CONGRESSO NACIONAL

E M E N D A S

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 apio governamental, até o momento.

Senado Federal, 29 de julho de 2014.

Senador Mozarildo Cavalcanti
(PTB - RR)

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

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

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

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

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)

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

MPV 652
00006

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição
	Medida Provisória nº 652/2014

autor	Nº do prontuário
DEPUTADO RODRIGO MAIA - Democratas-RJ	

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

MPV 652
00007

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 temos 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)

MPV 652
00008

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
30/07/14	Medida Provisória nº 652

autor	nº do prontuário
Deputado Manoel Júnior	

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- § 2° 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- § 3° Os montantes investidos em pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica nos termos do inciso III do art. 1° desta Lei e do inciso II do § 5° do art. 40 da Lei n° 12.715, de 17 de setembro de 2012, serão considerados para os fins do § 2°, desde que atendam aos requisitos nele previstos.

VI- § 4° 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 n° 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 n° 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 n° 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 n° 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 n° 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 consequente 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 n° 12.218 de 2010, que introduziu o § 4° ao art. 1° da Lei n° 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

MPV 652
00009

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)

MPV 652
00010

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Medida Provisória nº 652 DE 2014
30/07/2014	

Autor	Nº do Prontuário
DEPUTADO MANOEL JUNIOR – PMDB/PB	

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)

MPV 652
00011

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 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)

MPV 652
00012

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 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)

MPV 652
00013

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, 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)

MPV 652
00014

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. 3° da Lei n° 8.906, de 4 de julho de 1994, a seguinte redação:

"Art. 3° 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. 8°, exceto o disposto no inciso IV e § 1°."(NR)

.....

Art. W Acresça-se o seguinte parágrafo quinto ao art. 8° da Lei n° 8.906, de 4 de julho de 1994:

"Art. 8° .....
.....
§ 5° 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 § 1°, 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 n° 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 matriculas 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

MPV 652
00015

EMENDA Nº
_____/_____

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 652, DE 25/07/2014
30/07/2014	

TIPO

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

AUTOR	PARTIDO	UF	CARTEIRA
Deputado Bruno Araujo	PSDB	PE	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 5°-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**. .....

§ 2° 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 § 5° 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.

§ 4° 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.** .....

.....

§ 4° 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						
	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. 3° 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. 4° 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**

MPV 652
00020

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição
	Medida Provisória nº 652/2014

autor	Nº do prontuário
DEPUTADO MENDONÇA FILHO - Democratas-PE	

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".

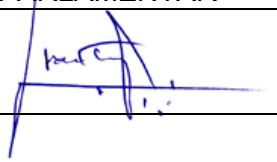
JUSTIFICATIVA

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



MPV 652
00021

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição
	Medida Provisória nº 652/2014

autor	Nº do prontuário
DEPUTADO MENDONÇA FILHO - Democratas-PE	

1. Supressiva	2. substitutiva	3. modificativa	4. X 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.....

.....

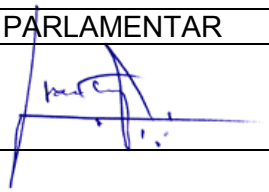
§ 3º A Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República publicará no seu portal, trimestralmente, relatório detalhado sobre a gestão operacional dos recursos destinados à concessão da subvenção do PDAR, inclusive com informações relativas às análises para a concessão de subvenções econômicas,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



MPV 652
00022

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição
	Medida Provisória nº 652/2014

autor	Nº do prontuário
DEPUTADO MENDONÇA FILHO - Democratas-PE	

1. Supressiva	2. substitutiva	3. modificativa	4. X 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

MPV 652
00023

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 iguala 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

MPV 652
00024

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição
	Medida Provisória nº 652/2014

autor	Nº do prontuário
DEPUTADO LUIZ HENRIQUE MANDETTA- Democratas-MS	

1. Supressiva	2. substitutiva	3. modificativa	4. X 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

MPV 652
00025

CONGRESSO NACIONAL

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
		4º	6º		

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		

MPV 652
00026

CONGRESSO NACIONAL

ESPAÇO RESERVADO PARA ETIQUETA

PÁGINA 01 DE 01

IDENTIFICAÇÃO DA MATÉRIA:
Medida Provisória nº 652/2014

AUTOR DA EMENDA:
DEPUTADO IZALCI – PSDB/DF

TIPO DE EMENDA: MODIFICATIVA

CAPÍTULO	SEÇÃO	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
		7º	1º		

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 1º/ 8/14	ASSINATURA		

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 prescinda 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 7de 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.

