

AVULSO NÃO  
PUBLICADO. AG.  
DEFINIÇÃO –  
PARECERES  
DIVERGENTES.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 5.402-A, DE 2009**

**(Do Sr. Marcelo Teixeira)**

Dispõe sobre a destinação de parcela da Tarifa de Embarque Internacional e do ATAERO correspondente; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. LEONARDO QUINTÃO); e da Comissão de Turismo e Desporto, pela aprovação (relator: DEP. JOSÉ AIRTON).

### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES

TURISMO E DESPORTO

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54, RICD)

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

### **APRECIÇÃO:**

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

## **S U M Á R I O**

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes (enquanto apensado ao PL 442/07):

- Parecer do Relator
- Parecer da Comissão

III – Na Comissão de Turismo e Desporto:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão
- Voto em separado

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a destinação de parcela da Tarifa de Embarque Internacional e do ATAERO a ela correspondente, alterando 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 2000, que dispõe sobre a Política Nacional do Turismo.

Art. 2º Constitui 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, vigentes naquela data, incluindo o seu correspondente Adicional Tarifário, previsto na Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989.

Parágrafo único. O Comando da Aeronáutica e a INFRAERO adotarão, no prazo de até trinta dias, as providências necessárias para:

I – discriminar os valores correspondentes a esta Lei nos respectivos demonstrativos de arrecadação;

II – promover o recolhimento dos valores à EMBRATUR até o décimo quinto dia útil do mês subsequente à arrecadação;

III – dar cumprimento aos efeitos financeiros desta Lei, determinado no art. 7º, inclusive mediante o repasse à EMBRATUR, em até sessenta dias, dos valores correspondentes.

Art. 3º As receitas a que se refere o art. 2º desta lei destinar-se-ão ao cumprimento da finalidade da INFRAERO prevista no art. 2º da Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, e da finalidade do Comitê Interministerial de Facilitação Turística mediante as diretrizes dispostas no art. 11, X e XI, da Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008.

Art. 4º O § 1º do art. 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 1º .....*

*§ 1º O adicional de que trata este artigo destina-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.”*

Art. 5º Acrescente-se o seguinte inciso VIII ao art. 16 da Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008:

*“Art. 16. O suporte financeiro ao setor turístico será viabilizado por meio dos seguintes mecanismos operacionais de canalização de recursos:*

.....  
*VIII – 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 exclusiva nas ações previstas nos incisos IX e X do art. 11.”*

Art. 6º Revogue-se a Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos financeiros a partir do primeiro dia do ano fiscal subsequente ao de sua aprovação.”

### **JUSTIFICAÇÃO**

Os valores das tarifas aeroportuárias vêm sendo definidas mediante normas infralegais. Enquadra-se nessa assertiva, o aumento concedido pelo então Ministério da Aeronáutica, sobre os valores dessas tarifas praticados à época, mediante a Portaria nº 861/GM2, de 9 de dezembro de 1997. A destinação para o Tesouro Nacional da parcela desse aumento correspondente à Tarifa de Embarque Internacional, incluindo seu adicional tarifário, acha-se estipulada na Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, que é a norma de conversão da Medida Provisória nº 1.903-8, de 29 de junho de 1999.

Trata-se de receita específica e de fluxo regular depositada em conta única do erário da União, para aplicação aleatória posterior, em ações que podem não apresentar nenhuma relação com a fonte de arrecadação.

A nosso ver, esse é um desvio de finalidade que merece correção. Desse modo, propomos dividir o percentual assinalado em duas partes

iguais, designando-as para a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, e para a Empresa Brasileira de Turismo – EMBRATUR.

Esse novo percentual será aditado ao de outras tarifas, assegurando recursos para que a INFRAERO tenha melhores condições de cumprir sua finalidade de implantar, administrar, operar e explorar a infraestrutura aeroportuária atribuída ao órgão, de acordo com o art. 2º da Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972.

Quanto à parcela reservada à EMBRATUR, proponho a 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.

