



## **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 866, DE 2018**

Rafael Henrique Santos Soares  
Consultor Legislativo da Área XIII  
Desenvolvimento Urbano, Trânsito e Transportes

Rafael Amorim de Amorim  
Consultor Legislativo da Área VIII  
Administração Pública

**NOTA DESCRITIVA**

**JANEIRO DE 2019**

O conteúdo deste trabalho não representa a posição da Consultoria Legislativa, tampouco da Câmara dos Deputados, sendo de exclusiva responsabilidade de seu autor.

© 2018 Câmara dos Deputados.

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

O conteúdo deste trabalho é de exclusiva responsabilidade de seus(suas) autores(as), não representando a posição da Consultoria Legislativa, caracterizando-se, nos termos do art. 13, parágrafo único, da Resolução nº 48, de 1993, como produção de cunho pessoal dos subscritores.

**SUMÁRIO**

<b>I. APRESENTAÇÃO DA MP Nº866/2018.....</b>	<b>4</b>
<b>II. DESCRIÇÃO DA MP Nº 866/2018.....</b>	<b>4</b>
<b>III. EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS INTERMINISTERIAL Nº09/2018.....</b>	<b>122</b>
<b>IV. EMENDAS PARLAMENTARES.....</b>	<b>ERR</b>
<b>O! INDICADOR NÃO DEFINIDO.4</b>	

## **I. APRESENTAÇÃO DA MP Nº 866/2018**

---

A Medida Provisória nº 866, de 20/12/2018 (publicada no Diário Oficial da União de 21/12/2018), dispõe, nos seus 23 (vinte e três artigos), sobre a constituição da empresa pública NAV Brasil Serviços de Navegação Aérea S.A. – NAV Brasil, cuja finalidade é a prestação de serviços de navegação aérea.

Por meio da Mensagem n.º 759, de 20/12/2018, o Presidente submeteu o texto da MP n.º 866/2018 à deliberação do Congresso Nacional, aplicando-se, a partir disso, além dos ditames do art. 62 da Constituição Federal, as disposições constantes na Resolução do Congresso Nacional n.º 1, de 8/5/2002, que disciplina a apreciação de medidas provisórias.

O período de recesso parlamentar acarretou a suspensão dos prazos relacionados à MP n.º 866/2018, admitindo-se a apresentação de emendas até 6/2/2019 e a apreciação da matéria até 31/3/2019, com a possibilidade de prorrogação por mais sessenta dias.

## **II. CONTEÚDO DA MP Nº 866/2018**

---

### ***Dos Serviços de Navegação Aérea***

Os serviços de navegação aérea são de titularidade da União, cuja execução, nos termos do inciso XII, “c”, art. 21 da Constituição Federal<sup>1</sup>, poderá ocorrer de forma direta ou mediante descentralização.

De acordo com o inciso II do art. 18 da Lei Complementar n.º 97, de 9/6/1999, que estabelece as normas gerais que disciplinam as Forças Armadas, e com os arts. 2º, 12 e 25 da Lei n.º 7.565, de 19/12/1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, o Comando da Aeronáutica tem, na condição de autoridade aeronáutica, competência para prover a segurança da navegação aérea, com atribuições de editar normas e de

---

<sup>1</sup> “Art. 21. Compete à União: [...] XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: [...] c) a navegação aérea, [...] e a infraestrutura aeroportuária;”

orientar, coordenar, controlar e fiscalizar a navegação aérea no espaço aéreo brasileiro.

A Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO) absorveu, ao longo dos anos, mediante delegação do Comando da Aeronáutica, “parcela relevante dos serviços de navegação aérea”, conciliando-os com as atividades relacionadas à operação aeroportuária. Como explicado na página eletrônica da INFRAERO, os serviços de navegação aérea “têm a função de proporcionar mais segurança aos voos, por meio de serviços de gerenciamento de tráfego aéreo, telecomunicações e meteorologia”:

“A segurança no voo começa com a observação e análise das condições do tempo. O serviço de meteorologia da Infraero fornece informações para as aeronaves, além de comercializar dados climatológicos e laudos de meteorologia. A área de meteorologia dispõe de 68 estações meteorológicas de superfície, que coletam dados, confeccionam boletins meteorológicos, transmitem dados e fornecem informações aos usuários.”<sup>2</sup>

### ***Da Cisão Parcial da INFRAERO***

Por essa razão, além de autorizar a criação da NAV Brasil, a MP n.º 866/2018 também estabelece as regras necessárias para cisão parcial da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), notadamente dos serviços de navegação aérea.