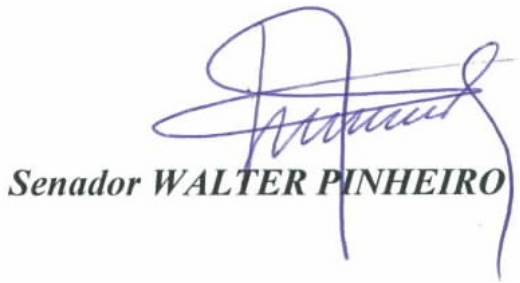
§ 6º. O Montante total de que trata o § 2º será mantido durante todo o período estabelecido no caput e somente poderá ser reduzido por meio de lei, devendo, nesse caso, haver a consequente diminuição dos montantes de energia previstos nos contratos, de forma proporcional, sem ônus para as respectivas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

MPV 652
00028

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 consequentemente 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

MPV 652
00030

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

MPV 652
00031

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

MPV 652
00032

EMENDA MODIFICATIVA Nº ___

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

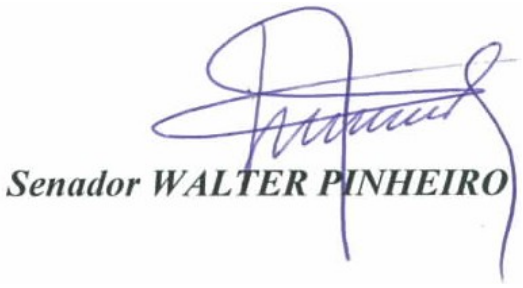
Modifique a redação do artigo 5º da Medida Provisória em epígrafe, o qual passará a vigorar nestes termos:

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

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. 4° desta lei. "

JUSTIFICAÇÃO

Em seu artigo 6°, inciso II, a Medida Provisória nº 652/2014 (MP n° 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 ao texto inicial. Sedol nº SF140781535229. Texto da MPV enviada pela Presidência da República.

EMENDA Nº _____

(à MPV 652/2014)

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

JUSTIFICAÇÃO

Em seu artigo 6°, a Medida Provisória nº 652/2014 (MP n° 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 n° 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)

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

MPV 652
00036

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

MPV 652
00037

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 n° 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 n° 9.311/96 ao parcelamento instituído pela Lei n° 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

MPV 652
00038
ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

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 ☐ Supressiva 2. ☐ substitutiva 3 . ☐ modificativa 4 . X aditiva 5. ☐ 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

MPV 652
00039
ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

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

autor	n.º do prontuário
Deputado Duarte Nogueira	**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

MPV 652
00040

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Medida Provisória nº 652/2014
04/08/2014	

Autor	Nº do Prontuário
Deputado Nelson Marquezelli PTB/SP	

1. __ Supressiva 2.__ Substitutiva 3. _Modificativa 4. X_Aditiva 5._Substitutivo Global

Página	Artigo 4°	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	proposição
01/08/2014	MPV 652/2014

Autor	nº do prontuário
DEP. CARLOS ZARATINI – PT/SP	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

MPV 652
00042

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

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

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
Deputado **Arnaldo Jardim – PPS/SP**	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

___/___/____ _____

MPV 652
00043

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:

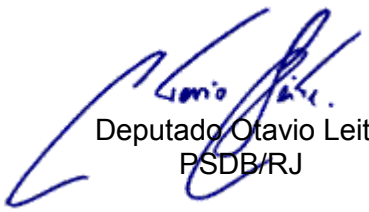
" III – pagamento de parte dos custos de voos nas rotas regionais de que trata o inciso II do caput do art. 2º, das empresas que exploram linhas aéreas domésticas, ***desde que comprovada a inexistência de voos comerciais regulares nos últimos doze meses na respectiva rota***, que considerará entre outros 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."

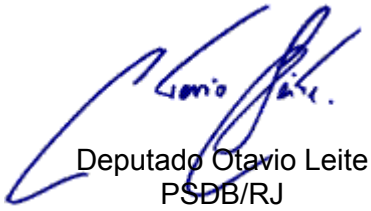
JUSTIFICAÇÃO

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 explicito 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 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 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

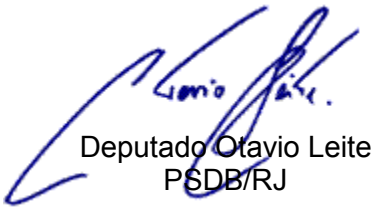
A emenda objetiva assegurar tratamento isonômico a todas as empresas prestadoras de serviço de transporte aéreo público regular doméstico de passageiros, carga e mala postal e de ligações aéreas domésticas sistemáticas que aderirem ao PDAR, assegurando-lhes igualdade de oportunidade de acesso ao Programa, 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."

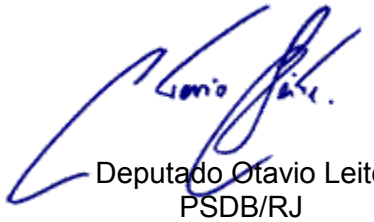
JUSTIFICAÇÃO

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.



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)

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.

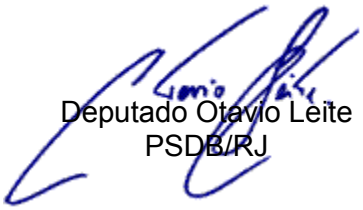
§ 2º Os estados e municípios deverão se integrar aos propósitos deste artigo podendo também participar do planejamento e de outras atividades relacionadas com o Programa de Desenvolvimento de Aviaão Regional.

