SUDENE, bem como na região Centro-Oeste (exceção feita ao Distrito Federal) têm enfrentando dificuldades para a aplicação do percentual mínimo exigido como condição para fruição do benefício fiscal de que se cuida.

Isso se deve ao fato de que, em razão da grande desigualdade existente no sistema educacional de nosso País, as áreas que devem receber tais investimentos não possuem um número suficiente de entidades habilitadas a realizar os trabalhos em pesquisa, desenvolvimento e

inovação de interesse do setor automotivo.

Objetiva-se, assim, adequar a sistemática atual, permitindo que as empresas possam investir os recursos em projetos desenvolvidos em qualquer parte do território nacional, porém, com a condição de que o produto desses trabalhos seja obrigatoriamente destinado aos empreendimentos instalados nas áreas incentivadas.

Com isso, almeja-se o avanço tecnológico exigido pelo setor automotivo simultaneamente à manutenção do objetivo que justificou as edições das Leis n.º 9.440/97 e 9.826/99, consistente na expansão industrial das regiões menos desenvolvidas do País em bases competitivas.

PARLAMENTAR

DEPUTADO MANOEL JUNIOR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

30/07/2014

Proposição

Medida Provisória nº 652 / 2014

Autor

Deputado MANOEL JUNIOR – PMDB/PB

Nº Prontuário

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

Página

Artigos

Parágrafos

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber

Art. X. A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 29. Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados:

I – públicos: destinados ao uso público, podendo ser explorados comercialmente, conforme o disposto no art. 36.

II – privados: destinados, exclusivamente, ao uso particular do seu proprietário, vedada a exploração comercial, conforme o disposto no §2º, do artigo 30.

“Art. 36.....

§6º. O particular interessado no regime de autorização para construir, manter e explorar aeródromos públicos deve apresentar título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno, além de outros documentos que a Administração Pública poderá exigir quando da análise do requerimento de autorização.”

“Art. 37.

§1º. As facilidades colocadas à disposição das aeronaves, dos passageiros ou da carga, e o custo operacional do aeroporto serão cobrados mediante:

I – tarifas, fixadas em tabelas aprovadas pela autoridade aeronáutica, quando o serviço for explorado pela Administração Pública, Direta ou Indireta, ou por particulares, sob o regime de concessão ou permissão.

II – preços, fixados livremente, quando o serviço for explorado por particulares, sob o regime de autorização, sendo observadas as atribuições da União para reprimir toda a prática prejudicial à concorrência e o abuso de poder econômico, nos termos da legislação própria.

§2º. A partir da data da homologação de que trata o art. 30 desta Lei, para fins de manutenção da outorga de infraestrutura de aeródromos civis públicos, sob o regime de autorização, o autorizatário fica obrigado a recolher contrapartida anual à União, sendo que:

I – constituirá receita ao Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, nos termos do inciso III, §1º, art. 63, da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011.

II – será calculada mediante percentual de 50% incidente sobre o valor do adicional tarifário previsto no art. 1º, da Lei nº 7.920, de 1989, como devido fosse.

III – será recolhida na forma regulamentada pela ANAC a partir do início do 8º (oitavo) ano da data de homologação para abertura ao tráfego, de que trata o art. 30, §1º, da Lei nº 7.565, de 1986.

Art. XX A partir da publicação desta Lei, os aeroportos de aeródromo civil público, construídos a partir de projetos *greenfield*, explorados sob o regime jurídico de autorização, não estarão na sujeição passiva dos adicionais tarifários, previstos nos artigos 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, e 1º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999.

JUSTIFICAÇÃO

No intuito de aprimorar o debate sobre a matéria, apresentamos uma importante demanda da sociedade.

Ante o exposto, solicito apoio dos nobres pares na aprovação desta emenda.

PARLAMENTAR

Deputado Manoel Junior (PMDB/PB)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 30/07/2014	Medida Provisória nº 652 DE 2014			
Autor DEPUTADO MANOEL JUNIOR – PMDB/PB			Nº do Prontuário	
1. ___ Supressiva 2. ___ Substitutiva 3. ___ Modificativa 4. X Aditiva 5. ___ Substitutivo Global				
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se na Medida Provisória em epígrafe o seguinte art. 49, renumerando-se os artigos subsequentes:

“Art. 49. Os arts. 54 e 55 da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, passam a vigorar com a seguinte redação:

‘Art. 54. A disposição final ambientalmente adequada dos rejeitos deverá ser implantada em, no máximo, 8 (oito) anos após a data de publicação desta Lei, nos termos do plano estadual de resíduos sólidos e do Art. 55. O disposto nos arts. 16 e 18 entra em plano municipal de gestão integrada de resíduos sólidos. (NR)

vigor 6 (seis) anos após a data de publicação desta Lei. (NR)’”

JUSTIFICATIVA

A Lei dos Resíduos Sólidos (Lei nº 12.305/2010), aprovada em agosto de 2010, estabeleceu dois prazos importantes: dois anos para estados e municípios elaborarem seus planos de resíduos (art. 55) e quatro anos para o fim dos lixões (art. 54).

O prazo relativo aos planos estaduais e municipais já se esgotou. Por decorrência disso, os entes federados que não elaboraram esses planos em tese não podem ter acesso a recursos da União, ou por ela controlados, destinados a empreendimentos e serviços relacionados à gestão de resíduos sólidos (ver o *caput* dos arts. 16 e 18 da Lei nº 12.305/2010).

O prazo referente ao fim dos lixões, por sua vez, esgota agora no início do mês de agosto. A grande maioria dos municípios não tem condições, nem técnicas, nem financeiras, de fazer valer essa determinação legal.

Entendemos que os prazos da Lei dos Resíduos Sólidos obrigatoriamente devem ser ajustados e prorrogados.

Os governos estaduais também não estão conseguindo cumprir suas tarefas quanto à gestão dos resíduos sólidos, nem apoiar os governos locais.

Além da dilação do prazo, faz-se necessário conectar o final dos lixões com a formulação e aplicação dos planos estaduais e municipais de resíduos sólidos. A destinação adequada dos rejeitos impõe planejamento prévio, não é um fim que possa ser alcançado sem a concretização dos planos de resíduos.

Em face da extrema relevância e urgência do ajuste legal aqui proposto, contamos com o pleno apoio dos Senhores Parlamentares para sua aprovação, mediante inclusão no projeto de lei de conversão gerado pela MP nº 651/2014.

PARLAMENTAR

Deputado Manoel Junior (PMDB/PB)





CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

30/07/2014

Proposição

Medida Provisória nº 652 / 2014

Autor

Deputado MANOEL JUNIOR – PMDB/PB

Nº Prontuário

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

Página

Artigos

Parágrafos

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se na Medida Provisória em epígrafe o seguinte art., renumerando-se os artigos subsequentes:

Art. xxx A Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, passa a vigorar com o artigo 1º-A, nos seguintes termos:

“Art. 1º-A. Os empreendimentos industriais referidos no art. 1º poderão apurar crédito presumido do IPI, como ressarcimento das contribuições de que tratam as Leis Complementares nºs 7, de 7 de setembro de 1970; 8, de 3 de dezembro de 1970; e 70, de 30 de dezembro de 1991, no montante do valor das contribuições devidas, em cada mês, decorrente das vendas no mercado interno, multiplicado por:

I - 2 (dois), no período de 1º de janeiro de 2015 a 31 de dezembro de 2015;

II - 1,9 (um inteiro e nove décimos), no período de 1º de janeiro de 2016 a 31 de dezembro de 2016;

III - 1,8 (um inteiro e oito décimos), no período de 1º de janeiro de 2017 a 31 de dezembro de 2017;

IV - 1,7 (um inteiro e sete décimos), no período de 1º de janeiro de 2018 a 31 de dezembro de 2018; e

V - 1,5 (um inteiro e cinco décimos), no período de 1º de janeiro de 2019 a 31 de dezembro de 2019.

§ 1º No caso de empresa sujeita ao regime de apuração não cumulativa da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, o montante do crédito presumido de que trata o caput deste artigo será calculado com base no valor das contribuições efetivamente devidas, em cada mês, decorrentes das vendas no mercado interno, considerando-se os débitos e os créditos referentes a essas operações de venda.

§ 2º Para os efeitos do § 1º, o contribuinte deverá apurar separadamente os créditos decorrentes dos custos, despesas e encargos vinculados às receitas auferidas com a venda no mercado interno e os créditos decorrentes dos custos, despesas e encargos vinculados às receitas de exportações, observados os métodos de apropriação de créditos previstos nos §§ 8º e 9º do art. 3º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e nos §§ 8º e 9º do art. 3º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003.

§ 3º Para apuração do valor da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS devidas na forma do § 1º, devem ser utilizados os créditos decorrentes da importação e da aquisição de insumos no mercado interno.

§ 4º O benefício de que trata este artigo fica condicionado à realização de investimentos:

I – no valor mínimo de R\$ 1.250.000.000,00 (um bilhão e duzentos e cinquenta milhões de reais) na região, incluindo pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica, até 31 de dezembro de 2019; e

II - em pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica na região, inclusive na área de engenharia automotiva, correspondentes a, no mínimo, 10% (dez por cento) do valor do crédito presumido apurado.

§ 5º A empresa perderá o benefício de que trata este artigo caso não comprove para o Ministério da Ciência e Tecnologia a realização dos investimentos previstos no § 4º, na forma estabelecida em regulamento.”

JUSTIFICATIVA

Estamos incluindo esses artigos na MP 652/14, que é remanescente da MP 641/14, que perdeu sua validade no ultimo 21 de julho do ano em curso. Como não tivemos tempo hábil para votar o PLV, estamos inserindo esse artigo para salvar o trabalho realizado pela Comissão Mista do Congresso Nacional que analisou, votou e aprovou esse texto no PLV 12 de 2014. Por esta razão estamos pedindo a aprovação aos nossos pares da referida emenda que é de fundamental relevância para o País.

PARLAMENTAR

Deputado Manoel Junior (PMDB/PB)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

30/07/2014

Proposição
Medida Provisória nº 652 / 2014

Autor

Deputado MANOEL JUNIOR – PMDB/PB

Nº Prontuário

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

Página

Artigos

Parágrafos

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

Dê-se ao art. 23, constante da Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990, a seguinte redação:

“Art. 23 É permitida a participação direta ou indireta, **inclusive de controle**, de empresa ou de capital estrangeiro na assistência à saúde nos seguintes casos:

I – por intermédio de doação de organismo internacional vinculado à Organização das Nações Unidas, e de entidade de cooperação técnica e de financiamento e empréstimo;

II – em pessoa jurídica organizada sob a forma de sociedade anônima destinada a instalar, operacionalizar ou explorar:

a) hospital geral, hospital especializado, policlínica, clínica geral e clínica especializada;

b) laboratórios de análises clínicas, de anatomia patológica e de genética humana;

c) serviços de fisioterapia;

d) serviços de diagnóstico por imagem;

e) ações e pesquisas de planejamento familiar;

f) seguro-saúde e plano privado de assistência à saúde;

III – em hospital geral filantrópico;

IV – em serviços de saúde sem finalidade lucrativa, mantido por empresa para atendimento de seus empregados e dependentes, sem qualquer ônus para a seguridade social."(NR)

JUSTIFICAÇÃO

O art. 196 da Constituição Federal estabelece que saúde é direito de todos e dever do Estado. Já o art. 199 esclarece que assistência à saúde é livre à iniciativa privada, restringindo, contudo, mais adiante no seu § 3º, a participação direta ou indireta de empresas ou capitais estrangeiros na assistência à saúde no País, salvo nos casos previstos em lei. O Art. 172 da mesma Constituição Federal, a seu turno, estabelece que a lei disciplinará, com base no interesse nacional, os investimentos de capital estrangeiro, incentivará os reinvestimentos e regulará a remessa de lucros.

O capital estrangeiro encontra-se presente em diversos setores estratégicos da economia brasileira, incluindo telecomunicações, educação, instituições financeiras, mineração, energia, na petróleo e gás, estradas e aeroportos, dentre tantos outros. No próprio setor de saúde o capital estrangeiro está presente nas farmácias, operadoras de plano de saúde, na produção de medicamentos e na fabricação de equipamentos.

Um dos últimos setores ainda fechados ao capital estrangeiro é o de hospitais, os quais prestam a assistência direta à saúde do usuário e ainda assim não dispõem de uma fonte de recursos fundamental para a expansão da sua infraestrutura e dos serviços de assistência, ainda que em face de uma notória necessidade de ampliação de novos leitos para atendimento da população, hoje estimados em 15.000 aproximadamente, que para tanto demandam pesados investimentos e recursos.

Também é notória a dificuldade do Sistema Único de Saúde (SUS) de desempenhar suas funções no atendimento da saúde da população, restando, portanto, à iniciativa privada sanar esta deficiência.

Ocorre que os hospitais seguem pressionados por custos crescentes e necessitam da captação de recursos para expansão de infraestrutura, aumento de escala e adequando atendimento de seus pacientes. Tais recursos são limitados, caros ou escassos nos

mercados de dívida, sendo fundamental o acesso ao mercado de capitais.

O capital estrangeiro, a exemplo do que ocorreu em muitos países no exterior, não apenas contribui com recursos, como também com tecnologia, inovações, melhor governança e práticas, tendo como resultado final a entrega de serviços de melhor qualidade para o consumidor e a população, além do barateamento dos preços e serviços para pacientes, operadoras de planos de saúde e o próprio SUS.

A abertura do capital estrangeiro certamente acarretará uma maior competição e concorrência no setor, o que é benéfico para o mercado e o País e que ajudará na obtenção dos resultados mencionados acima.

PARLAMENTAR

Deputado Manoel Junior (PMDB/PB)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

30/07/2014	Proposição Medida Provisória nº 652 / 2014
------------	--

Autor Deputado MANOEL JUNIOR – PMDB/PB	Nº Prontuário
--	---------------

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea
--------	---------	------------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber

Art. X. A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 29. Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados:

I- públicos: destinados ao uso público, podendo ser explorados comercialmente, conforme o disposto no art. 36.

II- privados: destinados, exclusivamente, ao uso particular do seu proprietário, vedada a exploração comercial, conforme o disposto no §2º, do artigo 30.

“Art. 36.....

§ 6º. O particular interessado no regime de autorização para construir, manter e explorar aeródromos públicos deve apresentar título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno, além de outros documentos que a Administração Pública poderá exigir quando da análise do requerimento de autorização.”

“Art. 37.....

§ 1º. As facilidades colocadas à disposição das aeronaves, dos passageiros ou da carga, e o custo operacional do aeroporto serão cobrados mediante:

I – tarifas, fixadas em tabelas aprovadas pela autoridade aeronáutica, quando o serviço for explorado pela Administração Pública, Direta ou Indireta, ou por particulares, sob o regime de concessão, permissão ou autorização.

II- preços, fixados livremente, quando o serviço for explorado por particulares, sob o regime jurídico de autorização, nos casos de aeroportos de aeródromo civil público, construídos a partir de projetos greenfield.

§ 2º. Em relação ao inciso II do parágrafo anterior, serão observadas as atribuições da União para reprimir toda prática prejudicial à concorrência e o abuso de poder econômico, nos termos da legislação própria.

Art. XX. A Lei nº 12.462, de 2011, Passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 63 B. A partir da data da homologação de que trata o art. 30 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para fins de manutenção da outorga de aeroportos de aeródromos civis públicos, construídos a partir de projetos greenfield, sob o regime de autorização, o autorizatário fica obrigado a recolher contrapartida anual à União, sendo que o seu valor:

I – constituirá receita ao Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, nos termos do inciso III, § 1º, art. 63, desta Lei.

II – será calculado mediante percentual de 50% incidente sobre o valor do adicional tarifário previsto no art. 1º, da Lei nº 7.920, de 1989, como devido fosse.

III. será recolhido na forma regulamentada pela ANAC a partir do início do 8º (oitavo) ano da data de homologação para a abertura ao tráfego, de que trata o art. 30, § 1º, da Lei nº 7.565, de 1986.

Art. 63 C. A partir da publicação desta Lei, os aeroportos de aeródromo civil público, construídos a partir de projetos

greenfield, explorados sob o regime jurídico de autorização, não estarão na sujeição passiva dos adicionais tarifários, previstos nos artigos 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, e 1º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999.

JUSTIFICAÇÃO

No intuito de aprimorar o debate sobre a matéria, apresentamos uma importante demanda da sociedade.

Ante o exposto, solicito apoio dos nobres pares na aprovação desta emenda.

PARLAMENTAR

Deputado Manoel Junior (PMDB/PB)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

/07/2014

Proposição
Medida Provisória nº 652 / 2014

Autor

Deputado EDUARDO CUNHA PMDB/RJ

Nº Prontuário

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

Página

Artigos

Parágrafos

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

Art. V Dê-se ao *caput* do art. 3º da Lei nº 8.906, de 4 de julho de 1994, a seguinte redação:

"Art. 3º O exercício da atividade de advocacia no território brasileiro e a denominação de advogado são privativos dos inscritos na Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), mediante requerimento e concedidos automaticamente após a graduação em Direito, obtido em instituição de ensino oficialmente autorizada e credenciada, observados os demais requisitos do art. 8º, exceto o disposto no inciso IV e § 1º."(NR)

.....

Art. W Acresça-se o seguinte parágrafo quinto ao art. 8º da Lei nº 8.906, de 4 de julho de 1994:

"Art. 8º

§ 5º O bacharel em Direito, que queira se inscrever como advogado, é isento do pagamento de qualquer taxa ou despesa de qualquer natureza, a qualquer título, para o Exame da Ordem, cuja exigência está prevista no inciso IV do *caput* e regulamentado pelo disposto no § 1º, pelo número indeterminado de exames que optar por realizar até a sua final aprovação."

Art. X Dê-se ao inciso XV do art. 54 da Lei nº 8.906, de 4 de julho de 1994, a seguinte redação:

"Art. 54.....
.....
.....

XV - colaborar com o aperfeiçoamento dos cursos jurídicos, e **aprovar**, previamente, nos pedidos apresentados aos órgãos competentes para criação, reconhecimento ou credenciamento desses cursos;

.....
.....
. (NR)

Art. Y Acresça-se ao art. 54 da Lei nº 8.906, de 4 de julho de 1994, os seguintes incisos XIX e XX:

"Art.54.....
.....
.....

XIX - elaborar exame da Ordem, sem custo para o estudante, aplicado de forma compulsória, visando a avaliação dos cursos de Direito.

XX - solicitar a suspensão de matrículas para novos alunos de Direito, nas instituições que, por dois anos consecutivos, não obtenham, da maioria de seus examinados, média superior a 60% (sessenta por cento) de aproveitamento no respectivo exame, previsto no inciso anterior."

Art. Z Revogam-se o inciso IV e o § 1º do art. 8º e o inciso VI do art. 58 da Lei nº 8.906, de 4 de julho de 1994, colocando-se ao final dos artigos as letras (NR).

JUSTIFICAÇÃO

Um dos objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil é a "livre expressão da atividade intelectual" (art. 5º, IX, CF), do "**livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão**" (art. 5º, XIII, CF).

A exigência de aprovação em Exame de Ordem, prevista no inciso IV do art. 8º, da Lei 8906, de 04 de julho de 1994, que "dispõe sobre o Estatuto da Advocacia e da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), é uma exigência absurda que cria uma avaliação das universidades de uma carreira, com poder de veto.

Vários bacharéis não conseguem passar no exame da primeira vez. Gastam dinheiro com inscrições, pagam cursos suplementares, enfim é uma pós-graduação de Direito com efeito de validação da graduação já obtida.

A constitucionalidade da referida obrigação está sendo discutida no STF, com parecer do Ministério Público Federal pela inconstitucionalidade.

Esse exame cria uma obrigação absurda que não é prevista em outras carreiras, igualmente ou mais importantes. O médico faz exame de Conselho Regional de Medicina para se graduar e ter o direito ao exercício da profissão?

O poder de fiscalização da Ordem, consubstanciado no Estatuto da Advocacia e da Ordem dos Advogados do Brasil e no Código de Ética e Disciplina da OAB, não seria mais eficaz no combate aos maus profissionais do que realizar um simples exame para ingresso na instituição?

Estima-se que a OAB arrecade cerca de R\$ 75 milhões por ano com o Exame de Ordem, dinheiro suado do estudante brasileiro já graduado e sem poder ter o seu direito resguardado de exercício da profissão.

Ante o exposto, solicito apoio dos nobres pares na aprovação desta emenda.

ASSINATURA

DEPUTADO EDUARDO CUNHA



CONGRESSO NACIONAL

**MPV 652
00015**

EMENDA Nº
_____/____/____

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA
30/07/2014

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 652, DE 25/07/2014

TIPO

1 SUPRESSIVA 2 AGLUTINATIVA 3 SUBSTITUTIVA 4 MODIFICATIVA 5 ADITIVA

AUTOR
Deputado Bruno Araujo

PARTIDO
PSDB

UF
PE

CARTEIRA
146

EMENDA ADITIVA

A MP 652 de 2014, passa a vigorar acrescida do seguinte “artigo”:

Inclua-se no artigo 76, da Lei 10.833, de 29 de dezembro de 2003, o seguinte parágrafo 5º-A:

§ 5º-A. Para os efeitos do § 5º, no caso de operadores que realizam grande quantidade de operações, poderá ser observada a proporção de erros e omissões em razão da quantidade de documentos, declarações e informações a serem prestadas, nos termos, limites e condições disciplinados pelo Poder Executivo. (AC)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa a conferir ao Poder Executivo, poderes para estabelecer critérios para a aplicação de multas e penalidades para operadores de comércio exterior, levando em conta a quantidade de erros e omissões em proporção ao número de operações realizadas.

As empresas de remessa expressa e o Correio realizam todos os dias dezenas de milhares de operações de comércio exterior. Uns poucos erros nestas operações, que representem um percentual mínimo das operações diárias, não podem ser suficientes para que estas empresas sejam pesadamente penalizadas, sem que se leve em conta a proporção de erros em relação as dezenas de milhares de operações diárias.

_____/____/____
DATA

ASSINATURA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 652, DE 2014

Cria o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se onde couber à Medida Provisória nº 652, de 2014, o seguinte artigo

Art. A Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.12.

.....

§ 1º Em voos internacionais com duração maior ou igual a 7 (sete) horas, aos pilotos e comissários acrescidos à tripulação simples serão asseguradas, pelo empregador, acomodações adequadas para o descanso horizontal.

§ 2º Entende-se por acomodações adequadas, compartimentos isolados, por meio de portas e paredes, do contato com os demais passageiros, com ausência de ruídos e de luminosidade provenientes da cabine de passageiros, propiciando total privacidade aos tripulantes durante o descanso”. (NR)

“Art. 13.

§ 1º Em voos internacionais com duração maior ou igual a 7 (sete) horas, aos pilotos e comissários acrescidos à tripulação simples serão asseguradas, pelo empregador, acomodações adequadas para o descanso horizontal.

§ 2º Entende-se por acomodações adequadas, compartimentos isolados, por meio de portas e paredes, do contato com os demais passageiros, com ausência de ruídos e de luminosidade provenientes da cabine de passageiros, bem como total privacidade aos tripulantes durante o seu descanso.” (NR)

“Art. 17.

.....

b) por intermédio de escala, no mínimo quinzenal, divulgada com antecedência mínima de 5 (cinco) dias para a primeira semana de cada mês e 7 (sete) dias para as semanas subsequentes, para os voos de horário, serviços de reserva, sobreaviso e folga; e

.....”(NR)

“**Art. 18.** As escalas de voo deverão observar os conceitos do Programa de Gerenciamento de Risco de Fadiga propostos pela autoridade aeronáutica, em consonância com as recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional - OACI.” (NR)

“**Art.19.**

.....

Parágrafo único. Cabe ao empregador o ônus do pagamento ou reembolso dos valores pagos pelo aeronauta, inclusive exames complementares, relativos à revalidação do Certificado Médico Aeronáutico necessário à execução de suas funções contratuais.

.....”(NR).

“**Art. 20.**

.....

§ 4º A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores, quando na base, ou no horário da chegada ao hotel indicado pela empresa, quando fora de base.

§ 5º Se a base contratual se situar em metrópole dotada de dois ou mais aeroportos, em caso de apresentação ou término de voo em aeroporto diverso do cadastrado como base contratual, o transporte terrestre deverá ser fornecido pela empresa e o tempo de deslocamento deverá ser incluído na jornada e remunerado nas mesmas bases da hora de voo.

.....”(NR).

“**Art. 21.** A Duração da jornada de trabalho do aeronauta observará a tabela constante do Anexo I desta Lei.

.....”(NR).

“**Art. 22.**

.....

c) por imperiosa necessidade decorrente de eventos meteorológicos ou catástrofes, hipótese que não se configura em caso de falha ou falta administrativa, em razão da escala, de atrasos, de faltas ou de cancelamentos de voos decorrentes de

outros motivos que não os derivados dos eventos naturais supracitados.

§ 1º Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser comunicada pelo Comandante ao empregador, 24 (vinte e quatro) horas após a viagem, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, a submeterá a apreciação e cadastramento da Autoridade de Aviação Civil.

..... “(NR).

“**Art. 23.**

§ 2º Fora de base, o tempo gasto no transporte terrestre entre o local de repouso e da apresentação, ou vice versa, ainda que em condução fornecida pela empresa, será computado como de trabalho para fins dessa lei, quando seu tempo total for superior a quarenta e cinco minutos

§ 3º Na base do aeronauta, no caso de programação em aeroporto diverso do cadastrado como base contratual, o deslocamento será computado na jornada de trabalho, observando-se o disposto no § 5º do art. 20 desta Lei.” (NR)

“**Art. 25.** Sobreaviso é o período de tempo não excedente a 12 (doze) horas, em que o aeronauta permanece em local de sua escolha, à disposição do empregador, devendo apresentar-se no aeroporto ou outro local determinado, no prazo de 90 (noventa) minutos, após receber comunicação para o início de nova tarefa, podendo este limite ser reduzido a critério do tripulante, observado o disposto no § 5º do art. 20 desta Lei, quando se tratar de apresentação em aeroporto diverso de sua base contratual.

.....

§ 3º Para todos os efeitos, o aeronauta poderá ser escalado para nova programação, iniciando esta no máximo em 90 (noventa) minutos a partir do termo final do sobreaviso, devendo ser remunerado com base nas horas de reserva a partir desse período

§ 4º Para efeito de jornada, ao se acionar um tripulante durante o período de sobreaviso, tendo este cumprido mais de 6 (seis) horas de sobreaviso, será diminuído da jornada a cumprir o equivalente a 1/3 (um terço) do sobreaviso já cumprido.” (NR).

“**Art. 26.**

.....

§ 3º Prevista a reserva por prazo superior a 3 (três) horas, o empregador deverá assegurar ao aeronauta acomodações adequadas para o seu descanso, sob pena, em caso de descumprimento, de pagamento em dobro das horas de reserva efetivamente cumpridas pelo tripulante” (NR).

“**Art.27.**

.....

.....

....

§ 3º Caso o aeronauta se encontre fora de sua base, pode o empregador exigir do tripulante uma complementação de voo para atender à realização ou à conclusão de serviços inadiáveis, sem que haja prejuízo em sua programação subsequente, respeitadas as demais disposições desta Lei.” (NR)

“**Art. 29.** Os limites de voo para uma tripulação simples e composta serão os disponíveis na tabela aplicável para cada tipo de tripulação, na forma do Anexo I desta Lei, descontados os horários de apresentação e do corte aplicáveis, observadas ainda as seguintes jornadas:

- a) 15 (quinze) horas de voo e 4 (quatro) pousos, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento;
- b) 8 (oito) horas, sem limite de pousos, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros.

§ 1º O número de pousos na hipótese do *caput* deste artigo, para o caso de tripulação simples, poderá ser estendido a 6 (seis), a critério do empregador; neste caso o repouso que precede a jornada deverá ser aumentado de 1 (uma) hora.

§ 2º Em caso de desvio para alternativa, é permitido o acréscimo de mais 1 (um) pouso aos limites estabelecidos no *caput* e na alínea "a" deste artigo.

.....

.

§ 4º Os limites de pousos estabelecidos no *caput* e nas alíneas "a" e "b" deste artigo, não serão aplicados às empresas de táxi-aéreo e de serviços especializados.

§ 5º A Autoridade de Aviação Civil, tendo em vista as peculiaridades dos diferentes tipos de operação, poderá reduzir os limites estabelecidos na alínea "b" deste artigo.” (NR)

“**Art. 33.** São assegurados ao tripulante, fora de sua base domiciliar, acomodações para seu repouso, transporte ou

ressarcimento deste, entre o aeroporto e o local de repouso e vice-versa, posicionadas em locais e prédios melhor indicados ao respeito e à garantia do descanso individual adequado ao tripulante, sua higiene, segurança e saúde, com controle absoluto de luminosidade, temperatura e supressão de ruídos.

.....” (NR)

“**Art. 36.** Se uma parcela da jornada de uma tripulação simples ocorrer entre as 00:01hs e 06:59 hora local, o tripulante não poderá ser escalado para trabalho dentro desse mesmo período por mais de 2 (duas) vezes consecutivas, excetuando-se as tripulações de aviões cargueiros, que devem observar programa de gerenciamento de fadiga específico.” (NR)

“**Art. 37.**

§ 4º Uma folga simples deve obrigatoriamente englobar ao menos 2 (duas) noites locais, ou seja, com período de repouso na base de 8 (oito) horas consecutivas entre as 22:00 e as 08:00 da manhã e cada folga consecutiva deve incluir uma noite local a mais para cada dia de folga.” (NR)

“**Art. 38.** O número de folgas não será inferior a 12 (doze) períodos de 24 (vinte e quatro) horas por mês, sendo que ao menos 4 (quatro) destas folgas deverão ser planejadas para compor mais de um grupo de pelo menos 2 (dois) períodos consecutivos de 24 (vinte e quatro) horas, devendo ainda, pelo menos um destes incluir um sábado e um domingo.

Parágrafo único. A folga só terá início após a conclusão do repouso da jornada.” (NR)

“**Art. 40.** Ressalvada a liberdade contratual, a remuneração do aeronauta corresponderá à soma das quantias por ele percebidas da empresa, sendo expressamente vedada outra forma de pagamento que não seja o pagamento por hora de voo efetuada.

.....” (NR)

“**Art. 43.** Durante a viagem, o tripulante terá direito à alimentação, em terra ou em voo, de acordo com as instruções técnicas do Ministério do Trabalho e da Autoridade de Aviação Civil. Quando se tratar de aeronaves de transporte aéreo regular, deverão ser disponibilizados equipamentos auxiliares para aquecimento da refeição fornecida a bordo das aeronaves.

.....”(NR)

“**Art. 46.**

.....
Parágrafo único. A empresa deverá também providenciar gratuitamente sua reposição em intervalos regulares e adequados, visando sua substituição pelo desgaste natural e utilização normal.” (NR)

“**Art. 47.** As férias anuais do aeronauta serão de 30 (trinta) dias, podendo as mesmas ser divididas em dois intervalos de 15 dias num mesmo período concessivo.” (NR)

ANEXO I

Tripulação Simples – Tabela A

Horário Local de Apresentação	Número de Etapas			
	Até 2	Até 3	Até 4	Até 5
06:00-07:59	10:00	09:15	08:30	08:00
08:00-12:59	11:00	10:15	09:30	08:45
13:00-17:59	10:00	09:15	08:30	08:00
18:00-21:59	09:00	08:15	08:00	08:00
22:00-05:59	08:00	08:00	08:00	08:00

Tripulação Composta – Tabela B

Horário Local de Apresentação	Número de Etapas						Jornada permitida
	1	2	3	4	5	6	
06:00-07:59	13:00	12:15	11:30	10:45	10:00	09:15	Jornada permitida
08:00-12:59	14:00	13:15	12:30	11:45	11:00	10:30	
13:00-17:59	13:00	12:15	11:30	10:45	10:00	09:30	
18:00-21:59	12:00	11:15	10:30	09:45	09:00	09:00	
22:00-05:59	11:00	10:15	09:30	09:00	09:00	09:00	

Tripulação Composta – Tabela C: limitados a 4 (quatro) etapas

Horário Local de Apresentação	Jornada permitida
00:00-05:59	16:05
06:00-06:59	17:40
07:00-12:59	19:20
13:00-16:59	17:40
17:00-23:59	16:05

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem o objetivo de modificar a jornada de trabalho dos aeronautas.

É cediço, que as viagens aéreas são cada vez mais utilizadas pela população brasileira, como alternativa de deslocamento, tanto internacional quanto doméstico.

Dessa forma, o aumento da demanda trouxe uma evidente saturação da infraestrutura aeroportuária e da capacidade de prestação de serviço das companhias aéreas.

Um dos fatores que tornam difícil a resolução desse problema é a excessiva rigidez da legislação que regulamenta a jornada de trabalho do aeronauta.

Concebida em período em que a utilização do modal aéreo e a tecnologia embarcada nas aeronaves eram muito diferentes dos aplicados na atualidade, o normativo em vigor estabelece regras excessivamente rígidas de regulação do tempo de voo dos aeronautas. Essa rigidez dificulta que as companhias aéreas possam realocar efetivamente sua mão de obra de forma a fazer frente às necessidades decorrentes do grande número de voos e dos possíveis atrasos que possam ocorrer.

Portanto, atualizar a legislação, aproximando-a do padrão internacional, particularmente daquele adotado na União Europeia beneficiará todo o setor.

Sala da Comissão, em 31 de julho de 2014.

Deputada GORETE PEREIRA

EMENDA Nº - CM

(à MPV nº 652, de 2014).

Acrescente-se ao art. 3º da MPV nº 652, de 2014 um inciso com a seguinte redação:

VI - fomentar a interligação do modal de transporte aéreo aos demais modais de transporte, especialmente o ferroviário.

JUSTIFICATIVA

Os resultados positivos obtidos pela indústria e pelo agronegócio no Brasil, especialmente na Região Centro-Oeste, colocam o país diante de grandes desafios de logística. O transporte da produção até os portos e aeroportos atualmente se configura numa forte restrição à competitividade brasileira, tanto que as expressões “da porta da fábrica para dentro” e “da porteira para dentro” são muito usadas para demonstrar que somos imbatíveis em muitos setores da atividade econômica, mas ainda carecemos de melhores condições de infraestrutura em geral.

A Medida Provisória ora apresentada pelo Poder Executivo descuida do transporte de cargas, se concentrando no transporte de passageiros. Porém, para conferir sustentabilidade econômica à aviação regional é fundamental colocá-la também – e talvez sobretudo – à disposição do setor produtivo industrial e agroindustrial, inserindo-a num modelo mais amplo de soluções logísticas. Isto fará com que os diversos componentes da aviação regional sejam diversificados e fortalecidos, melhor atendendo às demandas da região em que estão inseridos.

É o que proponho com a presente Emenda.

Sala das Sessões,

Senadora **Lúcia Vânia – PSDB/GO**

EMENDA Nº - CM

(à MPV nº 652, de 2014).

Acrescente-se ao art. 4º da MPV nº 652, de 2014 um inciso com a seguinte redação:

IV – operação de aeroportos que promovam a interligação do modal de transporte aéreo aos demais modais, especialmente o ferroviário.

JUSTIFICATIVA

Os resultados positivos obtidos pela indústria e pelo agronegócio no Brasil, especialmente na Região Centro-Oeste, colocam o país diante de grandes desafios de logística. O transporte da produção até os portos e aeroportos atualmente se configura numa forte restrição à competitividade brasileira, tanto que as expressões “da porta da fábrica para dentro” e “da porteira para dentro” são muito usadas para demonstrar que somos imbatíveis em muitos setores da atividade econômica, mas ainda carecemos de melhores condições de infraestrutura em geral.

A Medida Provisória ora apresentada pelo Poder Executivo descuida do transporte de cargas, se concentrando no transporte de passageiros. Porém, para conferir sustentabilidade econômica à aviação regional é fundamental colocá-la também – e talvez sobretudo – à disposição do setor produtivo industrial e agroindustrial, inserindo-a num modelo mais amplo de soluções logísticas. Isto fará com que os diversos componentes da aviação regional sejam diversificados e fortalecidos, melhor atendendo às demandas da região em que estão inseridos.

É o que proponho com a presente Emenda.

Sala das Sessões,

Senadora Lúcia Vânia – PSDB/GO

EMENDA Nº - CM

(à MPV nº 652, de 2014).

Dê-se ao inciso I do caput do art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

“I – aeroporto regional - aeroporto de pequeno ou médio porte, definido em função da movimentação anual de passageiros ou de cargas, nos termos de regulamento; e”

JUSTIFICATIVA

Os resultados positivos obtidos pela indústria e pelo agronegócio no Brasil, especialmente na Região Centro-Oeste, colocam o país diante de grandes desafios de logística. O transporte da produção até os portos e aeroportos atualmente se configura numa forte restrição à competitividade brasileira, tanto que as expressões “da porta da fábrica para dentro” e “da porteira para dentro” são muito usadas para demonstrar que somos imbatíveis em muitos setores da atividade econômica, mas ainda carecemos de melhores condições de infraestrutura em geral.

A Medida Provisória ora apresentada pelo Poder Executivo descuida do transporte de cargas, se concentrando no transporte de passageiros. Porém, para conferir sustentabilidade econômica à aviação regional é fundamental colocá-la também – e talvez sobretudo – à disposição do setor produtivo industrial e agroindustrial, inserindo-a num modelo mais amplo de soluções logísticas. Isto fará com que os diversos componentes da aviação regional sejam diversificados e fortalecidos, melhor atendendo às demandas da região em que estão inseridos.

É o que proponho com a presente Emenda.

Sala das Sessões,

Senadora **Lúcia Vânia – PSDB/GO**



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição Medida Provisória nº 652/2014
------	--

autor DEPUTADO MENDONÇA FILHO - Democratas-PE	Nº do prontuário
---	------------------

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo à Medida Provisória nº 652, de 2014:

“Art. A Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

Art. 233-A. Permanece exequível o contrato de transporte aéreo que preveja voo, com ou sem escalas, de ida a um destino e de retorno à origem, na eventualidade de o passageiro não se apresentar para embarque no aeroporto de partida.

Parágrafo único. É abusiva a cláusula contratual que preveja o cancelamento de passagem aérea de volta em face da não utilização do bilhete de ida”.

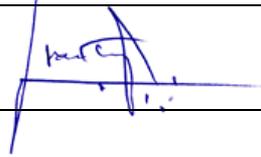
JUSTIFICATIVA

Muito embora a maioria das pessoas desconheça o fato, é prática das empresas aéreas cancelar automaticamente a passagem de volta no caso de o passageiro não se apresentar para embarque no voo de ida, em se tratando, evidentemente, de contrato de transporte que preveja esses dois trechos, o que internacionalmente costuma-se denominar *round-trip ticket*.

Trata-se de expediente que toma a parte pelo todo, isto é, que se assenta na presunção de haver o passageiro desistido da execução do contrato de transporte aéreo pelo simples motivo de não ter embarcado no voo de ida. Ora, isso não é uma constante, nem tem o direito, o transportador, de declarar finda sua obrigação para com o passageiro, sem a anuência deste. De fato, há inúmeras razões que justificam um *no-show*, a maioria delas forte o bastante para afastar qualquer suspeita de negligência ou má-fé do passageiro.

O objetivo da presente emenda é corrigir esta distorção que torna extremamente desequilibrada a relação entre consumidor e companhia aérea. Nesse sentido, peço ao relator e aos nobres pares, apoio para a aprovação da emenda.

PARLAMENTAR





CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição Medida Provisória nº 652/2014
-------------	---

autor DEPUTADO MENDONÇA FILHO - Democratas-PE	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				

Insira-se o seguinte § 3º ao artigo 7º da Medida Provisória nº 652, de 2014

“Art.7º.....

§ 1º.....

.....

§ 3º A Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República publicará no seu portal, trimestralmente, relatório detalhado sobre a gestão operacional dos recursos destinados à concessão da subvenção do PDAR, inclusive com informações relativas às análises para a concessão de subvenções econômicas, por rota regional”.

JUSTIFICATIVA

O objetivo da presente emenda é garantir o mínimo de transparência à gestão dos recursos que serão destinados às subvenções econômicas, por meio de relatórios periódicos para consulta pública.

Nesse sentido, peço ao relator e aos nobres pares, apoio para a aprovação da emenda.

PARLAMENTAR





CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição Medida Provisória nº 652/2014
------	--

autor DEPUTADO MENDONÇA FILHO - Democratas-PE	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

Insira-se o seguinte parágrafo único ao artigo 6º da Medida Provisória nº 652, de 2014

“Art.6º.....

I.....

.....

.....

Parágrafo único. Com o objetivo de preservar a competitividade no desenvolvimento da aviação regional, sempre que existir mais de um interessado que atenda os requisitos legais para concessão de subvenção econômica para operar determinada rota, pelo menos dois interessados deverão ter a subvenção concedida pela Secretaria de Aviação Civil”.

JUSTIFICATIVA

O objetivo da presente emenda é garantir que diversos interessados tenham acesso à subvenção econômica para operar rotas regionais, desta forma, busca-se garantir o mínimo de competitividade ao setor, protegendo o consumidor e estimulando o aumento no número de usuários das rotas.

Nesse sentido, peço ao relator e aos nobres pares, apoio para a aprovação da emenda.

PARLAMENTAR

Medida Provisória nº 652/2014

Cria do Programa de
Desenvolvimento da Aviação
Regional.

Emenda aditiva nº

Inclua-se onde couber:

Art. x. Acrescenta inciso ao artigo 118 da Lei 10.233, de 05 de junho de 2001:

“Art. 118

.....
I – a gestão da complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991 e nº 10.478, de 28 de junho de 2002 (redação dada pela Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007), exceto as originadas da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU.

.....”

Justificação

O mencionado artigo estabelece que a gestão da complementação de aposentadorias e pensões relativas aos empregados da extinta RFFSA, instituídas pelas Leis nº 8.186 de 21 de maio de 1991 e nº 10.478 de 28 de junho de 2002 seja transferida da extinta RFFSA para o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – MPOG.

Em decorrência, o Decreto nº 7.799 de 12 de setembro de 2012 criou o Departamento de Órgãos Extintos, vinculado à Secretaria Executiva do MP, com o propósito de reunir em uma unidade administrativa as atribuições relacionadas à extinção dos órgãos de administração pública federal, autárquica e fundacional, incluindo a gestão da complementação de aposentadorias e pensões da extinta Rede Ferroviária Federal S.A – RFFSA, transferida para o MPOG.