O art. 2º da MP n.º 866/2018 exige, para fins de efetivação da cisão parcial comentada, deliberação favorável da Assembleia Geral da INFRAERO, com prévia manifestação do seu Conselho de Administração e do seu Conselho Fiscal. A cisão parcial é a operação que, em conformidade com o art. 229 da Lei n.º 6.404, de 15/12/1976 (Lei das Sociedades Anônimas), permitirá a transferência do patrimônio da INFRAERO destinado aos serviços

---

<sup>2</sup> Disponível em: <http://www4.infraero.gov.br/aceso-a-informacao/perguntas-frequentes/sobre-navegacao-aerea/#19>. Acesso em: 25 jan. 2019.

de navegação aérea para NAV Brasil, incluindo também empregados, acervo técnico, acervo bibliográfico e acervo documental (art. 3º da MP)<sup>3</sup>.

Depois da efetiva constituição da NAV Brasil, a INFRAERO poderá ainda prestar apoio técnico e administrativo à nova Estatal por até dois anos, recebendo, nos termos estabelecidos em contrato, a devida remuneração (art. 19 da MP).

### ***Da Constituição da NAV Brasil***

A efetiva constituição da NAV Brasil é disciplinada pelo art. 5º da MP n.º 866/2018, que determina que, após convocação realizada pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, haverá a criação da nova Estatal por Assembleia Geral de acionistas. A autorização concedida pela MP determina a constituição da NAV Brasil como empresa pública<sup>4</sup>, sob a forma de sociedade anônima e com patrimônio próprio, ficando vinculada, por meio do Comando da Aeronáutica, ao Ministério da Defesa (art. 1º).

A nova Estatal deverá ter prazo de duração indeterminado e sede e foro no Município do Rio de Janeiro/Estado do Rio de Janeiro, admitindo-se a criação de escritórios, dependências e filiais em outras unidades da Federação e, até mesmo, no exterior (art. 4º). A estrutura de governança da NAV Brasil estará sujeita aos ditames da Lei n.º 6.404/1976 (Lei das Sociedades por Ações), e da Lei n.º 13.303, de 30/6/2016 (Lei das Estatais), devendo contar com Assembleia Geral, Conselho de Administração, Diretoria-Executiva, Conselho Fiscal e Comitê de Auditoria, com composição, atribuições e funcionamento de tais instâncias de governança definidas no seu estatuto social (art. 11). Não são observadas, porém, no texto da MP n.º 866/2018, as exigências do art. 13 da Lei n.º 13.303/2016, não se identificando diretrizes e restrições a serem observadas na elaboração do estatuto da NAV Brasil.

---

<sup>3</sup> Com a edição da Medida Provisória n.º 870, de 1º de janeiro de 2019, a nomenclatura do primeiro cargo deverá ser alterada para “Ministro de Estado da Infraestrutura”.

<sup>4</sup> O § 2º do art. 6º da MP admite posterior transformação da NAV Brasil em sociedade de economia mista.

O capital social da NAV Brasil pertencerá integralmente à União e será formado, inicialmente, pela versão do patrimônio cindido da INFRAERO, podendo ser aumentado por contribuições em moeda corrente ou pela incorporação de qualquer espécie de bens suscetíveis de avaliação em dinheiro (art. 6º da MP). Em face das exigências constantes no art. 229 da Lei n.º 6.404, de 15/12/1976, para a avaliação dos bens para formação do capital social da nova Estatal, o Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil e o Ministro de Estado da Defesa poderão designar peritos de cada Ministério ou contratar empresa especializada (§2º do art. 5º da MP).