Ressalte-se que à elevação do número de turistas estrangeiros corresponde o aumento da arrecadação com a taxa de embarque internacional, alimentando um círculo virtuoso benéfico.

Desse modo, contamos com o apoio dos Ilustres Pares para a rápida aprovação do projeto ora apresentado.

Sala das Sessões, em 10 de junho de 2009.

Deputado MARCELO TEIXEIRA

<p><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b></p>
---

**LEI Nº 7920, DE 12 DE DEZEMBRO DE 1989**

Cria o Adicional de Tarifa Aeroportuária e dá outras providências.

Art. 1º É criado o adicional no valor de 50% (cinquenta por cento) sobre as tarifas aeroportuárias referidas no art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, e sobre as tarifas relativas ao uso dos auxílios à navegação aérea e das telecomunicações referidas no art. 2º do Decreto-lei nº 1.896, de 17 de dezembro de 1981.

§ 1º O adicional de que trata este artigo destina-se à aplicação em melhoramentos, reaparelhamento, reforma, expansão e depreciação de instalações aeroportuárias e da rede de telecomunicações e auxílio à navegação aérea.

Art. 2º A sistemática de recolhimento do adicional será a mesma empregada para a cobrança das respectivas tarifas.

.....

.....

## **LEI Nº 11.771, DE 17 DE SETEMBRO DE 2008**

Dispõe sobre a Política Nacional de Turismo, define as atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico; revoga a Lei nº 6.505, de 13 de dezembro de 1977, o Decreto-Lei nº 2.294, de 21 de novembro de 1986, e dispositivos da Lei nº 8.181, de 28 de março de 1991; e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

### **CAPÍTULO III** **DA COORDENAÇÃO E INTEGRAÇÃO DE DECISÕES E** **AÇÕES NO PLANO FEDERAL**

#### **Seção Única** **Das Ações, Planos e Programas**

Art. 10. O poder público federal promoverá a racionalização e o desenvolvimento uniforme e orgânico da atividade turística, tanto na esfera pública como privada, mediante programas e projetos consoantes com a Política Nacional de Turismo e demais políticas públicas pertinentes, mantendo a devida conformidade com as metas fixadas no PNT.

Art. 11. Fica criado o Comitê Interministerial de Facilitação Turística, com a finalidade de compatibilizar a execução da Política Nacional de Turismo e a consecução das metas do PNT com as demais políticas públicas, de forma que os planos, programas e projetos das diversas áreas do Governo Federal venham a incentivar:

I - a política de crédito e financiamento ao setor;

II - a adoção de instrumentos tributários de fomento à atividade turística mercantil, tanto no consumo como na produção;

III - o incremento ao turismo pela promoção adequada de tarifas aeroportuárias, em especial a tarifa de embarque, preços de passagens, tarifas diferenciadas ou estimuladoras relativas ao transporte turístico;

IV - as condições para afretamento relativas ao transporte turístico;

V - a facilitação de exigências, condições e formalidades, estabelecidas para o ingresso, saída e permanência de turistas no País, e as respectivas medidas de controle adotadas nos portos, aeroportos e postos de fronteira, respeitadas as competências dos diversos órgãos governamentais envolvidos;

VI - o levantamento de informações quanto à procedência e nacionalidade dos turistas estrangeiros, faixa etária, motivo da viagem e permanência estimada no País;

VII - a metodologia e o cálculo da receita turística contabilizada no balanço de pagamentos das contas nacionais;

VIII - a formação, a capacitação profissional, a qualificação, o treinamento e a reciclagem de mão-de-obra para o setor turístico e sua colocação no mercado de trabalho;

IX - o aproveitamento turístico de feiras, exposições de negócios, congressos e simpósios internacionais, apoiados logística, técnica ou financeiramente por órgãos governamentais, realizados em mercados potencialmente emissores de turistas para a divulgação do Brasil como destino turístico;

X - o fomento e a viabilização da promoção do turismo, visando à captação de turistas estrangeiros, solicitando inclusive o apoio da rede diplomática e consular do Brasil no exterior;

XI - o tratamento diferenciado, simplificado e favorecido às microempresas e empresas de pequeno porte de turismo;

XII - a geração de empregos;

XIII - o estabelecimento de critérios de segurança na utilização de serviços e equipamentos turísticos; e

XIV - a formação de parcerias interdisciplinares com as entidades da administração pública federal, visando ao aproveitamento e ordenamento do patrimônio natural e cultural para fins turísticos.