Em março de 1999, quando a RFFSA e CBTU eram subordinadas ao Ministério dos Transportes ficou acordado por conveniência administrativa, que a RFFSA absorveria a gestão das complementações das CBTU que à época guardavam conformidade com sua tabela salarial, continuando as demais sobre gestão da CBTU.

Mesmo estando ativa, vinculada a este Ministério e praticando plano de carreira e tabela salarial próprios, a administração da complementação de aposentados e pensionistas da CBTU não lhe foi devida, mas sim transferida para o MPOG como se da extinta RFFSA fosse, e hoje é conduzida pelo Departamento de Órgãos Extintos, que aplica critérios de concessão e reajuste que não guardam relação com os ferroviários em atividade na CBTU.

Diante deste fato, constata-se que a finalidade da legislação, que é claramente a de garantir aos ferroviários aposentados uma complementação que iguale seus proventos ao rendimento do ferroviário na estrutura remuneratória na qual esteja efetivamente inserido, não ocorre para os aposentados e pensionistas da CBTU.

Neste sentido, a adoção do projeto da Medida Provisória garantirá o fiel cumprimento dos dispositivos legais vigentes, evitará a judicialização de ações e permitirá evitar um risco de exposição financeira.

Destaco por último, que a minuta de Medida Provisória proposta, guarda conformidade com a política implementada pelo Governo de Vossa Excelência, no que concerne a garantir legítimos direitos aos ferroviários da Companhia Brasileira de Trens Urbanos.

Sala das Sessões, 31 de julho de 2014

ADEMIR CAMILO
Deputado Federal



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição Medida Provisória nº 652/2014
------	--

autor DEPUTADO LUIZ HENRIQUE MANDETTA- Democratas-MS	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

Insira-se o seguinte inciso IV ao artigo 4º da Medida Provisória nº 652, de 2014

“Art.4º.....

I

.....

.....

IV – Serão priorizados os processos de concessão da subvenção econômica relativos às localidades que já possuam pistas e aeroportos em processo de homologação”.

JUSTIFICATIVA

O objetivo da presente emenda é garantir que aqueles interessados que já estejam em processo de homologação de pistas e aeroportos tenham prioridade nos processos de acesso à subvenção econômica para operar rotas regionais, desta forma, busca-se garantir alguma prioridade àqueles que já estão em processo de investimento para desenvolvimento a aviação regional.

Nesse sentido, peço ao relator e aos nobres pares, apoio para a aprovação da emenda.

PARLAMENTAR



MANDETTA
Deputado Federal – DEM/MS



ESPAÇO RESERVADO PARA ETIQUETA

IDENTIFICAÇÃO DA MATÉRIA:
Medida Provisória nº 652/2014

AUTOR DA EMENDA:
DEPUTADO IZALCI – PSDB/DF

PÁGINA

01 DE 01

TIPO DE EMENDA: MODIFICATIVA

CAPÍTULO	SEÇÃO	ARTIGO 4º	PARÁGRAFO 6º	INCISO	ALÍNEA
----------	-------	--------------	-----------------	--------	--------

TEXTO

Inclua-se a seguinte modificação no parágrafo 6º, do artigo 4º, da Medida Provisória nº 652/2014, conforme texto abaixo:

Art. 4º

§ 6º Para a habilitação ao PDAR, será exigida dos interessados documentação relativa à regularidade jurídica e fiscal (tributária e não tributária).

JUSTIFICAÇÃO:

Considerando que já consta a previsão de exigir documentação relativa à regularidade jurídica e fiscal dos interessados em se habilitar ao PDAR; e

Considerando ainda que a subvenção econômica abrange o pagamento de vários custos pela União, com a utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, nos termos dos incisos I, II e III do artigo 4º e artigo 5º, não seria adequado a habilitação ao PDAR de empresas que não estejam adimplentes com a União em relação às Tarifas citadas nos incisos I e II do artigo 4º.

Assim sendo, é interessante a ampliação da documentação relativa à habilitação fiscal nas áreas tributária e não tributária, esta última incluiria as tarifas citadas.

Código	NOME DO PARLAMENTAR IZALCI	UF DF	PART. PSDB
Data 1º/8 /14	ASSINATURA		



ESPAÇO RESERVADO PARA
ETIQUETA

IDENTIFICAÇÃO DA MATÉRIA:
Medida Provisória nº 652/2014

AUTOR DA EMENDA:
DEPUTADO IZALCI – PSDB/DF

PÁGINA
01 DE 01

TIPO DE EMENDA: MODIFICATIVA

CAPÍTULO	SEÇÃO	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
		7º	1º		A

TEXTO

Inclua-se a seguinte modificação no parágrafo 1º, do artigo 7º, da Medida Provisória nº 652/2014, conforme texto abaixo:

Art. 7º

§ 1º A Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República poderá delegar à Agência Nacional de Aviação Civil as atividades de fiscalização e apuração dos valores relativos à concessão da subvenção do PDAR, na sua área de competência e ao Comando da Aeronáutica, no caso das Tarifas de Navegação Aérea.

JUSTIFICAÇÃO:

Considerando que o inciso I do artigo 4º da MPV 652/14, inclui as Tarifas de Navegação Aérea como parte integrante da subvenção econômica criada, é interessante a inclusão do Comando da Aeronáutica – COMAER no texto do §1º do artigo 7º, a fim de permitir que este, por intermédio do DCEA, fiscalize e apure os valores relativos à concessão da subvenção do PDAR correspondente a essas Tarifas, enquanto a ANAC teria competência para fiscalizar e apurar os valores relativos aos outros custos previstos para o pagamento da subvenção.

Código	NOME DO PARLAMENTAR IZALCI	UF DF	PART. PSDB
Data	ASSINATURA		
1º/ 8/14			

EMENDA Nº
(à MPV nº 652, de 28 de julho de 2014)

Acrescente-se à Medida Provisória nº 652, de 28 de julho de 2014, onde couber, dois novos artigos com a seguinte redação:

Art. ____ O art. 22 da Lei nº 11.943, de 28 de maio de 2009, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 22. Os contratos de fornecimento de energia elétrica celebrados entre concessionárias geradoras de serviço público, inclusive as sob controle federal, com consumidores finais, vigentes na data de publicação desta Lei e que tenham atendido ao disposto no art. 3º da Lei nº 10.604, de 17 de dezembro de 2002, poderão ser aditados para vigorar de 1º de janeiro de 2015 até 31 de dezembro de 2042, segundo o disposto nos parágrafos abaixo, mantidas as demais condições contratuais, inclusive as tarifas e os respectivos critérios de reajuste em vigor.

§ 1º. O montante total de energia que será disponibilizado por cada concessionária geradora para atendimento aos respectivos contratos de fornecimento será calculado, mediante a transformação em energia das reservas de potência contratuais de referência vigentes, incluindo as respectivas flexibilidades contratuais e perdas elétricas, considerando a operação de cada unidade consumidora com fator de carga unitário.

§ 2º. O montante total de energia referido no parágrafo anterior será composto pela garantia física hidráulica complementada por parcela a ser revertida das cotas de garantia física de energia e de potência de que trata o inciso II, do § 1º, do art. 1º da Lei 12.783, de 11 de janeiro de 2013, alocadas às distribuidoras pelas respectivas concessionárias de geração.

§ 3º. A garantia física hidráulica, mencionada no parágrafo anterior, corresponderá ao somatório das parcelas de garantia física de que tratam os §§10 e 13 do art. 1º da Lei 12.783, de 11 de janeiro de 2013.

§ 4º. A parcela a ser revertida das cotas de garantia física de energia e de potência de que trata o § 2º deste artigo, deverá considerar, além do montante necessário para o complemento da garantia física hidráulica, uma quantidade de energia equivalente a 5% do montante destinado ao atendimento desses consumidores, visando à mitigação do risco hidrológico.

§ 5º. Os contratos de que trata este artigo poderão ser rescindidos ou não aditados caso o consumidor prescindir totalmente da energia elétrica da concessionária de geração, em especial por exercício da opção de que trata o art. 15 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, da opção por autoproduzir a energia elétrica de que necessita, ou da desativação da

sua unidade industrial, desde que manifestado com 12 (doze) meses de antecedência, ficando, porém, assegurado às concessionárias de geração a manutenção das respectivas parcelas de garantia física mencionadas nos §§ 2º, 3º e 4º deste artigo.

§ 6º. O Montante total de que trata o § 2º será mantido durante todo o período estabelecido no caput e somente poderá ser reduzido por meio de lei, devendo, nesse caso, haver a consequente diminuição dos montantes de energia previstos nos contratos, de forma proporcional, sem ônus para as respectivas concessionárias de geração, inclusive sob controle federal.

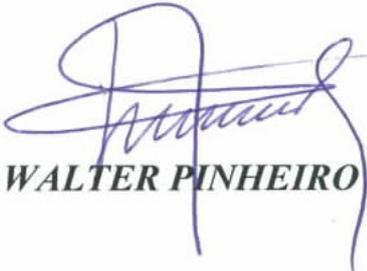
§ 7º. Caberá à Aneel a definição dos procedimentos de que trata este artigo em um prazo máximo de 90 (noventa) dias antes do início do prazo referido no caput.”

Art. ____ O art. 1º da Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

“Art. 1º.....

§ 13. As usinas hidrelétricas em operação comercial em 1º de junho de 2014 passíveis de prorrogação das concessionárias geradoras de serviço público, inclusive as sob controle federal, vinculadas ao atendimento dos contratos de fornecimento alcançados pelo art. 22 da Lei nº 11.943, de 28 de maio de 2009, terão seus prazos de concessão prorrogados, a critério das concessionárias, não se lhes aplicando, excepcionalmente, o disposto nos incisos I e II do § 1º e no § 5º deste artigo.”

Sala das Sessões,


Senador **WALTER PINHEIRO**

EMENDA ADITIVA No ____
(à MEDIDA PROVISÓRIA Nº 652, DE 28 DE JULHO DE 2014)

Acrescente-se um novo artigo anterior ao 8º, este último passa a ser identificado como 9º, com a seguinte redação:

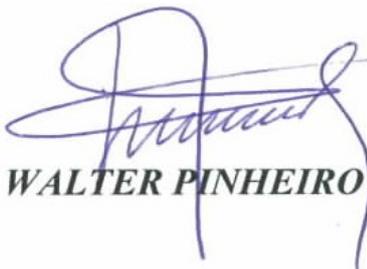
Art. 8. As subvenções econômicas de que trata o artigo 4º desta Medida Provisória não serão computadas para fins de determinação da base de cálculo do Imposto de Renda Pessoa Jurídica (IRPJ), da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), da Contribuição para o PIS/Pasep, da Cofins e da Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta de que trata a Lei nº. 12.546/11 (com as alterações promovidas pela Lei 12.715/12), desde que tenham atendido aos requisitos estabelecidos na legislação regulamentadora específica e realizadas as contrapartidas assumidas pela empresa beneficiária.

JUSTIFICAÇÃO

A instituição do PDAR - Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional permitirá às companhias aéreas a criação e o aumento de rotas que até então não eram exploradas por não ser economicamente viáveis, para isso a subvenção econômica a ser concedida se faz necessária.

Caso o valor da subvenção seja onerado por carga tributária não será possível obter racional econômico dessas operações aéreas, pois as tarifas e custos de que tratam os incisos I a III do artigo 4º serão cobrados integralmente por órgãos e fornecedores das companhias aéreas, e não haverá recursos suficientes para quitação de tais custos, visto que o valor da subvenção disponível nos caixas das companhias terá sido reduzido pela carga tributária. Portanto, para se garantir a disponibilidade de recursos para subvenção dos custos citados, é essencial que os mesmo não sofram reduções, e assim corroborar com o espírito da criação do Programa.

Sala das Sessões,


Senador WALTER PINHEIRO

EMENDA Nº

(à MPV nº 652, de 28 de julho de 2014)

Acrescente-se à Medida Provisória nº 652, de 28 de julho de 2014, onde couber, um novo artigo com a seguinte redação:

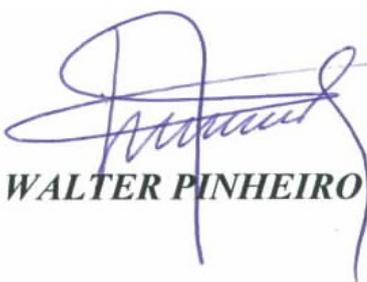
Art. ----. A subvenção econômica que trata o artigo 4º será concedida por cinco anos, prorrogáveis por mais 5 anos, contados da data de publicação do ato de regulamentação dessa Medida Provisória de forma a preservar os investimentos de longo prazo que serão realizados pelas empresas aéreas que se habilitarão no Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional.

JUSTIFICAÇÃO

A criação do PDAR - Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional permitirá às companhias aéreas a criação e o aumento de rotas que até então não eram economicamente viáveis. Para isso o investimento em equipamentos, aeronaves e pessoas se fazem necessário.

O investimento para aquisição ou obtenção de titularidade de aeronave através de arrendamento operacional e financeiro representa algumas dezenas de milhões de dólares, usualmente divididos em períodos de 8 a 15 anos, relacionados com o período que se pretende manter o equipamento em operação, e conseqüentemente a garantia da subvenção econômica mantenedora desse investimento deve acompanhar esse longo ciclo. Caso não possa alcançar o prazo total que a aeronave se manterá em operação atendendo as premissas determinadas, deve ser capaz de proporcionar racional econômico à operação, corroborando com o espírito da criação do Programa.

Sala das Sessões



Senador WALTER PINHEIRO

EMENDA ADITIVA Nº ____
(à MEDIDA PROVISÓRIA Nº 652, DE 28 DE JULHO DE 2014)

Acrescente-se o parágrafo 8 ao artigo 4º, com a seguinte redação:

§ 8º A subvenção de que trata o inciso III do caput será limitada ao equivalente a 60 assentos da aeronave, desde que sejam assentos ocupados por passageiros, menor ou igual a 50% da aeronave, o que for menor.

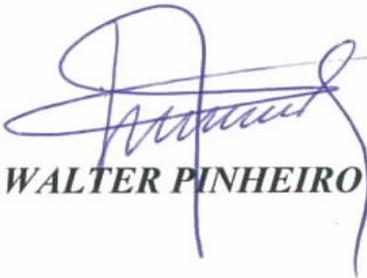
JUSTIFICAÇÃO

Assim como em qualquer país do mundo, a aviação regional é tipificada, dentre outros conceitos, pelo tamanho das aeronaves, usualmente aeronaves de 50 a 120 assentos.

A emenda faz o correto direcionamento da subvenção econômica às empresas que detém ou deterão o tipo de aeronave adequada para a realização das rotas regionais de que trata o inciso I do artigo 1º.

Não é coerente que o subsídio seja pago às empresas que possuem em sua estratégia empresarial rotas de alta densidade que ligam apenas as capitais em aeronaves com capacidade superior a 135 passageiros.

Sala das Sessões,


Senador WALTER PINHEIRO

EMENDA ADITIVA No ____
(à MEDIDA PROVISÓRIA Nº 652, DE 28 DE JULHO DE 2014)

Acrescente-se o parágrafo 7 no artigo 4º, com a seguinte redação:

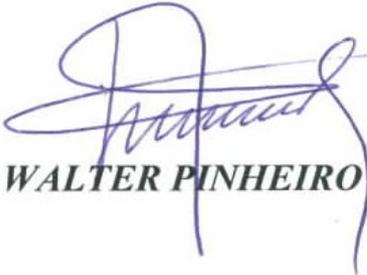
§ 7º As subvenções de que tratam os incisos I, II e III do caput serão concedidas somente às empresas aéreas habilitadas no PDAR de acordo com os voos regionais realizados. O pagamento efetivo da subvenção econômica às empresas aéreas será realizado pela União mensalmente.

JUSTIFICAÇÃO

Deve-se assegurar a continuidade e frequência mensal para o pagamento das subvenções econômicas para não comprometer a operação das empresas aéreas.

A manutenção da saúde financeira das empresas assegurará a continuidade do PDAR – Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional e a conquista dos objetivos pretendidos pelo mesmo.

Sala das Sessões,


Senador WALTER PINHEIRO

EMENDA MODIFICATIVA Nº _____
(à MEDIDA PROVISÓRIA Nº 652, DE 28 DE JULHO DE 2014)

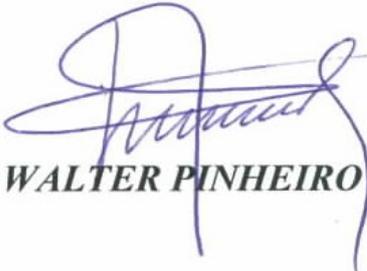
Modifique a redação do artigo 5º da Medida Provisória em epígrafe, o qual passará a vigorar nestes termos:

Art. 5º O pagamento da subvenção econômica será efetuado mediante a utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil.

JUSTIFICAÇÃO

O compromisso dos desembolsos definidos nos contratos que serão firmados entre União e companhias aéreas não poderá sofrer restrições orçamentárias em função de contingenciamento e outros óbices. O sucesso do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional depende da regularidade e cumprimento de ambas as partes dos seus deveres e direitos. A gestão financeira eficaz do Fundo Nacional de Aviação Civil em quaisquer de suas dotações orçamentárias permitirá os investimentos do governo federal e das companhias aéreas para o atingimento das metas do PDAR.

Sala das Sessões,


Senador WALTER PINHEIRO

EMENDA Nº _____
(à MPV 652/2014)

Dê-se ao inciso III do caput do art. 4º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**III** – pagamento de parte dos custos de voos nas rotas regionais de que trata o inciso II do **caput** do art. 2º, das empresas que exploram linhas aéreas domésticas, tendo como base as planilhas de custos de operação de cada rota.”

JUSTIFICAÇÃO

Entendemos que o dispositivo necessita de ajustes. Por um lado, ao permitir a utilização de “entre outros critérios” para guiar a concessão de subsídios, o dispositivo abre espaço para a criação de restrições com base em qualquer característica, mesmo que não prevista em lei. Por outro lado, o dispositivo não contempla o transporte de bens fundamentais como um dos critérios para a concessão do subsídio, apesar de tal transporte ser um dos objetivos do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (art. 3º, II).

Senado Federal, 4 de agosto de 2014.

Senador Mozarildo Cavalcanti
(PTB - RR)

EMENDA Nº _____
(à MPV 652/2014)

Dê-se ao inciso II do caput do art. 6º da Medida Provisória a seguinte redação:

“II – aos critérios de alocação dos recursos disponibilizados, nos termos do art. 4º desta lei.”

JUSTIFICAÇÃO

Em seu artigo 6º, inciso II, a Medida Provisória nº 652/2014 (MP nº 652/14) dispõe que o Poder Executivo regulamentará o PDAR especialmente com relação:

“II – aos critérios de alocação dos recursos disponibilizados e aos **critérios complementares** de distribuição desses recursos.” (Grifos nossos).

O dispositivo abre espaço para a definição discricionária de critérios complementares, deixando ao livre arbítrio do Executivo criar quaisquer restrições acerca, por exemplo, da composição da frota de uma companhia ou as especificações técnicas e o país de origem do equipamento utilizado.

A abrangência do dispositivo e a ausência de limitações legais prévias à seleção dos critérios adicionais a serem utilizados causará incerteza constante no mercado de aviação regional, criando efeitos anticompetitivos e insegurança jurídica, e colocando em risco os princípios constitucionais da impessoalidade, da livre iniciativa e da livre concorrência.

O dispositivo citado confere total liberdade para que o Poder Executivo, a depender unicamente da edição ou modificação do regulamento do PDAR, crie condições complementares não previstas em Lei. A escolha dessas condições terá grande impacto no mercado. Isso porque, uma vez definidos os critérios complementares para a distribuição de subsídios em uma dada rota,

Emenda ao texto inicial. Sedol nº SF140781535229. Texto da MPV enviada pela Presidência da República.

qualquer empresa ou aeronave não enquadrada estaria imediatamente excluída da rota por não se enquadrar nos critérios, inviabilizando a competição entre diferentes empresas e fabricantes, ou mesmo entre diferentes produtos de um mesmo fabricante.

Tal previsão também pode criar barreiras à inovação e à redução de custos: se, por exemplo, dentre os critérios complementares for definido o tipo de aeronave pelo número de assentos, aeronaves mais modernas com idênticas características de voo e melhor aproveitamento de espaço enfrentariam dificuldades para operar na rota. Seria preciso aguardar até que o Poder Executivo modificasse o Decreto, o que contraria não só a o princípio da eficiência da Constituição Federal, mas também os objetivos de políticas públicas que inspiraram o PDAR.

Os critérios para concessão dos subsídios que englobam o aeroporto atendido, o número de passageiros transportados e os quilômetros voados, conforme previsto no art. 4º, III, da MP, são baseados nas características do mercado a ser atendido, o que é essencial para o correto planejamento do programa. Tais critérios são suficientes para definir os subsídios necessários para atingir os resultados almejados. Ir além desses critérios, sobretudo sem qualquer previsão legal, equivale a permitir a criação de restrições artificiais no mercado.

Criar um ambiente que aumente a concorrência entre companhias aéreas e entre fabricantes de aviões nacionais e internacionais significa criar mais oportunidades para as companhias aéreas brasileiras expandirem suas rotas, reduzirem os custos de aquisição e manutenção de aeronaves, e encontrarem formas mais eficientes e baratas de operar. Assim, a população brasileira colherá os benefícios de um ambiente aberto, livre e competitivo.

Senado Federal, 4 de agosto de 2014.

Senador Mozarildo Cavalcanti
(PTB - RR)

EMENDA Nº _____
(à MPV 652/2014)

Suprima-se o inciso V do caput do art. 6º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

Em seu artigo 6º, a Medida Provisória nº 652/2014 (MP nº 652/14) dispõe que o Poder Executivo regulamentará o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR) especialmente com relação:

“V - **aos critérios adicionais** de priorização da concessão da subvenção econômica;” (Grifos nossos).

Ao permitir a utilização de critérios adicionais para priorização de subsídios, a MP nº 652/14 abre espaço para a definição discricionária de prioridades, deixando ao livre arbítrio do Executivo criar quaisquer restrições acerca, por exemplo, da composição da frota de uma companhia ou das especificações técnicas e o país de origem do equipamento utilizado.

A abrangência do dispositivo e a ausência de limitações legais prévias à seleção dos critérios adicionais a serem utilizados causará incerteza constante no mercado de aviação regional, criando efeitos anticompetitivos e insegurança jurídica, e colocando em risco os princípios constitucionais da impessoalidade, [1] da livre iniciativa e da livre concorrência.[2]

O dispositivo citado confere total liberdade para que o Poder Executivo, a depender unicamente da edição ou modificação do regulamento do PDAR, crie condições adicionais não previstas em lei. A escolha dessas condições terá grande impacto no mercado, tendo em vista que, uma vez definidos os critérios adicionais de priorização da concessão do subsídio em uma dada rota, muitas empresas ou aeronaves estariam imediatamente excluídas da rota por não se

Emenda ao texto inicial. Sedol nº SF140781535229. Texto da MPV enviada pela Presidência da República.

enquadrarem nos critérios, inviabilizando a competição entre diferentes empresas e fabricantes, ou mesmo entre diferentes produtos de um mesmo fabricante.

Tal previsão também pode criar barreiras à inovação e à redução de custos: se, por exemplo, dentre os critérios adicionais de priorização for definido tipo de aeronave pelo número de assentos, aeronaves mais modernas com idênticas características de voo e melhor aproveitamento de espaço enfrentariam dificuldades para operar na rota. Seria preciso aguardar até que o Poder Executivo modificasse o Decreto, o que contraria não só a Constituição Federal, mas também os objetivos de políticas públicas que inspiraram o PDAR.

Os critérios para concessão dos subsídios que englobam o aeroporto atendido, o número de passageiros transportados e os quilômetros voados, conforme previsto no art. 4º, III, da MP, são baseados nas características do mercado a ser atendido, o que é essencial para o correto planejamento do programa. Tais critérios são suficientes para definir os subsídios necessários para atingir os resultados almejados. Ir além desses critérios, sobretudo sem qualquer previsão legal, equivale a permitir a criação de restrições artificiais no mercado.

Criar um ambiente que aumente a concorrência entre companhias aéreas e entre fabricantes de aviões nacionais e internacionais significa criar mais oportunidades para as companhias aéreas brasileiras expandirem suas rotas, reduzirem os custos de aquisição e manutenção de aeronaves, e encontrarem formas mais eficientes e baratas de operar. Assim, a população brasileira colherá os benefícios de um ambiente aberto, livre e competitivo.

Por isso é que votamos pela supressão do inciso V do artigo 6º da Medida Provisória nº 652/2014.

Senado Federal, 4 de agosto de 2014.

Senador Mozarildo Cavalcanti
(PTB - RR)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

/08/2014

Proposição
Medida Provisória nº 652 / 2014

Autor
Deputado JOÃO MAGALHÃES PMDB/MG

Nº Prontuário

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

Página

Artigos

Parágrafos

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

Art. X. A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 29. Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados:

I – públicos: destinados ao uso público, podendo ser explorados comercialmente, conforme o disposto no art. 36.

II – privados: destinados, exclusivamente, ao uso particular do seu proprietário, vedada a exploração comercial, conforme o disposto no §2º, do artigo 30.”(NR)

.....

“Art.36.....

.....

§ 6º. O particular interessado no regime de autorização para construir, manter e explorar aeródromos públicos deve apresentar título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno, além de outros documentos que a Administração Pública poderá exigir quando da análise do requerimento de autorização

§ 7º. A autorização para aeródromo civil público em que haja exploração de transporte aéreo regular poderá ser precedida de chamada pública, a critério da conforme disciplinado pela ANAC, observadas as seguintes diretrizes:

I – a chamada pública, com prazo de trinta dias, terá por finalidade identificar outros interessados em autorização de aeródromos públicos que pretendam explorar transporte aéreo regular na mesma região do requerente;

II – somente poderão participar da chamada pública os projetos que tenham obtido parecer favorável do Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica sobre a sua viabilidade; e

III – encerrada a chamada pública, a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e a ANAC terão sessenta dias para decidir sobre o processo.

§ 8º A autorização para aeródromo civil público em que haja exploração de transporte aéreo regular deverá respeitar condições que minimizem as assimetrias regulatórias existentes entre as modalidades de exploração de infraestrutura aeroportuária previstas na legislação. (NR)”

§ 9º A homologação para a abertura ao tráfego, de que trata o art. 30, § 1º, da Lei nº 7.565, de 1986, deverá ser obtida pelo requerente da autorização junto à ANAC no prazo estabelecido no termo de autorização.”

.....
“Art. 37.

§ 1º. As facilidades colocadas à disposição das aeronaves, dos passageiros ou da carga, e o custo operacional do aeroporto serão cobrados mediante:

I – tarifas, fixadas em tabelas aprovadas pela autoridade aeronáutica, quando o serviço for explorado pela Administração Pública, Direta ou Indireta, ou por particulares, sob o regime de concessão, permissão ou autorização.

II – preços de mercado, fixados livremente, quando o serviço for explorado por particulares, sob o regime jurídico de autorização, no caso de aeroporto civil público, construído a partir de projetos *greenfield*.

§ 2º. Em relação ao inciso II os autorizatários terão liberdade para estabelecer os preços para os serviços prestados nos aeródromos civis públicos, cabendo à ANAC reprimir toda prática prejudicial à concorrência e o abuso de poder econômico, nos termos da legislação própria, observadas as atribuições dos órgãos de defesa da concorrência.

§ 3º. Para fins exclusivamente de comparabilidade, será aplicada aos preços dos serviços, livremente estabelecidos, prestados pelos aeródromos civis públicos autorizados, a mesma estrutura de tarifas aeroportuárias, conforme o disposto na legislação e regulamentação federal em vigor, sem prejuízo da criação de novos serviços que não tenham a mesma correspondência à estrutura de tarifas regulamentadas pela ANAC.”(NR)

Art. XX. A Lei nº 12.462, de 04 de agosto de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 63 B. A partir da data da homologação de que trata o art. 30 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para fins de manutenção da outorga de aeroporto civil público, construído a partir de projetos *greenfield*, sob o regime de autorização, o autorizatário fica obrigado a recolher contrapartida anual à União, sendo que o seu valor:

I – constituirá receita ao Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, nos termos do inciso III, § 1º, art. 63, desta Lei.

II - será calculado mediante a incidência de percentual a ser fixado pela União sobre o valor resultante da aplicação do adicional, previsto no art. 1º, da Lei nº 7.920, de 1989, como devido fosse, aos valores cobrados pelos serviços aeronáuticos referidos no art. 1º da mesma Lei.

III - será recolhido na forma regulamentada pela ANAC a partir do início do oitavo ano da data de homologação para a abertura ao tráfego, de que trata o art. 30, §1º, da Lei nº 7.565, de 1986.”

“Art. 63 C. Os aeroportos civis públicos, construídos a partir da publicação desta Lei, com base em projetos *greenfield*, explorados sob o regime jurídico de autorização, não estarão na sujeição passiva dos adicionais tarifários, previstos nos artigos 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, e 1º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999.

Parágrafo único. Considera-se projeto *greenfield* o empreendimento concebido e executado onde não existe atualmente infraestrutura física para a finalidade de aeroporto.”

JUSTIFICAÇÃO

No intuito de aprimorar o debate sobre a matéria, apresentamos uma importante demanda da sociedade.

Ante o exposto, solicito apoio dos nobres pares na aprovação desta emenda.

ASSINATURA

DEPUTADO JOÃO MAGALHÃES

Medida Provisória nº 652/2014

Cria do Programa de
Desenvolvimento da Aviação
Regional.

Emenda aditiva nº

Inclua-se onde couber:

Art. x. Para fins de interpretação da Lei nº 11.941/2009, os benefícios nela previstos podem ser utilizados para o parcelamento de débitos relativos à CPMF, não se aplicando a vedação contida no artigo 15 da Lei nº 9.311/1996.

Justificação

A inclusão do artigo tem como escopo dar fim à controvérsia estabelecida acerca da aplicabilidade do artigo 15 da Lei nº 9.311/1996, que teria o condão de vedar a inclusão dos débitos de CPMF no parcelamento previsto pela Lei nº 11.941/2009, cujo prazo foi reaberto pelas Leis nºs 12.833/2013, 12.973/2014 e 12.996/2014.

Insta ressaltar que a controvérsia é premente desde a publicação da Lei nº 11.941/2009, pelo que foi objeto de diversas demandas perante o Poder Judiciário desde então. Tendo em vista, entretanto, que o STJ já decidiu pela inaplicabilidade do art. 15 da Lei nº 9.311/96 ao parcelamento instituído pela Lei nº 11.941/09 (REsp 1361805/PR, Rel. Ministra ELIANA CALMON, SEGUNDA TURMA, julgado em 18/06/2013, DJe 26/06/2013), e a fim de se evitar o surgimento de novos processos, mormente levando-se em consideração as recentes reaberturas do prazo para adesão ao parcelamento instituído pela Lei nº 11.941/2009, a inclusão do artigo **y** se faz necessária em atenção à segurança jurídica e eficiência da Administração Tributária.

Sala das Sessões, 31 de julho de 2014

GABRIEL GUIMARÃES
Deputado Federal



CONGRESSO NACIONAL

MPV 652

00038

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

--

proposição Medida Provisória n.º 652, de 25 de julho de 2014
--

autor Deputado Duarte Nogueira – PSDB /SP

n.º do prontuário 350

1 <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> substitutiva	3. <input type="checkbox"/> modificativa	4. <input checked="" type="checkbox"/> X aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global
---------------------------------------	--	--	--	---

Página

Artigo

Parágrafos

Inciso

alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Art 2º. Para os fins desta Medida Provisória, considera-se:

Parágrafo único: Considera-se como aeroporto regional, nos termos do inciso I deste artigo, o aeroporto Leite Lopes, de Ribeirão Preto.

JUSTIFICAÇÃO

No nosso entender, a inclusão do aeroporto de Ribeirão Preto, cidade sede de importante polo de produção agropecuária e com forte potencial para o turismo, nos objetivos definidos nesta MP, será fundamental para o fortalecimento e desenvolvimento econômico dessa região.

PARLAMENTAR

--



CONGRESSO NACIONAL

MPV 652

00039

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

proposição
Medida Provisória n.º 652, de 25 de julho de 2014

autor
Deputado Duarte Nogueira

n.º do prontuário
350

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

Página

Artigo

Parágrafos

Inciso

alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

No Art. 3º desta MP 652, de 2014, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º

I -

II -

III – Facilitar o acesso a regiões com potencial turístico e de produção agrícola e pecuária.

JUSTIFICAÇÃO

No nosso entender, a atividade agrícola e pecuária também precisa ser considerada nos objetivos desta MP, já que, sendo o Brasil um dos maiores fornecedores de alimentos e de energia do mundo e estando a produção agropecuária presente em todas as regiões brasileiras, é necessário criar condições/ampliar/estimular o acesso a essas regiões.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
04/08/2014

Medida Provisória nº 652/2014

Autor
Deputado Nelson Marquezelli PTB/SP

Nº do Prontuário

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

Página

Artigo 4º

Parágrafo

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se o seguinte inciso no Artigo 4º da Medida Provisória n.º 652, de 25 de julho de 2014:

"Art. 4º.

.....

IV – Pagamento dos custos operacionais nos embarques e desembarques, relacionados aos custos operacionais das Empresas de Serviços Auxiliares de Transportes realizadas com operações elencadas no caput do artigo." (NR)

Justificação

A inclusão dos custos operacionais nos embarques e desembarques, relacionados aos custos operacionais das Empresas de Serviços Auxiliares de Transportes realizadas com operações que visam subsidiar as ações do programa de desenvolvimento da aviação regional – PDAR, passa a ser medida fundamental para atender a demanda de todo o setor aéreo.

Não podemos falar em desenvolvimento de aeroportos regionais sem que exista um serviço auxiliar terrestre de qualidade e necessidade aos nossos passageiros aéreos.

Portanto, peço o apoio decisivo dos meus pares para a inclusão preconizada em nossa emenda.

PARLAMENTAR

DEPUTADO NELSON MARQUEZELLI



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA
MPV 652
00041

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
01/08/2014

proposição
MPV 652/2014

Autor
DEP. CARLOS ZARATINI – PT/SP

nº do prontuário
398

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

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se o inciso IV do art. 6º da Medida Provisória.
Acrescente-se o seguinte art. 8º, à Medida Provisória no. 652 de 2014, renumerando-se os demais:

Art. 8. A subvenção econômica que trata o artigo 4º será concedida pelo período de cinco anos, prorrogáveis por mais cinco anos, contados da data do seu primeiro pagamento.

JUSTIFICAÇÃO

A criação do PDAR - Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional permitirá às companhias aéreas o estabelecimento de novas rotas que até então não eram economicamente viáveis.

Para isso, as empresas aéreas farão substantivos investimentos na compra de novas aeronaves, equipamentos de apoio em solo, além da contratação de pessoal altamente qualificado. No caso do investimento na expansão das frotas, vale ressaltar que trata-se de um investimento de elevado valor, com compromissos financeiros envolvidos que normalmente ultrapassam os 10 anos, no caso de arrendamentos mercantis das aeronaves.

Portanto, a garantia da continuidade do PDAR e sua previsibilidade de operação é crucial para que as empresas aéreas tenham a segurança jurídica necessária para investir no setor, oferecer aos passageiros de transporte aéreo regular um serviço de melhor qualidade, aeronaves mais novas, ampliando a malha aérea regional brasileira e promovendo o crescimento econômico das cidades servidas.

Sala das Sessões, 01 de agosto de 2014.

Deputado CARLOS ZARATINI – PT/SP



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 652

00042 JETA

DATA 01/08/2014	PROPOSIÇÃO Medida Provisória nº 652/2014
---------------------------	--

AUTOR Deputado Arnaldo Jardim – PPS/SP	Nº PRONTUÁRIO 339
--	-----------------------------

TIPO 1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTIT 3 () MODIFICATIVA 4 () ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFOS	INCISO	ALÍNEA
--------	--------	------------	--------	--------

Inclua-se o seguinte §7º ao Art. 4º da Medida Provisória nº 652/2014.

“Art. 4º

§ 7º No caso de Municípios atendidos por mais de um aeroporto, as subvenções que tratam os incisos do art. 4º serão concedidas apenas para voos com origem ou destino em aeroportos administrados e/ou operados por empresas que contribuam na modalidade de outorga ao Fundo Nacional de Aviação Civil.”

JUSTIFICATIVA

A presente mudança tem como objetivo o fomento da demanda doméstica também em aeroportos com modelo operacional que permitam maior conectividade, ligando os aeroportos regionais a aeroportos que não tenham restrições para um planejamento de curto, médio e longo prazo e que sejam operados e/ou administrados por empresas que contribuam ao FNAC, retroalimentando assim o sistema como um todo.

ASSINATURA _____/_____/_____ _____
--

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 652, DE 25 DE JULHO DE 2014.

Cria o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional.

**EMENDA MODIFICATIVA Nº _____
(Do Deputado Otavio Leite – PSDB/RJ)**

Dê-se ao inciso III do art. 4º da Medida Provisória nº 652, de 2014, a seguinte redação:

“ III – pagamento de parte dos custos de voos nas rotas regionais de que trata o inciso II do caput do art. 2º, das empresas que exploram linhas aéreas domésticas, **desde que comprovada a inexistência de voos comerciais regulares nos últimos doze meses na respectiva rota**, que considerará entre outros critérios, o tipo de aeronave, o aeroporto atendido, o número de passageiros transportados e os quilômetros voados. “

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda tem o propósito de garantir que a subvenção governamental seja efetivamente dirigida para a expansão da malha aérea no País, mediante a reativação ou criação de voos regionais, já que entendemos não fazer sentido, dada inclusive à escassez de recursos públicos, subvencionar rotas aonde já vêm ocorrendo voos comerciais regulares.

Em razão da relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões, 04 de agosto de 2014.


Deputado Otavio Leite
PSDB/RJ

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 652, DE 25 DE JULHO DE 2014.

Cria o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional.

EMENDA ADITIVA Nº _____
(Do Deputado Otavio Leite – PSDB/RJ)

Inclua-se ao art. 3º dos Objetivos, à Medida Provisória nº 652, de 2014, a seguinte redação:

- “Art. 3º
- I -
- II -
- III -
- IV -
- V -

VI – garantir uma maior participação das administrações públicas municipais na gestão da infraestrutura aeroportuária, inclusive em parcerias com a iniciativa privada;

VII – priorizar a atuação e os investimentos da iniciativa privada na modernização, construção e operação dos aeroportos regionais;

VIII – desenvolver na área e no entorno dos aeroportos regionais atividades nos setores industriais e de serviços, bem como atividades de pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica, que sejam compatíveis e ou complementares com a operação desses aeroportos.

§ 1º Para o cumprimento do disposto no Inciso VII do *caput*, a modernização, construção e operação do aeroporto regional também poderá ser delegada pelo Poder Público à empresas de transporte aéreo, atuando isoladamente ou em consórcio, desde que garantido tratamento não discriminatório, em termos de acesso e tarifas, para terceiras empresas aéreas.

§ 2º Para o cumprimento do disposto no inciso VIII do *caput* a União poderá fazer a concessão onerosa para a iniciativa privada de áreas do seu patrimônio, seja no próprio aeroporto regional, seja no seu entorno ou adjacências, para a implantação de atividades industriais e de serviços, bem como de pesquisa,

desenvolvimento e inovação tecnológica, compatíveis e ou complementares com a operação aeroportuária.”

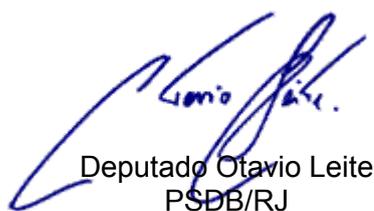
JUSTIFICAÇÃO

No nosso entender os objetivos do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional – PDAR, da forma como definidos pelo Art. 3º da Medida Provisória 652/2014, carecem de complementação, de modo a garantir, por um lado, a viabilidade do Programa dentro de uma ótica de modernização do papel do Estado e, por outro lado, a sua utilização também como instrumento para a interiorização do desenvolvimento econômico e tecnológico.

Assim, a Emenda que apresentamos pretende deixar explícito nos objetivos do Programa a centralidade que deve ter a iniciativa privada na modernização, construção e operação dos aeroportos regionais, inclusive por intermédio, quando for viável, das próprias empresas de transporte aéreo, isoladamente ou na forma de consórcio, desde que garantido tratamento não discriminatório para outras empresas que desejem utilizar os aeroportos. Em síntese, entendemos como fundamental, para evitar erros do passado e tendo em conta a escassez de recursos públicos, que o novo Programa já seja lançado tendo por base os princípios da descentralização de gestão, inclusive para as entidades municipais, e presença marcante da iniciativa privada nos investimentos e operação da infraestrutura portuária.

Em razão da relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões, 04 de agosto de 2014.



Deputado Otávio Leite
PSDB/RJ

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 652, DE 25 DE JULHO DE 2014

Cria o Programa de Desenvolvimento
da Aviação Regional.

**EMENDA ADITIVA Nº _____
(Do Deputado Otavio Leite – PSDB/RJ)**

Inclua-se no art. 6º do Projeto de Lei de Conversão, mais um inciso, com a seguinte redação:

“Art.6º

VI – o prazo mínimo de 1 (um) ano para que as empresas brasileiras prestadoras de serviço de transporte aéreo público regular doméstico de passageiros, carga e mala postal e de ligações aéreas domésticas sistemáticas que aderirem ao PDAR se adaptem às normas do Programa.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda objetiva assegurar tratamento isonômico a todas as empresas prestadoras de serviço de transporte aéreo público regular doméstico de passageiros, carga e mala postal e de ligações aéreas domésticas sistemáticas que aderirem ao PDAR, assegurando-lhes igualdade de oportunidade de acesso ao Programa, o que requer um prazo mínimo para a adequação de horários, frequências, origens e destinos de voos, contratação, realocação e treinamento de pessoal, readequação das frotas de aeronaves etc.

De outro lado, ao assegurar prazo mínimo para implantação de operações regionais vinculadas ao PDAR, a emenda propicia o aumento da competição entre as empresas aéreas que aderirem ao Programa e, por consequência, do número de frequências e destinos a serem atendidos, induzindo a criação das próprias condições de mercado em circunstâncias em que elas não existem.

