

COMISSÃO DE TURISMO E DESPORTO

PROJETO DE LEI N.º 5.402, DE 2009

Dispõe sobre a destinação de parcela da Tarifa de Embarque Internacional e do ATAERO correspondente.

Autor: Deputado MARCELO TEIXEIRA

Relator: Deputado JOSÉ AIRTON

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO ONOFRE SANTO AGOSTINI

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 5.402/09, de autoria do nobre Deputado MARCELO TEIXEIRA, propõe alterar a Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, que cria o Adicional de Tarifa Aeroportuária - ATAERO, e a Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, que dispõe sobre a Política Nacional do Turismo.

Apresentada em 16 de junho de 2009, a proposição foi apensada ao PL 442/2007 e foi distribuída, em 07 de dezembro de 2011, à apreciação da Comissão de Viação e Transporte, da Comissão de Turismo e Desportos, da Comissão de Finanças e Tributação e da Comissão de Constituição e Justiça e Cidadania (CCJC), nos termos do que dispõem os art. 24, inciso II, e 54, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), em regime de tramitação ordinária, sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões, em razão da retirada do PL 442/2007, pelo autor, à qual este se encontrava apensado. A proposição foi encaminhada diretamente a Comissão de Turismo e Desporto pelo fato de a Comissão de Viação e Transportes já ter apreciado esta proposição enquanto apensada ao PL 442/2007.

A proposição busca determinar que constituirão receitas próprias, da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO e da Empresa Brasileira de Turismo – EMBRATUR a parcela, dividida por igual, correspondente ao aumento concedido pela Portaria nº 861/GM2, de 9 de dezembro de 1997, do então Ministério da Aeronáutica, às tarifas de Embarque internacional, inclusive o correspondente Adicional Tarifário.

Em seu parágrafo único, o art. 2º determina que o Comando da Aeronáutica e a INFRAERO adotarão, no prazo de trinta dias, as providências necessárias para discriminar os valores correspondentes à Lei resultante do projeto de lei em debate, e promover o recolhimento dos valores à EMBRATUR até o décimo quinto dia útil do mês subsequente à arrecadação.

O art. 3º da proposição tem o propósito de determinar a destinação das receitas a que se refere o seu art. 2º, tanto para a INFRAERO quanto para a EMBRATUR.

No art. 4º a projeto de lei comentado propõe nova redação para o § 1º do art. 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989. Quando e se eventualmente a proposta em debate vier a ser sancionada, tal dispositivo passará a determinar que o adicional de que trata tal diploma legal destinar-se à aplicação em melhoramentos, reaparelhamento, reforma, expansão e depreciação de instalações aeroportuárias e da rede de telecomunicações e auxílio à navegação aérea, como também à divulgação turística do Brasil no exterior.

A proposição em tela visa, ainda, a acrescentar o inciso VIII ao art. 16 da Lei nº 11.771, de 17 de dezembro de 2008; tal inciso prescreve que o suporte financeiro ao setor turístico será viabilizado por meio, entre outros explicitados na norma jurídica, das tarifas aeroportuárias de embarque internacional, na proporção de 25% (vinte e cinco por cento) da taxa de embarque e 25% (vinte e cinco por cento) do ATAERO, destinadas à EMBRATUR para aplicação específica de divulgação do Brasil no exterior, com vistas a atrair maior fluxo de turistas para conhecer e usufruir das belezas naturais e riqueza cultural do nosso País, além de divisas que movimentam a economia.

Os artigos seguintes da proposta em debate visam a revogar a Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, e a determinar a entrada da Lei eventualmente dela resultante a partir do primeiro dia do ano fiscal subsequente ao da sua aprovação.

O Relator, nesta Comissão, emitiu parecer pela aprovação da proposição em pauta, do que discordamos e mostraremos as relevantes razões para isso em nosso voto em separado.

No curso da tramitação da proposição nesta Comissão, não foram apresentadas emendas.

É o Relatório.

II – VOTO

Nos termos do inciso XIX do art. 32, alíneas *a* e *b*, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão pronunciar-se quanto ao mérito das proposições que digam respeito à política e sistema nacional de turismo e a outros assuntos pertinentes ao seu campo temático.

