



---

# **MEDIDA PROVISÓRIA**

---

**Nº 551, DE 2011**

**NOTA DESCRITIVA**

**JANEIRO/2012**

**SUMÁRIO**

INTRODUÇÃO.....	3
RELATÓRIO .....	3
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS .....	5
EMENDAS .....	6

© 2011 Câmara dos Deputados.

Todos os direitos reservados. Este trabalho poderá ser reproduzido ou transmitido na íntegra, desde que citados o autor e a Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados. São vedadas a venda, a reprodução parcial e a tradução, sem autorização prévia por escrito da Câmara dos Deputados.

Este trabalho é de inteira responsabilidade de seu autor, não representando necessariamente a opinião da Câmara dos Deputados.



Câmara dos Deputados  
Praça 3 Poderes  
Consultoria Legislativa  
Anexo III - Térreo  
Brasília - DF

# MEDIDA PROVISÓRIA Nº 551, DE 22 DE NOVEMBRO DE 2011

## INTRODUÇÃO

---

A presente nota descritiva tem por objetivo analisar as disposições contidas na Medida Provisória (MP) nº 551, de 22 de novembro de 2011, que “*Altera dispositivos das Leis nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, nº 12.462, de 5 de agosto de 2011; e dá outras providências*”.

Conforme solicitação formal, o trabalho busca esclarecer os dispositivos da referida MP, sem, no entanto, posicionar-se quanto ao mérito ou quanto à adequação técnica ou legal das iniciativas nela contidas.

## RELATÓRIO

---

### Das alterações à Lei nº 7.920, de 1989

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

### Das alterações à Lei nº 8.399, de 1992

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

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

sobre as quais deve incidir o ATAERO não estão incluídas as tarifas de uso dos auxílios à navegação aérea e das telecomunicações.

Das alterações à Lei nº 8.399, de 1992

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

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

Das alterações à Lei nº 12.462, de 2011

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

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

Das alterações à Lei nº 6.009, de 1973

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

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

ou públicas estrangeiras, quando em atendimento a reciprocidade de tratamento e (vi) passageiros convidados pelo governo brasileiro.

Além de criar a Tarifa de Conexão, a MP substitui a Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios Rádio Visuais em Área Terminal de Tráfego Aéreo por duas novas tarifas: (i) a Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aproximação, cobrada pelos serviços de controle de aproximação do aeródromo e de informações de voo de aeródromo; e (ii) a Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aeródromo, cobrada pelos serviços de controle do aeródromo e de informações de voo de aeródromo. A terceira tarifa aplicável, a Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota, será cobrada apenas pelos serviços relacionados ao controle de voo em rota. Diz a MP que os serviços remunerados mediante a cobrança dessas três tarifas poderão ser prestados por órgãos e entidades, públicos ou privados, que não o Comando da Aeronáutica, a critério deste. Estatui, também, que as três tarifas serão fixadas pelo Comando da Aeronáutica, após aprovação do Ministério da Defesa e manifestação da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, para aplicação em todo o território nacional. Mantém, para as três novas tarifas, os mesmo casos de isenção previstos para a tarifa que substituem. Por fim, ratifica que o produto da arrecadação das tarifas já citadas deve constituir receita do Fundo Aeronáutico.

#### Das alterações à Lei nº 5.862, de 1972

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

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

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

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

## **EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS**

---

De acordo com a justificativa assinada pelos Ministros Wagner Bittencourt de Oliveira (Secretaria de Aviação Civil), Guido Mantega (Fazenda), Celso Luiz

---

Nunes Amorim (Defesa) e Miriam Aparecida Belchior (Casa Civil), a MP tem a finalidade de estimular o investimento da iniciativa privada na construção e operação da infraestrutura aeroportuária, cuidando ainda de garantir segurança jurídica aos investidores e de reduzir os riscos regulatórios.