Este último aspecto, de evidente pertinência e conexão com os objetivos da medida provisória sob exame, contribui para que o PDAR não se transforme apenas em uma etapa anterior ao alcance de níveis satisfatórios de atendimento aos mercados regionais, mas que o mesmo venha a estimular a concorrência, propiciando a mimetização de mercados para minimizar suas deficiências, ou seja, o Programa pode desempenhar a importante tarefa institucional de criar e organizar novos mercados regionais, promovendo, no interior de cada um deles, redistribuições equânimes, tendo como resultado níveis adequados de quantidade, qualidade e preços que, a médio prazo, podem reduzir ou eliminar as subvenções econômicas hoje necessárias.

Em razão da relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões, 04 de agosto de 2014.



Deputado Otavio Leite
PSDB/RJ

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 652, DE 25 DE JULHO DE 2014.

Cria o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional.

EMENDA MODIFICATIVA Nº _____
(Do Deputado Otavio Leite – PSDB/RJ)

Dê-se ao inciso III do art. 4º do Projeto de Lei de Conversão e, por decorrência, ao § 4º do mesmo artigo a seguinte redação:

“Art. 4º

III – pagamento de parte dos custos de voos nas rotas regionais de que trata o inciso II do *caput* do art. 2º, das empresas que exploram linhas aéreas domésticas, que considerará, entre outros critérios, o tipo de aeronave, o aeroporto atendido, o número de passageiros e volume de carga e mala postal transportados e os quilômetros voados.

.....

§ 4º As subvenções de que trata o inciso III do *caput* serão concedidas exclusivamente para as empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo público regular doméstico de passageiros, carga e mala postal e para as empresas aéreas brasileiras autorizadas a operar ligações aéreas domésticas.”

JUSTIFICAÇÃO

A emenda tem por finalidade adequar a redação dos dispositivos às normas do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986), incluindo nos custos a serem considerados dentro do programa de subvenção econômica também as cargas aéreas e mala postal transportada, uma vez que o serviço público de transporte aéreo regular abrange, por definição, passageiros, carga e mala postal, por força do disposto no art. 175 do mesmo CBA.

Justifica-se, também, a emenda, uma vez que a integração das comunidades regionais à rede nacional de aviação civil exige não só o transporte de passageiros, como também, concomitantemente, o transporte de bens fundamentais para a sobrevivência e o desenvolvimento social e econômico das referidas comunidades, sobretudo alimentos, medicamentos, órgãos, tecidos e partes do corpo humano para fins de transplante e outras mercadorias e produtos essenciais ou estratégicos para o desenvolvimento econômico regional e nacional.

Em razão da relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões, 04 de agosto de 2014.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Otávio Leite". The signature is stylized and cursive.

Deputado Otávio Leite
PSDB/RJ

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 652, DE 25 DE JULHO DE 2014

Cria o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional.

EMENDA ADITIVA Nº _____
(Do Deputado Otavio Leite – PSDB/RJ)

Acrescente-se à Medida Provisória nº 652, de 2014, onde couber, o artigo abaixo com a seguinte redação:

“Art. Para fins do cumprimento dos objetivos desta Lei, poderá o Poder Executivo fazer a concessão de aeródromos e aeroportos regionais e adotar o modelo de Parcerias Público Privadas na exploração dessas instalações, inclusive com a participação de empresas aéreas, desde que as tarifas praticadas nas operações aeroportuárias sejam iguais para todas as empresas que possuam voos comerciais com origem e destino no respectivo aeroporto.

§ 1º Para fins de potencializar a expansão econômica local, fica a União autorizada a ceder o uso de suas áreas adjacentes ou que componham os sítios aeroportuários, para fins de implantação de atividades econômicas, desde que não incompatíveis com a operação aérea.

§ 2º Os estados e municípios deverão se integrar aos propósitos deste artigo podendo também participar do planejamento e de outras atividades relacionadas com o Programa de Desenvolvimento de Aviação Regional.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda tem como objetivo potencializar o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional e a expansão econômica dos sítios aeroportuários contemplados. Isto por intermédio de uma maior atuação da iniciativa privada nos investimentos e na gestão dos aeródromos, inclusive admitindo-se, sob certas condições, a sua delegação para as próprias empresas aéreas que vão operar no local. Além disto, a Emenda pretende viabilizar a implantação e ou dinamização de outras atividades econômicas, que fortaleçam as cidades ou regiões onde serão instalados os aeródromos e suas respectivas economias e garantir a participação das administrações estaduais e municipais na implantação do Programa, para com isto garantir a sua melhor adequação as realidades e necessidades locais.

Em razão da relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões, 04 de agosto de 2014.



Deputado Otávio Leite
PSDB/RJ



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
04/08/2014

Medida Provisória nº 652 DE 2014

Autor
DEPUTADO MANOEL JUNIOR – PMDB/PB

Nº do Prontuário

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

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se na Medida Provisória em epígrafe os seguintes artigos renumerando-se os artigos subsequentes:

“Art. xx. O inciso II do art. 8º da Lei 11.416 de 15 de dezembro de 2006 passa a vigorar com a seguinte alteração:

Art. 4º
.....(NR)

I.

II. Carreira de Técnico Judiciário: execução de tarefas técnico administrativo;

Art.xx. O inciso II do art. 8º da Lei 11.416 de 15 de dezembro de 2006, passa a vigorar com a seguinte alteração:

Art. 8º
.....(NR)

I.

II. para o cargo de Técnico Judiciário, curso superior completo, em nível de graduação, observando os requisitos previstos na legislação pertinente.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda propõe alterar Lei 11.416/06, para exigir o curso superior para ingresso na carreira de Técnico Judiciário.

Com a reforma, e a modernização do Poder Judiciário Federal, que

têm como objetivos reduzir a lentidão dos processos judiciais e melhorar a baixa eficácia de suas decisões. Nos últimos anos foram implantadas alterações constitucionais, legais e gerenciais, a fim de melhorar a gestão dos serviços judiciais prestados à sociedade, sendo que, para conseguir a tão sonhada gestão efetiva, é fundamental a melhoria da capacitação técnico-profissional e ampliar o conhecimento desses servidores públicos.

Em face dessas mudanças pelas quais vem passando o Poder Judiciário, em especial, a implantação do Processo Judicial Eletrônico (PJe), os órgãos do Judiciário necessitam de profissionais com experiência e cultura, dotado de nível superior, para o adequado desempenho das funções jurisdicionais e assim melhorar a qualidade do serviço prestado à população.

Na certeza de contar com o apoio dos nobres pares peço a aprovação da referida emenda. Cabe ressaltar que a exigência de nível superior para o cargo de técnico judiciário fortalecerá a estrutura organizacional e proverá de recursos humanos aptos ao Poder Judiciário Federal, tem como objetivo dotá-lo de estrutura compatível com a responsabilidade demandada a esses profissionais atualmente.

PARLAMENTAR

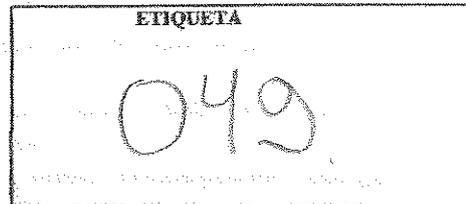
Deputado Manoel Junior (PMDB/PB)



SENADO FEDERAL
Subsecretaria de Apoio às comissões Mistas
Substituirei esta cópia pela emenda
original devidamente assinado pelo Autor



até o dia 11 / 08 / 14
Assinatura *Manoel Junior*
Matricula 237413
Telefone 3255-5601
CONGRESSO NACIONAL



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 14/07/2014	Medida Provisória nº 651 DE 20134			
Autor DEPUTADO MANOEL JUNIOR – PMDB/PB	Nº de Prontuário			
1. Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. X Aditiva 5. Substitutivo Global				
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se na Medida Provisória em epígrafe o seguinte, art. 49, renumerando-se os artigos subsequentes:

“Art. 49. Os arts. 54 e 55 da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, passam a vigorar com a seguinte redação:

‘Art. 54. A disposição final ambientalmente adequada dos rejeitos deverá ser implantada em, no máximo, 8 (oito) anos após a data de publicação desta Lei, nos termos do plano estadual de resíduos sólidos e do Art. 55. O disposto nos arts. 16 e 18 entra em plano municipal de gestão integrada de resíduos sólidos. (NR)

Art. 55. O disposto nos arts. 16 e 18 entra em vigor 6 (seis) anos após a data de publicação desta Lei. (NR)”

JUSTIFICATIVA

A Lei dos Resíduos Sólidos (Lei nº 12.305/2010), aprovada em agosto de 2010, estabeleceu dois prazos importantes: dois anos para estados e municípios elaborarem seus planos de resíduos (art. 55) e quatro anos para o fim dos lixões (art. 54).

O prazo relativo aos planos estaduais e municipais já se esgotou. Por decorrência disso, os entes federados que não elaboraram esses planos em tese não podem ter acesso a recursos da União, ou por ela controlados, destinados a empreendimentos e serviços relacionados à gestão de resíduos sólidos (ver o caput dos arts. 16 e 18 da Lei nº 12.305/2010).

O prazo referente ao fim dos lixões, por sua vez, esgota agora no início do mês de agosto. A grande maioria dos municípios não tem condições,

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas
Recebido em 04/08/2014, às 16:42
Givago Costa, Mat. 257610

nem técnicas, nem financeiras, de fazer valer essa determinação legal.

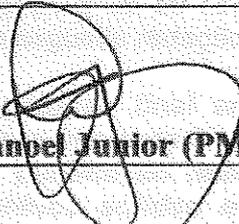
Entendemos que os prazos da Lei dos Resíduos Sólidos obrigatoriamente devem ser ajustados e prorrogados.

Os governos estaduais também não estão conseguindo cumprir suas tarefas quanto à gestão dos resíduos sólidos, nem apoiar os governos locais.

Além da dilação do prazo, faz-se necessário conectar o final dos lixões com a formulação e aplicação dos planos estaduais e municipais de resíduos sólidos. A destinação adequada dos rejeitos impõe planejamento prévio, não é um fim que possa ser alcançado sem a concretização dos planos de resíduos.

Em face da extrema relevância e urgência do ajuste legal aqui proposto, contamos com o pleno apoio dos Senhores Parlamentares para sua aprovação, mediante inclusão no projeto de lei de conversão gerado pela MP nº 652/2014.

PARLAMENTAR


Deputado Manoel Junior (PMDB/PB)

EMENDA Nº – CM

(à MPV nº 652, de 2014)

Altere-se, na Medida Provisória nº 652, de 25 de julho de 2014, o inciso III do art. 3º com a seguinte redação:

“Art. 3º

“(...

.....

III – facilitar o acesso a regiões com potencial turístico e econômico;

.....

(NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda que ora apresentamos tem por objetivo esclarecer o critério que facilitará o acesso às regiões não apenas com potencial turístico, mas também econômico, do Programa de Desenvolvimento de Aviação Regional - PDAR.

Sala das Sessões,

Senadora Vanessa Grazziotin

EMENDA Nº – CM

(à MPV nº 652, de 2014)

Altere-se, na Medida Provisória nº 652, de 25 de julho de 2014, o inciso II do art. 3º com a seguinte redação:

“Art. 3º

“(...

.....

II – integrar comunidades isoladas à rede nacional de aviação civil, no intuito de facilitar a mobilidade de seus cidadãos e o transporte de bens fundamentais à vida e ao desenvolvimento das comunidades, como alimentos e medicamentos;

.....

(NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda que ora apresentamos tem por objetivo determinar claramente os parâmetros que beneficiarão as comunidades isolada com a criação do Programa de Desenvolvimento de Aviação regional.

Sala das Sessões,

Senadora Vanessa Grazziotin

MEDIDA PROVISÓRIA 652 DE 28 DE JULHO DE 2014

EMENDA N°

Acrescente-se, onde couber, dois novos artigos à MP 652 de 2014, conforme abaixo:

Art. XX. A exploração pela iniciativa privada de novos aeródromos civis públicos deve necessariamente ser objeto de um processo de licitação pública, sendo vedada a exploração comercial nos aeródromos civis privados.

Parágrafo Único: Caso o novo aeródromo civil público a ser explorado tenha projeto, imóvel ou benfeitorias passíveis de serem aproveitados, nos termos técnicos necessários pela legislação brasileira, o proprietário do projeto, imóvel ou benfeitoras deverá ser ressarcido pelos respectivos custos que incorreu.

Art. XX. A licitação pública que determinar a exploração de novos aeródromos civis públicos deverá estabelecer as condições de exploração por meio de contribuição ao Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, constituído por parcela fixa e parcela variável a serem pagas anualmente pelo explorador do novo aeródromo.

Parágrafo Único: A assimetria entre as condições para exploração de novos aeródromos civis públicos, inclusive tributária, e as condições estabelecidas para a exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária por meio do Decreto 7.624 de 22 de novembro de 2011, será objeto de devido processo legal para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro com relação às concessões efetivamente realizadas.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo estabelecer que a exploração de novos aeródromos civis de públicos deva ser precedida de licitação visando maior lisura e igualdade de condições aos privados que desejem explorar a atividade, devendo haver ressarcimento de custos ao proprietário do projeto, imóvel ou benfeitoria cujo aeródromo venha ser implantado.

Brasília, 01 de agosto de 2014.

Deputado Silvio Costa
PSC- PE



Congresso Nacional

053

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº652, DE 2014
Autor: Deputada CIDA BORGHETTI - PROS/PR	Nº do Prontuário

Supressiva
 Substitutiva
 Modificativa
 Aditiva
 Substitutiva Global

Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alinea:	Pág. 1/1
----------------	-------------------	----------------	----------------	-----------------

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao texto da Medida Provisória 652 de 2014, onde couber, o seguinte dispositivo:

“Art... Ficam criadas as Linhas Pioneiras, com garantia de exploração exclusiva para as operadoras regionais, pelo período de 10(dez) anos.

Paragrafo único – As empresas que irão operar as linhas pioneiras, serão regionais, cuja função será de alimentar as linhas comerciais em atuação no país, seja por acordo de cooperação (code share), seja por contrato de prestação de serviços e terão características, regulação e consequentemente custos diferentes das atuais linhas comerciais, que não poderão operar estas linhas no mesmo CNPJ.

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas
 Recebido em 04/08/2014, às 17:14
 Givago Costa, Mat. 257610

JUSTIFICAÇÃO

A consolidação de linhas regionais demanda subsídio, seja pelo poder público, no espírito desta Medida Provisória, quando há aporte de valores para sustentar a operação destas linhas, seja por aporte do empresário, que opera a linha com prejuízo, até sua maturação, mas que em seguida lucra com a rota consolidada, devido a seu caráter de exclusividade como pioneiro na linha por período de dez anos, quando então outras empresas regionais poderão solicitar operação no mesmo trecho.



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

--

Data:	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº652, DE 2014
--------------	---

Autor: Deputada CIDA BORGHETTI - PROS/PR	Nº do Prontuário
---	-------------------------

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alinea:	Pág. 1/1
----------------	-------------------	----------------	----------------	-----------------

A presidenta Dilma anunciou que está investindo recursos do FNAC em aeroportos regionais, que correm sério risco de serem inaugurados e não ter operação de linhas comerciais.

Nos últimos anos, mais de cem aeroportos brasileiros possuíam linhas comerciais operando, o que não ocorre hoje.

As linhas pioneiras são a forma de fomentar a retomada da operação comercial nestes aeroportos e em outros, sem que haja investimento direto de recursos públicos, mas sim uma regulação adequada e eficiente que estimule a iniciativa privada a integrar brasileiros, gerar emprego e desenvolvimento regional através da aviação comercial.

DEPUTADA CIDA BORGHETTI - PROS/PR

Assinatura:



CÂMARA DOS DEPUTADOS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 652, DE 2014.
(Do Poder Executivo)

Cria o Programa de
Desenvolvimento da Aviação
Regional.

EMENDA MODIFICATIVA

O art. 4º da Medida Provisória nº 652, de 25 de julho de 2014, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 4º 4º

.....

§ 1º As subvenções de que tratam os incisos I e II do *caput* serão concedidas somente para o pagamento dos custos relativos às tarifas devidas em decorrência da operação de voos regulares domésticos, de vôos não regulares domésticos para aeronaves de categoria TPX e de ligações aéreas sistemáticas em aeroportos regionais definidos nos termos do inciso I do *caput* do art. 2º, e com base em condições e parâmetros estipulados pelo Poder Executivo.

.....



CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 4º As subvenções de que trata o inciso III do *caput* serão concedidas somente para as empresas concessionárias de serviços aéreos regulares de transporte de passageiro, de serviços aéreos não regulares, para aeronaves de categoria TPX, de transporte de passageiros e para as empresas que operam ligações aéreas sistemáticas.

.....

§7º Aplica-se o disposto neste artigo às empresas de táxi aéreo, exclusivamente para as aeronaves de categoria TPX.

§8º As subvenções previstas nos incisos I, II e III deste artigo serão concedidas de forma escalonada conforme tabela abaixo:

Para aeronaves até 20 passageiros	Subvenção máxima até o custo de 1,5 assento
Para aeronaves até 30 passageiros	Subvenção máxima até 2 assentos
Para aeronaves até 44 passageiros	Subvenção máxima até 3 assentos
Para aeronaves até 70 passageiros	Subvenção máxima até 4 assentos
Para aeronaves até 100 passageiros	Subvenção máxima até 5 assentos

” (NR)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da emenda é permitir a extensão das subvenções previstas na Medida Provisória às empresas de táxi aéreo, nos termos do regulamento do Poder Executivo, de modo a contribuir com os objetivos previstos de facilitar o acesso a regiões com potencial turístico e integrar comunidades bem como facilitar a mobilidade dos cidadãos e o transporte de bens fundamentais como alimentos e medicamentos.

A emenda propõe ainda o escalonamento da concessão de subvenção para evitar superdimensionamento de aeronaves.

Ante o exposto, espero contar com o apoio dos nobres pares para a aprovação da emenda modificativa.

Brasília, 4 de agosto de 2014.

Deputado Jovair Arantes

Líder do PTB

EMENDA Nº

(à MPV n.º 652, de 28 de julho de 2014)

Acrescente-se ao art. 2º da MPV nº 652, de 2014 um inciso com a seguinte redação:

III – O PDAR irá contemplar ações em todas as regiões do país, levando em consideração a extensão territorial, a população e a quantidade de Aeroportos Regionais em funcionamento em cada um dos Estados da Federação e no Distrito Federal.

JUSTIFICATIVA

A necessidade de melhoria do transporte aéreo regional, é uma demanda de todos Estados da Federação. Considerando que ao longo das últimas décadas, grande parte dos aeroportos regionais foram projetados e construídos, a partir de demandas políticas em detrimento de demandas técnicas (demanda de passageiros), a maioria deles se torna inviável e deficitário. Para que se obtenha sucesso, é necessário que o Governo, estabeleça critérios para priorizar suas ações no Planejamento do PDAR, considerando a extensão territorial, a população e a quantidade de aeroportos em funcionamento em cada um dos 26 Estados da Federação e no Distrito Federal.

Como nítido exemplo, veja o Estado São Paulo que possui 645 municípios distribuídos numa área territorial de 248 222,801 km². Para se deslocar do centro do Estado para Município de Marília, a distância e os custos são maiores do que ir até o Estado do Rio de Janeiro.

Sala das Sessões, em 04 de agosto de 2014

Deputada **Janete Rocha Pietá**



EMENDA Nº – CM
(à MPV nº 652, de 2014)

Acrescente-se o seguinte artigo à MPV 652, de 2014, onde couber:

Art_____ Fica a União autorizada a criar o Fundo de Desenvolvimento da Aviação Regional, com o objetivo de apoiar projetos de reestruturação e ampliação aeroportuária regional.

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da presente emenda é criar aporte financeiro para a modernidade e a construção de aeroportos regionais, dotando os municípios brasileiros de infraestrutura física e técnica capaz servir para decolagem e aterrissagem de aeronaves.

Há de ressaltar que a construção e ampliação de aeroportos regionais certamente contribuirão para criar um ambiente mais atrativo ao turismo nos municípios contemplados com a medida, impulsionando o comércio local e toda a atividade econômica dessas regiões.

Diante do elevado alcance socioeconômico da presente emenda, conto com o apoio dos eminentes pares na sua aprovação.



**SENADO FEDERAL
GABINETE DO SENADOR INÁCIO ARRUDA PCdoB-CE**

Sala da Comissão, de agosto de 2014.

Senador INÁCIO ARRUDA – PCdoB/CE



EMENDA Nº – CM
(à MPV nº 652, de 2014)

Acrescente-se o seguinte artigo à MPV 652, de 2014, onde couber:

Art____ Fica a União autorizada a conceder crédito especial, por intermédio dos bancos oficiais, para aquisição de equipamentos e aeronaves por parte das empresas que atuam exclusivamente na aviação regional.

JUSTIFICAÇÃO

O escopo da referida emenda é proporcionar melhores condições para que as empresas que atuam no setor regional da aviação civil a ter acesso a recursos para a aquisição de equipamentos e renovação de suas frotas de aeronaves.

Cumpre lembrar que essas empresas atuam em um segmento da aviação civil de baixo rendimento econômico e de pouco atrativo comercial, com baixa lucratividade, logo uma medida dessa natureza proporcionará as empresas do setor melhores condições de se manterem na atividade, bem como estimulará a aquisição de novas aeronaves, trazendo benefício direto aos usuários.



SENADO FEDERAL
GABINETE DO SENADOR INÁCIO ARRUDA PCdoB-CE

Diante do exposto, conto com o apoio dos eminentes pares na sua aprovação.

Sala da Comissão, de agosto de 2014.

Senador **INÁCIO ARRUDA – PCdoB/CE**

EMENDA Nº –
(à MPV nº 652, de 2014)

Inclua-se o seguinte artigo 6º no texto da Medida Provisória nº 652, de 2014, renumerando os seguintes:

“**Art. 6º** As subvenções econômicas de que trata o artigo 4º serão concedidas por cinco anos, prorrogáveis por igual período, contados a partir da data de edição desta Lei.

Parágrafo Único. Ao fim do período de subvenções econômicas, o Poder Executivo apresentará estudo fundamentado que exponha os ganhos e custos envolvidos com o Programa, bem como sugestões para seu aperfeiçoamento.”

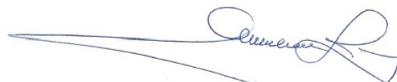
JUSTIFICAÇÃO

A criação do PDAR – Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional permitirá às companhias aéreas a criação e ampliação de rotas que até então não são economicamente viáveis. Para isso, faz-se necessário o investimento em equipamentos, aeronaves e pessoas .

Assim é importante garantir um período mínimo em que as subvenções econômicas vigorem, de forma a atrair os investidores que irão estabelecer as novas linhas aéreas. De fato, são investimentos vultosos, que demandam um prazo razoável para a remuneração do capital envolvido.

Por outro lado, faz-se necessária a limitação de tempo máximo para as subvenções econômicas ao setor, de forma a que se possa avaliar a eficácia e a eficiência do Programa em atingir os objetivos apresentados no art. 3º da MPV 652, de 2014.

Sala das Sessões,



Senadora ANA AMÉLIA

EMENDA Nº –
(à MPV nº 652, de 2014)

Incluem-se os seguintes §§ 7º e 8º ao art. 4º da Medida Provisória nº 652, de 2014:

“**Art. 4º**

.....
§ 7º As subvenções de que tratam este artigo somente serão concedidas caso os voos correspondentes sejam efetivamente realizados.

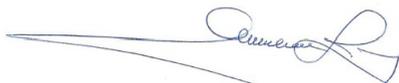
§ 8º O pagamento das subvenções de que trata este artigo será realizado em até trinta dias da realização dos voos.”

JUSTIFICAÇÃO

Deve-se assegurar a continuidade e um intervalo máximo de tempo para o pagamento das subvenções econômicas, de forma a não comprometer a operação das empresas aéreas e dos aeroportos envolvidos.

A manutenção da saúde financeira destas assegurará a continuidade do PDAR, e a conquista dos objetivos por ele pretendidos.

Sala das Sessões,



Senadora ANA AMÉLIA

EMENDA Nº –

(à MPV nº 652, de 2014)

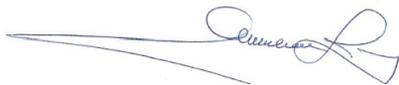
Inclua-se o seguinte artigo 8º no texto da Medida Provisória nº 652, de 2014, renumerando o seguinte:

“**Art. 8º** As subvenções econômicas de que trata o art. 4º desta Lei não serão computadas para fins de determinação da base de cálculo do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ), da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), da Contribuição para o PIS/Pasep, da Cofins e da Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta de que trata a Lei nº 12.546, de 2011, desde que sejam atendidos os requisitos estabelecidos na legislação regulamentadora específica e realizadas as contrapartidas assumidas pela empresa beneficiária.”

JUSTIFICAÇÃO

O valor da subvenção econômica prevista no PDAR não deve ser onerado por carga tributária, pois as tarifas e custos de que tratam os incisos I a III do artigo 4º serão cobrados integralmente por órgãos e fornecedores das companhias aéreas. Portanto, para se garantir a disponibilidade de recursos para subvenção dos custos cobertos pelo Programa, é essencial que o subsídio não sofra tributações, cujo efeito circular é o de fazer o dinheiro retornar aos cofres do Poder Público sem atingir os objetivos pretendidos.

Sala das Sessões,



Senadora ANA AMÉLIA



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA
061

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
04/07/2014

Medida Provisória nº 652, de 2014

Autor
Deputado

Nº do Prontuário

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

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

Art. Xº

O Governo Federal irá priorizar as ações do PDAR nos Estados da Federação menos desenvolvidos, mas com grande potencial turístico, que poderá ser incrementado com a melhoria e o aumento das viagens regionais, como é o caso do Aeroporto Internacional Prefeito Dr. João Silva Filho em Parnaíba e o Aeroporto Internacional Serra da Capivara, no município de São Raimundo Nonato, no Estado do Piauí.

JUSTIFICATIVA

A necessidade de melhoria do transporte aéreo regional, é uma demanda de todos Estados da Federação. Considerando que ao longo das últimas décadas, grande parte dos aeroportos regionais foram projetados e construídos, a partir de demandas políticas em detrimento de demandas técnicas (demanda de passageiros), a maioria deles se torna inviável e deficitário. Para que se obtenha sucesso, é necessário que o Governo, estabeleça critérios para priorizar suas ações no Planejamento do PDAR, considerando a extensão territorial, a população e a quantidade de aeroportos em funcionamento em cada um dos 26 Estados da Federação e no Distrito Federal. Da mesma forma, o programa deverá na sua execução, corrigir as distorções ocorridas devido à falta de planejamento do setor, e a política que privilegiava as regiões mais desenvolvidas.

É o que proponho com a presente Emenda.

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas
Recebido em 04/08/2014, às 18:22
Givago Costa, Mat. 257610

SENADO FEDERAL
Subsecretaria de Apoio às comissões Mistas
Substituirei esta cópia pela emenda original devidamente assinado pelo Autor

até o dia 11, 08, 14

Matricula 241298

Assinatura 81197676

Telefone

ASSIS CARVALHO
Deputado Federal PT/PI



CÂMARA DOS DEPUTADOS
EMENDA N° - CM
(Medida Provisória nº 652, de 2014).

Insira aonde couber novo artigo a Medida Provisória nº 652 de 2014, de julho de 2014, passara a vigorar com a seguinte redação:

Art. xx É a União autorizada a conceder subvenção econômica às escolas de aviação civil que propiciarem a formação de pilotos de veículo aéreo não tripulado (VANT);

JUSTIFICAÇÃO

Conforme o Art. 25 da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), “Constitui infraestrutura aeronáutica o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência”. Sendo assim, os componentes do SISVANT podem ser considerados infraestrutura aeronáutica, e, portanto, pelo Art. 8º, XXI da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005

É recente a tecnologia de utilização de veículos aéreos não tripulados (Vant), especialmente em nosso país, constando que a Polícia Federal pretende utilizá-los no combate ao crime. As Forças Armadas já os utilizam especialmente no âmbito do Sistema de Vigilância da Amazônia (Sivan).

Uma das espécies mais conhecidas de Vant é o veículo aéreo remotamente pilotado (Varp), também chamado UAV (do inglês *unmanned aerial vehicle*) e mais conhecido como drone (zangão, em inglês).

Essas aeronaves são controladas à distância, por meios eletrônicos e computacionais, sob a supervisão e governo, ou sem a sua intervenção, por meio de controladores lógicos programáveis. Entretanto, o noticiário relata a utilização de tais veículos em operações bélicas do Oriente Médio, inclusive com incursões específicas, visando a executar os chamados “ataques cirúrgicos”.

Ademais, o Brasil está numa situação confortável em relação a potenciais ataques bélicos inimigos, já o avanço da criminalidade preocupa nesse aspecto. É de nosso conhecimento a enorme quantidade de drogas e armas que atravessam nossas fronteiras que, de tão extensas, há enorme dificuldade em monitorá-la. Dessa forma, é preciso coibir o uso indevido de Vants por segmentos delinquentes, sem reduzir a possibilidade de seu uso lícito, em atividades econômicas afins e pesquisas.

Sala das Sessões, 04 de agosto de 2014.

Assinatura manuscrita em tinta roxa.

ALFREDO KAEFER
Deputado Federal
PSDB/PR



CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA N° - CM

(Medida Provisória n° 652, de 2014).

Insira aonde couber novo artigo a Medida Provisória n° 652 de 2014, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. xx Fica a União autorizada a ressarcir os subsídios pagos pelos Estados aos Bombeiros Militares que desenvolvam as atividades de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeronaves e instalações aeroportuárias, mediante convênios específicos por Unidade da Federação.

JUSTIFICAÇÃO

Os Bombeiros Militares dos Estados desenvolvem os trabalhos de execução de serviços de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeronaves e instalações Aeroportuárias no Brasil, principalmente para a empresa pública Infraero, sendo feito por convênio que não ressarcem integralmente as despesas dos Estados brasileiros com os subsídios integrais dos funcionários militares.

A intenção da presente emenda é corrigir esta distorção, já que a mesma empresa estatal Infraero, paga integralmente a empresas privadas os custos por postos de trabalho para as mesmas operações nos Aeroportos de Congonhas, sendo que as empresas que participaram da privatização dos aeroportos de Confins, Viracopos, Guarulhos e Galeão, são responsáveis pelo pagamento integral dos postos de serviço, no valor que chega a ser o triplo dos convênios feitos pela Infraero com os Estados e suas Corporações de Bombeiros Militares.

Corrige-se a distorção causada historicamente pela defasagem paga pelos Estados aos seus servidores militares, onerando-os em demasia, e sendo beneficiada a Infraero com o valor aviltada ressarcido em forma de convênio, sem o devido ressarcimento integral dos subsídios pagos, como manda a legislação que rege a cessão funcional entre poderes e entes federativos.

Sala das Sessões, 04 de agosto de 2014.

Assinatura manuscrita em tinta roxa, identificando o signatário como Alfredo Kaefer.

ALFREDO KAEFER
Deputado Federal

PSDB/PR



CÂMARA DOS DEPUTADOS
EMENDA Nº - CM
(Medida Provisória nº 652, de 2014).

Inclua-se onde couber na Medida Provisória nº 652, de 2014; a seguinte redação:

Art. 1º Lei nº 12.860, de 11 de setembro de 2013, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º Ficam reduzidas a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS incidentes sobre a receita decorrente da prestação de serviços regulares de transporte coletivo municipal rodoviário, metroviário, ferroviário, **aeroviários** e aquaviário de passageiros.

Parágrafo Único. O disposto no caput alcança também:

I - as receitas decorrentes da prestação dos referidos serviços no território de região metropolitana regularmente constituída:

II – as receitas decorrentes da prestação de serviços regulares de **transporte aéreo público doméstico e internacional, de passageiros, de cargas e mala postal .”**

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa estender ao transporte aéreo público regular, doméstico e internacional, de passageiros, carga e mala postal, uma vez que os custos dos respectivos serviços vem sendo pressionado pelo alto custo nos preços dos insumos do setor. Sobretudo o querosene de aviação (QAV). por isso seria fundamental dar o mesmo tratamento dispensado ao transporte rodoviário, ferroviário e metroviário, dado através da Lei nº 12.860 de 2013, desonera da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS a prestação de serviços de transporte coletivo urbano de passageiros, em diversas modalidades.

As empresas de transporte aéreo nacionais têm apresentado nos seus respectivos balanços prejuízos consideráveis, a presente proposta reduz o custo Brasil das referidas empresas. Aumentando sua competitividade em relação a empresas domiciliadas no exterior e que operam no Brasil.

A urgência e a relevância da medida decorrem da necessidade de fomentar a prestação de serviços de transporte coletivo urbano à população brasileira com preços módicos e com boa qualidade.

Sala das Sessões, 04 de agosto de 2014.

Assinatura manuscrita em tinta roxa, legível como 'Alfredo Kafer'.

ALFREDO KAEFER
Deputado Federal
PSDB/PR



CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº - CM

(Medida Provisória nº 652, de 2014).

Insira aonde couber novo artigo a Medida Provisória nº 652 de 2014, passara a vigorar com a seguinte redação:

Art. xx Os serviços de comunicação das operações de voo em pequenos e médios aeroportos poderão ser operados por iniciativa privada.

JUSTIFICAÇÃO

O correto procedimento de comunicação operacional entre a base terrestre e a aeronave é fundamental sob todos os aspectos, principalmente de segurança e orientação. Com o desenvolvimento da oferta de voos regulares regionais é necessário que a comunicação seja adequada e exercida por empresas e profissionais especializados e experientes. Hoje temos equipamentos ultrapassados e acessórios de auxílio à navegação, praticamente inexistentes, em estruturas administradas por prefeituras, principalmente.

Sala das Sessões, 04 de agosto de 2014.

Assinatura manuscrita em tinta roxa, identificando o signatário como Alfredo Kaefer.

ALFREDO KAEFER

Deputado Federal

PSDB/PR



CÂMARA DOS DEPUTADOS
EMENDA Nº - CM
(Medida Provisória nº 652, de 2014).

Insira aonde couber novo artigo a Medida Provisória nº 652 de 2014, passara a vigorar com a seguinte redação:

Art. xx É a União autorizada a conceder subvenção econômica às empresas fabricantes de veículo aéreo não tripulado (VANT), para fins de desenvolvimento e inovação tecnológica contempladas na Lei 12.598 de 21 de março de 2012.

JUSTIFICAÇÃO

Conforme o Art. 25 da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), “Constitui infra-estrutura aeronáutica o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência”. Sendo assim, os componentes do SISVANT podem ser considerados infra-estrutura aeronáutica, e, portanto, pelo Art. 8º, XXI da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005

É recente a tecnologia de utilização de veículos aéreos não tripulados (Vant), especialmente em nosso país, constando que a Polícia Federal pretende utilizá-los no combate ao crime. As Forças Armadas já os utilizam especialmente no âmbito do Sistema de Vigilância da Amazônia (Sivan).

Uma das espécies mais conhecidas de Vant é o veículo aéreo remotamente pilotado (Varp), também chamado UAV (do inglês *unmanned aerial vehicle*) e mais conhecido como drone (zangão, em inglês).

Essas aeronaves são controladas à distância, por meios eletrônicos e computacionais, sob a supervisão e governo, ou sem a sua intervenção, por meio de controladores lógicos programáveis. Entretanto, o noticiário relata a utilização de tais veículos em operações bélicas do Oriente Médio, inclusive com incursões específicas, visando a executar os chamados “ataques cirúrgicos”.

Ademais, o Brasil está numa situação confortável em relação a potenciais ataques bélicos inimigos, já o avanço da criminalidade preocupa nesse aspecto. É de nosso conhecimento a enorme quantidade de drogas e armas que atravessam nossas fronteiras que, de tão extensas, há enorme dificuldade em monitorá-la. Dessa forma, é preciso coibir o uso indevido de Vants por segmentos delinquentes, sem reduzir a possibilidade de seu uso lícito, em atividades econômicas afins e pesquisas.

Sala das Sessões, 04 de agosto de 2014.

Assinatura manuscrita em tinta roxa, legível como 'Alfredo Kaefers'.

ALFREDO KAEFER
Deputado Federal
PSDB/PR



CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA N° - CM

(Medida Provisória nº 652, de 2014).

Insira aonde couber novo artigo a Medida Provisória nº 652 de 2014, passara a vigorar com a seguinte redação:

Art xx Permitir à iniciativa privada a investir na construção e ampliação de sítio aeroportuário.

JUSTIFICAÇÃO

No mesmo modelo de permissão para as prefeituras, poderemos entender a necessidade de estender esta iniciativa para pessoas jurídicas privadas. A fiscalização ficaria obviamente a cargo das esferas de Governo, obedecendo as normas vigentes. No entanto, a opção de facilitar esta operação de investimento de grande porte, amenizaria a utilização de capital público e proporcionaria uma maior velocidade no atendimento a demandas de locomoção em diversas regiões mais afastadas e sem grandes recursos públicos disponíveis.

Sala das Sessões, 04 de agosto de 2014.

Assinatura manuscrita em tinta roxa, identificando o signatário como Alfredo Kaefer.

ALFREDO KAEFER
Deputado Federal
PSDB/PR



CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA N° - CM

(Medida Provisória nº 652, de 2014).

Insira aonde couber novo artigo a Medida Provisória nº 652 de 2014, passara a vigorar com a seguinte redação:

Art xx Concessão á iniciativa privada da gestão aeroportuária de pequeno e médio porte.

JUSTIFICAÇÃO

Atualmente apenas o município e o estado podem administrar aeroportos, mediante convenio com o Governo Federal. Muitas vezes, sem pessoal especializado e sem recursos suficientes. Neste caso a ideia seria obter melhor operacionalidade e proporcionar um desenvolvimento regional em larga escala onde poderia haver a integração modal.

Sala das Sessões, 04 de agosto de 2014.

A handwritten signature in purple ink, appearing to read 'Alfredo Kaefers'.

ALFREDO KAEFER
Deputado Federal
PSDB/PR



CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA N° - CM

(Medida Provisória nº 652, de 2014).

Insira aonde couber novo artigo a Medida Provisória nº 652 de 2014, passara a vigorar com a seguinte redação:

Art xx Permitir ao poder público municipal a execução de desapropriação de área para construção e ampliação da infraestrutura de sítio aeroportuário.

JUSTIFICAÇÃO

Agilizar os processos de instalação de novos sítios-aeroportuários é fundamental para que os principais fatores de desenvolvimento social e econômico sejam plenamente atendidos e possibilitem que as diretrizes sejam aplicadas no âmbito municipal em conjunto com as normas do Governo Federal, permitindo despertar o interesse de importantes grupos corporativos.

Sala das Sessões, 04 de agosto de 2014.

Assinatura manuscrita em tinta roxa, identificando o signatário como Alfredo Kaefers.

ALFREDO KAEFER

Deputado Federal

PSDB/PR



CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA N° - CM

(Medida Provisória nº 652, de 2014).

Insira aonde couber novo artigo a Medida Provisória nº 652 de 2014, passara a vigorar com a seguinte redação:

Art xx O Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC permitirá a criação de linhas de financiamento para a modernização de equipamentos.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda destinar as receitas provenientes das atividades do setor aéreo para o Fundo nacional de Aviação Civil.

Independentemente do modelo de gestão a ser adotado, seja público ou privado, torna-se não mesmo importante a criação de linhas de financiamentos para a aquisição de equipamentos e acessórios para incrementar o universo operacional do sítio-aeroportuário oferecendo-se mais segurança nas suas atividades cotidianas. Os custos destes são elevados e muitas vezes não há similaridade no mercado nacional.

Assim esta evidente a necessidade de recursos para o investimento urgente e constantes.

Sala das Sessões, 04 de agosto de 2014.

Assinatura manuscrita em tinta roxa, legível como 'Alfredo Kaefer'.

ALFREDO KAEFER

Deputado Federal

PSDB/PR



CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA N° - CM
(Medida Provisória n° 652, de 2014).

Insira-se o seguinte inciso IV ao artigo 4º da Medida Provisória nº 652, de 2014; passara a vigorar com a seguinte redação:

“Art.4º

I

IV – Serão habilitadas e priorizados os processos de autorização nas localidades que disponham de plano diretor aprovado”.

JUSTIFICATIVA

O objetivo da presente emenda é garantir que aqueles interessados que já estejam em processo de homologação de pistas e aeroportos tenham prioridade no de acesso à subvenção econômica para operar rotas regionais, desta forma, busca-se garantir alguma prioridade àqueles que já estão em processo de investimento para desenvolvimento a aviação regional.

Sala das Sessões, 04 de agosto de 2014.

Assinatura manuscrita em tinta roxa.

ALFREDO KAEFER
Deputado Federal
PSDB/PR



CÂMARA DOS DEPUTADOS

**EMENDA N° - CM
(Medida Provisória nº 652, de 2014).**

Insira-se, aonde couber na Medida Provisória nº 652/ 2014, passa vigorar com a seguinte redação:

Art. 2º Para os fins desta Medida Provisória, considera-se:

I - aeroporto regional - aeroporto de pequeno ou médio porte público ou privado de uso público, definido em função da movimentação anual de passageiros, nos termos de regulamento;

JUSTIFICATIVA

O governo propõe à criação do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR) a viabilidade do programa passará pela capacidade de investimento de recursos públicos, em parcerias públicas e privadas, bem como com investimentos privados destinados por investidores decididos a aplicar recurso em capital de risco. A abertura da oportunidade e a possibilidade para investimentos nessa modalidade de prestação de serviço em aeroportos, atrairá interessados nessa área. Por outro lado, o investidor terá toda a liberdade em disputar um mercado com oportunidades e regras definidas de concorrência, conseqüentemente quem ganha é o usuário que terá um serviço adequado a preços justos.

Sala das Sessões, 04 de agosto de 2014.

Assinatura manuscrita em tinta azul de Alfredo Kaefer.

**ALFREDO KAEFER
Deputado Federal
PSDB/PR**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº - CM

(Medida Provisória nº 652, de 2014).

Inclua aonde couber na Medida Provisória nº 652 de 2014, passara a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1

§ 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 ser integralmente transferidas para o Fundo Nacional de Aviação Civil.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe 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 o investimento urgente e constantes.

Sala das Sessões, 04 de agosto de 2014.