Estamos entre aqueles que reconhecem a enorme importância econômica e social da indústria turística para o nosso país.

Ombreamo-nos sempre, portanto, com os partidários de iniciativas que busquem fortalecer esse setor. Nossa atuação no Parlamento, entretanto, não nos faculta a possibilidade de fechar os olhos para a repercussão global das propostas submetidas à nossa apreciação, mesmo daquelas movidas por nobres propósitos.

É o caso, especificamente, do projeto de lei ora examinado. Não temos dúvidas de que seus ilustres Autor e Relator foram movidos pela melhor das intenções, no sentido de prover o setor turístico nacional com maior montante de recursos, com vistas ao enfrentamento de seus muitos desafios. Cabe-nos, porém, por força de nossa função parlamentar, apontar os aspectos que, a nosso ver, não recomendam adotar tal proposta.

Após a apresentação da referida proposição, foram sancionadas duas Leis que tratam da matéria. A primeira foi a Lei nº 12.462, de 04.08.2011, que instituiu o Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC voltado para o desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil, das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, e ainda absorveu os recursos oriundos do adicional da tarifa aeroportuária previsto na Lei nº 7.920, de 12.12.1989. A segunda, Lei nº 12.648, de 17.12.2012, alterou o percentual do ATAERO de 50% para 35,9%, e reafirmou a exclusividade de sua aplicação na melhoria aeroportuária, bem como a definição das tarifas de navegação aérea com a finalidade de torná-la mais segura. A Portaria nº 861/GM2, de 9 de dezembro de 1997, do então Ministério da Aeronáutica que fixa valores das Tarifas de Embarque Internacional da infraestrutura aeroportuária e dá outras providências, foi substituída pela Resolução ANAC nº 180, de 25 de janeiro de 2011.

Alterar a destinação desses recursos para outras atividades que não aquelas legalmente definidas implica, certamente, em comprometer os investimentos tão necessários ao desenvolvimento aeroportuário nacional exatamente no momento em que se inicia o programa de expansão para a aviação regional. Ressalta-se que por conta das recentes concessões de aeroportos no país e a mudança advinda delas para o cenário da infraestrutura aeroportuária brasileira, os resultados auferidos desses aeroportos rentáveis estão temporariamente inviabilizados o que resulta na dependência orçamentária para manter o funcionamento de inúmeros aeródromos deficitários distribuídos nas regiões mais carentes do território nacional.

Em suma, retirar recursos do ATAERO pode significar a dependência maior de recursos orçamentários da União para manter as atividades e investimentos do demandado setor aeroportuários, além de provocar o tratamento diferenciado dos aeroportos operados pelo setor público em relação ao setor privado, outro fato recente que o Brasil está vivenciando após a apresentação da proposição de que se trata.

Prover recurso direcionado à Embratur preconizado pelo Projeto de Lei nº 5.402/09, proviria da correspondente diminuição de recursos hoje alocados ao setor de transporte aéreo e sua infraestrutura aeronáutica. Nunca é demais lembrar, por oportuno, que a CPI dita “da Crise Aérea”, realizada há poucos anos na Câmara dos Deputados, apontou, justamente, a crônica situação de carência de recursos do sistema de transporte aéreo nacional. Aprovado este projeto, tal carência seria agravada, o que redundaria, paradoxalmente, em prejuízos para o próprio setor turístico brasileiro, dado o papel fundamental desempenhado pelo setor de transporte aéreo e de infraestrutura aeroportuária no turismo nacional.

Sem dúvida, na presente Comissão tratamos do turismo, e defendemos a expansão desse importante setor da nossa economia.

É exatamente por defender o crescimento do turismo que alinho-me com o relator da matéria na Comissão anterior e manifesto-me pela rejeição da proposição. Afinal, sem um sistema de transporte aéreo confiável e seguro, conjugado com uma boa infraestrutura aeroportuária, não é possível o desenvolvimento do turismo internacional em nosso país. Nessa situação, prover recursos para um setor à custa de fazer minguar as disponibilidades de outro setor, sendo o crescimento dos dois indissociável, não nos parece política recomendável.

Do exposto, votamos pela **REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 5.402/09.**

Sala da Comissão, em de setembro de 2013.

Deputado ONOFRE SANTO AGOSTINI