Em complemento, o Comandante da Aeronáutica está autorizado a transferir à NAV Brasil bens e benfeitorias da União necessários à execução do serviço de navegação aérea (art. 7º), devendo apresentar à Assembleia Geral constitutiva da nova Estatal o respectivo cronograma de cessão e transferência (§1º do art. 5º da MP)<sup>5</sup>. Essa autorização terá validade enquanto a NAV Brasil não for transformada em sociedade de economia mista (§ 2º do art. 7º da MP n.º 866/2018).

### ***Das Competências***

Como já destacado, a finalidade subjacente à criação da NAV Brasil é a execução de serviços de navegação aérea. A nova Estatal deverá, nos termos do art. 8º da MP, “implementar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeronáutica destinada à prestação de serviços de navegação aérea que lhe for atribuída pela autoridade aeronáutica” (conforme §1º do art. 8º da MP, pelo “Comandante da Aeronáutica”), exercendo as seguintes atribuições (art. 9º)<sup>6</sup>:

- I - gerenciar técnica, operacional, administrativa, comercial e industrialmente a infraestrutura e os serviços de navegação aérea

---

<sup>5</sup> Nessa hipótese, apesar de não constar expressamente no texto da MP n.º 866/2018, o Comando da Aeronáutica deverá ter a cautela de indicar os bens públicos afetados aos serviços de navegação aérea, especificando as condições da transferência a ser realizada para a NAV Brasil, sobretudo a reversibilidade de tais bens no caso de extinção da delegação da execução dos serviços em favor da NAV Brasil.

<sup>6</sup> Art. 9º [...] “Parágrafo único. A NAV Brasil deverá assegurar a compatibilidade e a interoperabilidade de equipamentos, materiais e sistemas por ela utilizados na prestação dos serviços de navegação aérea com aqueles empregados pelo Comando da Aeronáutica no Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro”.

que lhes sejam atribuídos pela autoridade aeronáutica, incluídos os bens imóveis e as atividades correlatas sob a sua responsabilidade;

- II - implementar e modernizar órgãos, instalações ou estruturas de apoio à navegação aérea que lhe sejam atribuídos;
- III - coordenar, executar, fiscalizar e administrar obras de infraestrutura aplicadas ao controle do espaço aéreo, aos serviços de navegação aérea e aos serviços correlatos;
- IV - exercer atividades relacionadas com a área de telecomunicações, no âmbito de sua competência;
- V - promover a formação, o treinamento e o aperfeiçoamento de pessoal especializado em suas áreas de atuação e explorar comercialmente essas atividades;
- VI - contribuir para o planejamento e o desenvolvimento do controle do espaço aéreo e dos serviços de navegação aérea, por meio de seus quadros técnicos especializados;
- VII - elaborar estudos, planos e projetos ou contratar obras e serviços relacionados com o seu objeto social;
- VIII - desenvolver tecnologias de produção, produtos e processos e outras tecnologias de interesse direto ou correlato;
- IX - exportar e importar produtos e serviços relacionados com a sua área de atuação;
- X - contribuir para a implementação de ações necessárias à promoção, ao desenvolvimento, à absorção, à transferência e à manutenção de tecnologias críticas e conhecimentos técnico-científicos relacionados com a sua área de atuação;
- XI - celebrar contratos, termos de parceria, ajustes, acordos, convênios e instrumentos congêneres considerados necessários ao cumprimento do seu objeto social;
- XII - operacionalizar contratos de compensação tecnológica, industrial e comercial;
- XIII - estimular e apoiar, técnica e financeiramente, as atividades de pesquisa e de desenvolvimento relacionadas com o seu objeto social;
- XIV - captar financiamentos, nacionais ou internacionais;
- XV - produzir conhecimento técnico-científico para o benefício da navegação aérea e prestar comercialmente consultoria e assessoramento em suas áreas de atuação, no País e no exterior; e
- XVI - executar outras atividades relacionadas com o seu objeto social.