Assinatura manuscrita em tinta roxa, legível como 'Alfredo Kaefer'.

ALFREDO KAEFER

Deputado Federal

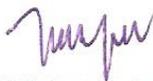
PSDB/PR

o usuário do transporte aéreo. De sensibilidade indiscutível, o setor, quando afetado por maus serviços, provoca uma verdadeira transgressão à vida das pessoas.

Os muitos trabalhos apontam, também, para o fato de que existe aparente tendência internacional à permissão da entrada do capital estrangeiro nas empresas prestadoras de serviço de transporte aéreo regular.

Deve-se considerar absolutamente injusta a hipótese de companhia do exterior oferecer seus serviços em linhas internas sem arcar com os ônus que recaem sobre suas eventuais concorrentes nacionais. Enquanto as companhias brasileiras continuariam a ser obrigadas a conviver com uma situação macroeconômica desfavorável se comparadas à de alguns países, empresas estrangeiras poderiam atuar em nosso mercado interno sem qualquer dos embaraços provocados pelo chamado "custo Brasil", ou seja, elevados custos financeiro, tributário e de capital, legislação trabalhista de caráter mais protecionista, distância dos grandes centros de fabricação e de reposição de peças e diversos outros fatores que acabam por dificultar a competitividade da empresa brasileira.

Sala das Sessões, 04 de agosto de 2014.



ALFREDO KAEFER

Deputado Federal

PSDB/PR

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 652, de 2014)

Acrescente-se o parágrafo 7º ao artigo 4º, da Medida Provisória nº 652, de 25 de julho de 2014, com a seguinte redação:

“Art. 4º.....

§ 7º Na concessão das subvenções de que trata este artigo, a exploração de novas rotas regionais terá prioridade sobre o aumento da frequência do número de voos em rotas regionais já operadas regularmente.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

Em seu art. 3º, a Medida Provisória nº 652/14 (MP nº 652/14) estabelece objetivos potencialmente conflituosos para o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR). Na maioria de seus incisos, o art. 3º deixa clara a intenção de que o PDAR privilegie a busca por maior conectividade entre diferentes aeroportos regionais. O inciso II, por exemplo, menciona a integração de comunidades isoladas e a facilitação da mobilidade. O inciso III, por sua vez, fala em “facilitar o acesso a regiões com potencial turístico”. Por fim, o inciso IV define como objetivo “aumentar o número de municípios e rotas atendidas”.

Já o inciso V introduz um objetivo que destoa dos demais: “aumentar a frequência das rotas regionais operadas regularmente”. A

coexistência destes dois objetivos (conectividade x frequência) poderá criar dificuldades quando da eleição de prioridades do programa: não é difícil imaginar uma situação em que, amparados pelos subsídios, os atores do mercado prefiram investir seus recursos na ampliação de voos disponíveis em uma mesma rota já consolidada em prejuízo da abertura de novas rotas.

É evidente, portanto, que a eleição de objetivos conflitantes sem definição clara de prioridades poderá criar situações que prejudiquem a administração do PDAR e a obtenção dos resultados esperados.

Por essas razões, esperamos contar com a colaboração dos nobres parlamentares para aprovação desta importante emenda.

Sala das Sessões,

Senador RICARDO FERRAÇO

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 652, de 2014)

Dê-se nova redação ao inciso I do art. 2º e acrescente-se o § 7º ao art. 4º da Medida Provisória nº 652, de 2014:

“**Art. 2º**

I – aeroporto regional - aeroporto de pequeno ou médio porte, com movimentação anual inferior a 800 mil passageiros, excluídos os que atendam capitais com mais de 500 mil habitantes.

.....”

“**Art. 4º**

.....

§ 7º A subvenção econômica a que se refere o inciso III do *caput* será calculada de acordo com o número de passageiros efetivamente transportados por voo direto, até o limite de 50% dos assentos da aeronave, limitado a 60 assentos por aeronave.”

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda busca complementar o texto da Medida Provisória (MPV) nº 652, de 2014, para especificar conceitos acerca da aviação regional, de modo a tornar as disposições legais menos genéricas.

A MPV em voga institui o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR), cujo intuito é o de aumentar o acesso da população brasileira ao modal aéreo, melhorar a integração de comunidades isoladas e o acesso a regiões com potencial turístico, além de aumentar a quantidade de cidades e rotas atendidas regularmente pelo transporte aéreo.

Nesse sentido, a emenda apresentada detalha o significado de aeroporto regional, definindo este como *aeroporto de pequeno ou médio porte, com movimentação anual inferior a 800 mil passageiros, excluídos*

os que atendam capitais, conforme exposto pela Consulta Pública nº 2, de 2013, feita pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, acerca do Programa de Subsídio de Rotas Regionais de Interesse Público.

Ademais, a presente ementa especifica o cálculo de subvenção econômica para custeio de parte dos custos de voos em rotas que dependam de aeroportos com baixa movimentação de passageiros, localizados no interior do país, também tendo como base as diretrizes da Consulta Pública supracitada.

Dessa forma, pretende-se estimular trajetos que liguem pequenos e médios centros urbanos, integrando-os à malha aérea nacional, o que permitirá maior acesso da população de municípios de baixo e médio potencial de tráfego ao transporte aéreo.

Assim, atenderemos à plenitude o interesse social do País, ao garantir a positivação de objetivos fundamentais previstos em nossa Constituição Federal de 1988, os quais buscam erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais.

Sala da Comissão,

Senador RICARDO FERRAÇO

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 652, de 2014)

Acrescente-se o inciso VI ao artigo 3º, da Medida Provisória nº 652, de 25 de julho de 2014, com a seguinte redação:

“Art. 3º.....

VI – preservar e estimular a livre concorrência entre companhias aéreas, fabricantes de aeronaves e fornecedores de equipamentos de aviação civil, buscando a promoção de um serviço aéreo eficiente, confiável e acessível.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

Em seu artigo 3º, A Medida Provisória nº 652/2014 (MP nº 652/14), estabelece os objetivos do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR):

“Art. 3º O PDAR tem como objetivos:

I - aumentar o acesso da população brasileira ao sistema aéreo de transporte;

II - integrar comunidades isoladas à rede nacional de aviação civil, no intuito de facilitar a mobilidade de seus cidadãos e o transporte de bens fundamentais, como alimentos e medicamentos;

III - facilitar o acesso a regiões com potencial turístico;

IV - aumentar o número de municípios e rotas atendidos por transporte aéreo regular de passageiros; e

V - aumentar o número de frequências das rotas regionais operadas regularmente.”

No entanto, a abertura de novas rotas mediante subsídios públicos em um setor econômico consolidado, como o da aviação civil doméstica, traz consigo o risco de que os atuais líderes de mercado se beneficiem do retorno financeiro das rotas subsidiadas para fortalecer ainda mais sua posição e barrar a entrada de novos competidores.

Os efeitos negativos desse cenário recairão integralmente sobre a população. Por um lado, porque os recursos públicos empregados não alcançarão o objetivo de fomentar a aviação regional. Sem incentivos para redução de custos, o mercado continuará eternamente dependente de subsídios. Por outro, porque os ganhos de médio e longo prazo do programa não serão transferidos à população.

De forma a evitar esse cenário de concentração, o PDAR deve concretizar os princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência no mercado brasileiro de transportes aéreos regionais, incentivando a competição entre diferentes companhias aéreas, fabricantes de aeronaves e outros fornecedores de equipamentos para a aviação civil na busca por maior competitividade.

Para tanto, um dos principais objetivos do PDAR deve ser garantir às companhias aéreas e fabricantes de aeronaves a liberdade de escolher entre diversas opções para operar de forma eficiente. Somente assim o uso dos recursos públicos do Fundo Nacional de Aviação Civil

(FNAC) atenderá plenamente ao princípio constitucional da eficiência administrativa.

Por essas razões, esperamos contar com a colaboração dos nobres parlamentares para aprovação desta importante emenda.

Sala das Sessões,

Senador RICARDO FERRAÇO

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 652, de 2014)

Acrescente-se ao art. 5º da Medida Provisória nº 652, de 25 de julho de 2014, o parágrafo único com a seguinte redação:

“**Art. 5º**

Parágrafo único. Fica impedida a União de repassar ao Fundo Nacional de Aviação Civil, direta ou indiretamente, títulos da dívida pública mobiliária federal para compor as dotações do orçamento anual ou os eventuais créditos adicionais necessários à execução das despesas desse Fundo.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

Tendo-se em vista que no exercício financeiro de 2013 a arrecadação do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) atingiu aproximadamente R\$ 2,7 bilhões, dos quais cerca de R\$ 1,2 bilhão foi oriundo das parcelas anuais das receitas de concessões dos aeroportos de Cumbica, Brasília e Viracopos, e houve a liquidação e a inscrição em restos a pagar de despesas da ordem de R\$ 2,2 bilhões, então os recursos livres do FNAC somaram R\$ 500 milhões.

Considerando que, em 2014, as receitas do FNAC oriundas das parcelas anuais das receitas das concessões dos aeroportos de Galeão, Confins, Cumbica, Brasília e Viracopos somem em torno de R\$ 2,2 bilhões e as demais receitas e despesas se mantenham constantes, haverá um

acréscimo de cerca de R\$ 1,5 bilhão ao patrimônio próprio do FNAC em 2014.

Tal montante, somado a um patrimônio próprio de cerca de R\$ 2,7 bilhões em 2013, garantiriam um "caixa" de R\$ 4,2 bilhões no início de 2015 para o FNAC arcar com a política de subvenções econômicas do PDAR e o prosseguimento dos investimentos no âmbito do "Programa de Investimentos em Logística: Aeroportos".

Segundo entrevistas recentes do Ministro da Secretaria de Aviação Civil, Wellington Moreira Franco, o Governo Federal pretende arcar com um subsídio à aviação regional de R\$ 1 bilhão por ano, sendo que até o momento 109 aeroportos regionais são elegíveis para a subvenção. Além disso, os investimentos totais do "Programa de Investimentos em Logística: Aeroportos" em 270 aeroportos regionais são da ordem de R\$ 7,3 bilhões, dos quais, até o final de julho de 2014, cerca de R\$ 780 milhões estavam executados ou em execução.

Assim, caso ocorra um aumento dos valores dos subsídios concedidos à aviação regional em função da expansão dos aeroportos abrangidos pelo PDAR ou um crescimento dos gastos com os subsídios em função do crescimento do número dos voos das rotas regionais, o que é bem plausível, certamente haverá uma redução do ritmo dos investimentos nos aeroportos regionais e um déficit anual seguido do esgotamento das reservas do FNAC.

Para resguardar que a União custeie em um futuro próximo as subvenções econômicas do PDAR através do aumento da dívida pública bruta por meio de repasses diretos ou indiretos de títulos da dívida pública

mobiliária federal, torna-se imprescindível a aprovação desta emenda, a qual contribuirá para a sustentabilidade da execução das ações do PDAR junto à sociedade civil bem como para a credibilidade da política fiscal.

Por essas razões, esperamos contar com a colaboração dos nobres parlamentares para aprovação desta importante emenda.

Sala das Sessões,

Senador RICARDO FERRAÇO

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 652, de 2014)

Dê-se ao art. 4º, inciso III, da Medida Provisória nº 652, de 25 de julho de 2014, com a seguinte redação:

“Art. 4º.....

III - pagamento de parte dos custos de voos nas rotas regionais de que trata o inciso II do caput do art. 2º, das empresas que exploram linhas aéreas domésticas, que considerará o aeroporto atendido, o número de passageiros transportados, os quilômetros voados.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

Em seu artigo 4º, inciso III, a Medida Provisória nº 652/2014 (MP nº 652/14), autoriza a União, conforme regulamentação do Poder Executivo, a conceder subvenção econômica para:

“III - pagamento de parte dos custos de voos nas rotas regionais de que trata o inciso II do caput do art. 2º, das empresas que exploram linhas aéreas domésticas, que considerará, **entre outros critérios, o tipo de aeronave**, o aeroporto atendido, o número de passageiros transportados e os quilômetros voados.”

Entendemos que o dispositivo necessita de ajustes. Por um lado, ao permitir a utilização de “entre outros critérios, o tipo de aeronave” para guiar a concessão de subsídios, o dispositivo abre espaço para a

criação de restrições com base em qualquer característica, mesmo que não prevista em lei.

O aspecto preocupante no art. 4º, inciso III, da MP nº 652/14, diz respeito à abrangência do dispositivo e à ausência de limitações legais prévias à seleção dos tipos de aeronaves que estarão aptas a receber os subsídios, o que causará incerteza constante no mercado de aviação regional, criando efeitos anticompetitivos e insegurança jurídica, e colocando em risco os princípios constitucionais da impessoalidade, da livre iniciativa e da livre concorrência.

O dispositivo confere total liberdade para que o Poder Executivo, a depender unicamente da edição ou modificação do regulamento do PDAR, possa criar condições que definam quais companhias aéreas atenderão determinadas rotas, as especificações técnicas e até mesmo o país de origem da aeronave utilizada. Isso porque, definidas as condições específicas para o recebimento do subsídio em uma dada rota, qualquer empresa ou aeronave não enquadrada estaria imediatamente excluída da rota, inviabilizando a competição entre diferentes empresas e fabricantes, ou mesmo entre diferentes produtos de um mesmo fabricante.

Tal previsão também pode criar barreiras à inovação e à redução de custos: se, por exemplo, o tipo de aeronave for definido pelo número de assentos, aeronaves mais modernas com idênticas características de voo e melhor aproveitamento de espaço enfrentariam dificuldades para operar na rota. Seria preciso aguardar até que o Poder Executivo modificasse os critérios, via regulamentação, o que contraria não só o

princípio da eficiência da Constituição Federal, mas também os objetivos de políticas públicas que inspiraram o PDAR.

É importante ressaltar que os demais critérios para concessão dos subsídios mencionados no dispositivo (“aeroporto atendido, o número de passageiros transportados e os quilômetros voados”) são baseados nas características do mercado a ser atendido, o que é essencial para o correto planejamento do programa. Ir além desses critérios equivale a permitir a criação de restrições artificiais no mercado.

Criar um ambiente que aumente a concorrência entre companhias e entre fabricantes de aviões nacionais e internacionais significa criar mais oportunidades para as companhias aéreas expandirem suas rotas, reduzirem os custos de aquisição e manutenção de aeronaves, e encontrarem formas mais eficientes e baratas de operar. Assim, a população brasileira colherá os benefícios de um ambiente aberto, livre e competitivo.

Por essas razões, esperamos contar com a colaboração dos nobres parlamentares para aprovação desta importante emenda.

Sala das Sessões,

Senador RICARDO FERRAÇO

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 652, de 2014)

Acrescente-se ao art. 7º da Medida Provisória nº 652, de 25 de julho de 2014, o §3º com a seguinte redação:

“**Art. 7º**

§3º A Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, diretamente ou por delegação à Agência Nacional de Aviação Civil, deverá divulgar por meio eletrônico acessível à sociedade relatório anual sobre a execução do PDAR, até o último dia útil do mês de fevereiro do ano subsequente, contendo entre outras informações:

I - o movimento mensal de passageiros em cada aeroporto regional;

II - o movimento mensal de passageiros transportados em cada rota regional;

III - o resumo da frequência dos voos regionais;

IV- o cumprimento anual das metas qualitativas e quantitativas traçadas para o PDAR;

V - os montantes de subvenção econômica, de forma individualizada, pagos a cada uma das empresas participantes do PDAR;

VI - a distribuição das subvenções econômicas segundo os aeroportos, Estados e regiões geográficas do País;

VII - o montante mensal por rubricas das receitas e despesas do Fundo Nacional de Aviação Civil.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

Para que a sociedade possa acompanhar ao longo da vigência do PDAR os custos e os resultados das ações executadas, torna-se imprescindível que o Poder Executivo preste contas tanto dos montantes das subvenções econômicas repassadas à aviação regional quanto dos fluxos de passageiros das rotas e dos aeroportos incluídos no programa.

A proposta apresentada tem por objetivo permitir à avaliação contínua do PDAR, principalmente em relação às eventuais suspensões ou ampliações dos subsídios às rotas, respectivamente, autossuficientes ou deficitárias.

Por essas razões, esperamos contar com a colaboração dos nobres parlamentares para aprovação desta importante emenda.

Sala das Sessões,

Senador RICARDO FERRAÇO

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 652, de 2014)

Acrescente-se ao art. 4º da Medida Provisória nº 652, de 25 de julho de 2014, o §7º com a seguinte redação:

“**Art. 4º**

§7º As subvenções econômicas de que tratam os incisos I, II e III do *caput* serão concedidas por um prazo de até dez anos, vedadas renovações, a contar da vigência do PDAR nos termos do inciso IV do art. 6º.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

O texto original da Medida Provisória considera a concessão das subvenções econômicas à aviação regional de modo contínuo, isto é, sem uma data específica de término da política de apoio financeiro aos voos das rotas regionais.

A concessão das subvenções econômicas, uma espécie da categoria dos subsídios em que os recursos financeiros não são reembolsáveis, por um prazo indefinido contraria o que se espera de todo subsídio eficaz, a saber: sua vigência em um determinado período de tempo contribui de fato para que a atividade subsidiada possa se desenvolver e se tornar livre da ajuda financeira estatal.

Cabe ressaltar que, de imediato, os subsídios provocarão uma redução dos custos por voo do setor de aviação regional e, por conseguinte, uma redução dos preços das passagens, o que ocasionará um aumento substancial da demanda de passageiros por voos regionais. No longo prazo, a sustentabilidade do setor se dará fundamentalmente em função do número expressivo de novos usuários cativos das rotas regionais, que manterão estáveis as taxas de ocupação dos voos e a lucratividade das companhias aéreas.

Vale citar também que, com o aumento do número de voos regionais por rota e o crescimento expressivo do fluxo de passageiros, as subvenções econômicas cresceriam além da capacidade de suporte financeiro do Fundo Nacional de Aviação Civil. Isso implicaria, em condições normais, a supressão do subsídio por insuficiência de fundos dada a impossibilidade de atender todas as suas despesas.

Por essas razões, esperamos contar com a colaboração dos nobres parlamentares para aprovação desta importante emenda.

Sala das Sessões,

Senador RICARDO FERRAÇO



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA
MPV 652
00082

DATA 04 de agosto de 2014	PROPOSIÇÃO MEDIDA PROVISÓRIA Nº 652 de 25 de julho de 2014
------------------------------	---

AUTOR Dep. Arthur Oliveira Maia	Nº PRONTUÁRIO
------------------------------------	---------------

TIPO				
1 () SUPRESSIVA	2 () SUBSTITUTIVA	3 () MODIFICATIVA	4 (X) ADITIVA	5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO

A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 29. (...)

Parágrafo Único: A exploração de aeródromo civil público por meio de autorização será precedida de procedimento administrativo de chamada pública, com prazo mínimo de 30 (trinta) dias, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização ou impactados direta ou indiretamente pela autorização, com a observância aos princípios da legalidade, isonomia, moralidade, razoabilidade, publicidade, julgamento objetivo e eficiência, na forma prevista em Regulamento do Poder Executivo.”

“Art. 37. (...)

§ 1º As facilidades colocadas à disposição das aeronaves, dos passageiros ou da carga, e o custo operacional do aeroporto serão cobrados mediante:

I – tarifas, fixadas em tabelas aprovadas pela autoridade aeronáutica, quando o serviço for explorado pela Administração Pública, Direta ou Indireta, ou por particulares, sob o regime de concessão.

II – preços, fixados em tabelas aprovadas pela autoridade aeronáutica, sendo observadas às atribuições da União para reprimir toda prática prejudicial à concorrência e o abuso de poder econômico, nos termos da legislação própria.

§ 2º A partir da data de homologação de que trata o art. 30 desta Lei, para fins de manutenção da delegação da exploração de aeródromos civis públicos, explorados mediante autorização, o autorizatário ficará obrigado a recolher contribuições fixas e variáveis ao Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, na forma e valores definidos no ato de outorga da autorização e em regulamento próprio e específico.

§ 3º Incidirá o art. 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, e o previsto na Portaria 861/GM2 do Ministério da Aeronáutica, de 09 de dezembro de 1997, para os aeródromos civis públicos, explorados mediante autorização.”

JUSTIFICATIVA

As presentes mudanças visam manter a isonomia entre os autorizatários e as empresas que exploram as infraestruturas aeroportuárias por meio de concessão, as quais contribuem ao sistema por meio de contrapartidas fixas e variáveis, tendo ainda o condão de evitar um ambiente concorrencial desleal.

ASSINATURA

____/____/____



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA
MPV 652
00083

DATA 04 de agosto de 2014	PROPOSIÇÃO MEDIDA PROVISÓRIA Nº 652 de 25 de julho de 2014
------------------------------	---

AUTOR Dep. Arthur Oliveira Maia	Nº PRONTUÁRIO
------------------------------------	---------------

TIPO				
1 () SUPRESSIVA	2 () SUBSTITUTIVA	3 () MODIFICATIVA	4 (X) ADITIVA	5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO

A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 35. Os aeródromos civis, públicos ou privados, serão construídos, mantidos e operados sob a responsabilidade dos proprietários das áreas, detentores de posse ou os de direito de uso.”

“Parágrafo Único. No caso de homologação de que trata o art. 30 desta Lei, para fins da delegação da exploração de aeródromos civis públicos explorados mediante autorização, fica garantido o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro, após o devido processo administrativo, aos concessionários que exploram os aeroportos internacionais Governador André Franco Montoro, Guarulho/SP; Antonio Carlos Jobim - Galeão, Rio de Janeiro/RJ; e Viracopos, Campinas/SP.”

JUSTIFICATIVA

A presente mudança visa garantir direito ao reequilíbrio econômico-financeiro dos concessionários em razão de alteração do marco regulatório em decorrência da criação de regime que permite aos autorizatários a exploração de voos comerciais regulares e não regulares em aeródromos civis públicos.

ASSINATURA

___/___/___



CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº - CM (Medida Provisória nº 652, de 2014).

Insira-se, onde couber, novo artigo à Medida Provisória nº 652, de 2014, com a seguinte redação:

Art. xx o parágrafo 2º do artigos 30 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 30. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado.

§ 1º Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro.

§ 2º Os aeródromos privados só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, **podendo à sua exploração comercial.**

JUSTIFICATIVA

O Governo Federal pretende conceder autorizações para que aeroportos privados ofereçam voos comerciais. A afirmação foi feita pelo ministro-chefe da Aviação Civil, Moreira Franco, em audiência pública realizada na Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados nesta quarta-feira (21). De acordo com o ministro, a medida possibilitará um fortalecimento da aviação regional, além de atender a alta demanda de aviação executiva.

“O governo avalia a possibilidade de a Secretaria de Aviação Civil autorizar aeroportos privados a operar voos comerciais. Há projetos nesse sentido para os estados de São Paulo e Rio de Janeiro”, disse Moreira Franco. “Ademais, amanhã assinarei outorga para exploração de aeródromo de Igarassu, em Pernambuco, que é utilizado pela aviação executiva e poderá ser explorado comercialmente”, completou. [Clique aqui e leia mais sobre outorga para exploração de aeródromo de Igarassu/PE.](#)

A atual legislação brasileira permite exploração comercial apenas em aeroportos públicos ou naqueles que foram concedidos pelo Governo Federal à iniciativa privada, a exemplo de Brasília (DF), Guarulhos (SP), Viracopos (Campinas-SP), Galeão (RJ), Confins (MG) e São Gonçalo do Amarante (RN).

Por outro lado em matéria abaixo Por meio do Decreto 7.871, publicado em 21 de dezembro de 2012: **AEROPORTOS EXPLORADOS MEDIANTE AUTORIZAÇÃO: UM PASSO IMPORTANTE PARA A AVIAÇÃO EXECUTIVA**

Por meio do Decreto 7.871, publicado em 21 de dezembro de 2012, o Governo Federal autoriza a exploração comercial da infraestrutura aeroportuária por entes privados, mediante um processo simples e rápido (comparado a um processo licitatório de Concessão), fomentando investimentos nas regiões em que se localizem, contribuindo para a criação de nova malha aeroviária nacional, dentre outras vantagens.

Antes da promulgação, os principais regimes jurídicos para a exploração de aeródromos eram: (i) no regime público, o aeroporto poderá ser acessado por todos e será explorado comercialmente gerando rendas ao seu operador; e (ii) no regime privado, o aeródromo será utilizado somente pelo seu proprietário e por empresas a ele relacionadas, ou ainda por outros usuários devidamente autorizados, não sendo explorado comercialmente.

Com a publicação do Decreto, há a regulamentação de outro regime jurídico para a operação de aeródromos, em que o proprietário de um aeródromo pode, mediante autorização da SAC - Secretaria de Aviação Civil explorá-lo comercialmente, de modo a caracterizá-lo como aeródromo público, possibilitando a exploração comercial de um aeroporto público pela iniciativa privada, para a prática das seguintes atividades: (i) transporte do proprietário ou de pessoas por ele autorizadas, atividades de recreio ou desportivas, sem remuneração; (ii) serviços aéreos especializados; e (iii) de táxi aéreo.

Desta forma, dá-se à iniciativa privada a faculdade de investir em aeródromos públicos (aerportos) delegados por Autorização, criando um novo nicho de mercado para a aviação executiva. Ressalte-se que este mercado é responsável por grande parte do crescimento econômico do setor aéreo que está em latente expansão.

As receitas do aeroporto caberão exclusivamente ao empreendedor, não havendo pagamento de valor de outorga para o Governo, em que pese não haver garantia de retorno ou lucratividade do empreendimento pelo Estado, sendo a exploração por sua própria conta e risco.

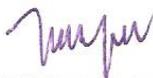
Em relação à segurança jurídica da Autorização, o Decreto menciona as seguintes formas de extinção: (i) renúncia da autorização pelo autorizatário; (ii) revogação, por motivo de interesse público (sendo esta obrigatoriamente motivada); (iii) cassação, caso o autorizatário deixe de atender as condições da autorização; (iv) caducidade, caso haja o descumprimento reiterado de obrigações (sendo dever do Estado informar cada qual dos descumprimentos); e (v) anulação da autorização, por via judicial ou administrativa (sendo garantida a ampla defesa do autorizatário).

Considerando que nos próximos anos Olimpíadas, é possível prever um grande aumento do fluxo de aeronaves nacionais e internacionais no Brasil, acompanhado pelo aumento de investimentos na infraestrutura aeroportuária. Para tanto, a aviação não-regular (táxi aéreo), terá papel de destaque na locomoção do público e de equipamentos, além da demanda usual, visto a certeza de seus serviços e o conforto proporcionado aos seus usuários.

O retorno do investimento efetuado poderá ocorrer de diversas maneiras, dentre elas, é possível prever a diminuição de custos dos proprietários de aeronaves, que utilizem aeroportos públicos como locais de hangaragem, pouso e decolagem de suas aeronaves, uma vez que os novos aeroportos poderão oferecer facilidades, tarifas menores e comodidades que atraiam os usuários/operadores de aeronaves executivas.

Vemos como positiva a iniciativa do governo, implementando uma política mais abrangente para o setor, visando fomentar o transporte regional e otimizar a utilização dos aeroportos existentes.

Sala das Sessões, 04 de agosto de 2014.



ALFREDO KAEFER

Deputado Federal

PSDB/PR

EMENDA Nº – CM
(à MPV nº 652, de 2014)

Acrescente-se o inciso IV ao art. 3º, da Medida Provisória nº 652/2014, a seguinte redação:

Art. 3º.....

"IV - aumentar o número de municípios e rotas atendidas pelo transporte aéreo regular de passageiros, **em especial os municípios e rotas da Região Nordeste**"

JUSTIFICAÇÃO

Acrescenta-se esse trecho para firmar um compromisso do Governo Federal em incentivar que novos municípios da Região Nordeste sejam atendidos. Isso porque, em consulta ao Hotran de 04 de Agosto, verifica-se que os nove estados que compõem a Região Nordeste, excluídas as capitais, possuem apenas 13 aeroportos que recebem voo regular, fazendo com que a região tenha a menor média de aeroportos por estados, excluídas as capitais, quando comparado com as outras Regiões do País. Como demonstrado pela tabela abaixo (fonte: Hotran e 04/08/2014):

Região	Quantidade de Estados	Aeroportos não Capital	Média por Estado
Norte	7	28	4,00
Nordeste	9	13	1,44
Centro-Oeste	4	10	2,50
Sudeste	4	20	5,00
Sul	3	12	4,00

Sala da Comissão,

Senador **VITAL DO RÊGO**

PARECER Nº 36 , DE 2014 - CN

Da COMISSÃO MISTA, sobre a Medida Provisória nº 652, de 28 de julho de 2014, que *cria o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional*.

RELATOR: Senador **FLEXA RIBEIRO**

I – RELATÓRIO

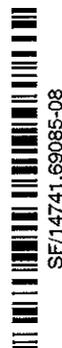
Trata-se da análise da Medida Provisória nº 652, de 28 de julho de 2014, que “cria o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional”.

Seu objetivo é criar um programa governamental de estímulo ao desenvolvimento da aviação regional no País. Para isso, abre a possibilidade para utilização de subvenções econômicas para o pagamento de tarifas aeroportuárias, de navegação aérea, do Adicional de Tarifa Aeroportuária em aeroportos considerados regionais e para o financiamento de parte dos custos dos próprios voos com origem ou destino nesses aeroportos (art. 4º).

A Medida Provisória foi elaborada como lei esparsa e, portanto, não altera nenhuma legislação vigente, embora faça referência à Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, que “dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências”, e à Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989, que “cria o Adicional de Tarifa Aeroportuária, e dá outras providências”.

Em síntese, a MPV nº 652, de 2014, apresenta as seguintes inovações:

- a) cria o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional – PDAR (art. 1º).



- b) estabelece a figura dos aeroportos e rotas regionais: aeroportos regionais são aqueles de “pequeno e médio porte”, de acordo com parâmetros de movimentação de passageiros a serem definidos em regulamento, ao passo que rotas regionais são aquelas com origem ou destino nesses aeroportos (art. 2º).
- c) define, no art. 3º, os objetivos do PDAR.
- d) cria a possibilidade de subsídios à operação das rotas regionais e ao custo total de algumas das tarifas aeroportuárias dos aeroportos regionais, bem como do Adicional de Tarifa Aeroportuária sobre elas incidente. As tarifas cobertas pelo subsídio são:

I - Tarifa de embarque;

II - Tarifa de pouso;

III - Tarifa de permanência;

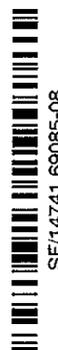
IV - Tarifa de conexão;

V - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota;

VI - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aproximação; e

VII - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aeródromo.

- e) estabelece as demais regras de funcionamento do Programa, como a fonte de recursos orçamentários (Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC); confere ao Poder Executivo a competência para regulamentação do PDAR; define o órgão responsável por sua gestão (Secretaria de Aviação Civil – SAC); e possibilita a delegação da fiscalização do programa à ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil).



A vigência dos dispositivos contidos na Medida Provisória analisada é imediata, de acordo com seu art. 8º.

Conforme a Exposição de Motivos (EM) nº 00009/2014 SAC MF MP, de 17 de julho de 2014, que acompanha a MPV nº 652, de 2014, a alteração legislativa tem como finalidade “aumentar o acesso da população brasileira ao modal aéreo, melhorar a integração de comunidades isoladas e o acesso a regiões com potencial turístico, além de aumentar a quantidade de cidades e rotas atendidas regularmente pelo transporte aéreo”.

Foram apresentadas 85 emendas à MPV nº 652, de 2014, cuja análise passamos a realizar.

As emendas de nºs 8, 10, 11, 12, 14, 15, 23, 27, 37, 48 e 49 não guardam relevância temática com o texto da MPV, logo devem ser rejeitadas previamente.

As emendas de nºs 7, 9, 13, 16, 20, 36, 52, 62, 64, 65, 66, 67, 74, 82, 83 e 84, embora tratem de assuntos ligados à aviação, guardam fraca relevância temática com o texto da MPV, em outras palavras, não tratam diretamente de aviação regional. Da mesma forma que no caso anterior, também as rejeitaremos previamente – independentemente de seu mérito, uma vez que entendemos que o caminho mais adequado para sua tramitação é por meio de proposições específicas para os assuntos ali dispostos.

As emendas de nºs 32 e 57 são inconstitucionais. A primeira por retirar a exigência de que os recursos do PDAR estejam previamente dispostos no Orçamento, e a segunda por seu caráter autorizativo.

As emendas nºs 26, 47, 56, 63, 68, 69 e 70 propõem comandos ou programas que já são permitidos ou que já existem pela legislação vigente, razão pela qual não foram acatadas.

Outro conjunto de emendas trata da duração do PDAR. São as emendas de nºs 3 (retira a delegação para o regulamento definir o prazo de duração do programa), 4 (15 anos, renováveis), 29, 41, 58 (5 anos, renováveis) e 81 (10 anos). Como veremos a seguir, acatou-se a proposta de estipulação de um prazo de 5 anos, renováveis uma única vez por igual período, para o programa.



As emendas n^{os} 34, 35 e 79 visam a definir melhor os parâmetros do PDAR ou reduzir a discricionariedade do Executivo para estabelecer seus parâmetros e, por esse motivo, serão acatadas no todo, ou em parte.

As emendas n^{os} 17, 18, 39, 44, 50, 51, 77 e 85 visam a alterar os objetivos do PDAR (Art. 3^o).

As emendas n^{os} 19 e 46 visam a incluir o transporte de carga como critério para subvenção do PDAR.

As emendas n^{os} 21 e 80 visam a obrigar ao Executivo elaborar relatórios acerca do andamento do PDAR.

As emendas n^{os} 28 e 60 concedem isenção fiscal aos valores repassados a título de subvenção econômica pelo PDAR.

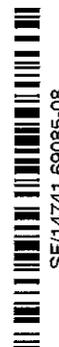
A emenda de n^o 1 proíbe a subvenção do PDAR a empresas que operem rotas não regionais.

A emenda n^o 2 visa a determinar prazo para a regulamentação do PDAR.

A emenda n^o 5 visa a determinar que todos os aeroportos da Amazônia legal sejam considerados regionais. Na mesma linha, as de n^{os} 38 e 61 determinam, respectivamente, que o Aeroporto de Ribeirão Preto e os aeroportos de Parnaíba e de São Raimundo Nonato sejam considerados regionais.

A emenda n^o 6 visa a determinar que tanto os aeroportos públicos como os privados inscritos no PDAR tenham isonomia no que se refere a taxas e impostos cobrados.

A emenda n^o 22 determina que quando haja mais de um interessado em obter subvenção em determinada rota, pelo menos dois sejam elegíveis para seu recebimento.



A emenda nº 24 determina que a prioridade para o recebimento de subvenção será dada às localidades que já possuam pistas e aeroportos em processo de homologação.

A emenda nº 25 visa a especificar que a regularidade fiscal de que trata o dispositivo emendado deve contemplar os componentes “tributário e não-tributários”.

A emenda nº 30 cria limitações acerca do número de passageiros subvencionados por aeronaves.

As emendas nº 31 e nº 59 determinam que as subvenções do PDAR sejam pagas por voo realizado, e em cadência mensal.

A emenda nº 33 determina que a subvenção seja concedida em função da planilha de custos das empresas.

A emenda nº 40 amplia o rol de componentes subsidiáveis pelo PDAR, para incluir os custos operacionais de embarque e desembarque das aeronaves.

A emenda nº 42 determina que, no caso de municípios atendidos por mais de um aeroporto, as subvenções sejam concedidas apenas para voos com origem ou destino em aeroportos administrados ou operados por empresas que contribuam na modalidade de outorga ao FNAC.

A emenda nº 43 limita a concessão de subvenções a rotas que não tenham sido operadas por voos comerciais regulares nos últimos doze meses.

A emenda nº 45 determina prazo mínimo de um ano para que as empresas que aderirem ao PDAR se adaptem às normas do programa.

A emenda nº 53 acrescenta novo artigo à MPV para determinar a criação das "Linhas Pioneiras", com garantia para exploração exclusiva para as operadoras regionais, pelo período de 10 anos.



A emenda nº 54 inclui a possibilidade de concessão de subvenções para “de vôos não regulares domésticos para aeronaves de categoria TPX”.

A emenda nº 55 estipula que o PDAR contemple ações em todas as regiões do país, levando-se em consideração a extensão territorial, a população e a quantidade de Aeroportos Regionais em funcionamento em cada um dos Estados da Federação e no Distrito Federal.

A emenda nº 71 dispõe que serão habilitadas e priorizados na concessão de subvenções os processos de autorização nas localidades que disponham de plano diretor aprovado.

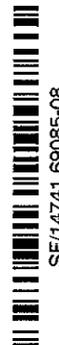
A emenda nº 72 altera a definição de aeroporto regional para incluir a expressão “público ou privado de uso público”.

A emenda nº 73 altera o art. 1º para determinar que as receitas provenientes das fontes de arrecadação que trata o artigo não possam ser retidas no Tesouro Nacional para fins de lastro financeiro com vistas a constituir superávit primário.

A emenda nº 75 determina que sejam priorizadas, na concessão de subvenções, a exploração de novas rotas em relação ao aumento da frequência de números de voos em rotas já operadas regularmente.

A emenda nº 76 determina parâmetros de movimentação anual de passageiros para fins de classificação como aeroporto regional e impõe limitações ao número de passageiros subsidiados por voo.

A emenda nº 78 Proíbe a União de repassar ao FNAC, direta ou indiretamente, títulos da dívida pública mobiliária federal para compor as dotações do orçamento anual ou os eventuais créditos adicionais necessários à execução das despesas desse Fundo.



II – ANÁLISE

Em primeiro lugar, será analisada a constitucionalidade da MPV nº 652, de 2014, em particular quanto ao atendimento dos pressupostos de relevância e urgência determinados no art. 62 da Carta Magna.

Não há dúvidas quanto à relevância do tema. De fato, nos últimos anos, o país presenciou uma diminuição no número de aeroportos e, conseqüentemente, de municípios atendidos pelo transporte aéreo regular. Há inúmeras causas para essa diminuição: desde o sucateamento da infraestrutura para o recebimento de voos em aeroportos regionais até os altos custos operacionais das empresas aéreas – decorrentes da alta carga tributária incidente no setor e da forma de precificação do querosene de aviação (QAv) adotada pela Petrobrás, que é monopolista nesse mercado. Nesse sentido, é louvável que o tema tenha destaque nas discussões do Parlamento.

Por outro lado, o mesmo pode ser dito acerca do pressuposto de urgência, que é justificada pela diminuição de localidades atendidas pelo transporte aéreo regular de passageiros. De fato, segundo informa a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR), pouco mais de 180 aeroportos foram atendidos por transporte aéreo regular de passageiros em 1999, número que havia se reduzido para 130 no ano passado. Destaque-se que essa diminuição afronta o ditame constitucional inscrito no Art. 3º, inciso III, que determina que um dos objetivos da República seja justamente o de diminuir as desigualdades regionais em nosso País.

Ainda quanto à constitucionalidade, observa-se que os assuntos tratados na MPV não estão incluídos no rol das matérias que não podem ser tratadas por meio de instrumento dessa natureza (§ 1º do art. 62 da Constituição Federal). Além disso, a Carta Magna determina que compete, privativamente, à União legislar sobre navegação aérea (art. 22, X) e sobre transporte (art. 22, XI).

No tocante a adequação orçamentária e financeira, a MPV nº 652, de 2014, atende ao disposto no caput do art. 26 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF), e ao art. 19 da Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964, que exigem a existência de “lei específica” para autorizar a concessão de subvenções econômicas a empresas de fins lucrativos.



Por outro lado, não atende aos requisitos do art. 16 da LRF, que determina que a criação de ação governamental que acarrete aumento da despesa seja acompanhado de: “ i) estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva entrar em vigor e nos dois subsequentes; ii) declaração do ordenador da despesa de que o aumento tem adequação orçamentária e financeira com a lei orçamentária anual e compatibilidade com o plano plurianual e com a lei de diretrizes orçamentárias”.

Sob o ponto de vista social, essa situação é preocupante, uma vez que impossibilita a realização de análise de custo-benefício do PDAR. Sob o ponto de vista das contas públicas, tal cenário é igualmente problemático, uma vez que se desconhece o impacto que o PDAR terá no Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC).

Nunca é demais lembrar que, conforme o Decreto nº 8.024, de 4 de junho de 2013, o FNAC tem como um de seus objetivos “a realização de investimentos em infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civil em modernizações, construções, reformas, ampliações, inclusive por meio da aquisição de bens e equipamentos e contratação da prestação de serviços”. Por se tratar de uma simples transferência de recursos, é natural que seja mais simples ao governo gastar com subsídios do que investir em infraestrutura. Corre-se o risco, assim, de que grande parte dos recursos disponíveis no FNAC para investimento em infraestrutura seja redirecionado para o pagamento de subvenções.

De modo a evitar que isso ocorra, recomendamos que se determine um teto orçamentário para o programa como proporção dos recursos disponíveis no FNAC. Nesse sentido, sugerimos a alteração da redação do art. 4º para determinar que o pagamento de subvenções, no âmbito do PDAR, possa utilizar até 20% dos recursos disponíveis no FNAC. Consequentemente, sugerimos a exclusão do art. 5º, cujo conteúdo foi trasladado ao *caput* do art. 4º.

Segundo a Secretaria de Aviação Civil, a previsão de arrecadação do FNAC, em 2015, é de R\$ 4,2 bilhões. Caso o teto seja estabelecido em 15%, haverá disponibilidade orçamentária de aproximadamente R\$ 840 milhões para serem investidos no PDAR no ano que vem. Esse valor é superior aos R\$ 500 milhões propostos pelo Poder Executivo no Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) de 2015. Além disso, como a previsão de arrecadação é crescente, em 2020, o FNAC chegaria a R\$ 5,8 bilhões e os recursos do PDAR a mais e R\$1,1 bilhão, existindo, assim, margem para um



crescimento gradual do programa. Essa medida torna possível o cálculo da estimativa orçamentário-financeira do programa, atendendo, assim, os preceitos da Lei de Responsabilidade Fiscal.