Estimam, S.Exas., que o impacto da redução do ATAERO e da extinção de sua incidência sobre tarifas aeronáuticas atinja, em 2012, 614 milhões de reais, em 2013, 701 milhões de reais e, em 2014, 801 milhões de reais. Observam, contudo, que o quesito da responsabilidade fiscal estará observado em face da conservação, em mãos do governo, de receitas que deveriam ser dispensadas em virtude do Regime Especial de Reintegração de Valores – REINTEGRA, o qual, no entanto, ainda não foi regulamentado.

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

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

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

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

## **EMENDAS**

---

No prazo regimental, foram apresentadas, perante a Comissão Mista, trinta emendas à Medida Provisória nº 551, de 2011, cujo conteúdo é descrito a seguir.

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

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

A Emenda de nº3, proposta pelo Deputado Antonio Carlos Magalhães Neto, modifica o art. 5º da MP para acrescentar Parágrafo único ao art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de setembro de 1973, estabelecendo que os voos originados e destinados a aeroportos instalados em território nacional estão isentos da tarifa de conexão.

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

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

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

A Emenda de nº 8, de autoria do Deputado Arthur Lira, também modifica o art. 2º da MP, que trata da Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, para definir que 50% dos recursos do ATAERO serão destinados para o sistema aeroviário de interesse federal e 50% serão aplicados em aeroportos de interesse regional ou estadual.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



comandante da aeronave, em decorrência de conduta que implique em crime ou contravenção penal, equipara-se ao auto de prisão em flagrante e à peça inicial do inquérito policial.

As Emendas n<sup>os</sup> 18, 23 e 24, de autoria, respectivamente, dos Deputados Vanderlei Macris, Júlio Delgado e Otávio Leite, altera o art. 181 da Lei n<sup>o</sup> 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para reduzir de 80% para 51% a exigência de percentual do capital social das companhias aéreas com direito a voto pertencente a brasileiros.

A Emenda n<sup>o</sup> 19, da Senadora Vanessa Grazziotin, introduz o §4<sup>o</sup> no art. 28 da Lei n<sup>o</sup> 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para definir que os aeródromos civis localizados em área de fronteira pertencem à União.

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

A Emenda n<sup>o</sup> 25, da Senadora Vanessa Grazziotin, acrescenta parágrafo único ao art. 3<sup>o</sup> da Lei n<sup>o</sup> 10.048, de 08 de novembro de 2000, para obrigar que as empresas aéreas reservem assentos de dimensões adequadas às pessoas com obesidade grave ou mórbida, sem a cobrança de qualquer adicional tarifário.

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

A Emenda n<sup>o</sup> 27, da Senadora Vanessa Grazziotin, introduz o art. 9-A na Lei n<sup>o</sup> 11.182, de 27 de setembro de 2007, para determinar que a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC – mantenha postos de fiscalização nos aeroportos, com as atribuições de exigir das empresas aéreas e da administração aeroportuária a adequada prestação de informações aos usuários, receber e apurar as reclamações dos usuários e reprimir e aplicar as sanções cabíveis.

A Emenda n<sup>o</sup> 28, do Deputado Salvador Zimbaldi, altera o art. 27 da Lei n<sup>o</sup> 11.182, de 27 de setembro de 2005, para introduzir normas de procedimento a serem observadas pela ANAC nas suas ações de regulação do mercado e fiscalização das atividades correspondentes. Trata ainda do rito a ser seguido para a convocação e realização das audiências públicas previstas para ocorrerem quando houver iniciativas ou alterações de atos normativos que afetem direitos de agentes econômicos, inclusive de trabalhadores do setor ou de usuários de serviços aéreos.

A Emenda n<sup>o</sup> 29, da Senadora Vanessa Grazziotin, altera o art. 22 da Lei n<sup>o</sup> 11.771, de 17 de setembro de 2008, para estabelecer que as empresas de turismo que

atuem no transporte aéreo deverão se cadastrar junto ao Ministério do Turismo, após a devida certificação junto à ANAC.

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

Elaborado por:

*CLÁUDIO MOURA SILVA E SANDRO SILVA GONÇALVES*

Consultores Legislativos da Área XIII  
Transportes, Trânsito e Desenvolvimento Urbano