A NAV Brasil executará, na prática, os serviços de navegação aérea atualmente executados pela INFRAERO, visto que, conforme art. 18 da MP n.º 866/2018, sub-rogará, integral ou parcialmente, todos os contratos e convênios em vigor firmados pela INFRAERO e pelo Comando da Aeronáutica cujo objeto seja a execução de serviços de navegação aérea<sup>7</sup>. A execução de

---

<sup>7</sup> De acordo com informações disponibilizadas na página eletrônica da INFRAERO, a Estatal “presta serviços de navegação aérea em 63 aeroportos, sendo 4 deles



serviços de navegação aérea pela NAV Brasil, nas demais hipóteses, será definida pela autoridade aeronáutica (Comandante da Aeronáutica), exigindo-se, em cada caso, ato administrativo ou contratação direta da nova Estatal para viabilizar o exercício das atribuições previstas na MP (§ 2º do art. 8º).

Em relação ao custeio das despesas relacionadas ao exercício de suas atribuições, o art. 10 da MP n.º 866/2018 estabelece as seguintes receitas em favor da NAV Brasil: tarifas de navegação aérea, que corresponderão à remuneração dos serviços efetivamente prestados pela nova Estatal<sup>8</sup>; receitas decorrentes da exploração de direitos autorais e intelectuais; recursos provenientes de desenvolvimento de suas atividades e de convênios, ajustes ou contratos; produtos de operações de crédito, comissões, juros e rendas patrimoniais, inclusive a venda de bens ou de materiais inservíveis; doações, legados e receitas eventuais; e recursos provenientes de outras fontes.

### ***Do Quadro de Pessoal***

Os arts. 12 a 16 MP n.º 866/2018 contêm disposições relacionadas ao pessoal da NAV Brasil, tanto do quadro permanente da Estatal quanto do quadro não permanente. É, nesse ponto, importante destacar a

---

helipontos, dos quais 3 estão em Plataformas Marítimas. Esses serviços compreendem: 12 Centros de Controle de Aproximação (APP), 21 Torres de Controle de Aeródromo (TWR), 39 Serviços de Informação de Voo de Aeródromo (AFIS) e 64 Centros Meteorológicos de Aeródromo (CMA) e 60 Salas de Informação Aeronáutica de Aeródromo (Sala AIS). Nos aeroportos, a Infraero opera e mantém equipamentos e auxílios à navegação aérea, compreendendo: 11 Sistemas de pouso por instrumentos (ILS), 33 Radiofaróis onidirecional em VHF/Equipamento radiotelemétrico (VOR/DME), 49 Radiofaróis não-direcional (NDB), 11 Sistemas de luzes de aproximação (ALS), 74 Sistemas indicadores de trajetória de aproximação de precisão (PAPI), 17 Sistemas indicadores de rampa de aproximação visual (VASIS), 63 Estações Meteorológicas de Superfície (EMS) e 4 Estações Meteorológicas de Altitude (EMA). A Infraero também opera e mantém auxílios-rádio (NDB) isolados em outras 9 localidades diferentes". Disponível em: <http://www4.infraero.gov.br/aceso-a-informacao/perguntas-frequentes/sobre-navegacao-aerea/#19>. Acesso em: 25 jan. 2019.

<sup>8</sup> O art. 22 da MP, ao incluir § 4º ao art. 8º da Lei n.º 6.009, de 26/12/1973, conferiu competência ao Comandante da Aeronáutica para reajustar as tarifas de navegação aérea pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) ou promover sua revisão quando couber. Por sua vez, o art. 22 da MP, ao modificar o art. 11 da Lei n.º 6.009/1973, definiu que as tarifas de navegação aérea constituirão receita do Fundo Aeronáutico apenas quando os serviços forem executados pelo Comando da Aeronáutica, deixando implícito, portanto, que, no caso de execução de tais serviços pela NAV Brasil, as tarifas de navegação aérea constituirão receita da nova Estatal.

competência conferida ao Ministro de Estado do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão<sup>9</sup> para definir o limite de pessoal alcançado pelas hipóteses dos arts. 12 e 15 da MP (Art. 16).