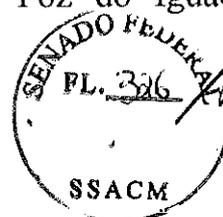
Quanto ao mérito, é louvável a preocupação do Governo Federal no sentido de estimular o crescimento da aviação regional no país. Contudo, entendemos que o texto enviado possui um caráter demasiadamente genérico, omitindo diversas características essenciais de um programa de subvenções econômicas: a definição de aeroporto regional, as regiões a serem prioritariamente atendidas, a vigência do programa, os critérios para concessão dos subsídios, entre outros. A ser mantido intacto o conteúdo da Medida Provisória enviada, todas essas discussões passariam ao largo do Congresso Nacional, sendo definidas posteriormente “nos termos de regulamento” a ser editado pelo Poder Executivo.

De início, sugerimos que seja alterada tanto a definição de aeroporto regional (art. 2º, inciso I) como alguns dos objetivos do programa (art. 3º). Essas alterações dar-se-iam no sentido de conferir maior foco ao PDAR, assegurando que os recursos públicos sejam direcionados a atividades que impliquem maior retorno social.

Como se nota da leitura do art. 2º, o texto proposto confere discricionariedade praticamente total para que o Poder Executivo defina quais aeroportos serão beneficiados pelo PDAR. Não se impõe qualquer critério ou limite ao regulamento que venha a ser editado. Assim, em tese, mesmo aeroportos que operam em grandes cidades do País poderiam ser qualificados como “regionais” e, como tal, qualificarem-se para o recebimento de voos subsidiados.

Essa possibilidade é reforçada pelo fato de o Poder Executivo ter incluído, entre os objetivos do PDAR, “facilitar o acesso a regiões com potencial turístico”. Ora, praticamente todas as regiões do país podem ser incluídas nesse critério. Aliada à falta de definição de aeroporto/rota regional, esse objetivo faculta ao governo conceder subsídios mesmo a rotas comercialmente viáveis.

Para sanar esse problema, sugerimos delimitar os aeroportos que podem ser qualificados como regional àqueles com baixa densidade de tráfego (até 600 mil passageiros por ano). Dessa forma, conferir-se-ia inegável mérito social ao programa proposto. Entre subsidiar voos para um aeroporto médio razoavelmente desenvolvido, como Foz do Iguaçu ou



Uberlândia, e voos para pequenas cidades do Norte ou do Nordeste do país, não há dúvidas sobre qual alternativa resultaria em maior ganho social. Adicionalmente, sugerimos que o critério para Amazônia Legal seja diferenciado, permitindo, nesse caso, que aeroportos até 800 mil passageiros por ano possam se qualificar para o recebimento de subvenções. Essa diferenciação justifica-se pelas características peculiares da região, que tornam o transporte aéreo um meio indispensável de integração de comunidades isoladas e de transporte de bens fundamentais.

Em consonância com a definição sugerida de aeroporto regional, propomos alterações no art. 3º com a finalidade de delimitar melhor os objetivos do programa. No inciso I do art. 3º, sugerimos que, na concessão das subvenções, sejam priorizadas as regiões menos desenvolvidas do país. Propomos, ademais, a retirada da expressão “e o transporte de bens fundamentais, como alimentos e medicamentos” do inciso II do art. 3º. Embora seja inegável a importância do transporte aéreo de bens fundamentais a algumas regiões do país, deve-se notar que todo o PDAR foi concebido como um programa voltado à incentivar o incremento no tráfego regular de passageiros. A permanência da expressão mencionada poderia gerar confusões no entendimento do comando legal, levando a interpretação de que também o transporte de cargas seria passível do recebimento de subsídios no âmbito do PDAR.

Incluímos, ainda, no inciso III do art. 3º a expressão “observado o disposto no inciso I”, com a finalidade de esclarecer que, também no incentivo a regiões com potencial turístico, deve-se respeitar a prioridade conferida a regiões menos desenvolvidas no país. Finalmente, recomendamos a retirada dos incisos IV e V do art. 3º, por se mostrarem redundantes, tendo seus propósitos abrangidos pela alteração proposta no inciso I do mesmo artigo.

Acreditamos, ainda, ser importante uma priorização adicional das rotas subvencionadas. Para isso, recomendamos que, no mínimo, 50% dos recursos do programa sejam destinados a novas rotas. Com isso, garante-se que o PDAR seja direcionado efetivamente à expansão do transporte aéreo regular no país, integrando localidades isoladas à malha nacional e garantindo maior retorno social aos recursos públicos despendidos. Não vemos razão para que o Poder Público opte por subvencionar majoritariamente rotas que já estejam em operação, ou seja, que já se mostraram comercialmente viáveis.



A MPV nº 652, de 2014, não trouxe, ademais, qualquer informação sobre a forma de concessão de subvenção econômica prevista pelo Poder Executivo. Mais uma vez, relega-se à regulamentação do PDAR essa tarefa. Contudo, a forma de concessão de subsídio constitui característica essencial do programa.

Um exemplo de como a forma de concessão de subsídios pode transformar um programa inicialmente meritório em um volume massivo de recursos públicos despendidos de forma socialmente injustificável é o programa norte-americano de concessão de subsídios à aviação regional, denominado *Essencial Air Service* (EAI). Criado em 1978, com previsão de duração de 10 anos e com orçamento de US\$ 7 milhões, o programa tinha como objetivo oferecer a pequenas comunidades rurais um período razoável de adaptação à desregulamentação do mercado aéreo norte-americano promovida naquele mesmo ano. A ideia era que, após esse período, ou as rotas se tornariam sustentáveis economicamente ou deixariam de ser operadas.

Essas pretensões iniciais foram distorcidas, o que acabou por criar um programa com orçamento superior a US\$ 200 milhões, que subsidia voos para mais de 150 pequenos aeroportos do país, muitas vezes localizados em municípios distantes menos de 100 quilômetros de aeroportos não subsidiados. A forma de concessão dos subsídios gerou diversas situações absurdas: conforme reportagem do *New York Times* de 2006, o número médio de passageiros em cada voo subsidiado era de apenas três. Muitas vezes, o custo do subsídio por passageiro e por trecho voado ultrapassava US\$ 1.000. Reportagem da *Associated Press*, por sua vez, cita como exemplo a cidade de Ely, na qual os passageiros pagam de US\$70 a US\$90 dólares por uma passagem somente de ida, sendo esse valor complementado por um subsídio de mais de US\$ 4 mil dólares. Em 2010, somente 227 passageiros voaram a partir de Ely, a um custo de quase US\$ 2 milhões em subsídios.

O programa americano de subsídios é um exemplo de como a falta de critérios para concessão das subvenções, de um limite orçamentário para o programa e de um prazo de duração bem definido levam a distorção de uma iniciativa inicialmente meritória, comprometendo um grande volume de recursos públicos em projetos de valor social questionável. Como naquele País o subsídio é pago por voo, muitas vezes as empresas realizam determinado trecho sem nenhum passageiro a bordo, de forma a garantir o recebimento do subsídio.



co-lu2014-05151

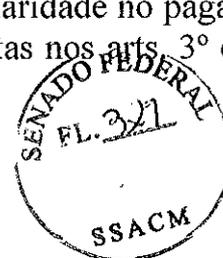


De forma a evitar a repetição desses equívocos no programa brasileiro, sugerimos uma série de alterações no inciso III do art. 4º. Em primeiro lugar, define-se que o subsídio deverá ser pago “por passageiro transportado em voos diretos nas rotas regionais”. Além disso, limita-se a subvenção até “metade dos assentos disponíveis na aeronave”. Com isso, busca-se limitar o alcance da subvenção, vinculando a sua concessão ao transporte efetivo do passageiro e garantindo que não sejam utilizados recursos públicos em voos com poucos - ou nenhum - passageiros.

Recomendamos, ainda, a retirada da expressão “entre outros critérios, o tipo de aeronave”, em atenção à emenda nº 79, também do Senador Ricardo Ferraço. A expressão “entre outros critérios” confere amplitude excessiva ao comando legal, facultando ao regulamento do PDAR estabelecer quaisquer restrições à concessão das subvenções, ainda que não previstas expressamente em lei. Por motivo semelhante, sugerimos a retirada da expressão “e com base em condições e parâmetros estipulados pelo Poder Executivo” do §1º do art. 4º da MPV 652, de 2014.

Além disso, não nos parece razoável que se inclua o “tipo de aeronave” como um dos critérios seletivos às rotas regionais que poderão receber o subsídio. Deve-se notar que, na maioria das vezes, as empresas aéreas especializam-se em um tipo – ou em uma marca – de aeronave. A título de exemplo, a Gol Linhas Aéreas tem sua frota composta por Boeings 737-700 e 737-800, a Tam Linhas Aéreas atua majoritariamente com aeronaves Airbus e a Azul Linhas Aéreas com aeronaves Embraer e ATRs. Logo, permitir que o Poder Público restrinja o tipo de aeronave autorizada a receber a subvenção econômica significa facultar-lhe o poder de escolher a(s) empresa(s) que receberá(ão) os subsídios. Trata-se de uma clara afronta aos princípios constitucionais da impessoalidade e da livre iniciativa. Em última instância, o importante é que os voos sejam realizados e que localidades remotas sejam integradas à rede aeroportuária nacional. Pouco importa se a empresa irá realizar o serviço com a aeronave A ou B.

Recomendamos, ainda, a alteração da redação do § 6º do art. 4º, além da inserção de dois parágrafos adicionais. A primeira mudança visa reforçar a necessidade de que as empresas que recebam subvenções no âmbito do PDAR estejam em situação regular no tocante as suas obrigações com o Poder Público. Assim, além da regularidade fiscal originalmente exigida no § 6º, acrescentou-se a exigência de comprovação de regularidade no pagamento de tarifas aeroportuárias e de navegação aérea previstas nos arts. 3º e 8º da



Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, e do Adicional de Tarifa Aeroportuária de que trata a Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989.

O § 7º visa reforçar o conteúdo do inciso IV do art. 3º, impedindo que o Poder Público opte pela empresa A ou B para o recebimento do subsídio em determinada rota e assegurando, assim, o respeito aos princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência. Dessa forma, ao mesmo tempo em que se evita o surgimento de monopólios artificiais em rotas regionais, restringe-se a capacidade do Poder Público conferir tratamento preferencial a determinada empresa.

Já § 8º determina que sejam priorizadas, na concessão de subvenções, a exploração de rotas na região da Amazônia Legal, que se trata, justamente, da região com menor densidade de tráfego aéreo do país. Com isso, busca-se reforçar o disposto no inciso I do art. 3.

Incluiu-se, ainda, o inciso V no art. 5º (originalmente, art.6º) , que determina que, na regulamentação do PDAR, seja prevista a periodicidade do pagamento das subvenções às empresas aéreas. Com isso, busca-se garantir um fluxo financeiro regular às empresas, conferindo maior previsibilidade ao PDAR e aumentando os incentivos à adesão ao programa. Além disso, em atendimento a emenda nº 77, do Senador Ricardo Ferraço, acrescentamos o parágrafo único ao artigo, com vistas a garantir que a regulamentação do PDAR observe os princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência no mercado brasileiro de transporte aéreo regional.

Nota-se, ademais, no texto originalmente proposto, a ausência de previsões legais que confirmam transparência ao programa, obrigando o Poder Executivo a prestar contas à sociedade no tocante aos recursos empregados e aos resultados alcançados. Nesse sentido, acreditamos ser de fundamental importância a inserção no diploma legal do art. 7º proposto, que obriga a SAC/PR a divulgar relatório anual com informações sobre a execução do PDAR.

A MPV nº 652, de 2014, é também silente com relação à vigência do programa. A opção adotada é, novamente, conferir ao Poder Executivo a competência para estipular o prazo de duração do PDAR (originalmente art. 6º, inciso IV).

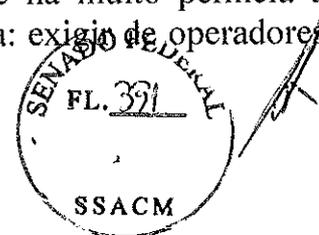


Assim como no caso da definição do serviço a ser subvencionado, acreditamos ser fundamental a determinação da vigência do programa na própria lei. Essa determinação é essencial tanto sob o ponto de vista do Poder Público, que somente assim poderá estimar com maior precisão o custo do programa para a sociedade, quanto sob o ponto de vista do setor privado, que dessa forma poderá efetuar seu planejamento de curto e médio prazo com maior previsibilidade.

Dessa maneira, nossa sugestão é que a lei fixe o prazo de vigência do PDAR em cinco anos, facultada uma única renovação por igual período. Acreditamos que esse prazo seja suficiente para permitir uma avaliação do programa por diversos setores da sociedade, representados no Congresso Nacional. Além disso, nos parece um prazo suficiente para que as empresas amortizem o investimento que eventualmente venham a fazer para atender novas rotas regionais no âmbito do PDAR. Nesse sentido, acrescentamos ao texto da lei o art. 8º em substituição ao inciso IV do art. 5º (originalmente, inciso IV do art. 6º). Atende-se, assim, as emendas nº 29, do Senador Walter Pinheiro, nº 41, do Deputado Carlos Zaratini, nº 58, da Senadora Ana Amélia, e nº 81, do Senador Ricardo Ferraço.

Sugerimos, ainda, em atendimento às emendas nº 28, do Senador Walter Pinheiro, e nº 60, da Senadora Ana Amélia, a inclusão do art. 9º, que prevê que as subvenções econômicas do PDAR não sejam computadas para fins de determinação da base de cálculo do Imposto de Renda Pessoa Jurídica, da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido, da Contribuição para o PIS/Pasep, da Cofins e da Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta. De fato, não nos parece razoável que o montante do subsídio efetivamente concedido pelo Poder Público às empresas aéreas seja significativamente reduzido pela cobrança de carga tributária sobre esses recursos.

Por fim, propomos a inclusão do art. 10, que faculta à autoridade de aviação civil a edição de regulamento específico para a região da Amazônia Legal, adequando suas operações às condições locais, com vistas a promover o fomento regional, a integração social, o atendimento de comunidades isoladas, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança. Tal medida nos parece fundamental ao sucesso do PDAR, uma vez que um dos principais problemas à expansão do transporte aéreo na Amazônia Legal está relacionado, justamente, à infraestrutura aeroportuária. Ao permitir a edição de regulamento específico para a região, que respeite características e peculiaridades regionais, corrige-se um problema que há muito permeia a legislação do setor de aviação civil brasileiro, qual seja: exigência de operadores



aeroportuários situados em localidades menos favorecidas social, geográfica e economicamente os mesmos requisitos técnicos de aeroportos localizados em regiões mais desenvolvidas do país. Desde que respeitadas as exigências de segurança dos passageiros e tripulantes, a edição de regulamentação específica para a Amazônia Legal constitui condição essencial para o desenvolvimento do transporte aéreo na região.

Com o intuito de aperfeiçoar a proposta, oferecemos um substitutivo ao texto original, que inclui todas as mudanças sugeridas nesse parecer.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **admissibilidade** e pela adequação econômico-financeira da Medida Provisória nº 652, de 2014, e, no mérito, pela sua **aprovação**, acatadas, total ou parcialmente, as emendas nºs 3, 21, 22, 28, 29, 30, 34, 41, 58, 60, 75, 76, 77, 79, 80, com as alterações redacionais necessárias, e rejeitadas as demais, na forma do seguinte projeto de lei de conversão:

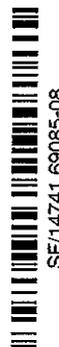
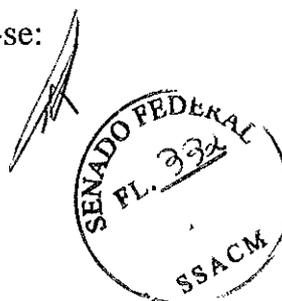
PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2014

Cria o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica criado o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional - PDAR, conforme o disposto nesta Lei.

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:



I - aeroporto regional - aeroporto de pequeno ou médio porte, com movimentação anual inferior a 600 mil passageiros; e

II - rotas regionais - voos que tenham como origem ou destino aeroporto regional.

Parágrafo único. Na região da Amazônia Legal, o limite de que trata o inciso I será ampliado para 800 mil passageiros por ano.

Art. 3º O PDAR tem como objetivos:

I - aumentar o acesso da população brasileira ao sistema aéreo de transporte, com prioridade aos residentes nas regiões menos desenvolvidas do País, considerando tanto o aumento do número de municípios e rotas atendidos por transporte aéreo regular como o número de frequências das rotas regionais operadas regularmente;

II - integrar comunidades isoladas à rede nacional de aviação civil, no intuito de facilitar a mobilidade de seus cidadãos; e

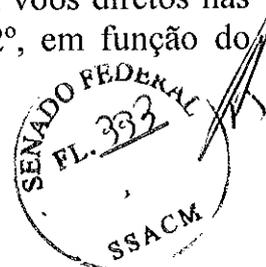
III - facilitar o acesso a regiões com potencial turístico, observado o disposto no inciso I.

Art. 4º Fica a União autorizada a conceder subvenção econômica, limitada à utilização de até 20% dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil, respeitado o repasse mínimo de 50% de recursos a novas rotas, a ser destinado diretamente às empresas aéreas regularmente inscritas no PDAR, para:

I - pagamento dos custos relativos às tarifas aeroportuárias e de navegação aérea previstas nos arts. 3º e 8º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, para os aeroportos regionais de que trata o inciso I do *caput* do art. 2º;

II - pagamento dos custos correspondentes ao Adicional de Tarifa Aeroportuária de que trata a Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989; e

III - pagamento por passageiro transportado em voos diretos nas rotas regionais de que trata o inciso II do *caput* do art. 2º, em função do



aeroporto atendido e dos quilômetros voados, podendo ser subvencionados até metade dos assentos disponíveis por aeronave.

§ 1º As subvenções de que tratam os incisos I e II do *caput* serão concedidas somente para o pagamento dos custos relativos às tarifas devidas em decorrência da operação de voos regulares domésticos e de ligações aéreas sistemáticas em aeroportos regionais definidos nos termos do inciso I do *caput* do art. 2º.

§ 2º A subvenção econômica a que se referem os incisos I e II do *caput* não contemplará a Tarifa de Armazenagem e a Tarifa de Capatazia, previstas no art. 3º da Lei nº 6.009, de 1973.

§ 3º Para fins de aplicação do disposto no inciso II do *caput*, a sistemática de recolhimento do adicional sobre as tarifas aeroportuárias de que trata o art. 1º da Lei nº 7.920, de 1989, permanece inalterada, observado o disposto no art. 2º daquela Lei.

§ 4º As subvenções de que trata o inciso III do *caput* serão concedidas somente para as empresas concessionárias de serviços aéreos regulares de transporte de passageiro e para as empresas que operam ligações aéreas sistemáticas.

§ 5º As empresas interessadas em aderir ao PDAR deverão assinar contrato com a União, que conterá as cláusulas mínimas previstas no regulamento.

§ 6º Para a habilitação ao PDAR, será exigida dos interessados documentação relativa à regularidade jurídica e fiscal, bem como comprovação de regularidade no pagamento das tarifas aeroportuárias e de navegação aérea previstas nos arts. 3º e 8º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, e do Adicional de Tarifa Aeroportuária de que trata a Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989.

§ 7º Todas as empresas interessadas em operar determinada rota regional que atendam aos requisitos legais e regulamentares para concessão de subvenção econômica deverão ser contempladas.

§ 8º A subvenção de rotas com origem ou destino na região da Amazônia Legal terá prioridade sobre aquelas das demais regiões.



Art. 5º Caberá ao Poder Executivo a regulamentação do PDAR, especialmente em relação:

I - às condições gerais para concessão da subvenção;

II - aos critérios de alocação dos recursos disponibilizados;

III - às condições operacionais para pagamento e controle da subvenção econômica de que trata esta Lei;

IV - aos critérios adicionais de priorização da concessão da subvenção econômica; e

V - a periodicidade do pagamento às empresas aéreas.

Parágrafo único. Na regulamentação do PDAR, a União deverá observar a diretriz de preservar e estimular a livre concorrência entre companhias aéreas, fabricantes de aeronaves e fornecedores de equipamentos de aviação civil.

Art. 6º A gestão operacional dos recursos destinados à concessão da subvenção do PDAR de que trata esta Lei será executada pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

§ 1º A Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República poderá delegar à Agência Nacional de Aviação Civil as atividades de fiscalização e apuração dos valores relativos à concessão da subvenção do PDAR.

§ 2º As empresas que se recusarem a prestar informações ou dificultarem a fiscalização do Poder Público poderão ter as subvenções de que trata esta Lei suspensas por tempo indeterminado, sem prejuízo de outras sanções previstas na legislação.

Art. 7º A Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República divulgará relatório anual sobre a execução do PDAR, que conterà, entre outras informações:

I - o movimento mensal de passageiros em cada aeroporto regional;

co-tu2014-05151



SF/14741.69085-08

Página: 18/20 05/11/2014 14:57:00

dad9e5becd6f675695341eeabfeb2d019bb17e

II - o movimento mensal de passageiros transportados em cada rota regional;

III - o resumo da frequência dos voos regionais;

IV - os montantes de subvenção econômica, de forma individualizada, pagos a cada uma das empresas participantes do PDAR;

V - o montante mensal por rubricas das receitas e despesas do Fundo Nacional de Aviação Civil.

§ 1º A determinação expressa no *caput* poderá ser atendida diretamente pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República ou por delegação à Agência Nacional de Aviação Civil.

§ 2º O relatório de que trata este artigo deverá ser disponibilizado em meio que seja facilmente acessível à sociedade.

Art. 8º O PDAR terá duração de cinco anos, renováveis, uma única vez, por igual período.

Parágrafo único. A renovação de que trata o *caput* deverá ser embasada em relatório técnico que a justifique.

Art. 9º. As subvenções econômicas de que trata o artigo 4º desta Lei não serão computadas para fins de determinação da base de cálculo do Imposto de Renda Pessoa Jurídica, da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido, da Contribuição para o PIS/Pasep, da Cofins e da Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta, desde que tenham atendido aos requisitos estabelecidos na legislação regulamentadora específica e realizadas as contrapartidas assumidas pela empresa beneficiária.

Art. 10. A Lei nº 7.565, de 20 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art 36.

.....

§ 1º A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o Território Nacional, a construção, administração e exploração,



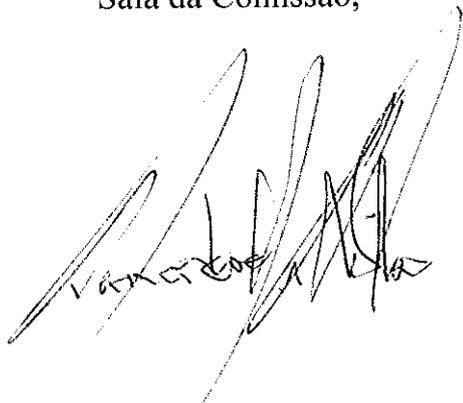
sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade aeronáutica, ressalvado o disposto no Art. 36-A.

..... (NR)

Art. 36-A. A autoridade de aviação civil poderá expedir regulamento específico para aeródromos públicos situados na área da Amazônia Legal, adequando suas operações às condições locais, com vistas a promover o fomento regional, a integração social, o atendimento de comunidades isoladas, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança.”

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

Sala da Comissão,



, Presidente

, Relator



SF/14741.69085-08

Página: 20/20 05/11/2014 14:57:00

dad9e5becdef6f675695341eeabfeb2d019bb17e





SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE COMISSÕES
COORDENAÇÃO DE COMISSÕES MISTAS

ATA DA 2ª REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA DESTINADA A EXAMINAR E EMITIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 652, DE 2014, PUBLICADA EM 28 DE JULHO DE 2014, QUE “CRIA O PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO REGIONAL.”, DA 4ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 54ª LEGISLATURA, REALIZADA NOS DIAS 29 DE OUTUBRO E 4 DE NOVEMBRO DE 2014, NO SENADO FEDERAL.

Às quatorze horas e quarenta e quatro minutos do dia vinte e nove de outubro de dois mil e quatorze, no Plenário número nove da Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência eventual do Senhor Senador José Pimentel, reúne-se a Comissão Mista da Medida Provisória nº 652, de 2014, com a presença dos Senadores Sérgio Petecão, Humberto Costa, Acir Gurgacz, Flexa Ribeiro, Ana Amélia, Romero Jucá, Vital do Rêgo, Vanessa Grazziotin, Vicentinho Alves, Jayme Campos e Lídice da Mata; e dos Deputados Assis Carvalho, Geraldo Simões, Osmar Terra, Moreira Mendes, Rodrigo Garcia, José Rocha, João Caldas, Sarney Filho, Margarida Salomão, Danilo Forte, Lucio Vieira Lima, Júlio Cesar, Glauber Braga e Chico Alencar. Registra-se a presença de parlamentares não membros da Comissão: os Deputados Waldir Maranhão e Cláudio Puty. Deixam de comparecer os demais membros. A Presidência passa a palavra ao Relator, Senador Flexa Ribeiro, que procede à leitura do Requerimento nº1/2014 (Plano de Trabalho), de sua autoria, solicitando a realização de audiência pública para instruir a matéria. Assume a Presidência o Deputado Assis Carvalho. Fazem uso da palavra os seguintes Parlamentares: Senadora Ana Amélia, Senador Ricardo Ferraço e Senador José Pimentel. Encerrada a discussão e colocado em votação, o Requerimento nº 1 é aprovado. A reunião é suspensa às quinze horas. Às quatorze horas e quarenta e seis minutos do dia quatro de novembro de dois mil e catorze, no Plenário dois da Ala Senador Nilo Coelho, sob a Presidência da Senadora Ana Amélia, Vice-Presidente da Comissão, a reunião é reaberta. A Presidência convida os seguintes participantes para compor a mesa e, nessa ordem, realizarem suas exposições: Wellington Moreira Franco, Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil; Marcelo Pacheco dos Guarany, Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC; Antonio Gustavo Matos do Vale, Presidente da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero; Brigadeiro do Ar Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA da Aeronáutica; Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas - ABEAR; e José Adriano Castanho Ferreira, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas. Usam da palavra, sob anuência da senhora Vice-Presidente, os Senhores Deílson Cunha Matoso, Superintendente da MAP Linhas Aéreas, e Antonoaldo Neves, Presidente da Azul Linhas Aéreas Brasileiras. Assume a Presidência o Senador José Pimentel. Usam da palavra os Senadores Ricardo Ferraço e Flexa Ribeiro. Assume as direções do trabalho o Deputado Assis Carvalho, Presidente da Comissão. Usam da palavra os seguintes parlamentares: Senadora Vanessa Grazziotin, Senador José Pimentel e Senador Lobão Filho. É iniciada a fase de réplica dos participantes. A Presidência submete ao Plenário a aprovação da ata da presente reunião, que é aprovada. Nada mais havendo a tratar.



encerra-se a Reunião às dezesseis horas e cinquenta e oito minutos, lavrando eu, Rodrigo Ribeiro Bedritichuk, Secretário da Comissão, a presente Ata, que será assinada pelo Senhor Presidente, Deputado Assis Carvalho, e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com o registro das notas taquigráficas.



Deputado **ASSIS CARVALHO**
Presidente





(*Texto com revisão.*)

O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. Bloco Apoio Governo/PT - CE)

– Boa tarde a todos.

Vamos começar agora a Medida Provisória nº 652, que trata dos aeroportos regionais. Já elegemos a Mesa dos trabalhos na reunião anterior; já nomeamos o Relator, o nobre Senador Flexa Ribeiro; ele que pediu essa audiência para apresentar o plano de trabalho.

Portanto, havendo número regimental, declaro aberta a 2ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e a emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 652, de 2014. A presente reunião destina-se à apreciação do plano de trabalho da Comissão.

Passo a palavra ao nobre Relator, Senador Flexa Ribeiro, pelo tempo necessário.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA)

– Presidente, Senador José Pimentel, Srs. Senadores, Sr^{as} Senadoras, Srs. Deputados, Sr^{as} Deputadas:

O objetivo dessa nossa reunião, Presidente, V. Ex^a já informou: aprovar o plano de trabalho da Comissão Mista que vai apresentar o relatório da MP nº 652. O Objetivo da MP nº 652, de 2014, todos os senhores já sabem, é criar um programa governamental de estímulo ao desenvolvimento da aviação regional no País. Para isso, abre a possibilidade para utilização de subvenções econômicas para o pagamento de tarifas aeroportuárias, de navegação aérea, do adicional de tarifa aeroportuária em aeroportos considerados regionais e para o financiamento de parte dos custos dos próprios voos com origem ou destino nesses aeroportos.

Todos aqueles que já fizeram uma leitura da medida provisória chegam à conclusão de que ela está muito indefinida nos seus objetivos. É preciso que haja correção com relação à medida provisória – Senador Vicentinho, V. Ex^a, que já foi Presidente da Subcomissão de Aviação, sabe muito bem disso. Então, a nossa proposta é fazer uma audiência pública, aprovado o plano de trabalho, para que possamos ouvir as partes interessadas. O plano de trabalho era para ter sido aprovado na reunião de ontem. Como adiamos a reunião de ontem para hoje, o plano de trabalho previa a audiência pública na quinta-feira, ou seja, amanhã. Recebi uma ligação do Ministro da Secretaria de Aviação Civil dizendo da impossibilidade de ele estar aqui amanhã, solicitando para que nós pudéssemos fazer a reunião na próxima terça-feira. Então, altero aqui, Presidente, Deputado, o plano de trabalho para que façamos a audiência pública na terça-feira próxima, dia 4 de novembro.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) – Pela ordem, Sr. Relator.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA)

– Pela ordem, Senador.





29/10/2014

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) – Quem V. Ex^a está considerando convidar?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA) – Vou ler em seguida e abrir para sugestão dos membros.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) – Pois não, agradeço a V. Ex^a.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA) – O plano de trabalho, então, prevê hoje sua aprovação; no dia 4/11, a audiência pública; no dia 6/11, a apresentação do relatório da medida provisória, discussão e votação do relatório, do parecer na Comissão Mista.

Por que tão apertado o calendário? Porque a medida provisória expira no dia 19 de novembro. Na realidade, é dia 26, mas não temos sessão. Dia 19 é uma quarta-feira. Não vamos correr riscos de ter a última reunião numa quinta-feira, quando podemos não ter quórum. Então, a proposta é que façamos a aprovação já retornado da Câmara, porque ele vai primeiro à Câmara, depois para o Senado, e que, no Senado, seja feita no dia 19 de novembro, que é o último dia que teremos para aprová-la.

Pois não, pela ordem.

A SR^a MARGARIDA SALOMÃO (PT - MG) – Que dia seria a discussão e votação na Comissão?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA) – No dia 6, terça-feira, nós faremos a audiência e, na quinta-feira, nós faremos a apresentação.

A SR^a MARGARIDA SALOMÃO (PT - MG) – E votaremos?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA) – E poderemos, se não houver pedido de vista, colocar em votação no mesmo dia; se houver, faremos no dia seguinte a discussão e a votação.

Bom, para a audiência pública, como sugestão, nós pretendemos chamar a Secretaria de Aviação Civil (SAC), o Ministro Moreira Franco, a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), a Associação Brasileira das Empresas de Transporte Aéreo Regional (Abetar), mas há pouco eu fui instado a incluir nessa audiência pública o Decea, do Ministério da Aeronáutica.

O SR. VICENTINHO ALVES (Bloco Parlamentar da Minoria/SD - TO) – E a Infraero.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA) – Pois não, Vicentinho.

O SR. VICENTINHO ALVES (Bloco Parlamentar da Minoria/SD - TO) – Eu acho que a Infraero tem muito a ver com este assunto aqui.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA) – Então, nós temos duas inclusões, uma delas solicitada pelo Ministério da Aeronáutica, que pede que seja incluído o Decea, porque parte da Taxa de Navegação e Rota é o Decea que arrecada, não a Secretaria. Então, incluiríamos o Ministério da Aeronáutica, com representantes do Decea, e a Infraero.





29/10/2014

Alguma outra sugestão?

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco Maioria/PP - RS) – Eu queria...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA)
– Senadora Ana Amélia, nossa Vice-Presidente.

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco Maioria/PP - RS) – Caro Senador Flexa Ribeiro, está incluído o Sindicato dos Aeronautas nisso?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA)
– Não, só das empresas.

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco Maioria/PP - RS) – Eu acho que seria conveniente incluir os aeronautas.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA)
– Senadora Ana Amélia, a Medida Provisória trata de subvenção para empresas. Confesso que não vejo qual o interesse dos aeronautas nisso.

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco Maioria/PP - RS) – É que hoje nós estivemos, na Comissão de Assuntos Sociais, Senador Flexa Ribeiro, discutindo a regulamentação, que foi adiada por 15 dias para que encontrássemos bom senso, e a categoria manifestou interesse de participar, de ser ouvida nessa matéria. Foi por isso que fiz a sugestão.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA)
– Pois não.

Nós já temos seis convidados para a audiência pública. A Senadora Ana Amélia sugere a inclusão de um representante do Sindicato dos Aeronautas. (Pausa.)

Coloco em discussão o plano de trabalho para que os Srs. Senadores e Srs. Deputados possam contribuir enriquecendo o plano.

O SR. PRESIDENTE (Assis Carvalho. PT - PI) – Apresentado o relatório do nosso Relator, Flexa Ribeiro, nós o colocamos em discussão. Alguém tem alguma colaboração a ser apresentada para que a gente possa, então, submeter à votação dos presentes?

Grande Senador Pimentel.

O SR. JOSÉ PIMENTEL (Bloco Apoio Governo/PT - CE) – Sr. Presidente, Sr. Relator, Sr^a Vice-Presidenta, nossos companheiros e companheiras, eu quero começar registrando a clareza do plano de trabalho, sua objetividade, que vai nos permitir fazer, na próxima terça-feira, dia 4, um debate bastante aprofundado sobre este tema. Se, porventura, outra entidade representativa comparecer, eu pediria a V. Ex^{as} que deixassem a possibilidade de também ser ouvida, porque, muitas vezes, pode chegar uma entidade que a gente entenda que é importante ouvir. Como estamos com cinco... Não é isso? Talvez não surja, mas... (Pausa.)

Já são seis? Ah, um número grande. Talvez não surja, mas, se surgir, a gente deixaria essa abertura.

A segunda coisa é quanto ao prazo. O calendário apresentado por V. Ex^a atende à minha preocupação, que era exatamente o tempo para a Câmara Federal e para seu retorno para o Senado Federal. Portanto, minha sugestão, Sr.





29/10/2014

Presidente, é que nós aprovemos, por unanimidade, o plano de trabalho para que a gente possa, na próxima terça-feira, fazer a audiência pública.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA)
– Até porque já existe, Senador Pimentel, a orientação, aprovada pelo Senado, pelo Presidente, de não pautar nenhuma medida provisória que chegue ao Senado faltando menos de 15 dias para ter seu prazo expirado. Nós vamos ter que falar com o Presidente e excepcionalizar essa, porque, senão, vai cair.

O SR. JOSÉ PIMENTEL (Bloco Apoio Governo/PT - CE) – Na verdade, são 15 dias para a Câmara e 7 dias para nós, os 15 dias para as duas Casas. Mas vai dar certo.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA)
– É, eu espero. Mas são 15 dias no Senado.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA)
– Não, eu digo... A resolução que o Presidente Renan tomou, lá atrás...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) – Não, a resolução que todos nós assinamos.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA)
– Todos nós assinamos. Ela estipulou um prazo mínimo de 15 dias. Não vamos ter nessa 652.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) – Mas a resolução não abre exceção. A resolução, até onde sei, não abre exceção.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA)
– É, nós vamos ter que discutir isso no momento oportuno no plenário do Senado. Nós vamos fazer a nossa parte, Senador Ferraço. Vamos fazer a parte da Comissão Mista. Vamos aprovar o parecer e encaminhar à Câmara.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) – Até o dia 13. É isto?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA)
– Até o dia 6.

Pela ordem, Senador Pimentel.

O SR. JOSÉ PIMENTEL (Bloco Apoio Governo/PT - CE) – *(Fora do microfone.)* ...procedimento no que diz respeito às medidas provisórias para evitar problema. Efetivamente, tem os 15 dias apresentados pela Câmara Federal e tem os 7 dias apresentados pelo Senado Federal. Esses prazos não são estanques. Quando há acordo de Líderes, nós podemos encurtá-lo. Mas, no caso aqui, não vai ser preciso nem chegar a esse ponto, porque há prazo suficiente. Portanto, o calendário está de bom tamanho.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA)
– Vamos deixar para discutir isso no plenário do Senado Federal.

O SR. PRESIDENTE (Assis Carvalho. PT - PI) – Há acordo entre o nosso Relator e o nosso Líder? Pode ser?

O SR. (Não Identificado) – Pode ser.

O SR. PRESIDENTE (Assis Carvalho. PT - PI) – Bom, diante...





Acho que não há mais nada a ser discutido. Podemos submeter à votação relatório? *(Pausa.)*

Então, passamos à votação da matéria.

Os Srs. Parlamentares que concordam com o requerimento apresentado pelo Relator Flexa Ribeiro permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Plano de trabalho aprovado.

Assim, a sugestão, como já foi levantado o questionamento pelo nosso Senador Pimentel, é que suspendamos esta reunião hoje e façamos a audiência amanhã. Era a proposta anterior, mas o Pimentel, nosso Senador, está sugerindo...

O SR. JOSÉ PIMENTEL (Bloco Apoio Governo/PT - CE) – Terça-feira.

O SR. PRESIDENTE (Assis Carvalho. PT - PI) – ...que a gente passe para terça-feira, dia 4 de novembro. Estamos sugerindo, portanto, que seja na terça-feira, dia 4 de novembro, às 14h30, em auditório a ser identificado. Nesse caso, a sugestão é que suspendamos esta reunião até o dia 4, ficando ela aberta.

Estamos de acordo? Vou submeter à apreciação dos presentes. *(Pausa.)*

Estamos declarando suspensa a presente reunião, marcando a reabertura para o próximo dia 4 de novembro, às 14h30, a fim de realizarmos a audiência pública.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA) – Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Assis Carvalho. PT - PI) – Pois não.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA) – Eu pediria só à Secretaria da Comissão Mista que fizesse os convites aos representantes de cada Ministério ou de representação das empresas para que eles sejam convidados e comuniquem a presença para a audiência pública no dia 4.

O SR. PRESIDENTE (Assis Carvalho. PT - PI) – O.k. Já estamos comunicando aqui os encaminhamentos levantados pelo nosso Relator Flexa Ribeiro.

Sendo assim, fica suspensa a reunião até o dia 4, às 14h30. Declaramos, portanto, suspensa a reunião.

(Iniciada às 14 horas e 44 minutos e suspensa às 15 horas, a reunião será reaberta no dia 4 de novembro de 2014, às 14 horas e 30 minutos.)

A SRª PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Maioria/PP - RS) – Declaro aberta a 2ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 652, de 2014.

A presente reunião destina-se à realização de uma audiência pública para instruir essa matéria.





29/10/2014

Convido, para assento à mesa, os senhores:

- Wellington Moreira Franco, Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil.

Bem-vindo, Ministro!. Muito obrigada por sua presença.

- Marcelo Pacheco dos Guarany's, Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Obrigada pela presença, Dr. Marcelo.

- Antonio Gustavo Matos do Vale, Presidente da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero).

Obrigada pela presença.

- Brigadeiro do Ar Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA (Aeronáutica).

- Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abeaer); e

- José Adriano Castanho Ferreira, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

A Presidência comunica que a Associação Brasileiras das Empresas de Transporte Aéreo Regional (Abetar) não enviou representante.

De acordo com as normas regimentais, a Presidência adotará as seguintes condições para esta audiência: o convidado fará sua exposição por dez minutos; em seguida, abriremos a fase de interpelação pelos Srs. Parlamentares inscritos; a palavra aos Srs. Parlamentares será concedida pela ordem de inscrição.

Concedo a palavra, para a abertura desta audiência pública, ao Sr. Ministro Wellington Moreira Franco.

O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO – Gostaria de agradecer pelo privilégio do convite para estar aqui e debater sobre um aspecto da política de aviação civil no Brasil extremamente importante: a transformação do modal aéreo em um modal capaz de cumprir o papel de integrar o País, não só do ponto de vista da sua população, mas também considerando aquilo que os brasileiros produzem.

Gostaria, Srª Presidenta, Senadora Ana Amélia, de manifestar os meus agradecimentos ao trabalho do Relator, o Senador Flexa Ribeiro, à sua equipe, que tem mantido com os técnicos da Secretaria de Aviação Civil (SAC) uma atitude extremamente colaborativa, trazendo contribuições efetivamente relevantes e que nos têm permitido, neste trabalho com esta Comissão, melhorar os termos da medida provisória.

Essa medida provisória encaminhada pela Presidenta Dilma decorre da constatação de que precisamos mudar o quadro da aviação brasileira. A mudança desse quadro se torna necessária quando consideramos que, em 1999, o Brasil tinha, mais ou menos, 180 aeródromos com voos regulares, e, agora, em 2014, temos cerca de 123 aeroportos com voos regulares.

É claro que, num país com as dimensões do nosso, com o crescimento da aviação, sobretudo nos últimos dez anos, apresentando





sucessivas e expressivas taxas anuais, com o esforço que o governo e a sociedade brasileira fazem, no sentido de trazer a infraestrutura aeroportuária brasileira para o século XXI, fazendo investimentos vultosos... Para que possamos ter uma ideia, nos últimos três anos e meio, os investimentos nos principais aeroportos do País foram da ordem de R\$11,5 bilhões. Esses investimentos, em pista, pátio, melhoria tecnológica e estação de passageiros, permitiram que aumentássemos a capacidade desses principais aeroportos em 70 milhões de passageiros/ano, o que pode ser exemplificado dizendo que isso remonta a um contingente de seis vezes a população da cidade de São Paulo, a cidade mais populosa do nosso País, poder, ao longo do ano, transitar nos nossos aeroportos, usar a infraestrutura e a possibilidade de voar.

Somado a isso, desde que o Governo, há alguns anos, tomou a decisão de praticar a liberdade tarifária, acabando com o controle de preços de tarifas, tivemos uma queda sucessiva das tarifas e, ainda, somado a isso o fato de que, nos últimos dez anos também, milhões de brasileiros, em torno de 35 milhões de brasileiros, tiveram acesso ao mercado de consumo e, conseqüentemente, como classe média, a possibilidade de voar.