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 Otavio Leite
PSDB/RJ

MPV 652
00048

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Medida Provisória nº 652 DE 2014
04/08/2014	

Autor	Nº do Prontuário
DEPUTADO MANOEL JUNIOR – PMDB/PB	

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
Matricula 237413
e 3215-5601
Assinatura Telefone
CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA
049

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Medida Provisória nº 651 DE 20134
14/07/2014	

Autor	Nº de Prontuário
DEPUTADO MANOEL JUNIOR – PMDB/PB	

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 16:47
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)

J U S T I F I C A Ç Ã O

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)

J U S T I F I C A Ç Ã O

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:	Alínea:	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:	Alínea:	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: Cida Borghetti

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

.....

§ 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.

.....

§ 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)

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

MPV 652
00055

EMENDA Nº

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

Acrescente-se ao art. 2° 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**

SENADO FEDERAL
GABINETE DO 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 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.

Sala da Comissão, de agosto de 2014.

Senador **INÁCIO ARRUDA – PCdoB/CE**

SENADO FEDERAL
GABINETE DO 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.

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)

Incluam-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	Nº do Prontuário
Deputado	

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 e 81197676 Telefone

ASSIS CARVALHO
Deputado Federal PT/PI

MPV 652
00062

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº - 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. 8°, 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.

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, 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.

ALFREDO KAEFER
Deputado Federal
PSDB/PR

MPV 652
00064

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 publico regular, domestico 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.

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.

ALFREDO KAEFER

Deputado Federal

PSDB/PR

MPV 652
00066

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 infraestrutura aeronáutica, e, portanto, pelo Art. 8°, 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.

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 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.

ALFREDO KAEFER

Deputado Federal

PSDB/PR

MPV 652
00068

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 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.

ALFREDO KAEFER

Deputado Federal

PSDB/PR

MPV 652
00069

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 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.

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 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.

ALFREDO KAEFER

Deputado Federal

PSDB/PR

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº - CM

(Medida Provisória nº 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.

ALFREDO KAEFER
Deputado Federal
PSDB/PR

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº - 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, consequentemente quem ganha é o usuário que terá um serviço adequado a preços justos.

Sala das Sessões, 04 de agosto de 2014.

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.

ALFREDO KAEFER
Deputado Federal
PSDB/PR

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 Os artigos 181 e 216 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 181. A concessão será dada à pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, independentemente da nacionalidade do respectivo capital, com sede e direção confiada a pessoas residentes e domiciliadas no Brasil" (NR)

"Art. 216. Os serviços aéreos de transporte público doméstico serão realizados por empresas constituídas segundo as leis brasileiras." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Uma maior abertura de mercado no setor de avião civil brasileiro certamente viabilizará um aumento da concorrência e da competividade no setor, favorecendo os usuários finais e proporcionando ganhos de eficiência de todo o sistema econômico brasileiro, com repercussões positivas em vários segmentos, como os de indústria, comércio e serviços, particularmente no turismo.

Atualmente no Brasil quem usa ou precisa usar o transporte aéreo não tem saída. As possibilidades de escolha são muito reduzidas. Como se sabe, há um oligopólio no setor, que, por vezes, resulta em serviços relativamente precários e caros. O direito das pessoas e dos consumidores deve se sobrepor aos interesses particulares de empresas.

A aviação é um dos setores econômicos mais protegidos contra a concorrência internacional a nível internacional. Esse modelo tende, entretanto, a ser substituído, a exemplo do que já ocorre nos mercados domésticos de diversos países, pela adoção de medidas que favorecem a competição entre as empresas e beneficiam o consumidor.

Uma medida da natureza como a que estamos propondo na presente Emenda apenas irá equiparar a aviação aos demais segmentos da economia, que, em geral, não gozam de proteção contra a concorrência externa.

A concorrência maior proporcionará, ainda, a modernização das empresas, a comercialização de tarifas mais justas, maior conforto e multiplicidade de opções. Percebem-se, hoje, a falta de investimentos, a despreocupação com itens absolutamente fundamentais e o descaso para com

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.....

§ 7° 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. 3°, a Medida Provisória n° 652/14 (MP n° 652/14) estabelece objetivos potencialmente conflituosos para o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR). Na maioria de seus incisos, o art. 3° 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 n° 652/14), estabelece os objetivos do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR):

"Art. 3° 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 e 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. 4°, 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 n° 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 n° 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	PROPOSIÇÃO
04 de agosto de 2014	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 652 de 25 de julho de 2014

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
Dep. Arthur Oliveira Maia	

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 especifico.

§ 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	PROPOSIÇÃO
04 de agosto de 2014	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 652 de 25 de julho de 2014

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
Dep. Arthur Oliveira Maia	

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.

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

§ 2° 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 (aeroportos) 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. 3°, 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**