No que concerne ao quadro de pessoal permanente da NAV Brasil, ele será regido pela Consolidação das Leis do Trabalho (Decreto-Lei n.º 5.452, de 1º/5/1943, e legislação complementar) e o ingresso exigirá prévia aprovação em concurso de provas ou de provas e títulos (§ 1º do art. 12 da MP). No entanto, a fim de viabilizar o início imediato das operações da nova Estatal, a MP determina, no art. 12, que o quadro permanente seja inicialmente formado por empregados da INFRAERO que, em 1º/9/2018, exerciam atividades diretamente relacionadas aos serviços de navegação aérea (§ 2º do art. 12 da MP).

O § 3º do art. 12 da MP n.º 866/2018 considera “exercício de atividade diretamente relacionada à navegação aérea” quando o empregado da INFRAERO se enquadra em uma das seguintes hipóteses:

- I – formação e treinamento reconhecidos pelo Comando da Aeronáutica para a prestação de serviços de navegação aérea, com atuação efetiva no gerenciamento dos órgãos de navegação aérea ou na prestação de serviços de Controle de Tráfego Aéreo, Informação de Voo de Aeródromo, Telecomunicações Aeronáuticas, Meteorologia Aeronáutica ou de Informações Aeronáuticas;
- II - graduação em Psicologia e certificação emitida pelo Comando da Aeronáutica na área de Fator Humano - Aspecto Psicológico - para a prevenção de acidentes aeronáuticos, com atuação exclusiva na prevenção de acidentes e incidentes de tráfego aéreo;
- III - certificação de habilitação técnica válida emitida pelo Comando da Aeronáutica para a execução de serviços em equipamentos e sistemas de navegação aérea, com atuação exclusiva nos órgãos de navegação aérea;
- IV - execução de serviços administrativos exclusivamente em órgãos de navegação aérea; ou
- V - execução de serviços de conservação em localidades nas quais a INFRAERO disponha apenas de órgão de navegação aérea e que não haja a prestação de serviço de controle de tráfego aéreo.

Nas situações elencadas, sem caracterizar rescisão contratual, os empregados da INFRAERO serão transferidos por sucessão trabalhista para a NAV Brasil, rompendo qualquer vínculo com o seu antigo empregador. Em

---

<sup>9</sup> Com a edição da Medida Provisória n.º 870, de 1º de janeiro de 2019, a nomenclatura deste cargo deverá ser alterada para “Ministro de Estado da Economia”.

decorrência, os empregados assumidos pela NAV Brasil terão direito exclusivamente a alterações posteriores de plano de cargos e salários e concessão de benefícios realizados pela nova Estatal (§§ 2º e 4º do art. 12 da MP n.º 866/2018), não lhes aplicando as alterações promovidas posteriormente pela INFRAERO em favor dos seus empregados (no mesmo sentido, alterações em favor dos empregados da NAV Brasil não serão estendidas aos empregados remanescentes da INFRAERO).

O quadro não permanente da NAV Brasil poderá ser formado por servidores e empregados públicos cedidos e por militares colocados à disposição da NAV Brasil (nesses casos, não é necessário a ocupação de cargos em comissão ou o exercício de função de confiança), devendo a nova Estatal reembolsar os órgãos e as entidades de origem pelas despesas de pessoal respectivas (art. 15 da MP). Em complemento, o quadro não permanente da NAV Brasil poderá contar ainda com pessoal temporário, contratado por prazo determinado mediante processo seletivo simplificado nos termos dos arts. 13 e 14 da MP n.º 866/2018, a saber:

- art. 13: autoriza a contratação de pessoal técnico e administrativo por tempo determinado mediante processo seletivo simplificado (pelo período de quatro anos após a constituição da Estatal, prorrogável por mais um ano, mediante ato do Ministro de Estado do Planejamento, Desenvolvimento e Economia<sup>10</sup>), sendo “considerada como necessidade temporária de excepcional interesse público”, nos termos da Lei nº 8.745, de 1993 (aplicam-se as disposições do caput art.3º, do art. 6º, do inciso II do caput do art. 7º, do art. 9º e do art. 12 da referida Lei).
- art. 14: sem prejuízo do disposto no art. 13, autoriza a contratação por tempo determinado (prevê a duração máxima de dois anos; admite uma prorrogação de prazo, desde que observado o limite de dois anos), na hipótese de serviço cuja natureza ou transitoriedade justifique a predeterminação do prazo e nas atividades empresariais de caráter transitório (sob risco de resolução contratual e responsabilização dos administradores, os empregados temporários não poderão receber atribuições, funções ou encargos não previstos em contrato, nem ser nomeados ou designados, ainda que a título precário ou em substituição, para o exercício de cargo em comissão ou de função de confiança; sob risco de nulidade contratual e responsabilização dos administradores, não poderá ocorrer a contratação do mesmo empregado temporário antes do transcurso de seis meses do encerramento de seu contrato anterior, nem a inobservância das demais regras do art. 14).

---

<sup>10</sup> Com a edição da Medida Provisória n.º 870, de 1º de janeiro de 2019, a nomenclatura deste cargo deverá ser alterada para “Ministro de Estado da Economia”.

No art. 17 da MP, consta autorização para a NAV Brasil patrocinar entidade fechada de previdência complementar, devendo, para tanto, aderir à entidade já existente. Quanto aos empregados da INFRAERO transferidos para a nova Estatal, a NAV Brasil, enquanto sucessora trabalhista, passará a atuar como patrocinadora dos respectivos planos de previdência complementar (§ 2º do art. 17 da MP n.º 866/2018).

O art. 21 da MP ainda altera o inciso X do art. 10 da Lei n.º 7.783, de 28/6/1989, para considerar como serviços ou atividades essenciais “controle de tráfego aéreo e navegação aérea”, o que exigirá, nos períodos de greve de empregados da NAV Brasil, a continuidade da execução dos “serviços indispensáveis ao atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade”.

### **III. EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS INTERMINISTERIAL**

---

Na Exposição de Motivos Interministerial n.º 09/2018 (EMI n.º 09/2018), o inciso XII do art. 21 da Constituição Federal é o principal fundamento jurídico utilizado para justificar a autorização para criação NAV Brasil, pois, ao definir a titularidade de diversos serviços públicos em favor da União, diferenciou os serviços de navegação aérea, aeroespacial e de infraestrutura aeroportuária, admitindo sua execução de forma direta ou mediante descentralização. A EMI n.º 09/2018 destaca, a propósito, a diretriz constante no art. 10 do Decreto-Lei n.º 200, de 25/2/1967, que incentiva o Poder Executivo Federal a delegar a execução de suas atividades.

A EMI n.º 09/2018 defende, então, à semelhança da criação pretérita da INFRAERO para execução dos serviços relacionados à infraestrutura aeroportuária, a criação da NAV Brasil para possibilitar a descentralização da execução dos serviços de navegação aérea para um “agente especializado”, o que evidenciaria “relevante interesse coletivo” como justificativa da criação da nova Estatal, em atendimento ao art. 173 da Constituição Federal.

Porém, apesar da atual opção política adotada para os serviços relacionados à infraestrutura aeroportuária<sup>11</sup>, a EMI n.º 09/2018, mesmo sem reconhecer a existência de imperativos de segurança nacional para justificar a criação da NAV Brasil (uma das hipóteses admitidas pelo art. 173 da Constituição Federal para justificar a criação de Estatais), defende que não há indícios de que seja o momento para abertura dos serviços de navegação aérea a agentes privados. Não há, ademais, qualquer justificativa do Poder Executivo Federal para o atual tratamento diferenciado na descentralização da execução dos serviços constantes no inciso XII do art. 21 da Constituição Federal.

A EMI n.º 09/2018 destaca, na perspectiva econômica e administrativa, que o atual arranjo institucional dos serviços de navegação aérea não é o mais adequado, pois o Comando da Aeronáutica concentraria a regulação e, em diversas situações, a execução dos referidos serviços: “o mesmo agente que determina a política, os aspectos técnicos e o regime tarifário é também o principal prestador dos serviços no País”, o que justificaria a segregação das atividades citadas.