Essas considerações são vistas, ainda, considerando a constatação de que, de dez brasileiros da classe média, seis estão no interior. E fomos ao instituto de pesquisa Data Popular, para buscar essa informação de que as famílias de classe média do interior têm uma renda 20% maior do que as das capitais, mas gastam 50% menos em passagens aéreas. E, também segundo o instituto Data Popular, em torno de 43% da população do interior possuem a intenção de voar, há uma vontade de utilizar-se da aviação como meio de mobilidade, meio de transporte; e, sobretudo, existe a constatação de que os preços praticados nas passagens do interior estão 31% mais altos do que os preços praticados nas capitais e nas regiões metropolitanas.

Isso animou o governo a apresentar o programa de aviação regional para que nós pudéssemos, nessa primeira etapa, dotar o País de 270 aeroportos em condições de operação. A escolha desses aeroportos foi baseada em manifestações das empresas aéreas que têm mercado; nas condições técnicas e operacionais dos aeroportos, mas que não funcionam; em avaliações de natureza regional, do desenvolvimento econômico regional; em manifestações de demandas reprimidas, constatadas pelas informações oficiais que o País detém.

Nós fizemos a escolha desses 270 aeroportos. E esses 270 aeroportos, espalhados pelo País inteiro, permitirão que em torno de 95%, 96% da população brasileira estejam a não mais que 100km de um aeroporto, o que vai criar efetiva condição de aumentarmos substancialmente a capacidade de o País ter uma malha aérea que retorne a padrões que já tivemos no passado.

Dentro dessa realidade, tornou-se indispensável que nós criássemos um subsídio para garantir que houvesse a possibilidade econômico-financeira de permitir que esses brasileiros pudessem se utilizar da aviação, como também garantir às empresas a possibilidade de tê-las para a população brasileira como





29/10/2014

algo que fosse consistente, com condições financeiras e, conseqüentemente, condições operacionais adequadas.

O subsídio nós entendemos – e eu particularmente entendo – que é uma ferramenta de política econômica extremamente eficaz. Há muito debate, muita discussão sobre isso, mas nós entendemos que o governo, para ter política econômica, a manifestação dele é o uso dessa ferramenta. Agora, essa ferramenta precisa ser usada de maneira transparente e com a possibilidade de ser permanentemente avaliada para que não se transforme em uma antipolítica, e sim em privilégios e benefícios para determinados setores.

O governo, quando mandou a medida provisória, manifestou uma preocupação, e essa preocupação foi muito bem incorporada. Tivemos, inclusive, sugestões da relatoria no sentido de garantir prazos de vigência, prazos de reavaliação da política e a composição da própria estrutura do subsídio.

A medida provisória propõe a criação de duas esferas de subsídio: uma, a das tarifas aeroportuárias. Os aeroportos recebem, normalmente, essas tarifas...

(Soa a campanha.)

O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO – ... e elas serão pagas pelo FNAC. E ainda outra, que vai significar o subsídio ao custo dos voos com origem ou destino nos aeroportos regionais. Os recursos desse subsídio serão oriundos do Fundo Nacional de Aviação Civil. No projeto de lei orçamentária anual, é em torno de R\$500 milhões, e a proposta que está sendo debatida pela Comissão é a de que nós teremos uma parte significativa da regulamentação dele através de um decreto.

Creio, Presidenta, que esse sinal foi indicativo de que o meu tempo está esgotado.

A SRª PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Maioria/PP - RS) – Sim, foi.

O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO – Então, apressei rapidamente.

Agradeço à Comissão e me coloco à disposição para esclarecer qualquer problema.

Muito obrigado.

A SRª PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Maioria/PP - RS) – Agradeço muito ao Ministro Moreira Franco, porque, é claro, o debate vai permitir maiores esclarecimentos dessa matéria tão relevante.

Eu também queria, Ministro, ressaltar o empenho do Senador Flexa Ribeiro, na relatoria, e do nosso Líder José Pimentel, para que a gente considerasse a brevidade. Nós estamos chegando já a um período de muita demanda para a aviação regional também. Se a gente pudesse já estar operando, seria muito bom. Sou de um Estado em que a aviação regional tem um peso muito grande – o Ministro Moreira Franco conhece bem.

De imediato, passo a palavra ao Diretor-Presidente da Anac, Dr. Marcelo dos Guarany's.





O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANYS – Obrigado, Senadora. Ao cumprimentá-la, cumprimento o Senador Flexa Ribeiro, meus colegas de mesa.

Na verdade, são palavras muito rápidas, Senadora, explicando um pouco a nossa função aqui, como uma política de aviação regional, uma política desenhada pela Secretaria de Aviação Civil juntamente com outros órgãos de governo. E nós, na condição de agência reguladora, vamos executar, regular, fiscalizar o que daí decorrer. Por conta disso, a Anac tem, por atribuição legal, cumprir as resoluções do Conac, que é o Conselho de Aviação Civil, presidido pelo Ministro da Aviação Civil, com vários ministros do governo, e também cumprir todas as políticas emanadas pela Secretaria de Aviação Civil. Nós as complementamos; precisamos fazer alguma regulação e fiscalizamos a aplicação de toda a nossa regulação.

Lembro que a nossa função principal – a função principal da agência – é garantir a segurança das operações. Órgãos de aviação civil no mundo, as autoridades de aviação civil têm como função principal garantir que as operações ocorram com total segurança, porque a aviação é algo que sempre gera desconhecimento das pessoas; as pessoas precisam ter garantia de segurança e essa é uma garantia que o órgão regulador presta no Brasil como em outros locais do mundo.

O Brasil é reconhecido internacionalmente pela excelência de sua regulação, e esse é um papel que a gente quer continuar sempre desenvolvendo. E também temos como função desenvolver a eficiência do transporte aéreo, desenvolver cada vez mais o transporte dentro do País. A Anac tem cumprido esse papel através de suas regulações e desregulações. atuando, agora, como tem sido a nossa principal função nos últimos anos, na concessão dos aeroportos, desenvolvendo mais infraestrutura, mais rapidamente, exigindo qualidade e nível de serviços.

No tocando à política de aviação regional – o Ministro colocou o tripé, desenvolvimento e investimentos nos aeroportos regionais, subsídio, discussão da isenção tarifária, e teve toda a questão dos *slots*, a discussão sobre utilização de *slots* no aeroporto de Congonhas. O Conselho de Aviação Civil fez uma resolução, uma política, determinando que novos *slots* encontrados no aeroporto de Congonhas, que pudessem ser uma otimização do aeroporto de Congonhas para uma melhor utilização para a aviação comercial, ou seja, para o público mesmo usar mais o aeroporto para... Já há um número de movimentos razoável, mais do que existe dos voos comerciais autorizados, então vamos transformar num pouco desses movimentos também mais para a aviação comercial, porque, assim, privilegio e benefício a sociedade, mais voos públicos, de transporte público. E a diretriz do Conac foi a de que novos *slots* reconfigurados no aeroporto de Congonhas fossem destinados para a aviação comercial e, principalmente, para empresas que não tivessem atuação naquele aeroporto, para fomentar a concorrência, baseado ainda no indicador de que quem tivesse maior transporte regional ganharia mais *slots* proporcionalmente.





29/10/2014

Diante dessa política, nós simplesmente executamos. A política foi publicada numa quarta-feira; na quinta-feira, nós já publicamos a resolução que executa a política e estamos agora prestes a implementar novos voos no aeroporto de Congonhas com empresas que têm atuação regional. Elas começam a fazer novos voos a partir daqueles aeroportos, ou seja, novas rotas, mais serviços, executando, com isso, a política emanada pelo Conselho de Aviação Civil.

De resto, daqui para frente, a gente está sempre acompanhando o programa. No que precisar, explicando a configuração necessária dos aeroportos para ter segurança, flexibilizando o que necessário for, entendendo quais são as nuances do programa – e este é o nosso papel aqui, o de consultor, assessor e executor do que precisar.

Estamos à disposição para perguntas.

Muito obrigado.

A **SRª PRESIDENTE** (Ana Amélia. Bloco Maioria/PP - RS) – Obrigada, Dr. Marcelo, Presidente da Anac. O senhor falou muito da segurança do serviço de transporte aéreo, o que é fundamental, mas também, como agência reguladora, cuidar do interesse do passageiro. Já que a companhia vai ter um subsídio na passagem, ou seja, esse serviço também tem de ter boa qualidade.

Antes de convidar para fazer uso da palavra, quero esclarecer aos Srs. Parlamentares que, relativamente a todos os palestrantes já referidos, foram feitos requerimentos no dia em que votamos o funcionamento da agência, porém, houve manifestação de dois operadores de aviação regional do setor privado que querem dar uma contribuição.

Então, penso que, pela forma democrática, não só do Relator, mas também do Senador Pimentel, nossa, desta Casa política, terminada a exposição dos que estão oficialmente dentro do requerimento aprovado, o Sr. Deílson Cunha Matoso, Superintendente do MAP Linhas Aéreas, e o assessor da presidência da Passaredo Linhas Aéreas e Sete Linhas Aéreas, Eduardo Bush – não é parente do presidente americano, é certamente o dono – poderiam se manifestar.

O Deílson Cunha Matoso terá cinco minutos, de onde estiver, da sua própria bancada, para fazer a apresentação de alguns dos pontos que S. Sª achar convenientes para enriquecer o debate sobre essa medida provisória tão importante para o nosso País. Então, vai falar por cinco minutos.

Passo a palavra, agora, ao Presidente da Infraero, Sr. Antonio Gustavo Matos do Vale.

O **SR. ANTONIO GUSTAVO MATOS DO VALE** – Obrigado, Senadora Ana Amélia.

Senador Flexa Ribeiro, Senador José Pimentel, meu caro Ricardo Ferraço, só complementando as palavras do Ministro Moreira Franco e do Marcelo, na realidade, essa medida provisória vem complementar um processo que se iniciou, ainda em 2011, com as concessões dos grandes aeroportos, que tinham, naquela oportunidade, três funções básicas.





29/10/2014

A primeira função era desonerar o Tesouro Nacional dos grandes investimentos de que o Brasil precisava na estrutura aeroportuária, ainda em 2011, e que culminou com todas essas obras que hoje nós conhecemos.

A segunda razão era fazer com que o setor privado trouxesse recursos para o setor público, de modo que pudéssemos investir naqueles aeroportos, vamos dizer assim, em que as empresas privadas não tivessem tanto apetite, que é exatamente a aviação regional. É inadmissível que um país desse tamanho tenha uma aviação regional tão pequena, se comparada à de outros países de tamanho equivalente ao nosso.

E, tendo esses recursos que vêm através das outorgas, foi possível que se pensasse numa forma de desenvolver a aviação regional. Para se desenvolver qualquer negócio novo, qualquer rota nova neste País, nós precisamos das companhias aéreas. Naquela época, já se pensava numa forma para fazer com que as companhias aéreas se interessassem pelos voos no interior, de modo que as passagens pudessem ser mais equivalentes para as pessoas do interior. A senhora sabe, Senadora, que hoje, quanto menor o Município, maior é o preço da passagem, o que, além de ser injusto, é uma coisa economicamente não sustentável.

É daí que vem todo esse projeto da medida provisória que está em análise aqui, no Senado Federal, de modo a fazer com que a indústria da aviação chegue aos aeroportos e estes possam ter movimento e receita suficiente, para que possam andar sozinhos. Só para a senhora ter uma ideia, hoje, os 29 aeroportos regionais operados pela Infraero dão R\$290 milhões de prejuízos por ano. O que nós queremos fazer é com que esses prejuízos diminuam e acabem. Como? Fazendo com que a demanda chegue a esses aeroportos regionais, que é exatamente o que a medida provisória prevê.

Obrigado.

A SRª PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Maioria/PP - RS) – Muito obrigada, Presidente da Infraero.

Agora eu convido, para fazer uso da palavra, o Brigadeiro do Ar Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA (Aeronáutica).

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Senadora Ana Amélia, muito boa tarde. Senador Flexa Ribeiro, Senador Pimentel, Ex^{mos} Srs. Parlamentares, Sr^{as} e Srs. Companheiros do segmento da aviação que compõem a mesa, em nome do Brigadeiro Juniti Saito, Comandante da Aeronáutica, eu quero agradecer a honra do convite para fazer esta apresentação aqui.

Eu preparei uma apresentação, Senadora, mas pularei essa apresentação e vou direto ao ponto, porque eu coloquei algumas coisas da política que o DECEA está planejando seguir, mas eu acho que posso só falar e poupar o tempo da plateia.

O DECEA, obviamente, da mesma forma que a Anac e a Infraero bem expuseram, nós seguimos a política estabelecida pelo Conac, pela Secretaria





29/10/2014

de Aviação Civil. Para fazer isso, temos feito alguns planejamentos sobre como se vai fazer o atendimento desses aeroportos regionais, uma vez que temos limitações óbvias de recursos, tanto na parte de efetivo como na parte de recursos financeiros. A forma que vemos para prestar esses serviços é por intermédio das estações prestadoras de telecomunicações e tráfego aéreo.

É um tipo de serviço que o DECEA já faz há muitos anos, e a gente vai procurar apoiar os operadores aeroportuários, para que eles possam atender a todos os requisitos de segurança necessários à operação.

Então, a nossa ideia é estabelecer quatro tipos de nível de serviço. Obviamente isso aí vai ter que ser discutido nos fóruns do Conac – Conselho Nacional de Aviação Civil, para que a gente possa estabelecer quais são os aeroportos e quais os níveis de serviço que a gente espera ter neles e, a partir daí, a gente vai, efetivamente, trabalhar junto com os aeroportos para podermos ajudá-los a chegar a esses níveis de serviço.

Com relação à medida provisória, a gente tem muito pouca coisa a fazer de reparo. A gente só tem uma preocupação com relação ao repasse do dinheiro, das verbas para as empresas que têm regularidade jurídica e fiscal, que seria uma forma de forçar ao usuário estar adimplente com as nossas tarifas. Então, a gente pediu uma alteração nesse sentido. E outra alteração que a gente está sugerindo é a seguinte: no art. 7º, é colocado que "a Secretaria de Aviação Civil pode delegar à Agência Nacional de Aviação Civil as atividades de fiscalização e apuração dos valores", e a gente entende que, nisso aí, a gente pode participar também e que poderia ser feito, talvez, por delegação, uma forma mais fácil de fazer. A gente poderia ou corrigir, colocando que o DECEA tem condições técnicas de ajudar nisso também, ou deixar que a Secretaria de Aviação faça, por meio de delegação, esse tipo de serviço. Não vejo nenhum problema nisso aí.

Então, da nossa parte, as observações e as propostas são essas e se coadunam perfeitamente com as propostas de emendas feitas pelo Deputado Izalci – as de nºs 25 e 26.

Era isso o que eu tinha a dizer, Senadora.

Muito obrigado.

A SRª PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Maioria/PP - RS) – Eu agradeço muito a objetividade.

De fato, agora, na hora dos debates, eu queria anunciar também a presença do Sr. Antonoaldo Neves, Presidente da Azul Linhas Aéreas Brasileiras.

Convido para fazer uso da palavra o Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), Eduardo Sanovicz.

O SR. EDUARDO SANOVICZ – Boa tarde, Srª Senadora Ana Amélia, Senador Flexa Ribeiro, Ministro Moreira Franco, Presidente Marcelo, Presidente da Infraero, Brigadeiro Gustavo, Comandante Castanho, senhoras e senhores.

Sendo bastante objetivo também, resalto que a Abear nasceu há pouco mais de dois anos sob a consigna, sob a bandeira de "Voar por mais





Brasil", ou seja, com o sentido de procurar ampliar sempre o número de destinos atendidos e o volume de passageiros atendidos pelo modal aéreo.

Nesses dez anos, a aviação, como já foi dito aqui, veio de 30 para 100 milhões de passageiros transportados, e a aviação civil brasileira tem como agenda, tem como meta, em 2020, chegar a 250 milhões de passageiros, acrescentando pouco mais de 450 aeronaves à frota existente e gerando – esse é um dado bastante importante – pouco mais de 600 mil novos postos de trabalho na cadeia produtiva.

Esses números transformaram o mercado doméstico brasileiro no terceiro maior mercado do mundo, do ponto de vista de seu trânsito interno, e há um espaço para crescer. Nesse sentido, nós apoiamos os conceitos e apoiamos as ações que procuram contribuir para isso e para que a aviação brasileira seja consolidada como um modal de transporte de massa.

É, portanto, necessário que tenhamos políticas voltadas a esse objetivo, e, hoje, essa nossa agenda vem se pautando por três grandes temas: a necessária redução dos custos de operação, destacadamente do querosene de aviação e dos tributos estaduais, entre eles o ICMS; da ampliação da infraestrutura aeroportuária ao redor do País; e da consolidação de um ambiente regulatório estável e perene.

Explicitamente sobre o texto da medida provisória, que define políticas públicas em debate no Congresso Nacional, um debate extremamente qualificado, o setor vem participando e manifestando-se por meio de suas empresas associadas.

As empresas... E nisso eu ressalto aqui o trabalho bastante interativo, bastante produtivo da Casa, particularmente do Senador Relator, Senador Flexa, e de toda esta Comissão ao ouvir e procurar entender essas contribuições.

Nesse sentido, portanto, eu creio que o que nós podemos aqui colocar é a necessidade da sequência desse processo, cumprimentar a Casa e o Relator e desejar a todos sucesso no sentido e com o objetivo de consolidar esse modal como aquele que atende ao conjunto da Nação, ao conjunto da sociedade, ao conjunto dos brasileiros.

Muito obrigado.

A SRª PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Maioria/PP - RS) – Muito obrigada, Presidente Eduardo Sanovicz.

Agora, como último dos expositores constantes do requerimento da audiência pública, eu convido o Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas, Sr. José Adriano Castanho Ferreira.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Muito boa tarde a todos. Boa tarde à Mesa, Senadora Ana Amélia, Ministro e demais colegas da Mesa.

Todos devem estar se perguntando por que um sindicato representante de classe estaria participando de um assunto desse. E eu respondo: tem tudo a ver. O sindicato, hoje, principalmente o Sindicato Nacional dos





Aeronautas, o qual represento, é um sindicato técnico. E sindicato nós entendemos como sendo uma ferramenta, não apenas para trazer benefícios aos nossos representados; é uma ferramenta para trazer à sociedade. E nós, hoje, temos condições de contribuir igualmente. Somos um sindicato de técnicos. A diretoria, todo o pessoal que faz parte dessa instituição sai da cabine de comando toda semana para participar do instrumento, da ferramenta sindicato. E essa ferramenta sindicato pode ser usada de muitas maneiras.

Nós estamos aqui, então, dessa forma, para começar esse trabalho e queremos, cada vez mais, fazer parte de todos os assuntos envolvendo a aviação, principalmente dos assuntos técnicos. Por quê? Porque somos técnicos. Nós somos os olhos, eu diria, não só das empresas, mas também da sociedade para o que acontece depois da vidraça da sala de embarque, porque, sim, nós nos preocupamos e sentimos na pele sempre que algo vai bem ou mal. Essa é a maneira que nós temos de contribuir para a sociedade em geral. Por isso pedimos para participar deste evento.

A missão do sindicato não é só proteger os empregos. Além disso, é fomentar a criação de novos empregos, e empregos sustentáveis. Queremos que seja possível voar numa aviação igual à que nós vemos por aí, mundo afora, sustentável, uma aviação que cresça, que tenha perspectiva para o meu filho ser aviador daqui a 25 anos, quando eu estiver me aposentando. É dessa maneira que nós queremos e temos como contribuir para a sociedade nesse setor.

Nós vemos oportunidades e desafios nessa nova empreitada, digamos assim. Essa empreitada não é só do governo; é de todos, não importa quem faça. A questão é que todo corpo estático precisa de uma força para sair da inércia. E nós todos temos obrigação de descer da nossa zona de conforto e dar esse empurrão para que saia da inércia. É nesse sentido que estamos fazendo a nossa parte. Agora, se vai dar certo, não sei, ninguém sabe, mas temos que sair da inércia. E vemos com bons olhos a possibilidade.

Por favor, podia passar?

Oportunidades.

Não vejo por que chover no molhado. Todos aqui já falaram...

Pode passar, por favor.

O cenário da aviação brasileira hoje.

Nós temos os dados. É o terceiro mercado mundial da aviação civil. Na aviação comercial, ele assumiu o quinto lugar há pouco tempo, tomando o lugar do Japão; segundo mercado mundial de helicópteros; terceira indústria aeronáutica do mundo – e temos aqui nosso representante; e recordes em transporte de passageiros.

Precisa mais motivos do que esses para a gente investir? Creio que não. É a nossa visão.

Pode passar, por favor.

Os objetivos aqui são os próprios do programa.

Pode passar, por favor.





29/10/2014

Benefícios ao País: criação de empregos diretos e indiretos, fortalecimento das empresas – sindicato não é só para brigar com empresa não, temos que ter empresas fortes também para depois brigarmos com elas –, receitas diretas e indiretas ao Estado, impostos e insumos, respectivamente.

Pode passar, por favor.

E aí nós temos esse resultado. A cada aeronave acrescentada à frota brasileira, nós temos 100 empregos diretos, 300 empregos indiretos, receita bruta de 65 milhões ao ano; receita indireta ao Estado – e nisso leia-se Infraero, leia-se Petrobras, enfim – 30 milhões; impostos diretos ao governo, 14 milhões ao ano.

Nós fizemos um cálculo pessimista em relação a incentivos a esse programa e chegamos à conclusão de que, ao final de cinco anos, teríamos acrescentado à nossa frota, só por esse programa, 50 aeronaves, ou seja, 5 mil empregos diretos, 30 mil empregos indiretos, 3.25 bi de receita bruta, 1.5 milhão de receita indireta ao Estado – aí, leia-se novamente Petrobras, Infraero etc. –, e 700 milhões de impostos diretos.

Pode passar, por favor.

E, aí, vêm os desafios. E quais são? Aumentar os níveis de segurança. Sim; como o presidente disse, é imprescindível que, para ser sustentável, tem que aumentar o nível de segurança. Temos problemas? É claro que temos, mas temos como evoluir.

Necessidade e incremento da capacidade dos aeroportos e apoio ao passageiro e ao cliente interno. Nós somos, todo o pessoal que trabalha, fazemos parte da sociedade e devemos ser, sim, beneficiados; somos clientes internos.

Investimento em equipamentos de segurança. Em equipamento de segurança leia-se o que está atrás da vidraça da sala de embarque; é o que nós sentimos na pele – e é essa a contribuição que podemos doar. No caso, é o apoio, auxílio à navegação, aproximação e pouso. Todos acham que aeroporto é muito bonito quando tem um *shopping*. Na verdade, o que faz a segurança de todos é o que está por trás disso, investimento e treinamento dos envolvidos, acessibilidade e contingência – isso em questão de segurança direta e indireta aos usuários e também ao cliente interno. E, ainda, adequação da legislação do aeronauta. Hoje, o mundo todo usa o sistema de gerenciamento de risco de fadiga na aviação, o que aumenta a consciência situacional; é o controle que tem que haver do desgaste da tripulação, ou seja, essas jornadas têm que ter um controle. Então, isso tudo tem que ser trabalhado ao mesmo tempo.

Agora, nós temos que tirar da inércia, e isso faz parte da nossa preocupação e é nossa obrigação.

Obrigado.

A SRª PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Maioria/PP - RS) – Muito obrigada pela sua contribuição, Sr. José Adriano Castanho Ferreira, que preside o Sindicato Nacional dos Aeronautas.

E, como combinamos, queria convidar, por cinco minutos, da bancada, o Sr. Deilson Cunha Matoso, Superintendente do MAP Linhas Aéreas, e,





29/10/2014

por uma questão de isonomia, cinco minutos também para o Presidente da Azul Linhas Aéreas, que manifestou também desejo de falar.

Com a palavra o Sr. Deilson.

O SR. DEILSON CUNHA MATOSO – Boa tarde!

Gostaria inicialmente de agradecer à Senadora Ana Amélia, ao Senador Flexa Ribeiro, que nos possibilitam esta oportunidade de falar.

Estamos representando a MAP Linhas Aéreas, uma empresa do Amazonas, a Passaredo Linhas Aéreas, uma empresa mais antiga e mais conhecida, e também a SETE Linhas Aéreas, aqui de Goiás.

Não obstante esforços que têm sido feitos ao longo do tempo, podemos confirmar o que o Ministro Moreira Franco afirmou acerca do número de cidades que deixaram de ser atendidas também – sazonalmente esse número cresce e desce em função de esforços, acredito que sem muita consistência.

Parece-me que essa medida provisória, pela primeira vez, vem trazer alguma coisa que pode durar e que pode voltar a atender cidades em regiões remotas, onde nós atendemos, e que constantemente são desatendidas, isto é, são por um tempo atendidas e logo a seguir desatendidas.

Por isso, eu acredito que deva ser dada uma atenção muito grande a dois pontos. Volto a citar o Ministro Moreira Franco quando ele diz em flexibilizar algumas coisas. Em entrevistas, ele tem sempre citado a necessidade de flexibilizar alguma coisa; não tratar com igualdade os desiguais.

Então, nós temos aeroportos – e quem conhece o interior do País sabe – onde não há nenhuma possibilidade de se atingir níveis de grandes centros, e é para lá que empresas como as nossas voam e pretendem continuar voando, atendendo essas populações que eventualmente são desatendidas. Esse é um ponto.

O outro ponto é que, embora estejamos falando de aviação regional, não existe empresa aérea regional mais no Brasil. Os regulamentos da Anac extinguiram a empresa aérea regional; eles só falam em empresa doméstica. E tenho certeza de que, quando a Anac tomou essa atitude, ela o fez baseada em preceitos, sem dúvida, internacionais, mas eles criaram uma dicotomia na nossa legislação. A Lei nº 7.183 cita, pelo menos em dois artigos (no 21 e no 29), empresa regional. E, em função dessa mudança de empresa regional para empresa doméstica, mesmo as empresas que tinham certificado de homologação como regional perderam. Tiveram que recertificar como doméstica. Assim, esses artigos (o 21 e o 29), que propiciam uma flexibilidade na utilização da aeronave e das tripulações, foram, eu diria, por um regulamento, abolidos da lei. Então, hoje, por exemplo, mesmo as empresas regionais voando aviões turboélice, conforme citam nesses dois artigos, elas têm de seguir os preceitos da aviação doméstica de realizar só cinco pousos.

Então, quando o governo faz um esforço no sentido de colocar aeroportos a cada 100km, eu diria que as empresas regionais vão voar 500km e vão parar, com significativo aumento de custo de pessoal e de material, sem dúvida.





Hoje, por exemplo, se a MAP realiza um voo de cinco etapas, de Belém até Manaus ou vice-versa, ao final de cinco horas de atividade, essa tripulação não pode mais voar, isso onera a empresa – e não sei se nosso colega do sindicato corrobora – e também não permite...

(Soa a campanha.)

O SR. DEILSON CUNHA MATOSO – ... um ganho de salários melhores pela tripulação.

Obrigado pela atenção.

A SRª PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Maioria/PP - RS) – Foi oportuna a manifestação, porque trás ao debate temas bastante relevantes.

Então, pelos mesmos cinco minutos, o Sr. Antonoaldo Neves, da Azul Linhas Aéreas, mesmo que o Presidente da entidade que representa as companhias já tenha falado.

O SR. ANTONOALDO NEVES – Obrigado, Srª Presidente, pela oportunidade. Queria saudá-la, saudar toda a mesa, saudar o Senador Flexa, que tem feito um trabalho excelente de relatoria; saudar o Ministro Moreira, por ter conduzido esse assunto nos últimos dois anos com muito afinco.

Queria complementar só o que o Eduardo falou. O desafio de chegar o Brasil aos 200 milhões de passageiros/ano é um desafio muito grande.

A gente deu um salto quântico nos últimos dez anos na aviação brasileira. A gente só atendia oito milhões de brasileiros há dez anos. Hoje, a gente tem 18 milhões de brasileiros que voam. Isso é muito pouco comparado com um país que tem 200 milhões de brasileiros.

O Brasil tem meia viagem por habitante por ano. A Jamaica tem uma viagem e meia por habitante por ano. Os Estados Unidos, ajustando a PPP – não estou comparando banana com laranja –, têm duas e meia viagens por habitante por ano.

Essa nova resolução, essa nova lei para fomentar a aviação regional representa uma mudança substancial no patamar da aviação regional brasileira. Eu reconheço todos os desafios que o colega colocou aqui.

A Azul, hoje, está em 105 Municípios do Brasil. É líder absoluta em presença em municípios. Desses 105, nós estamos sozinhos em aproximadamente metade deles. Sabemos o desafio que é operar nas condições que temos hoje nos aeroportos e vemos não somente o plano de investimento nesses aeroportos como uma alavanca que vai proporcionar novos voos e mais segurança ainda para a operação, mas vemos também o subsídio como uma forma de você resolver a questão do sobrecusto de combustível, que a Abear colocou, de forma direcionada. Não é correto reduzir o subsídio no curto prazo para rotas que já são sustentáveis.

Então, nós apoiamos integralmente esse esforço que o País está colocando para poder fomentar a aviação regional, e o nosso compromisso público é de, com isso, trazer mais 20 aeronaves para a nossa frota no ano que vem a atender mais 4 milhões e 400 mil brasileiros no ano que vem.

Obrigado, Presidente.





29/10/2014

A SRª PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Maioria/PP - RS) – Obrigada pela oportuna e importante colaboração nesse debate.

Eu convido já o primeiro orador inscrito, o Senador Ricardo Ferraço.

Eu pediria licença para solicitar ao Senador Pimentel que me substituísse. Nós temos uma reunião com o Presidente do Senado para tratar da questão da dívida dos Estados. O Governador do Rio Grande do Sul e outros governadores estão numa reunião, e eu preciso estar presente lá, porque é um tema crucial para o Rio Grande do Sul.

Então, agradecendo o Senador Pimentel, já, de antemão, passo a palavra ao Senador Ricardo Ferraço.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) – Obrigado, Senadora Ana Amélia.

Meu caro Senador Flexa, Sr. Ministro Moreira Franco – seja muito bem-vindo a esta Casa; Dr. Marcelo; Dr. Antonio Gustavo; Brigadeiro do Ar Gustavo Adolfo; Sr. Eduardo Sanovicz; Sr. José Adriano Castanho Ferreira; enfim, saúdo a todos que tiveram a oportunidade de trazer as suas contribuições a esta Comissão que está analisando aquilo que, a meu juízo, é um relevante e importante projeto, conduzido pelo nosso Ministro Moreira Franco.

E a nossa primeira tarefa nesta Comissão será, creio eu, concluirmos a votação no prazo. O prazo já não é mais tão aliado como foi pouco tempo atrás, e acho que nós, Presidente Pimentel, Relator Flexa, pela relevância desse projeto, precisamos ter esse compromisso, não apenas com o Senado, mas esse compromisso com o Brasil. O Brasil necessita de um programa como esse para que nós possamos levar a aviação a ganhar e conquistar mais capilaridade ainda.

Por incrível que pareça, nós ampliamos o mercado de passageiros, mas nós, por um conjunto de razões que já foi aqui bem apresentado, reduzimos a presença da aviação regional, da aviação doméstica, como queiram, em nosso extenso território. Chegamos a ter, parece-me, três centenas de cidades atendidas em nosso País anos atrás.

Portanto, esse é um projeto pelo qual precisamos ter muito esmero, e há algumas questões em que eu gostaria de merecer a atenção do Ministro Moreira Franco, ou, evidentemente, de quem puder nos trazer algumas contribuições que nos parecem relevantes, até por conta de ser Relator, nesta Casa, do Projeto de Lei do Senado nº 173, de autoria do Senador Eduardo Braga, que versa sobre esse tema, ou seja, criar condições e ambiente para que a aviação regional possa atender, sobretudo, aos Estados que não dispõem de alternativa viável que não a aviação, que já é hoje o meio de transporte mais utilizado pelos brasileiros, quebrando um paradigma que considero histórico em nosso País.

Todavia, essa é uma proposta que, da forma como foi encaminhada, solicita que, na prática, o Senado ou o Congresso possam dar um cheque em branco ao Poder Executivo, porque o Poder Executivo ficará com plena autonomia para regulamentar e estabelecer critérios.





No projeto apresentado pelo Senador Eduardo Braga, que nós relatamos, nós colocamos algum tipo de critério, algum tipo de limite. Por exemplo, subsídio de até 50% dos assentos da aeronave, limitado a 60 assentos. Enfim, o projeto não trabalha critérios, não trabalha qualquer tipo de sinalização que possa nos dar a condição de saber o que o governo pensa em relação à regulamentação. Ou seja, de que maneira o governo pretende regulamentar? Quais são as travas que o governo pretende estabelecer ou os critérios, as diretrizes para que um programa como esse não se banalize no tempo? E digo isso porque ele é muito importante.

Nós estamos tratando, aqui, de subsídios; estamos tratando de transferência de recurso público para o atendimento de uma importante política pública que vai dar mobilidade a um contingente muito grande de pessoas, de brasileiros, que vivem, que moram, que levam a sua vida em uma situação de bastante restrição nos Estados do Pará, do Amazonas, de Tocantins, de Roraima. Quer dizer, esse me parece ser o foco desse tipo de programa. Não me parece ser o foco desse tipo de programa – ficará a critério, evidentemente, do Governo Federal – estabelecer que um aeroporto regional, como o de Uberlândia, poderá receber um tipo de subsídio.

Não estou especulando; estou trabalhando com uma simulação de hipóteses, porque esses critérios não fazem parte da medida provisória que Sua Excelência a Presidente submeteu a esta Casa. Mas, se assim desejar, poderá considerar o Aeroporto de Uberlândia ou de Uberaba, ou de Ribeirão Preto algo do tipo e, evidentemente, essas rotas estarão disputando com outras regiões que aí, sim, merecem a nossa atenção e a nossa mais absoluta prioridade.

Então, a indagação que faço é para que o Ministro – ou, enfim, quem puder, mas me parece que o Ministro poderá – fale um pouco sobre como o governo pensa em termos de critérios de regulamentação desse importante projeto que estamos debatendo aqui no Senado.

Há ainda outra questão que me parece muito relevante: a contratação do Banco do Brasil para não apenas a elaboração de projetos, mas para toda a gestão da execução desse importante programa. O Banco do Brasil é, evidentemente, uma instituição que goza da maior reputação, credibilidade, capilaridade, mas não me parece que, ao longo da sua história, o Banco do Brasil tenha tido qualquer tipo de convivência ou de relacionamento com esse tipo de projeto. O Banco do Brasil terá que se organizar, terá que se preparar para isso. Há profissionais da mais alta qualidade; pode se valer de ferramentas que o mercado empresta; todavia, em que pese o Banco do Brasil ser uma instituição com elevada capilaridade, preocupa-me o nível de concentração que esse programa está montado, porque não considera os Estados como entes federados, não considera os Municípios com o ente federado. E, se Estados e Municípios puderem fazer parte desse esforço, evidentemente com um grau de monitoramento, fiscalização, acompanhamento e gerenciamento, se isso não poderá dar um maior nível de velocidade a esse importante programa.





29/10/2014

Quer dizer, preocupa-me, pelo menos neste momento, salvo melhor juízo, um nível de concentração, porque a realidade do nosso País é tão diferente. A realidade do meu Estado, o Espírito Santo, não é a realidade do Amapá, que não é a realidade de outros Estados.

Nós temos uma preocupação muito grande. A meta são 270 aeroportos. Como compatibilizar a construção de tantos aeroportos com linhas regulares? Como criar um ambiente para que esses recursos que serão aplicados produzam para a sociedade brasileira o retorno compatível e adequado à renúncia fiscal que estaremos incorporando nesse programa de subvenção.

Segundo, qual é o impacto? Qual é o nível de subvenção que o Governo imagina que um programa como esse custará ao contribuinte brasileiro? Questiono se existe alguma simulação, algum cenário, porque nenhuma dessas informações consta do projeto, e esta Comissão tem a tarefa de fazer um exame mais detalhado.

Então, cumprimentando a todos os senhores que nos honram aqui com suas presenças, eu queria ter a possibilidade de conversarmos um pouco mais acerca desses detalhes que estamos aqui debatendo em função do legado e da importância que esse programa terá para a aviação regional ou doméstica brasileira e do legado que ele produzirá, facilitando, evidentemente, o dia a dia de tantos brasileiros.

E, para não perder a viagem, eu preciso perguntar ao meu Ministro Moreira Franco e ao Dr. Gustavo sobre o aeroporto de Vitória. Eu não poderia perder esta oportunidade, até porque não seria perdoado pelos capixabas.

Nós temos um aeroporto cuja inauguração estava programada para 2008. Estamos em 2014, na antessala de 2015, com a expectativa de que o edital do RDC possa ser publicado, quero crer, agora no final do mês – publicado já está; perdão! – possa ser anunciado e as propostas possam ser estudadas. Enfim, qual é o cronograma, neste momento, para o nosso aeroporto de Vitória, que já se transformou – perdoem-me a brincadeira – numa novela mexicana, que tem princípio, meio, e não tem fim? Eu brinco, mas é dramática a situação dos capixabas e brasileiros que utilizam o aeroporto de Vitória, mas em condições muito restritas.

Então, eu me dirijo ao nosso Ministro e ao Dr. Antonio Gustavo para receber dos amigos uma informação precisa, se possível, de como os senhores estão imaginando o desdobramento do início das obras efetivas do aeroporto de Vitória.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. Bloco Apoio Governo/PT - CE)

– Vou passar a palavra ao nosso Relator e, depois, eu a devolverei aos nossos convidados.

Com a palavra o Senador Flexa Ribeiro.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA)

– Presidente, Senador José Pimentel, nossos convidados para esta audiência pública, Senador Ferraço, Srs. Deputados, a exposição de cada um dos





convidados a esta audiência pública nos deu a oportunidade de responder algumas dúvidas que tínhamos em relação ao texto da medida provisória.

O texto da medida provisória, a meu juízo, é muito aberto. Ele não define dados importantes para que o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional possa atingir os seus objetivos e remete essa definição para a regulamentação.

Ministro Moreira Franco, Senador José Pimentel, tenho uma certa preocupação quando a lei remete à regulamentação. Nós temos leis aprovadas desde a década de 90 que não foram regulamentadas até hoje. Então, nós temos que aproveitar o texto para incluir algumas posições que acredito que sejam importantes para um programa dessa natureza.

Acho que o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional é, para o Brasil, e mais para a nossa região, para a Amazônia, de uma importância sem igual.

O Ministro Moreira Franco, da Secretaria de Aviação Civil, implementa, como meta do Governo, o programa de 270 novos aeroportos. Como disse o Senador Ferraço e é de conhecimento de todos, foi delegado ao Banco do Brasil fazer os projetos e de, também, fazer a licitação, me parece, para a execução desses aeroportos.

Perguntaria se o programa que estamos agora discutindo, de subsídios à aviação regional, está compatibilizado com esses 270 aeroportos que foram definidos no programa de infraestrutura para ser feito.

Outro questionamento que também deixaria à mesa é a definição de aeroporto regional. Qual o critério para que se possa definir que um aeroporto seja regional?

Aqui foi colocado pelo Sr. Deffson, das empresas regionais, que a Anac transformou – se foi o que entendi – a empresa de aviação regional como empresa doméstica. Queria saber do Presidente da Anac o que difere uma empresa regional de uma empresa doméstica, porque a medida provisória fala em empresa regional. Assim, se a Anac não a considerar como empresa regional, e, sim, como doméstica, me parece que ela ficará fora do subsídio.

Qual é a duração desse programa? A medida provisória também não diz, e é importante que se defina para darmos um subsídio. A sociedade, abrindo mão de recursos recolhidos pela União, precisa ter, na sua programação, quanto tempo será suficiente para que essas rotas regionais possam ter sustentabilidade. Indago se há algum estudo do Governo em relação a isso.

Qual o valor do subsídio? O subsídio virá do Fundo Nacional de Aviação Civil. Temos aqui uma previsão de receita, para 2015, de R\$4,231 bilhões. Quanto disso será utilizado para a subvenção das linhas regionais? Pergunto porque nos preocupa que a utilização desse fundo é exatamente para que se possa ampliar os aeródromos do Brasil, dando maior capacidade de rotas regionais. Então, se vamos usar o fundo para um subsídio, que é importante, eu gostaria de saber se existe um parâmetro para isso. O parâmetro que me parece





ser o indicativo do governo é o valor que está inserido na lei orçamentária para o próximo ano, ou seja, R\$500 milhões para esse subsídio.

Qual o controle que esse programa terá por parte do governo, meu Presidente, Deputado Assis? Recebemos 85 emendas à medida provisória. Estamos, evidentemente, analisando emenda por emenda, mas o Senador Ferraço fez uma emenda exatamente nessa direção, isto é, dos instrumentos de controle do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional.

Não estou direcionando a nenhum dos convidados, mas aqueles que puderem contribuir com cada um dos questionamentos que o faça, porque servem para todos.

Já tivemos, na década de 80, um subsídio à aviação regional. O questionamento é se a experiência anterior da década de 80, que não foi exitosa, foi revista nesse programa de desenvolvimento que a medida provisória propõe.

Finalmente, acho que o programa, evidentemente, objetiva subsidiar rotas regionais já implantadas, mas ele tem como objetivo maior novas rotas que possam vir a ser criadas com esse subsídio, de tal forma que as cidades menores, os Municípios menores do nosso País possam ter uma aviação regular.

Para nós da Amazônia, eu repito, isso é de uma importância vital. Existem empresas regionais – e aqui já foi dado o exemplo – voando na Amazônia, mas ainda são insuficientes os destinos que elas oferecem para o transporte.

Preocupam-me – e, aí, me dirijo talvez ao Presidente da Anac – os critérios de homologação dos aeroportos. Se a exigência para homologar um aeródromo na Amazônia for a mesma exigida para os aeroportos de Congonhas ou de Guarulhos, não só na Amazônia, mas acredito que também em outras regiões menos desenvolvidas, teremos grandes dificuldades para termos aeroportos homologados para que a aviação regional possa ter a linha regular.

O que existe hoje – e é de conhecimento de todos esse risco que na Amazônia se corre a toda hora – é o plano de voo se feito para um aeroporto homologado e o avião fazer pouso num aeroporto que não é homologado. Então, isso não pode continuar dessa forma. Nós temos que ter essa flexibilização no caso dos aeroportos da Amazônia e das regiões menos desenvolvidas do nosso País.

São os questionamentos que eu gostaria de ter...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) – V. Exª me permite, Sr. Relator?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA) – Pois não, Senador Ferraço.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) – Desejo agregar a essa preocupação, que eu quero crer deva ter sido também de todos os senhores que trabalharam diretamente na construção desse plano ou desse projeto, que é compatibilizar a disponibilidade com o custo.