No entanto, conforme o texto da MP n.º 866/2018 submetido à apreciação do Congresso Nacional, não há certeza de que tal desiderato será plenamente alcançado, pois a NAV Brasil executará, de pronto, apenas os serviços de navegação aérea já realizados pela INFRAERO (art. 18), exigindo-se, nos serviços atualmente executados pela Aeronáutica, ato administrativo ou contratação direta da nova Estatal para viabilizar o exercício das atribuições previstas na MP (§ 2º do art. 8º). Nada impede, portanto, que a NAV Brasil mantenha sua atuação limitada aos serviços já executados pela INFRAERO, não se concretizando a almejada segregação entre regulação e execução dos serviços de navegação aérea. Aliás, no próprio texto analisado, consta que não haverá a transferência completa das atividades de navegação aérea à NAV Brasil e que serão mantidos no Comando da Aeronáutica os segmentos da infraestrutura sensíveis à preservação da defesa e da soberania nacional.

---

<sup>11</sup> Ver: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2019/01/infraero-sera-fechada-durante-governo-bolsonaro-diz-novo-secretario.shtml>. Acesso em: 24 jan. 2019.

A EMI n.º 09/2018, em continuidade, alega que o fato de a INFRAERO ter absorvido “parcela relevante dos serviços de navegação aérea” estaria tirando a Estatal do seu “*core business*”, comprometendo a sua eficiência e seu equilíbrio econômico-financeiro. Consta, nos argumentos do Poder Executivo Federal, que a auditoria promovida pelo TCU (Acórdão n.º 2.915/2016) para avaliar a sustentabilidade da INFRAERO diante das novas concessões de aeroportos teria impulsionado a elaboração de um Plano de Reestruturação para a INFRAERO, o qual, ao buscar promover o reequilíbrio econômico-financeiro, teria previsto a segregação da execução dos serviços de navegação aérea dos serviços de operação aeroportuária, como forma de “mitigar o risco de ela demandar recursos do Tesouro Nacional”.

Por sua vez, apesar de a cisão parcial da INFRAERO ser considerada essencial para a sustentabilidade da Estatal, o Poder Executivo defende, na EMI n.º 09/2018, que a NAV Brasil, ao ter como único objetivo os serviços de navegação aérea, conseguiria uma alocação mais eficiente dos recursos, o que, segundo seu Plano de Negócios (não submetido à apreciação do Congresso Nacional), não tornaria a NAV Brasil dependente de recursos do Tesouro Nacional.

A EMI n.º 09/2018 apresenta, ao final, os requisitos de relevância e urgência necessários para justificar a edição da MP n.º 866/2018. Com base nos argumentos já expostos, a relevância da norma é fundamentada no fato de disciplinar a prestação de serviço público de titularidade da União e a urgência da edição de MP é fundamentada na necessidade de as discussões relacionadas à navegação aérea serem debatidas com a maior brevidade possível e na necessidade de atender compromisso assumido perante o TCU de adotar medidas para solucionar o quadro econômico e financeiro da INFRAERO.

#### **IV. EMENDAS PARLAMENTARES**

---

À Medida Provisória n.º 866/2018 foram apresentadas, no prazo regimental, 15 (quinze) emendas, descritas no quadro a seguir.

Nº	AUTOR	DESCRIÇÃO
1	Deputado Federal Sergio Vidigal	Oferece nova redação ao art. 6º na qual é removido o § 2º, excluindo da MP a possibilidade de ato do Poder Executivo transformar a NAV Brasil em sociedade de economia mista.
2	Deputado Federal Eduardo Cury	Altera o caput do art. 8º para colocar o Comandante da Aeronáutica (em substituição à autoridade aeronáutica no texto original) como responsável por atribuir à NAV Brasil infraestrutura aeronáutica. Adiciona parágrafo ressaltando o imperativo da segurança nacional como justificativa para a criação da NAV Brasil.
3	Deputado Federal Eduardo Cury	Altera a redação do art. 16 para que o limite de militares colocados à disposição da NAV Brasil não seja definido pelo Ministro de Estado do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (Ministro de Estado da Economia após MP nº 870/2019), mantendo, contudo, a atribuição do Ministro de Estado da Economia para estabelecer limite de quadro pessoal da NAV Brasil.
4	Senador Weverton	Acrescenta o § 5º ao art. 12 determinando que, em caso de extinção da Infraero, seus empregados sejam aproveitados na NAV Brasil.
5	Senador Weverton	Acrescenta ao art. 12 requisito para que um empregado seja considerado no exercício de atividade relacionada à navegação aérea: “Contratado como Advogado, desempenhando atividades relacionadas a defesa judicial e consultoria jurídica e admitidos pela Infraero até 1º de setembro de 2018”

Nº	AUTOR	DESCRIÇÃO
6	Senador Weverton	Altera a redação do art. 12 determinando que o quadro inicial de pessoal da NAV Brasil seja composto pelos empregados da INFRAERO que, em 1º de setembro de 2018, já exerciam atividades diretamente relacionadas com a prestação de serviços de navegação aérea, à gestão de recursos humanos, manutenção, engenharia, gestão financeira, tecnologia da informação, assessoria jurídica, apoio técnico-burocrático e outras atividades necessárias à formação de estrutura administrativa própria, e não mais apenas por aqueles que trabalhavam diretamente com serviços de navegação aérea.
7	Senador Weverton	Suprime o § 2º do art. 6º, excluindo, assim, a possibilidade de ato do Poder Executivo federal transformar a NAV Brasil em sociedade de economia mista.
8	Deputado Federal Lucas Gonzalez	Acrescenta ao art. 3º o § 1º condicionando a autorização dada pela MP para criação da NAV Brasil à privatização da Infraero em, no máximo, dois anos. Acrescenta, ainda, o § 2º ao mesmo artigo estabelecendo que, caso a privatização da Infraero não ocorra no prazo determinado, a NAV Brasil seja extinta e as atividades voltem a ser desempenhadas pela Infraero.
9	Deputado Federal Lucas Gonzalez	Altera a redação do art. 1º da MP para incluir a expressão “não dependente de recursos financeiros da União” na descrição da NAV Brasil, cuja criação o artigo autoriza.



Nº	AUTOR	DESCRIÇÃO
10	Deputado Federal Lucas Gonzalez	Altera a redação do art. 22 que, por sua vez, modifica a Lei nº 6.009/1973. Enquanto o texto original atribuía ao Comandante da Aeronáutica competência para reajustar tarifas usando o IPCA e promover sua revisão, o texto proposto pela emenda determina a utilização do índice de “inflação do setor no período” e exclui a menção à revisão.
11	Deputado Federal Lucas Gonzalez	Altera o art. 8º e o art. 20 para determinar que a autorização para exploração da infraestrutura aeronáutica destinada à prestação de serviços de navegação aérea seja feita por meio de licitação, e não mais por ato do Comandante da Aeronáutica diretamente à NAV Brasil.
12	Deputado Federal Lucas Gonzalez	Adiciona parágrafo ao art. 10º visando proibir o aporte de recursos públicos para financiar despesas correntes da NAV Brasil.
13	Deputado Federal Lucas Gonzalez	Adiciona ao art. 3º critérios para a versão de ativos e passivos de que trata o caput: Garantia de sustentabilidade econômico-financeira da Infraero e da NAV Brasil após a cisão e adoção de medidas de ampla publicidade de informações contábeis e operacionais.
14	Deputado Federal André Figueiredo	Suprime do art. 22 a alteração promovida na Lei nº 6.009/1973 que prevê reajuste periódico de tarifas pelo IPCA.
15	Deputado Federal André Figueiredo	Idêntica à Emenda nº 7

Rafael Henrique Santos Soares  
Consultor Legislativo da Área XIII  
Desenvolvimento Urbano, Trânsito e Transportes

Rafael Amorim de Amorim  
Consultor Legislativo da Área VIII  
Administração Pública

2018-12961