Quer dizer, nós temos aqui, no Brasil, uma realidade extremamente perversa do custo das empresas aéreas com relação ao combustível. As





empresas alegam que os encargos tributários relacionados ao combustível são da ordem de 40% do custo dessas companhias. O Governo Federal tem feito um conjunto segmentado de desonerações em vários setores.

Pergunto: isso foi considerado pelos senhores que trabalharam como forma de nós baratearmos ou diminuirmos o custo do transporte aéreo em nosso País? E qual a sua opinião acerca da limitação sobre o capital estrangeiro na aviação doméstica? Gostaria de conhecer qual a avaliação, enfim, do Ministro ou dos técnicos que trabalham nesse projeto para que nós pudéssemos conhecer um pouquinho.

Obrigado, Sr. Relator.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA)
– De nada, Senador Ferraço.

Seu aparte enriquece os questionamentos.

Finalizando, eu acredito que o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional chegará aos objetivos que nós queremos atingir, que não dois. Um é aumentar o número de rotas, ou seja, das cidades atendidas; e o segundo é reduzir o custo dessas passagens, porque, Ministro Moreira Franco, uma passagem de Belém a Redenção ou de Belém a Itaituba custa mais caro do que uma passagem de Belém a Paris e voltando de Paris a Belém.

Então, não há como se desenvolver uma aviação regional com os custos elevados do bilhete. Então, parece-me que essa subvenção vem no sentido de incentivar novas rotas, mas espero que ela venha também no sentido de reduzir o preço das passagens praticado hoje em dia.

O SR. PRESIDENTE (Assis Carvalho. PT - PI) – Ouvindo aqui já o nosso querido Relator Flexa Ribeiro, quero agradecer também a gentileza do meu querido Pimentel, que ficou aqui presidindo enquanto chegávamos.

O nosso querido Ministro está com a questão de tempo, Senador, e eu pediria que pudesse falar antes de V.Ex^a. Então, passo aqui a palavra para o querido Ministro Wellington Moreira Franco

O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO – Presidente, agradeço ao Senador Pimentel pela gentileza e faço questão de fazer umas ponderações iniciais pela importância dos temas colocados pelo Senador Ferraço e pelo Relator Flexa Ribeiro. E nós aqui, pelos pontos levantados... Na realidade, foram postos aqui os principais problemas da aviação brasileira, da aviação civil no Brasil, não só da aviação regional, mas da aviação civil.

Antes de responder diretamente, creio que seria importante nós fazermos uma distinção de natureza conceitual. Uma coisa é o Programa de Aviação Regional. Queremos colocar 270 aeroportos em condições operacionais, o que não significa necessariamente que estamos construindo 270 novos aeroportos. Nós temos aeroportos que estão construídos cujas condições operacionais são precárias, e as companhias reclamam porque não têm segurança, não têm condições adequadas, ou os passageiros reclamam que a estação de passageiro não é confortável, não atende às necessidades. Então, pegamos esses principais aeroportos e vamos fazer obras de pátios de pista, de





estação de passageiros, e também garantir as condições de segurança para que o aeroporto se torne um aeroporto operacional, e a Anac não fique fechando desnecessariamente aeroportos, não fique de cabelo em pé, fechando aeroportos, como diz aqui o nosso Gustavo. *(Risos.)*

(Manifestação da plateia.)

Quando vai à Amazônia, de vez em quando, o cabelo fica em pé, para nossa tristeza, não é Senador?

Pois bem, além disso, há alguns aeroportos que serão novos, mas o grosso são reformas, são melhorias que serão feitas em pista, pátio, estação de tratamento de passageiro, estacionamento etc.

Outra coisa é o programa de subsídio. O programa de subsídio visa ao passageiro, quer dizer, ele está querendo garantir que, com as distorções decorrentes da própria composição de preço que esse mercado vem vivendo ao longo desses anos, nós começemos a ter uma intervenção de natureza econômica e financeira no sentido de criar as condições para que haja um equilíbrio, para que a composição de preços se dê de maneira mais equilibrada. É absolutamente intolerável para o cidadão brasileiro, porque mora no interior, pagar 31% mais caro do que quem mora na capital e na região metropolitana; mas também é compreensível porque no interior as condições de segurança são piores etc.

Então, vamos querer fazer as intervenções físicas e, ao mesmo tempo, dar condições financeiras para que o passageiro possa ter acesso a esse modal e as companhias possam ter a restabelecida sua saúde financeira.

Nós estamos atendendo a todos, e não só para criar linhas novas.

Por quê?

Porque o nosso objetivo não é só criar linhas novas para a criação de linhas novas. O nosso objetivo é consolidar o mercado do interior do Brasil, dando a todos eles acesso à aviação, porque há uma distorção de preços que impede que o brasileiro, mesmo tendo o aeroporto e as empresas funcionando, pague preços, como o Senador disse aqui, distorcidos. E nós precisamos começar a fazer as intervenções respeitando a liberdade do mercado, a liberdade tarifária, mas fazer as intervenções necessárias para que se estabeleça uma composição de preços mais justa.

A outra coisa é que, além das companhias aéreas fazendo voos regionais, vamos garantir as empresas de táxis aéreos que operem com ligações aéreas, com operações sistemáticas, regulares, incluindo helicópteros, porque acho que é preciso começar a colocar à disposição, de maneira organizada, as empresas, mesmo optando pelo helicóptero. Assim, você coloca o mercado com uma mobilidade, com uma oferta diversificada de acordo com as características da região e do tamanho do próprio mercado.

Nós tivemos no Brasil a malha muito superior a que temos hoje quando operávamos com o DC-3 que eram para 25 passageiros, mas as condições tecnológicas eram menos sofisticadas do que as atuais.

No Brasil, a sofisticação tecnológica, ao invés de aumentar a malha, de estimular a operação, está fazendo o contrário. E evidentemente este é um





29/10/2014

problema que estamos discutindo com a Anac para repensar todo o sistema regulatório. Sem colocar nenhum problema na questão de segurança, precisamos entender definitivamente que a função do Governo é resolver o problema das pessoas e não criar problemas para a vida das pessoas.

Então, temos que pensar todo o nosso sistema regulatório a partir desse pressuposto, desse princípio que até acho que deve ser um mantra para todos nós. Nós temos que ajudar a resolver a vida das pessoas, preservando a legalidade, preservando a segurança, no caso, preservando a normalidade.

Com relação às especificações colocadas pelo Senador Ferraço, temos tido uma contribuição extremamente rica na nossa relação entre os técnicos da SAC e o gabinete do Relator. E muitos dos pontos, quase todos eles, estão sendo cuidados e tratados. Nós já temos uma definição em percentual máximo dos recursos do FNAC para ter como referência de subsídio. Nós estamos pensando e concordamos com a proposta do Relator. Inclusive dentro do Governo ainda há uma certa ..., mas estamos caminhando com o Relator para termos 15% do FNAC.

Nós estamos definindo o prazo de duração do programa.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) – É 15% para o subsídio?

O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO – Isso.

Nós estamos trabalhando com o prazo de duração do programa.

Se é um programa de subsídio, ele não só tem que ter um prazo de duração para que as partes todas se organizem – não só os passageiros, não só o Governo, mas as companhias aéreas nos seus planos de negócios – para saberem como isso está sendo feito. Nós precisamos, no Brasil, ter leis claras e fazer com que os contratos sejam cumpridos e respeitados por todas as partes.

Então, há uma discussão porque há uma proposta de dois anos, mas achamos que o ideal seria cinco. Cinco mais cinco, para o tamanho do Brasil, dois anos passam muito rápido, e deixaria de ser um programa de Estado para ser um programa de governo se você trabalha com prazo de dois em dois anos.

Eu acho que o objetivo nosso é fazer da política da aviação civil que está sendo implementada uma política de Estado e não política de governo, para que possamos ter, de fato, este modal enraizado na cultura, na prática de todos os brasileiros.

Então, esse é um outro problema posto, que já estamos colocando.

Nós achamos que o programa não deve ser só para a Amazônia Legal; achamos que deve ser para todos, pelas razões que já temos expostas, e porque já há uma concordância entre nós. Mas achamos que devemos estabelecer um subsídio maior – não vou dizer privilegiado – para a Região Norte, pelas condições. Na Região Norte, na Amazônia, considerando-se as distâncias, se você mede por horas – dias de barca, e horas de avião –, a aviação é um elemento, é um sistema de transporte, é um modal vital.

Além disso, estamos conversando com a Assessoria da Relatoria para ver se conseguimos colocar, nesta medida provisória, uma iniciativa que o





29/10/2014

Governo já estava querendo tomar que é a de permitir que a Anac tenha autoridade legal para fazer a aplicação da legislação, sem abrir mão das questões de segurança, com mais flexibilidade na Amazônia. Isso porque essas regras são regras definidas por associações internacionais. Essas regras, quando definidas, visam indicar a excelência, ou o que nós devemos atingir, e não algo que seja presente no dia a dia para todo mundo. Mesmo nos Estados Unidos, a autoridade não aplica algumas dessas regras, porque não há ainda necessidade. Os novos vão incorporando essas novas regras, para que se tenha um crescimento que respeite a própria realidade econômico-financeira, o próprio crescimento da Região, do Estado e do País. O Senador inclusive colocou esse ponto, porque é na Região dele. Hoje isso é um problema, inclusive se estimula a ilegalidade, como ele próprio disse. Planos de voo são feitos para determinados lugares, e os aviões param em outros, às vezes até levando coisas do Governo, e o Governo sabendo disso. Nós não precisamos viver nesse ambiente.

Então, já estamos conversando com a Assessoria para ver se se coloca esse dispositivo, que é um dispositivo que atende a Amazônia, já conversado com a Bancada de Senadores e de Deputados, o que vai permitir não só esse atendimento, como vai criar condições para a Anac fazer uma espécie de "ranqueamento" dos aeroportos.

Nós não podemos aplicar, como disse o Deilson, as mesmas regras para coisas que não são iguais. Guarulhos não é igual a um aeroporto no interior do Amapá. É diferente: o número de voos é diferente, a complexidade é diferente, as condições são diferentes. Havendo dois ou três voos, necessariamente não é preciso um carro de incêndio que custa um milhão e tantos reais e demanda técnicos altamente especializados. Além disso, o aeroporto precisa de uma garagem própria, porque não dá para você ter carro de incêndio se não há a garagem para o carro de incêndio. E em cidades que a população não tem corpo de bombeiros! Não há um carro de incêndio para a população, mas, pela legislação de agora, o aeroporto é fechado por não ter um carro contra incêndio, que é altamente especializado.

Então, coisas dessa natureza nós temos que entender a partir do princípio da razoabilidade. Não se quebra a segurança, mas se flexibilizam determinadas regras.

Além disso, há uma conversa entre nós e a Assessoria da Relatoria com relação ao porte do aeroporto para que seja considerado regional. A proposta que o gabinete traz é de 500 mil passageiros/ano. É pouco, porque o setor está crescendo muito. Para os senhores terem ideia, o aeroporto de Macaé transporta em helicópteros, para as plataformas, 1,2 milhão passageiros/ano. O crescimento desse setor é muito grande.

Então, acho que estamos trazendo é que, em vez de 500, trabalhe com 800 mil passageiros/ano para a Amazônia Legal e 600 mil para o resto.

Além disso, o Senador colocou alguns problemas que eu queria rapidamente comentar, para não tomar muito tempo, falar sobre eles. Primeiro,





falamos sobre o problema da Amazônia. Por que o Banco do Brasil? O Banco do Brasil cumpre a mesma função que a Caixa Econômica cumpre para outras atividades do Governo.

Até então, Caixa Econômica era o único braço financeiro que cumpria os programas de Governo, acompanhava a execução orçamentária e usava toda a sua estrutura para auxiliar o Governo. Entendeu-se pela capilaridade que ele tem, pelo excesso que já se sente na Caixa. E esse excesso gera uma reclamação muito grande, porque você coloca, sob a responsabilidade do gerente, planos, programas e obras as mais diversas, desde intervenções simples até coisas mais complexas, como Minha Casa Minha Vida, etc.

Então, resolveu o Governo começar a trazer o Banco do Brasil, e estamos tendo a experiência do Banco do Brasil. Como o Senador Ferraço colocou, com muita propriedade, o Banco está aprendendo, está se organizando. Quer dizer, evidentemente que a cultura da Caixa, nessa área, é muito mais desenvolvida, tem muito mais desenvoltura do que o Banco, que está aprendendo agora, mas ele está com esse nosso programa e está também na área da agricultura com o programa de silos.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) – Mas, no caso da Caixa Econômica, ela fiscaliza e gerencia convênios e contratos de Estados e prefeituras.

O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO – É a mesma coisa.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) – No caso do programa, ela não vai contratar a obra também, o Banco do Brasil?

O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO – A Caixa também faz licitações, mede, cumpre as mesmas funções que o Banco do Brasil. É tanto que a medida provisória deu a opção de ou contratar a Caixa ou o Banco do Brasil, porque são funções idênticas. Mas creio que estamos avançando e ajudando.

O Banco não faz diretamente, ele contrata. Então, por exemplo, nessa primeira etapa, dividimos o País em seis áreas, e foram feitas licitações, para contratar várias projetistas. E essas áreas todas, as 270 já foram visitadas pelas projetistas.

E temos, ainda, umas questões ambientais. São sempre as mais complicadas, porque, lamentavelmente, esse é um problema em todas as áreas. Mas, em muitos aeroportos, já estamos quase em condições de licitar, e estamos esperando resolver os problemas de registro ambiental, de legalização ambiental, para fazer a licitação.

Com relação a Estados e Municípios, as projetistas visitam os aeroportos com os Municípios e com a participação do Estado. E tenho visitado, feito reuniões – quando o projeto das projetistas se conclui, entra em fase final – com o governador e os prefeitos, porque, na realidade, quem sabe detalhes da operação é o prefeito: onde a rua deve passar, onde a entrada fica melhor, como vai se resolver problema de galpão que existe, uns podem e outros não podem. Enfim, estamos discutindo a operação, o detalhe, com governadores e prefeitos.





29/10/2014

Além disso, o Senador levantou dois problemas que deixo para os senhores porque não são nossos, mas dos senhores. Um é o capital estrangeiro. É uma coisa absolutamente incompreensível, digo eu, no mundo de hoje, em que o mercado já resolveu essa questão de acionista e de gestor e investidor.

Hoje, você pode não ter o comando da gestão mesmo tendo grupos de investidores que têm a maioria do capital. Creio hoje que, por exemplo, na indústria de defesa, esse critério que existe na aviação não existe. E a indústria de defesa é muito mais estratégica para o País do que a aviação. Nós só temos hoje, se a memória não me falha, dois setores em que temos esse tipo de exigência: aviação e hospital. Curiosamente, nos dois setores, já há composições de grupos estrangeiros, e essa coisa continua.

Então, o apelo que quero fazer é que as mudanças no CNA se deem o mais breve possível, com uma discussão mais aprofundada, para que essa questão seja trazida para o século XXI, em que temos regras que são muito mais adequadas a investimentos, investidores e mercado do que acharmos que se vai garantir domínio com a fixação de 20% só para participação de capital estrangeiro, porque não garante, e temos prova disso.

Outra coisa... E aí já não é mais no âmbito do CNA, mas sim no âmbito da legislação tributária e, certamente, do Confaz. Sei que no Senado até já algumas iniciativas foram tomadas nesse sentido. Mas é absurdo o que ocorre no País com a aviação. Ter o ICMS de 24% só para voo interno é transferir renda do País para o exterior. Em São Paulo, cobram-se 24% de ICMS.

O SR. JOSÉ PIMENTEL (Bloco Apoio Governo/PT - CE. *Fora do microfone.*) – No Ceará, 27,5%.

O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO – No Ceará, 27,5%. Brasília cobrava 24, passou para 12; o aeroporto de Guarulhos já é o segundo aeroporto do Brasil. Passou...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO – Brasília passou, já é o segundo aeroporto do Brasil; passou Congonhas. Por quê? Porque baixou para 12.

São Paulo cobra 24%. Se há um avião de uma empresa brasileira, um ao lado do outro, com o mesmo frentista para colocar o mesmo combustível, o avião que vai para a Bahia sai com 25% de ICMS, mais PIS/Cofins; o avião que vai para Buenos Aires sai sem os 25 e sem o PIS/Cofins.

Ou seja, eu brinco sempre que, hoje, no Brasil, por força disso e da composição usada pela Petrobras – espero que, nisso aí, tenhamos condições para revisão da composição do custo do combustível para a aviação, do querosene para a aviação, que isso se modifique; o imposto é até mais rápido e mais fácil, porque é uma coisa legislativa –, o avião que faz turismo interno onera o turista interno, torna tudo mais caro para o turista interno. O que vai para Miami, vai para Buenos Aires facilita. Então, está-se transferindo renda, riqueza, porque as pessoas começam a comprar lá. Eu até entendo que, quando o Obama vai abrir determinadas restrições para o turista brasileiro, ele faça essa solenidade em





29/10/2014

Miami, na Flórida, porque o número de brasileiros que sai com essas facilidades, pelo preço da aviação, para comprar lá é uma brutalidade. Então, não é exagero dizer que, no Brasil, a classe média vai para os Estados Unidos, a classe média alta vai para a Europa e rico brasileiro vai para os *resorts* do Nordeste, porque é tudo mais caro: o hotel é mais caro, a passagem é mais cara, é tudo mais caro.

Então, espero que isso aí também seja modificado.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) – Não, Ministro. Faltou o aeroporto de Vitória. O aeroporto de Vitória, Ministro!

O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO – O aeroporto de Vitória, quando eu cheguei aqui...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) – Precisamos sempre cravar essa cabeça de burro, Ministro? (*Risos.*)

O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO – Pois é, eu concordo plenamente. Quando eu cheguei aqui, o Dr. Gustavo me disse: "Eu tenho duas pedras no meu sapato!" "Mas o que é isso?" "É porque há dois aeroportos que estão parados, é uma coisa terrível, que são Vitória e Goiânia". E aí já estamos em uma epopeia típica. Repito o que eu disse aqui logo no começo: a função do Governo é resolver o problema das pessoas, e não criar dificuldades na vida das pessoas.

Houve um problema de licitação. A partir daí, a obra do aeroporto foi paralisada, e começou uma guerra, um problema judicial e um problema no Tribunal de Contas, tanto em Vitória quanto em Goiânia.

Em Goiânia, estamos até em uma situação muito mais delicada, porque o terminal está pronto, bellissimo terminal, e não se consegue ligar a pista ao terminal. Então, eu estou entendendo. O aeroporto parece linholene, parece linho, mas é linholene. Ele está com as suas partes prontas, mas, por um problema de interpretação no Tribunal de Contas, não se consegue resolver essa questão. Há expectativa de que na próxima semana possamos ter esse problema resolvido.

No caso de Vitória, que, como você diz, é uma novela mexicana, eu passo aqui para o Dr. Gustavo para ele ter o privilégio de explicar melhor essa história. (*Risos.*)

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) – o senhor quer dizer com isso que ele é o ator principal dessa novela?

O SR. PRESIDENTE (Assis Carvalho. PT - PI) – Sr. Ministro, concluiu?

O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO – Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Assis Carvalho. PT - PI) – O Senador Pimentel tinha solicitado...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) – Mas faltou uma questão em aberto.

O SR. PRESIDENTE (Assis Carvalho. PT - PI) – Tudo bem.





29/10/2014

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) – Se o Governo pensa em submeter à concessão privada a exploração do Aeroporto de Vitória.

O SR. GUSTAVO MATOS DO VALE – Ai é para lá. (*Risos.*)

O SR. ASSIS CARVALHO (PT - PI) – Então, passando aqui para o Dr. Gustavo.

O SR. ANTONIO GUSTAVO MATOS DO VALE – Pois não, Senador. Bem, Senador Ferraço, o senhor nesses quatro anos que a gente tem lutado para voltar, tem acompanhado todo o processo juntamente com o Governador Casagrande e a Senadora Rose. Lá, realmente, é uma frustração. Desde o primeiro momento, nós nos empenhamos. Fomos a Vitória, inclusive com o Ministro Moreira Franco. Na realidade, quando nós estabelecemos, ainda em 2011, quando nem existia a Secretaria de Aviação Civil e que ainda éramos subordinados ao Ministério da Defesa com o Ministro Jobim, desenvolvemos uma metodologia para resolver Goiânia e Vitória, e viemos trabalhando nessa metodologia até por orientação do próprio Tribunal de Contas. E conseguimos aprovar no Tribunal o retorno da obra de Goiânia, que, como o Ministro disse, está completamente pronta, faltando a infraestrutura.

No caso de Vitória, nós seguimos rigorosamente os mesmos passos, os mesmos preços, tudo, não tem uma vírgula diferente de Goiânia. Tivemos o parecer favorável do relator, mas, infelizmente, perdemos no plenário. E o plenário do TCU nos determinou que fizéssemos uma licitação para a obra de Vitória, o que não aconteceu na obra de Goiânia. Na obra de Goiânia, nós tivemos condições de contratar o mesmo consórcio.

E aí nós cumprimos rigorosamente a ordem do Tribunal. Já discutimos essa licitação com todos os técnicos do Tribunal e, no dia 20 de novembro, serão abertas as propostas de qualquer maneira.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) – de 2014?

O SR. ANTONIO GUSTAVO MATOS DO VALE – Agora, daqui a duas semanas. Vão ser abertas as propostas, e eu garanto para o senhor: passando os prazos, há quase 35 empreiteiras que já retiraram o edital de licitação, nós já fizemos mais de 300 respostas. Ou seja, eu tenho absoluta certeza de que vamos ter um ganhador dessa obra, e os preços estão – eles não podem ser revelados porque fazem parte do Regime Diferenciado de Contratações – de acordo com todos os técnicos do TCU. Então, eu garanto para o senhor e prometo: no dia 20 de novembro, se essa licitação for homologada, nós voltamos à obra de Vitória ainda no mês de Janeiro. É porque são os dois mesmos, como o Ministro disse, as pedras no meu sapato. Nós voltamos ainda em janeiro de 2015, se Deus quiser. Retornar ao aeroporto de Vitória, porque realmente não tem mais condição de manter aquele aeroporto.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) – Ou seja, é início de obra em janeiro de 2015?

O SR. ANTONIO GUSTAVO MATOS DO VALE – Se Deus quiser – não sei se estaremos aqui, não é, Ministro? Porque o Governo muda –, mas eu





gostaria muito de estar junto com o Ministro Moreira Franco assinando o contrato, ainda no mês de dezembro como fizemos em Goiânia.

Respondi? E eu sei que o senhor vai cobrar. Isso é bobagem.

O SR. PRESIDENTE (Assis Carvalho. PT - PI) – O nosso querido Ministro, gostaríamos que permanecesse aqui. Mas já que o senhor está precisando sair, está liberado.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA) – Sr. Presidente, eu tenho um questionamento ainda para o Ministro Moreira.

O SR. PRESIDENTE (Assis Carvalho. PT - PI) – Ministro Moreira, então agora é o nosso Relator que está pedindo a sua permanência.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA) – É rápido, Ministro.

O senhor falou que o programa de incentivo à aviação regional não estava ligado ao dos aeroportos. A preocupação nossa é de que a maioria ou a totalidade desses aeroportos, pelo menos no Pará – os 24 que foram definidos – vão servir para a aviação regional. E o programa foi lançado em dezembro de 2012. Nós estamos chegando em dezembro de 2014, e efetivamente nada foi iniciado desses 270 aeroportos.

Eu pergunto se há uma previsão para que essas obras possam ser feitas de tal forma que, a juízo meu, venha a ajudar o fortalecimento da aviação regional?

O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO – Senador, como eu disse, esse programa de 270 aeroportos não é a construção de 270, mas, sim, a intervenção em diversos aeroportos espalhados pelo Brasil.

Muitos desses aeroportos são operados pela Infraero. E, nesses aeroportos operados pela Infraero, em vários deles já fizemos – 40 para ser mais preciso – intervenção. Em alguns estamos fazendo, em outros fizemos e até já inauguramos.

Nós fomos, Gustavo e eu, a Macapá, que é um deles, por exemplo, lá na sua região, um aeroporto regional, fizemos várias intervenções e ainda estamos fazendo outras intervenções. Mudamos até o projeto lá a pedido do próprio prefeito. Eu cito outro caso, o de Uberlândia. Então, esses 40 já estão andando. Agora, há algumas licitações que ainda não foram feitas por conta de, basicamente, problemas ambientais. O senhor sabe tão bem quanto eu a dificuldade.

Lá no Rio de Janeiro, por exemplo, há uma estrada que é o Arco Metropolitano, e porque descobriram uma perereca especial, a obra do Arco Metropolitano ficou parada por dois anos até encontrarem um lugar para colocarem essa perereca.

Então, estamos aí com alguns problemas ambientais, mas espero que a gente consiga resolver. Também quero reiterar aqui, já que estou saindo, pedir o seu apoio – e eu vejo aqui a Senadora –, para ver se dá para incorporar nessa Medida Provisória as mudanças, a delegação, a autorização à Anac para flexibilizar as avaliações dos aeroportos.





29/10/2014

Muito obrigado.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA)

– Ministro, só para concluir. V. Ex^a citou o caso da perereca, que impede a obra. Em Belém, existe a maior procissão do mundo, que é o Círio de Nazaré. Tem mais de 200 anos. E, ao final dos 15 dias, tinha uma queima de fogos de artifício, e o Ibama proibiu a queima dos fogos de artifício este ano porque, ano passado, morreram três periquitos numa árvore de uma imbaubeira.

A Diretoria do Círio teve que ir à Justiça para conseguir uma liminar para tocar os fogos no final da festa.

Então, tem a perereca lá e o periquito aqui.

O SR. PRESIDENTE (Assis Carvalho. PT - PI) – Nós agradecemos aqui a valorosa presença do nosso querido Ministro, que tem de se retirar.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Apoio Governo/PCdoB - AM)

– Presidente, Deputado Assis, se V. Ex^a me permite, antes de o Ministro se retirar, eu gostaria apenas de fazer uma observação na presença dele.

Eu vim lá de outra comissão de medida provisória, que eu estava presidindo, também uma audiência pública ligada à assistência farmacêutica, a farmácias, e não pude estar aqui desde o início.

Mas não poderia, com tantas pessoas importantes nessa mesa – o Ministro, o Presidente da Infraero, Diretor da Anac – deixar de registrar aqui que – Senador Flexa, V. Ex^a que é do Estado vizinho e não sofre, portanto, menos do que nós no Amazonas – há cerca de dois anos temos frequentado com certa frequência o Gabinete do Ministro Moreira, para tratar exatamente do problema da aviação, porque volta e meia eles cancelam o voo para algum Município. E se não há voo para Município do meu Estado, não há transporte de pessoas.

Num diálogo, desde o primeiro, o Ministro se comprometeu conosco – a Bancada toda do Estado do Amazonas – que, em breve, teríamos uma política de aviação regional. E nós todos dissemos ao Ministro: olha, a gente já está descrente que isso possa vir a acontecer, porque tantas vezes já viemos aqui com outros, na Infraero e tudo mais, e nunca conseguimos.

Então, quero cumprimentar o Ministro. Sei que essa é a primeira etapa de um grande projeto que tem o objetivo maior de promover a inclusão nesse meio de transporte, que é importante para o Brasil inteiro, mas é imprescindível para uma região, que é a nossa Região da Amazônia.

Então, meu abraço e meu reconhecimento a todos os senhores que aqui estão, por intermédio do Ministro Moreira Franco.

O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO – Muito obrigado, Senadora.

O SR. JOSÉ PIMENTEL (Bloco Apoio Governo/PT - CE) – Sr. Presidente, quero liberar o nosso Ministro para ele cuidar da sua agenda. Está com uma meia hora que ele está com a agenda vencida.

O SR. PRESIDENTE (Assis Carvalho. PT - PI) – Senador, V. Ex^a está inscrito e vai falar.





29/10/2014

O SR. JOSÉ PIMENTEL (Bloco Apoio Governo/PT - CE) – Só queria aproveitar...

O SR. PRESIDENTE (Assis Carvalho. PT - PI) – Só um pouquinho.

V. Ex^a vai falar com o Ministro, inclua logo também a agenda do Nordeste. Está saindo só a da Amazônia aqui.

O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. Bloco Apoio Governo/PT - CE) – Estou liberando o Ministro. Portanto, inicio saudando os nossos convidados e os parabens pela exposição. Abraço o nosso Presidente, Deputado Assis Carvalho, nosso Relator Flexa Ribeiro.

Acho que não teria relator mais indicado do que o Flexa, por ser um conhecedor da área e, ao mesmo tempo, da região do Brasil que mais necessita do fortalecimento da aviação regional. Portanto, temos feito um diálogo muito direto sobre a construção de um relatório que nos permita garantir a sua aprovação aqui na Comissão Mista, no Plenário da Câmara e do Senado. O prazo é muito curto. Ele já estava me informando que amanhã, meio-dia, já tem condições de apresentá-lo para abrir a discussão, o debate e fazer os ajustes.

Saúdo os nossos Parlamentares e registro que uma matéria dessa magnitude nunca estará completa. É um passo primeiro, muito significativo para ajudar a estruturar a aviação regional. Nós, da Região Nordeste, também temos muitas dificuldades na aviação regional. Basta ver que, para sair de Fortaleza e ir a João Pessoa, ou você vem a Brasília ou vai ao Recife. Não se justifica não ter um voo direto. Da mesma forma é Campina Grande e tantas outras cidades naquela região, cidades de porte médio e de porte grande. É evidente que isso era um vazio que tínhamos na política de Estado para atender a essas demandas.

Por isso, nós, Senador Flexa, vamos preparar todas as condições para que, amanhã, V. Ex^a possa apresentar o parecer que está sendo construído a várias mãos. V. Ex^a está tendo o cuidado de ouvir os órgãos de governo, as empresas, as Forças Armadas, em especial a nossa Aeronáutica, que, para nós, é decisiva nesse processo.

Quero também registrar aqui um ponto que, na minha visão, não estamos resolvendo: é a questão do ICMS sobre o combustível para a nossa aviação. Para o querosene no nosso Estado, o Estado do Ceará, se o avião vai de Fortaleza a Miami, o ICMS é 4%. Agora, se o avião sai de Fortaleza e vai a Juazeiro do Norte, um importante polo econômico, industrial, universitário e religioso no Ceará, aí é de 27,5%. Ou seja, quando você vai para gerar negócios, fortalecer nossa economia no Estado, o Estado cobra 27,5% de ICMS. Agora, se esse indivíduo vai para Miami gastar o dinheiro do Brasil lá – é dele, é verdade, mas vai gerar emprego lá – e importar uma certa quantia sem pagar impostos, aí é de 4%.

Portanto, essa equação precisamos enfrentar. É evidente que não vai ser nesta medida provisória, porque isso envolve todo um debate, um outro debate de logística no Brasil, de infraestrutura e de custos, mas, fatalmente, na regulamentação da guerra fiscal do ICMS entre o Estado de origem e o Estado de





29/10/2014

destino. Para esse tema fatalmente, nobre Senador Flexa, nossos pares, precisamos construir uma saída, porque não é razoável. Quando vai para Miami, o ICMS é 4%; quando vai gerar negócios no Estado do Ceará, saindo do mesmo aeroporto, a mesma pessoa que faz o abastecimento, é 27,5% – e não é diferente em outros Estados.

Quero também registrar que, nessa parte de construção de infraestrutura, temos a nossa Caixa Econômica Federal com experiência de muitos anos e precisamos, cada vez mais, valorizar. Acontece que, por conta do conjunto de obras, particularmente do Minha Casa, Minha Vida, aquela instituição está com a sua capacidade extremamente sobrecarregada. E temos um outro banco público, também de âmbito nacional, que tem experiência nessa área.

Inicialmente, o Banco do Brasil passou a ser contratado, nos anos 90, para resolver aquelas obras públicas federais em que houve desvio de dinheiro, e o construtor não tinha mais condições de completar a obra. O exemplo melhor é o Tribunal Regional do Trabalho do Estado de São Paulo. Todo o mundo sabe que dali desapareceram R\$170 milhões no final dos anos 90. Foi o empreiteiro, o construtor, em seguida, foi Senador da República. Foi a primeira cassação que o Senado fez por corrupção, o Senador Luiz Estevão, e agora ele está devolvendo parte do dinheiro, inclusive com parte da liberdade.

Na época, eu era Deputado Federal, fazíamos uma discussão: seria razoável não concluir aquela obra e deixá-la como sendo uma espécie de relíquia de museu de corrupção no Estado nacional, que era o Tribunal Regional do Trabalho lá de São Paulo, em que um desembargador trabalhista terminou sendo o apenado na fase primeira. Mas, para resolver aquilo, foi contratado o Banco do Brasil, e ele deu conta. A partir dali, ele passou a assumir uma série de outras construções em condições rápidas. O exemplo último foi agora o aeroporto de Brasília. Esse banco esteve ali, na linha de frente, ajudando na sua execução, numa série de ações, dado o prazo exíguo que tínhamos para a necessidade daquela excelente obra pública que foi feita. Hoje, a reclamação é por conta do caminhar, a distância que tem ali.

Já tenho assistido a algumas reclamações, mas fico feliz por aquele outro debate do estrangulamento, do atendimento péssimo – que era verdade – ter saído da agenda. E também é natural: resolvemos determinado mundo de pendências, de problemas, e surgem outras. E esta é a razão de ser da humanidade: estar, cada vez mais, lutando por melhores condições.

Por isso, eu quero aqui registrar que, do que depender do nosso Relator, que ele já tem reafirmado, do nosso Presidente da Comissão e dos nossos pares, queremos, até quinta-feira, estar concluindo esta votação aqui, na Comissão Mista do Congresso Nacional, para dar tempo, no prazo regimental, e o nosso Relator tem chamado muita atenção de todos nós.

Temos que ter um prazo mínimo de 15 dias entre a saída desta Comissão Mista e a sua chegada ao Plenário da Câmara dos Deputados. Em todas as reuniões que fazemos, eles chamam a atenção: "Cuidado com o prazo, observem." Portanto, temos esse compromisso, nosso Relator, para amanhã,





29/10/2014

meio-dia, neste mesmo Plenário, estarmos de volta para que V. Ex^a possa apresentar o seu importante parecer.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Assis Carvalho. PT - PI) – Agradeço a elaboração do nobre Senador Pimentel.

Ouçamos agora o nosso querido Senador Lobão, do nosso querido Maranhão.

O SR. LOBÃO FILHO (Bloco Maioria/PMDB - MA) – Muito obrigado, Presidente.

Antes de mais nada, eu queria fazer o registro de que, complementando as palavras do Senador José Pimentel, realmente a Anac conseguiu, nos últimos anos, na gestão já do Marcelo, tirar o caos implantado nos nossos aeroportos, que trazia uma insatisfação geral à população brasileira.

Nós todos fomos testemunhas durante muito tempo, e essa situação aparentemente foi regularizada. Parabéns à equipe da Anac, que conseguiu, com muito trabalho, modificar esse quadro. Mas já que estamos aqui com essa plateia ultrassuperdiferenciada vamos aproveitar para darmos uma pequena contribuição.

Aproveitando as palavras do nobre companheiro, colega, meu amigo Flexa Ribeiro, que, com a sua habitual competência, abordou um problema que, no Maranhão, vivemos diuturnamente: o Maranhão hoje possui mais de 80% das suas pistas de pouso interditas. São pistas de pouso que, porventura, operaram durante dezenas de anos e que, por excesso de rigor na norma, na legislação, hoje se encontram interditas. São pistas, às vezes, com dezenas de milhões de reais investidos, pistas de asfalto com mais de 1.500m, como, por exemplo, da cidade de Bacabal, quarta, quinta cidade maior do Estado, hoje interdita há muitos anos. Há arreirinhas, o maior polo turístico do meu Estado, com um aeroporto imenso, que passou interdito mais de dez anos.

Há de haver, Senador Flexa Ribeiro, uma flexibilização, um tratamento diferenciado para as realidades brasileiras. Você deu o exemplo perfeito: não se pode pegar as regras de Guarulhos e botar no Maranhão, no Pará, no Amazonas, no Ceará. É impossível, é impossível, mas é isso o que acontece hoje. E a consequência disso é esta: 80% das nossas pistas estão interditas há muitos anos. São pistas de asfalto, com segurança, que operaram durante muitos anos e que hoje estão impedidas de serem operadas. Isso traz um prejuízo social imenso ao meu Estado e aos Estados do Nordeste. Não sei a realidade do Sul e do Sudeste do nosso País, mas no Nordeste, essas pistas são imprescindíveis para a nossa população.

Aproveitando a oportunidade, falo aqui ao nosso Zé Adriano. Algumas regras em relação aos aeronautas precisam ser revistas. Eu sou comandante já há muitos anos. E, já que nós estamos falando de problemas da aviação civil, é preciso abordarmos não só aeroportos, companhias aéreas, mas temos que fazer uma abordagem geral, mais minuciosa.

Pilotos hoje sofrem, dentro das normas que estão em vigor, como nunca sofreram. Nós, comandantes, Senador Flexa, temos que fazer cheque todo





ano. Você consegue imaginar um piloto da Gol ou da TAM, que voa milhares de horas por ano, ser obrigado a ser checado por um chegador que, às vezes, nem comandante é? Todo ano? E os outros pilotos que não são de companhias aéreas? Meu piloto, por exemplo, voa mais de 300 horas por ano e é obrigado todo ano a parar – e esse processo demora um mês – para fazer um cheque na aeronave. Tem que botar um avião à disposição dele para ele ficar passeando em cima da cidade com o chegador ao lado, que não é comandante, para checar um comandante que voa todo mês e toda semana.

Eu entendo que, por razões de segurança, um comandante que passe dois, três, quatro anos sem voar, quando for voar, tem que fazer um cheque. Mas aquele que voa permanentemente ser checado todo ano? O custo disso é um absurdo. Essas regrinhas precisam ser estudadas, reavaliadas e, se for o caso, extintas ou melhoradas.

Aí dou outro exemplo: foi criada agora uma norma obrigando todos os comandantes a fazerem um *flight safety*. Essa é uma novidade. Essa novidade custa US\$30 mil para cada proprietário de avião. Fazer esse *flight safety* é um negócio que inviabiliza a aviação executiva, US\$30 mil para fazer cada um.

Então, são detalhes que, em nome da segurança, às vezes, exageramos. E eu fiquei muito impressionado com a fala do nosso Ministro, quando disse que o mantra da vida dele é: "o Poder Público deve sempre buscar facilitar a vida do cidadão". E vocês, membros do Poder Executivo, daqueles que fazem as regras, que implantam, que fiscalizam, têm que ter esse mantra dentro da alma. O Poder Público tem que facilitar a vida do cidadão, jamais atrapalhar a vida do cidadão. E, dentro desse mantra, então, havemos, todos nós Parlamentares, cidadãos, de contribuir para que a vida do cidadão seja melhorada.

O que nós pudermos fazer de contribuição, Senador José Pimentel, sugerindo, criticando de forma construtiva, é nosso papel.

E espero que possamos, Senador Flexa Ribeiro, dar uma grande contribuição à sociedade através do seu relatório, seja abordando ele através do seu relatório, seja abordando esses pequenos detalhes, seja vendo de uma forma macro, mas fazendo uma nova realidade na aviação civil brasileira, através da aviação regional, através da aviação executiva, através de melhorarmos a aviação em massa, transporte público aéreo de massa.

Nós podemos fazer isso, com normas modernas, eficientes, que ajudem o cidadão, facilitem, desburocratizem a vida de uma forma geral em todos os setores, mais especificamente, na aviação.

Parabéns ao Senador Flexa Ribeiro.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Assis Carvalho. PT - PI) – Agradeço a participação do nobre Senador Lobão.

Não havendo mais Parlamentares...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA)

– Sr. Presidente...





O SR. PRESIDENTE (Assis Carvalho. PT - PI) – Vou devolver a palavra ao nosso querido Relator.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA) – Eu gostaria só que o Dr. Guarany, da Anac, pudesse esclarecer a questão da empresa doméstica com empresa regional, porque isso é fundamental para o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Assis Carvalho. PT - PI) – O.k. Vamos devolver a palavra para o Dr. Guarany responder às dúvidas levantadas durante o debate como também ao questionamento levantado pelo Senador Flexa Ribeiro.

O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANY – Obrigado, Presidente. Na verdade, eu tinha até alertado ao Presidente que ainda havia respostas pendentes, depois da resposta do Ministro. Vou passar por elas rapidamente, e, depois, responder, comentar alguns pontos que o Senador Edison Lobão colocou agora.

Sobre o conceito da empresa regional, Senador, eu acredito que houve algum equívoco na remissão feita pelo representante da Anac, porque o Código Brasileiro da Aeronáutica não fala em empresa regional. Ele comenta, na verdade, no art. 24, parágrafo único, sobre empresas que podem fazer tráfego regional internacional, os aeroportos que podem ser utilizados para tráfego regional internacional. Ou seja: quando o Estado é muito próximo de outro país, você pode utilizar ali o conceito de tráfego regional. Em outro caso, não existe a previsão de empresa regional, porque ele tinha mencionado...

Na lei do aeronauta existe para a questão do descanso. Empresas de transporte regional tem um descanso que pode ser flexibilizado.

Quando você mencionou – você pode ter feito equivocadamente – faça sobre... O art. 21, eu estou com ele. Mas você tinha se equivocado... Não existe hoje diferenciação entre as duas coisas.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA) – Permita-me só tirar uma dúvida, porque, se não existe no código a definição de empresa regional, temos que mudar a medida provisória.

O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANY – Não, porque a medida não fala em empresa. É só porque a empresa regional era um conceito utilizado até na década de 70 – acho que foi o senhor que falou sobre programa. Isso era quando se tinha o programa do Sitar, em que se faziam as regiões em que determinadas empresas podiam atuar, outras cidades troncais só podiam ser prestadas por empresas de maior porte, e, com isso, você impedia a concorrência entre todas essas empresas.

Quando acabou isso, do ponto de vista de prestação do serviço, não existia mais esse conceito. Então, o conceito não é mais utilizado na aviação. O que foi utilizado para o programa, e o Rogério pode explicar melhor, não é o conceito de uma empresa receber o subsídio, aquela empresa prestar um serviço regional. O transporte regional vai ser um transporte que vai ser o transporte que vai ligar uma cidade não capital a uma cidade capital ou a uma outra cidade não capital. E é esse transporte que recebe os subsídios e recebe os incentivos. Pode





ser feito por qualquer empresa, uma empresa pequena, uma empresa grande, aeronaves pequenas ou aeronaves grandes.

Então, só fechando sobre a questão da empresa regional, essa remissão está feita, então, na Lei do Aeronauta, art. 21, §4º, que fala sobre o descanso. Estamos enfrentando agora no Congresso toda a revisão da lei do aeronauta, a forma como vão ser feitos os descansos, os cálculos, o sindicato. A associação das empresas aéreas vem fazendo um trabalho excelente, a meu ver, de conversar sobre isso. Estou trabalhando com aviação há 13 anos e nunca tinha visto ser feito nesse nível, com essa técnica. Tanto o sindicato quanto a associação estão apresentando informações muito importantes que estão ajudando muito na discussão disso aqui no Congresso.

Nós estamos à disposição, temos conversado com ambos, assim como com a Secretaria da Aviação Civil, para aprimorar essa discussão.

Sobre os aeroportos. Eu tinha falado, na minha primeira fala, Senadores, justamente sobre a questão de segurança. A nossa função é garantir os níveis de segurança do transporte aéreo como qualquer órgão de aviação civil de qualquer país tem esta função precípua: garantir para todo mundo que vai usar o transporte aéreo que aquilo é seguro, que nenhuma aeronave vai cair nas nossas cabeças e que o aeroporto vai atuar de forma segura. Então, por isso, esse é o principal ponto da nossa regra, o que não significa que não tenhamos que analisar, flexibilizar, adequar algo que está sendo desenvolvido no setor público como um todo e que a agência tem tentado implementar em todas as suas normas é a análise do impacto regulatório, para saber o custo/benefício de cada norma.

É muito fácil a gente fazer regra. Vocês fazem regras todos os dias. A gente sabe como é fácil a gente publicar e discutir uma regra, publicá-la e botá-la em vigor. Agora, o custo disso para a sociedade é muito importante a gente ponderar, para ver se, de fato, aquilo é adequado. Segurança sempre foi uma coisa muito difícil de se ponderar. É como ponderar o risco de alguém, a vida de alguém, a integridade física de alguém. Mas temos de analisar se o nível de segurança ao qual chegamos é realmente necessário com aquela regra ou se há outras maneiras, outras formas de se chegar àquele nível de segurança.

A Agência tem trabalhado em diversos regulamentos. Alguns regulamentos nós já conseguimos flexibilizar, como é o caso dos aeródromos. Os aeroportos têm regras diferenciadas, dependendo do porte, do tipo de operação, do transporte regular ou não, do número de operações. Mas é importante se manter o nível de segurança.

O princípio dessa regulação é o seguinte: toda vez em que eu for prestar um serviço para mim mesmo, colocando só a minha vida em risco... Se tenho uma aeronave e se vou pilotar a minha aeronave, eu conheço minha aeronave e tenho uma regulação para mim, para evitar que eu cause dano para outra pessoa no solo ou para alguma propriedade. Da mesma forma, se a pista em que vou pousar é minha, se ela está na minha fazenda, a regulação é quase mínima, porque você sabe a condição em que você vai operar, é você que está





colocando em risco a sua vida ou a dos passageiros que você está levando, e você é responsável por aquilo.

Toda vez em que abro aquilo para o público, em que torno aquilo comercial, em que presto um serviço para a comunidade, eu aumento o nível de segurança. As outras pessoas que não pilotam e não conhecem isso não sabem dizer se aquilo é seguro ou não. Então, cada vez mais que um serviço é prestado para mais gente, há um nível de segurança maior. Por isso, para uma empresa de táxi-aéreo, um nível de segurança é exigido, e, para uma empresa de aviação comercial, é exigido outro nível. Da mesma forma, ocorre nos aeroportos. Nos aeroportos privados, há condições mínimas; nos aeroportos públicos, eles vão aumentando as condições, que aumentam quanto maior a aeronave e quanto maior o número de operações.

Hoje, a gente já trabalha na flexibilização. Por exemplo, na Amazônia e em outros aeroportos de menor porte e com menor condição, trabalhamos com alguma flexibilização. Então, em aeroportos que, hoje, não têm um caminhão de bombeiro, há aviação comercial, ou seja, eles prestam serviços para terceiros. Você pode comprar uma passagem no sul, no Rio Grande do Sul, e pousar em Coari, e aquele aeroporto já tem uma condição diferenciada hoje. Mas isso todo mundo já sabe. O que é importante? Quando a gente entra lá e certifica um aeroporto, quando o órgão regulador diz que é seguro, ele tem de deixar claro para qualquer pessoa que vai utilizar aquele aeroporto que aquele aeroporto tem condição de segurança.

Então, quando nós fazemos a flexibilização, essa flexibilização tem de obedecer ao nível de segurança, ou seja, a gente tem de manter determinado nível de segurança. E temos de entender as condições daquele aeroporto. Se ele cresce demais, se ele tem operações demais, o nível de segurança tem de aumentar mesmo. A gente não se entende como capaz de flexibilizar isso para a sociedade.

Por isso, há a discussão legal. Se a lei disser, se o Congresso entender que podemos analisar condições diferenciadas por causa das condições sociais de cada Município, isso faz sentido.

Não sei se foi o senhor que colocou, não lembro quem trouxe a questão, mas há cidades na Amazônia que não têm transporte, não têm outra forma de transporte. É melhor haver um transporte mesmo sem um caminhão de bombeiro lá, ou não haver transporte? Então, é uma discussão, de fato, política que temos de fazer. E aí, sim, havendo essa indicação política, nós podemos fazer a flexibilização necessária para esse transporte, sempre visando à segurança, que é a nossa principal função.

De qualquer forma, há muitos regulamentos antigos. O senhor comentou sobre aeroportos que estão fechados, como o de Barreirinhas, que é um caso clássico. O Ministro Gastão Vieira me cobrou bastante sobre ele, inclusive, porque é um aeroporto que estava fechado há muito tempo. Depois, conseguiram atender às suas condições, e ele foi reaberto no final ou em meados do primeiro semestre.





Há muitas regras muito antigas, que foram interiorizadas, de fato. O Ministro falou sobre a Organização da Aviação Civil Internacional, que é um órgão da ONU. Há várias regras gerais para todos os países. As aeronaves cruzam fronteiras, e todo mundo tem de saber que aquela regra é parecida, para pousar naquele aeroporto. Então, há regras nas quais temos feito adequação. Temos trabalhado todos os dias em adequação de regras, em flexibilização dentro dos níveis de segurança dispostos na legislação hoje.

Sobre os pilotos, eu diria que, se há uma pedra no sapato do Dr. Gustavo, essa é uma questão que sempre é uma pedra no nosso sapato. A Anac, como vocês sabem, é a ANTT mais o Detran. Nós temos toda a atividade de regulação de infraestrutura, com garantia de condições econômicas e jurídicas da prestação do serviço de transporte aéreo. Toda a questão de segurança tem um peso muito maior nas nossas atividades. Mas, dentro da nossa atividade do Detran, nós também damos carteira e emplacamos aeronaves.

Temos toda essa atividade, e, como essa atividade atinge um público muito diretamente – todos os pilotos, e qualquer regra nossa gera uma dificuldade ou uma facilidade na vida de um piloto – qualquer mudança de regra gera uma quantidade de reclamações muito grande.

O Regulamento nosso, que trata de pilotos justamente foi alterado em 2012, e nós fizemos algumas flexibilizações nessa adequação neste ano. Quando elas passaram a entrar em vigor, tivemos alguns efeitos colaterais que estamos analisando para corrigir. Este é um deles: obrigação de simulador para qualquer espécie de aeronave. Estamos analisando, e, durante essa semana e na próxima, já deve haver alguma adequação.

Muito tecnicamente para o senhor, que entende, estamos revendo o que é classe e o que é tipo. A nossa classificação de classe e tipo faz a diferença no que determinados pilotos têm que fazer, se submeter para fazer o *recheck*.

Mas, de qualquer forma, independentemente dessa alteração de agora, nós estamos fazendo uma análise de todo nosso processo de licença. A agência tem 11 projetos prioritários para atacar os principais pontos, que entendemos, da sociedade, e esse é um deles. Cada projeto tem um patrono, um diretor, eu sou o patrocinador desse projeto, que é o projeto mediante o qual queremos tornar racional o processo de *check*, *recheck*, garantindo que todo piloto tenha sua capacidade de operação com segurança aferida, mas também diminuindo toda a burocracia que ele sofre hoje. Sabe que esse é um ponto muito desgastante tanto para os pilotos quanto para as escolas, que hoje também estão enfrentando problemas por nossa regulamentação. Estamos nos preparando para ajustar.

O SR. PRESIDENTE (Assis Carvalho. PT - PI) – Agradecemos a intervenção do Dr. Guarany.

Nosso Senador está satisfeito?

Bom, não havendo nenhum Parlamentar inscrito, vamos conceder cinco minutos para os membros da Mesa que queriam utilizar tempo para alguma manifestação ainda.





29/10/2014

Algum membro da Mesa?

O SR. ANTONIO GUSTAVO MATOS DO VALE – Nobre Senador, agradeço a atenção da Comissão, dizendo que estamos inteiramente à disposição tanto da Comissão quanto do Senado e da Câmara dos Deputados, para prestar qualquer informação a respeito.

O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANY S – Presidente, a mesma coisa. Estamos sempre à disposição.

Senador Flexa, se quiser entender qualquer coisa sobre regional, funcionamento dos aeroportos, estamos à disposição, poderemos vir aqui a hora que o senhor precisar.

O SR. PRESIDENTE (Assis Carvalho. PT - PI) – Dr. Rogério.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA – Da mesma forma, em nome da Secretaria, agradeço a oportunidade.

Fico muito feliz, apesar das discussões pontuais, por termos visto uniformidade muito grande de pensamento acerca da necessidade da Medida, do quanto ela é essencial. Isso já nos deixa muito satisfeitos. Vamos agora, na sequência, fechar esses pontos, seguindo a boa relação que estamos tendo com o gabinete do Relator, para não perder o prazo e ver efetivado o futuro que desejamos.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Assis Carvalho. PT - PI) – Mais algum membro da Mesa? (*Pausa.*)

Tudo bem?

Então encerraremos aqui a reunião.

Estamos propondo a aprovação da ata da presente reunião.

Os Srs. Parlamentares que concordam permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

Está aprovada.

A ata será encaminhada à publicação.

Nada mais havendo a tratar...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Parlamentar da Minoria/PSDB - PA)
– Convocar para amanhã ao meio-dia.

O SR. PRESIDENTE (Assis Carvalho. PT - PI) – Ah, então nós estamos convocando reunião para amanhã, dia 5 de novembro, às 12h para apreciação do relatório.

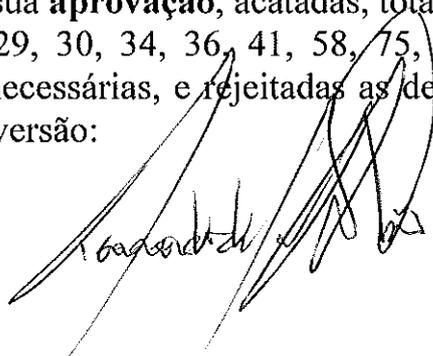
Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião.

(*Iniciada às 14 horas e 44 minutos e suspensa às 15 horas, a reunião é reaberta no dia 4 de novembro de 2014, às 14 horas e 46 minutos, e encerrada às 16 horas e 58 minutos.*)



III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **admissibilidade** e pela adequação econômico-financeira da Medida Provisória nº 652, de 2014, e, no mérito, pela sua **aprovação**, acatadas, total ou parcialmente, as emendas n^{os} 3, 13, 21, 22, 29, 30, 34, 36, 41, 58, 75, 76, 77, 79, 80, com as alterações redacionais necessárias, e rejeitadas as demais, na forma do seguinte projeto de lei de conversão:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Roberto de Almeida', is written over the text of the voting statement.

ERRATA

(ao parecer sobre a Medida Provisória nº 652, de 2014)

Com relação à primeira versão de relatório lida e distribuída no início da reunião da Comissão Mista, em 6 de novembro de 2014, são necessárias algumas alterações ao texto do projeto de lei de conversão que propusemos naquela oportunidade.

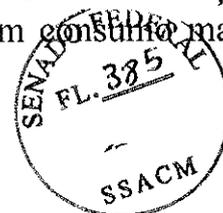
Tais alterações decorrem de um intenso trabalho que tivemos ao longo dos últimos dias, em que buscamos ouvir as preocupações e ponderações de nossos nobres colegas e de representantes do setor privado. Foram realizadas diversas reuniões, e nosso entendimento sobre o assunto foi evoluindo no decorrer deste processo, de forma a, principalmente, buscar maior consenso entre os Parlamentares, e aperfeiçoar uma sintonia fina entre a livre concorrência e a necessária ponderação a respeito do tamanho das aeronaves que melhor atendam à demanda por voos regionais.

Assim, a primeira mudança, que tem natureza mais técnica e redacional, diz respeito à necessidade de se definir melhor o que é a movimentação anual de passageiros nos aeroportos. A mudança que estamos propondo inclui a expressão “passageiros embarcados e desembarcados” no inciso I do art. 2º.

Em segundo lugar, no *caput* do art. 4º, é necessário aumentar o teto da utilização do FNAC para as subvenções do PDAR, de forma a dar mais flexibilidade para o Poder Executivo utilizar um volume maior de recursos no programa, caso seja essa a necessidade. Assim, em vez de um limite de 20%, estamos propondo 30%. Esse limite é necessário ainda pela supressão das isenções que havíamos proposto no art. 9º.

No mesmo dispositivo, isto é, no *caput* do art. 4º, estamos propondo, também, a supressão da divisão entre rotas novas e rotas existentes, uma vez que, como as malhas aéreas são muito dinâmicas, tal divisão, no texto da lei, poderia gerar muitas dúvidas em sua aplicação.

No inciso III do art. 4º serão necessárias algumas mudanças, a saber: o restabelecimento da expressão “entre outros critérios”, para permitir que o regulamento possa abarcar novas variáveis acerca de como deverá ser calculada a subvenção por passageiros; a inclusão do consumo de combustível como critério para o cálculo desta subvenção, de forma a não penalizar aeronaves regionais, que têm consumo maior



SF/14482.23616-94

Página: 1/10 11/11/2014 15:15:13

487222bf59ae6624cb80a561ea065c9aedd3bb8

por passageiro; o estabelecimento de um limite de 60 passageiros a ser subvencionados por voo, em atendimento às emendas nº 30, do Senador Walter Pinheiro, e nº 76, do Senador Ricardo Ferraço, de forma a também evitar uma preferência involuntária por aeronaves maiores em detrimento das aeronaves menores, que apresentam maior vocação para voos regionais; e, por fim, dentro da Amazônia Legal, a supressão do limite de subvenção de apenas metade dos assentos disponíveis, de forma a permitir que aeronaves bem menores possam ser economicamente viáveis, a fim de atender regiões com baixa demanda, mas de grande relevo social, exatamente por serem mais afastadas.

Suprimimos inteiramente o art. 9º, que visava a isentar os recursos recebidos no âmbito do PDAR da cobrança de alguns tributos e contribuições, uma vez que há a preocupação de que essa proposta conflite com a Lei de Responsabilidade Fiscal (LCP nº 101, de 2000). Essa supressão acabou nos obrigando, portanto, a reenumerar os dispositivos restantes.

Por fim, destacamos a necessidade de alteração da regulamentação que limita a participação do capital estrangeiro em empresas aéreas. Tal restrição cria grandes dificuldades tanto para a capitalização de empresas nacionais quanto para a entrada de novos competidores no mercado. A experiência brasileira mostra que o melhor estímulo que a aviação regional pode receber é justamente a entrada de novas empresas no mercado. Com isso, amplia-se a competição entre empresas no setor, trazendo inúmeros benefícios sociais: desconcentração do mercado doméstico, aumento do número de localidades atendidas e de rotas operadas, redução das tarifas, melhoria na qualidade do serviço, diminuição do custo regulatório, diversificação de serviços e produtos, etc. Além disso, facilita-se a capitalização de empresas nacionais em dificuldades financeiras, protegendo o emprego dos seus respectivos trabalhadores.

Cumpramos destacar que a liberdade de investimento estrangeiro não deve ser confundida com a abertura total do mercado brasileiro de aviação civil. Em outras palavras, não é uma permissão para que empresas estrangeiras realizem operações de cabotagem em nosso País. Assim, o que se busca incentivar é o investimento externo direto, ou seja, que empresas venham a se instalar no Brasil, recolhendo tributos e gerando empregos, submetidas integralmente à legislação nacional.



Tem-se, nesse caso, uma medida que impactaria diretamente no desenvolvimento da aviação regional do país – podendo atrair, até mesmo, empresas especializadas nesse mercado – e que não envolveria nenhum gasto adicional de recursos públicos.

É importante notar que o próprio Ministro Moreira Franco, da Secretaria de Aviação Civil, já destacou em diversas oportunidades a necessidade da mudança que aqui propomos, sendo tema, inclusive, de uma de suas intervenções na Audiência Pública para discussão da MPV nº 652, realizada na semana passada.

Ante o exposto, fica assim consolidado o PLV da MPV nº 652, de 2014:

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 17, DE 2014

Cria o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional e dá outras providências.

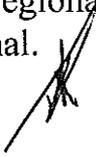
O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica criado o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional - PDAR, conforme o disposto nesta Lei.

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - aeroporto regional - aeroporto de pequeno ou médio porte, com movimentação anual (passageiros embarcados e desembarcados) inferior a 600 mil passageiros; e

II - rotas regionais - voos que tenham como origem ou destino aeroporto regional.



Parágrafo único. Na região da Amazônia Legal, o limite de que trata o inciso I será ampliado para 800 mil passageiros por ano.

Art. 3º O PDAR tem como objetivos:

I - aumentar o acesso da população brasileira ao sistema aéreo de transporte, com prioridade aos residentes nas regiões menos desenvolvidas do País, considerando tanto o aumento do número de municípios e rotas atendidos por transporte aéreo regular, como o número de frequências das rotas regionais operadas regularmente;

II - integrar comunidades isoladas à rede nacional de aviação civil, no intuito de facilitar a mobilidade de seus cidadãos; e

III - facilitar o acesso a regiões com potencial turístico, observado o disposto no inciso I.

Art. 4º Fica a União autorizada a conceder subvenção econômica, limitada à utilização de até 30% dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil, a ser destinada diretamente às empresas aéreas regularmente inscritas no PDAR, para:

I - pagamento dos custos relativos às tarifas aeroportuárias e de navegação aérea previstas nos arts. 3º e 8º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, para os aeroportos regionais de que trata o inciso I do *caput* do art. 2º;

II - pagamento dos custos correspondentes ao Adicional de Tarifa Aeroportuária de que trata a Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989; e

III - pagamento de parte dos custos de até 60 passageiros transportados em voos diretos nas rotas regionais de que trata o inciso II do *caput* do art. 2º, em função, entre outros critérios, do aeroporto atendido, dos quilômetros voados e do consumo de combustível, podendo ser subvencionados até 50% dos assentos disponíveis por aeronave, exceto dentro da Amazônia legal, onde o limite de 50% não se aplica.



SF/14482.23616-94

Página: 4/10 11/11/2014 15:15:13

487222bf59ae6624dcb80a561ea065c9aedd3bb8



§ 1º As subvenções de que tratam os incisos I e II do *caput* serão concedidas somente para o pagamento dos custos relativos às tarifas devidas em decorrência da operação de voos regulares domésticos e de ligações aéreas sistemáticas em aeroportos regionais definidos nos termos do inciso I do *caput* do art. 2º.

§ 2º A subvenção econômica a que se referem os incisos I e II do *caput* não contemplará a Tarifa de Armazenagem e a Tarifa de Capatazia, previstas no art. 3º da Lei nº 6.009, de 1973.

§ 3º Para fins de aplicação do disposto no inciso II do *caput*, a sistemática de recolhimento do adicional sobre as tarifas aeroportuárias de que trata o art. 1º da Lei nº 7.920, de 1989, permanece inalterada, observado o disposto no art. 2º daquela Lei.

§ 4º As subvenções de que trata o inciso III do *caput* serão concedidas somente para as empresas concessionárias de serviços aéreos regulares de transporte de passageiro e para as empresas que operam ligações aéreas sistemáticas.

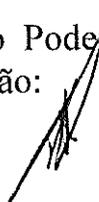
§ 5º As empresas interessadas em aderir ao PDAR deverão assinar contrato com a União, que conterà as cláusulas mínimas previstas no regulamento.

§ 6º Para a habilitação ao PDAR, será exigida dos interessados documentação relativa à regularidade jurídica e fiscal, bem como comprovação de regularidade no pagamento das tarifas aeroportuárias e de navegação aérea previstas nos arts. 3º e 8º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, e do Adicional de Tarifa Aeroportuária de que trata a Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989.

§ 7º Todas as empresas interessadas em operar determinada rota regional que atendam aos requisitos legais e regulamentares para concessão de subvenção econômica deverão ser contempladas.

§ 8º A subvenção de rotas com origem ou destino na região da Amazônia Legal terá prioridade sobre aquelas das demais regiões.

Art. 5º Caberá ao Poder Executivo a regulamentação do PDAR, especialmente em relação:


SENADO FEDERAL
FL. 389
SSACM



SF/14482.23616-94

Página: 5/10 11/11/2014 15:15:13

487222bf59ae6624dcb80a561ea065c9aed63bb8



- I - às condições gerais para concessão da subvenção;
- II - aos critérios de alocação dos recursos disponibilizados;
- III - às condições operacionais para pagamento e controle da subvenção econômica de que trata esta Lei;
- IV - aos critérios adicionais de priorização da concessão da subvenção econômica; e
- V - a periodicidade do pagamento às empresas aéreas.

Parágrafo único. Na regulamentação do PDAR, a União deverá observar a diretriz de preservar e estimular a livre concorrência entre companhias aéreas, fabricantes de aeronaves e fornecedores de equipamentos de aviação civil.

Art. 6º A gestão operacional dos recursos destinados à concessão da subvenção do PDAR de que trata esta Lei será executada pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

§ 1º A Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República poderá delegar à Agência Nacional de Aviação Civil as atividades de fiscalização e apuração dos valores relativos à concessão da subvenção do PDAR.

§ 2º As empresas que se recusarem a prestar informações ou dificultarem a fiscalização do Poder Público poderão ter as subvenções de que trata esta Lei suspensas por tempo indeterminado, sem prejuízo de outras sanções previstas na legislação.

Art. 7º A Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República divulgará relatório anual sobre a execução do PDAR, que conterà, entre outras informações:

~~I - o movimento mensal de passageiros em cada aeroporto regional;~~



II - o movimento mensal de passageiros transportados em cada rota regional;

III - o resumo da frequência dos voos regionais;

IV - os montantes de subvenção econômica, de forma individualizada, pagos a cada uma das empresas participantes do PDAR;

V - o montante mensal por rubricas das receitas e despesas do Fundo Nacional de Aviação Civil.

§ 1º A determinação expressa no *caput* poderá ser atendida diretamente pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República ou por delegação à Agência Nacional de Aviação Civil.

§ 2º O relatório de que trata este artigo deverá ser disponibilizado em meio que seja facilmente acessível à sociedade.

Art. 8º O PDAR terá duração de cinco anos, renováveis, uma única vez, por igual período.

Parágrafo único. A renovação de que trata o *caput* deverá ser embasada em relatório técnico que a justifique.

Art. 9º A Lei nº 7.565, de 20 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art 36.

.....

§ 1º A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o Território Nacional, a construção, administração e exploração, sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade aeronáutica, ressalvado o disposto no Art. 36-A.

..... (NR)

Art. 36-A. A autoridade de aviação civil poderá expedir regulamento específico para aeródromos públicos situados na área da Amazônia Legal, adequando suas operações às condições locais, com vistas a promover o fomento regional, a integração social, o atendimento de comunidades isoladas, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança.”



Art. 10. Ficam revogados o inciso II, e os §§ 1º, 2º, 3º e 4º, do art. 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro 1986.

Art. 11. A Lei nº 7.565, de 20 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 29.** Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados:

I – públicos: destinados ao uso público, podendo ser explorados comercialmente, conforme o disposto no art. 36.

II – privados: destinados, exclusivamente, ao uso particular do seu proprietário, vedada a exploração comercial, conforme o disposto no §2º, do artigo 30.”(NR)

“**Art. 31.**

II – Helipontos os aeródromos destinados exclusivamente a helicópteros, aplicando-se a vedação do § 2º, do art. 30, inclusive no que se refere à prestação comercial de serviços de manutenção, conservação, conserto e reforma de helicópteros.

..... (NR)”

“**Art.36**.....

§ 6º. O particular interessado no regime de autorização para construir, manter e explorar aeródromos públicos deve apresentar título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno, além de outros documentos que a Administração Pública poderá exigir quando da análise do requerimento de autorização.

§ 7º. A autorização para aeródromo civil público em que haja exploração de transporte aéreo regular poderá ser precedida de chamada pública, a critério da SAC e conforme disciplinado pela ANAC, observadas as seguintes diretrizes:

I – a chamada pública, com prazo de trinta dias, terá por finalidade identificar outros interessados em autorização de aeródromos públicos que pretendam explorar transporte aéreo regular na mesma região do requerente;

II – somente poderão participar da chamada pública os projetos que tenham obtido parecer favorável do Departamento de

SENADO FEDERAL
FL. 39/2
SSACM



SF/14482.23616-94

Página: 8/10 11/11/2014 15:15:13

487222bf59ae6624cb80a561ea065c9aeddd3bb8

Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica sobre a sua viabilidade; e,

III – encerrada a chamada pública, a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e a ANAC terão sessenta dias para decidir sobre o processo.

§ 8º A autorização para aeródromo civil público em que haja exploração de transporte aéreo regular deverá respeitar condições que minimizem as assimetrias regulatórias existentes entre as modalidades de exploração de infraestrutura aeroportuária previstas na legislação. (NR)”

§ 9º A homologação para a abertura ao tráfego, de que trata o art. 30, § 1º, da Lei nº 7.565, de 1986, deverá ser obtida pelo requerente da autorização junto à ANAC no prazo estabelecido no termo de autorização. (NR)”

“Art. 37.

§ 1º. As facilidades colocadas à disposição das aeronaves, dos passageiros ou da carga, e o custo operacional do aeroporto serão cobrados mediante:

I – tarifas, fixadas em tabelas aprovadas pela autoridade aeronáutica, quando o serviço for explorado pela Administração Pública, Direta ou Indireta, ou por particulares, sob o regime de concessão, permissão ou autorização.

II – preços de mercado, fixados livremente, quando o serviço for explorado por particulares, sob o regime jurídico de autorização, no caso de aeroporto civil público, construído a partir de projetos greenfield.

§ 2º. Em relação ao inciso II os autorizatários terão liberdade para estabelecer os preços para os serviços prestados nos aeródromos civis públicos, cabendo à ANAC reprimir toda prática prejudicial à concorrência e o abuso de poder econômico, nos termos da legislação própria, observadas as atribuições dos órgãos de defesa da concorrência.

§ 3º. Para fins exclusivamente de comparabilidade, será aplicada aos preços dos serviços, livremente estabelecidos, prestados pelos aeródromos civis públicos autorizados, a mesma estrutura de tarifas aeroportuárias, conforme o disposto na legislação e regulamentação federal em vigor, sem prejuízo da criação de novos serviços que não tenham a mesma correspondência à estrutura de tarifas regulamentadas pela ANAC.”(NR)



SF/14482.23616-94

Página: 9/10 11/11/2014 15:15:13

487222bf59ae6624dcb80a561ea065c9aedc3bb8



Art. 12. A Lei nº 12.462, de 04 de agosto 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 63 B.** A partir da data da homologação de que trata o art. 30 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para fins de manutenção da outorga de aeroportos de aeródromos civis públicos, construídos a partir de projetos greenfield, sob o regime de autorização, o autorizatário fica obrigado a recolher contrapartida anual à União, sendo que o seu valor:

I – constituirá receita ao Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, nos termos do inciso III, § 1º, art. 63, desta Lei.

II - será calculado mediante percentual de 50% incidente sobre o valor do adicional tarifário previsto no art. 1º, da Lei nº 7.920, de 1989, como devido fosse.

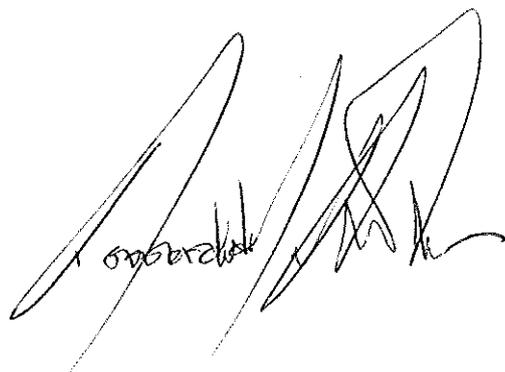
III - será recolhido na forma regulamentada pela ANAC a partir do início do 8º (oitavo) ano da data de homologação para a abertura ao tráfego, de que trata o art. 30, §1º, da Lei nº 7.565, de 1986.”

“**Art. 63 C.** Os aeroportos civis públicos, construídos a partir da publicação desta Lei, com base em projetos greenfield, explorados sob o regime jurídico de autorização, não estarão na sujeição passiva dos adicionais tarifários, previstos nos artigos 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, e 1º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999.

Parágrafo único. Considera-se projeto greenfield o empreendimento concebido e executado onde não existe atualmente infraestrutura física para a finalidade de aeroporto.”

Art. 13. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,



, Presidente

, Relator



PARECER DA COMISSÃO



CONGRESSO NACIONAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE COMISSÕES
COORDENAÇÃO DE COMISSÕES MISTAS

Ofício nº 013/MPV-652/2014

Brasília, 11 de novembro de 2014.

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 14 do Regimento Comum, comunico a Vossa Excelência que esta Comissão Mista aprovou, por unanimidade, em reunião realizada nesta data, Relatório do Senador Flexa Ribeiro, que passa a constituir Parecer da Comissão, que conclui pela admissibilidade e pela adequação econômico-financeira da Medida Provisória nº 652, de 2014, e, no mérito, pela sua aprovação, acatadas, total ou parcialmente, as emendas nºs 3, 13, 21, 22, 29, 30, 34, 36, 41, 58, 75, 76, 77, 79, 80, com as alterações redacionais necessárias e rejeitadas as demais, na forma do projeto de lei de conversão apresentado.

Presentes à reunião os Senadores Eduardo Braga, Ricardo Ferraço, José Pimentel, Flexa Ribeiro, Ataídes Oliveira, Ana Amélia, Romero Jucá, Vanessa Grazziotin, Walter Pinheiro, Vicentinho Alves e Lídice da Mata; e os Deputados Assis Carvalho, Geraldo Simões, Eduardo Cunha, Osmar Terra, Moreira Mendes, Rodrigo Garcia, Beto Albuquerque, Sarney Filho, Margarida Salomão, Manoel Junior, Lucio Vieira Lima, Julio Cesar, Otávio Leite, Efraim Filho e Chico Alencar.

Respeitosamente,


Deputado ASSIS CARVALHO
Presidente da Comissão Mista

Excelentíssimo Senhor
Senador **RENAN CALHEIROS**
Presidente do Congresso Nacional



PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 17, DE 2014

Cria o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica criado o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional - PDAR, conforme o disposto nesta Lei.

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - aeroporto regional - aeroporto de pequeno ou médio porte, com movimentação anual (passageiros embarcados e desembarcados) inferior a 600 mil passageiros; e

II - rotas regionais - voos que tenham como origem ou destino aeroporto regional.

Parágrafo único. Na região da Amazônia Legal, o limite de que trata o inciso I será ampliado para 800 mil passageiros por ano.

Art. 3º O PDAR tem como objetivos:

I - aumentar o acesso da população brasileira ao sistema aéreo de transporte, com prioridade aos residentes nas regiões menos desenvolvidas do País, considerando tanto o aumento do número de municípios e rotas atendidos por transporte aéreo regular, como o número de frequências das rotas regionais operadas regularmente;

II - integrar comunidades isoladas à rede nacional de aviação civil, no intuito de facilitar a mobilidade de seus cidadãos; e

III - facilitar o acesso a regiões com potencial turístico, observado o disposto no inciso I.



Art. 4º Fica a União autorizada a conceder subvenção econômica, limitada à utilização de até 30% dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil, a ser destinada diretamente às empresas aéreas regularmente inscritas no PDAR, para:

I - pagamento dos custos relativos às tarifas aeroportuárias e de navegação aérea previstas nos arts. 3º e 8º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, para os aeroportos regionais de que trata o inciso I do *caput* do art. 2º;

II - pagamento dos custos correspondentes ao Adicional de Tarifa Aeroportuária de que trata a Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989; e

III - pagamento de parte dos custos de até 60 passageiros transportados em voos diretos nas rotas regionais de que trata o inciso II do *caput* do art. 2º, em função, entre outros critérios, do aeroporto atendido, dos quilômetros voados e do consumo de combustível, podendo ser subvencionados até 50% dos assentos disponíveis por aeronave, exceto dentro da Amazônia legal, onde o limite de 50% não se aplica.

§ 1º As subvenções de que tratam os incisos I e II do *caput* serão concedidas somente para o pagamento dos custos relativos às tarifas devidas em decorrência da operação de voos regulares domésticos e de ligações aéreas sistemáticas em aeroportos regionais definidos nos termos do inciso I do *caput* do art. 2º.

§ 2º A subvenção econômica a que se referem os incisos I e II do *caput* não contemplará a Tarifa de Armazenagem e a Tarifa de Capatazia, previstas no art. 3º da Lei nº 6.009, de 1973.

§ 3º Para fins de aplicação do disposto no inciso II do *caput*, a sistemática de recolhimento do adicional sobre as tarifas aeroportuárias de que trata o art. 1º da Lei nº 7.920, de 1989, permanece inalterada, observado o disposto no art. 2º daquela Lei.

§ 4º As subvenções de que trata o inciso III do *caput* serão concedidas somente para as empresas concessionárias de serviços aéreos



regulares de transporte de passageiro e para as empresas que operam ligações aéreas sistemáticas.

§ 5º As empresas interessadas em aderir ao PDAR deverão assinar contrato com a União, que conterà as cláusulas mínimas previstas no regulamento.

§ 6º Para a habilitação ao PDAR, será exigida dos interessados documentação relativa à regularidade jurídica e fiscal, bem como comprovação de regularidade no pagamento das tarifas aeroportuárias e de navegação aérea previstas nos arts. 3º e 8º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, e do Adicional de Tarifa Aeroportuária de que trata a Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989.

§ 7º Todas as empresas interessadas em operar determinada rota regional que atendam aos requisitos legais e regulamentares para concessão de subvenção econômica deverão ser contempladas.

§ 8º A subvenção de rotas com origem ou destino na região da Amazônia Legal terá prioridade sobre aquelas das demais regiões.

Art. 5º Caberá ao Poder Executivo a regulamentação do PDAR, especialmente em relação:

- I - às condições gerais para concessão da subvenção;
- II - aos critérios de alocação dos recursos disponibilizados;
- III - às condições operacionais para pagamento e controle da subvenção econômica de que trata esta Lei;
- IV - aos critérios adicionais de priorização da concessão da subvenção econômica; e
- V - a periodicidade do pagamento às empresas aéreas.

Parágrafo único. Na regulamentação do PDAR, a União deverá observar a diretriz de preservar e estimular a livre concorrência



entre companhias aéreas, fabricantes de aeronaves e fornecedores de equipamentos de aviação civil.

Art. 6º A gestão operacional dos recursos destinados à concessão da subvenção do PDAR de que trata esta Lei será executada pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

§ 1º A Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República poderá delegar à Agência Nacional de Aviação Civil as atividades de fiscalização e apuração dos valores relativos à concessão da subvenção do PDAR.

§ 2º As empresas que se recusarem a prestar informações ou dificultarem a fiscalização do Poder Público poderão ter as subvenções de que trata esta Lei suspensas por tempo indeterminado, sem prejuízo de outras sanções previstas na legislação.

Art. 7º A Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República divulgará relatório anual sobre a execução do PDAR, que conterá, entre outras informações:

I - o movimento mensal de passageiros em cada aeroporto regional;

II - o movimento mensal de passageiros transportados em cada rota regional;

III - o resumo da frequência dos voos regionais;

IV - os montantes de subvenção econômica, de forma individualizada, pagos a cada uma das empresas participantes do PDAR;

V - o montante mensal por rubricas das receitas e despesas do Fundo Nacional de Aviação Civil.

§ 1º A determinação expressa no *caput* poderá ser atendida diretamente pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República ou por delegação à Agência Nacional de Aviação Civil.



§ 2º O relatório de que trata este artigo deverá ser disponibilizado em meio que seja facilmente acessível à sociedade.

Art. 8º O PDAR terá duração de cinco anos, renováveis, uma única vez, por igual período.

Parágrafo único. A renovação de que trata o *caput* deverá ser embasada em relatório técnico que a justifique.

Art. 9º A Lei nº 7.565, de 20 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art 36.

.....
§ 1º A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o Território Nacional, a construção, administração e exploração, sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade aeronáutica, ressalvado o disposto no Art. 36-A.

..... (NR)

Art. 36-A. A autoridade de aviação civil poderá expedir regulamento específico para aeródromos públicos situados na área da Amazônia Legal, adequando suas operações às condições locais, com vistas a promover o fomento regional, a integração social, o atendimento de comunidades isoladas, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança.”

Art. 10. Ficam revogados o inciso II, e os §§ 1º, 2º, 3º e 4º, do art. 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro 1986.

Art. 11. A Lei nº 7.565, de 20 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 29.** Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados:

I – públicos: destinados ao uso público, podendo ser explorados comercialmente, conforme o disposto no art. 36.

II – privados: destinados, exclusivamente, ao uso particular do seu proprietário, vedada a exploração comercial, conforme o disposto no §2º, do artigo 30.”(NR)



“Art. 31.

II – Helipontos os aeródromos destinados exclusivamente a helicópteros, aplicando-se a vedação do § 2º, do art. 30, inclusive no que se refere à prestação comercial de serviços de manutenção, conservação, conserto e reforma de helicópteros.

..... (NR)”

“Art.36.....

§ 6º. O particular interessado no regime de autorização para construir, manter e explorar aeródromos públicos deve apresentar título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno, além de outros documentos que a Administração Pública poderá exigir quando da análise do requerimento de autorização.

§ 7º. A autorização para aeródromo civil público em que haja exploração de transporte aéreo regular poderá ser precedida de chamada pública, a critério da SAC e conforme disciplinado pela ANAC, observadas as seguintes diretrizes:

I – a chamada pública, com prazo de trinta dias, terá por finalidade identificar outros interessados em autorização de aeródromos públicos que pretendam explorar transporte aéreo regular na mesma região do requerente;

II – somente poderão participar da chamada pública os projetos que tenham obtido parecer favorável do Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica sobre a sua viabilidade; e,

III – encerrada a chamada pública, a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e a ANAC terão sessenta dias para decidir sobre o processo.

§ 8º A autorização para aeródromo civil público em que haja exploração de transporte aéreo regular deverá respeitar condições que minimizem as assimetrias regulatórias existentes entre as modalidades de exploração de infraestrutura aeroportuária previstas na legislação. (NR)” .

§ 9º A homologação para a abertura ao tráfego, de que trata o art. 30, § 1º, da Lei nº 7.565, de 1986, deverá ser obtida pelo requerente da autorização junto à ANAC no prazo estabelecido no termo de autorização. (NR)”

“Art. 37.



§ 1º. As facilidades colocadas à disposição das aeronaves, dos passageiros ou da carga, e o custo operacional do aeroporto serão cobrados mediante:

I – tarifas, fixadas em tabelas aprovadas pela autoridade aeronáutica, quando o serviço for explorado pela Administração Pública, Direta ou Indireta, ou por particulares, sob o regime de concessão, permissão ou autorização.

II – preços de mercado, fixados livremente, quando o serviço for explorado por particulares, sob o regime jurídico de autorização, no caso de aeroporto civil público, construído a partir de projetos greenfield.

§ 2º. Em relação ao inciso II os autorizatários terão liberdade para estabelecer os preços para os serviços prestados nos aeródromos civis públicos, cabendo à ANAC reprimir toda prática prejudicial à concorrência e o abuso de poder econômico, nos termos da legislação própria, observadas as atribuições dos órgãos de defesa da concorrência.

§ 3º. Para fins exclusivamente de comparabilidade, será aplicada aos preços dos serviços, livremente estabelecidos, prestados pelos aeródromos civis públicos autorizados, a mesma estrutura de tarifas aeroportuárias, conforme o disposto na legislação e regulamentação federal em vigor, sem prejuízo da criação de novos serviços que não tenham a mesma correspondência à estrutura de tarifas regulamentadas pela ANAC.”(NR)

Art. 12. A Lei nº 12.462, de 04 de agosto de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 63-B.** A partir da data da homologação de que trata o art. 30 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para fins de manutenção da outorga de aeroportos de aeródromos civis públicos, construídos a partir de projetos greenfield, sob o regime de autorização, o autorizatário fica obrigado a recolher contrapartida anual à União, sendo que o seu valor:

I – constituirá receita ao Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, nos termos do inciso III, § 1º, art. 63, desta Lei.

II - será calculado mediante percentual de 50% incidente sobre o valor do adicional tarifário previsto no art. 1º, da Lei nº 7.920, de 1989, como devido fosse.

III - será recolhido na forma regulamentada pela ANAC a partir do início do 8º (oitavo) ano da data de homologação para a



abertura ao tráfego, de que trata o art. 30, §1º, da Lei nº 7.565, de 1986.”

“**Art. 63-C.** Os aeroportos civis públicos, construídos a partir da publicação desta Lei, com base em projetos greenfield, explorados sob o regime jurídico de autorização, não estarão na sujeição passiva dos adicionais tarifários, previstos nos artigos 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, e 1º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999.

Parágrafo único. Considera-se projeto greenfield o empreendimento concebido e executado onde não existe atualmente infraestrutura física para a finalidade de aeroporto.”

Art. 13. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, 11 de novembro de 2014.


Deputado ASSIS CARVALHO
Presidente da Comissão Mista