Parágrafo único. O Comitê Interministerial de Facilitação Turística, cuja composição, forma de atuação e atribuições serão definidas pelo Poder Executivo, será presidido pelo Ministro de Estado do Turismo.

Art. 12. O Ministério do Turismo poderá buscar, no Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, apoio técnico e financeiro para as iniciativas, planos e projetos que visem ao fomento das empresas que exerçam atividade econômica relacionada à cadeia produtiva do turismo, com ênfase nas microempresas e empresas de pequeno porte.

Art. 13. O Ministério do Turismo poderá buscar, no Ministério da Educação e no Ministério do Trabalho e Emprego, no âmbito de suas respectivas competências, apoio para estimular as unidades da Federação emissoras de turistas à implantação de férias escolares diferenciadas, buscando minorar os efeitos da sazonalidade turística, caracterizada pelas alta e baixa temporadas.

Parágrafo único. O Governo Federal, por intermédio do Ministério do Turismo, poderá oferecer estímulos e vantagens especiais às unidades da Federação emissoras de turistas em função do disposto neste artigo.

Art. 14. O Ministério do Turismo, diretamente ou por intermédio do Instituto Brasileiro de Turismo - EMBRATUR, poderá utilizar, mediante delegação ou convênio, os serviços das representações diplomáticas, econômicas e culturais do Brasil no exterior para a execução de suas tarefas de captação de turistas, eventos e investidores internacionais para o País e de apoio à promoção e à divulgação de informações turísticas nacionais, com vistas na formação de uma rede de promoção internacional do produto turístico brasileiro, intercâmbio tecnológico com instituições estrangeiras e à prestação de assistência turística aos que dela necessitarem.

#### CAPÍTULO IV DO FOMENTO À ATIVIDADE TURÍSTICA

##### **Seção I** **Da Habilitação a Linhas de Crédito Oficiais e ao Fundo Geral** **de Turismo - FUNGETUR**

Art. 15. As pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, com ou sem fins lucrativos, que desenvolverem programas e projetos turísticos poderão receber apoio financeiro do poder público, mediante:

- I - cadastro efetuado no Ministério do Turismo, no caso de pessoas de direito privado; e
- II - participação no Sistema Nacional de Turismo, no caso de pessoas de direito público.

##### **Seção II** **Do Suporte Financeiro às Atividades Turísticas**

Art. 16. O suporte financeiro ao setor turístico será viabilizado por meio dos seguintes mecanismos operacionais de canalização de recursos:

- I - da lei orçamentária anual, alocado ao Ministério do Turismo e à Embratur;
- II - do Fundo Geral de Turismo - FUNGETUR;
- III - de linhas de crédito de bancos e instituições federais;
- IV - de agências de fomento ao desenvolvimento regional;
- V - alocados pelos Estados, Distrito Federal e Municípios;
- VI - de organismos e entidades nacionais e internacionais; e
- VII - da securitização de recebíveis originários de operações de prestação de serviços turísticos, por intermédio da utilização de Fundos de Investimento em Direitos Creditórios - FIDC e de Fundos de Investimento em Cotas de Fundos de Investimento em Direitos Creditórios - FICFIDC, observadas as normas do Conselho Monetário Nacional - CMN e da Comissão de Valores Mobiliários - CVM.

Parágrafo único. O poder público federal poderá viabilizar, ainda, a criação de mecanismos de investimentos privados no setor turístico.

Art. 17. (VETADO)

.....

.....

## **LEI Nº 5.862, DE 12 DE DEZEMBRO DE 1972**

Autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, e dá outras providências.

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir uma empresa pública, na forma definida no inciso II do art. 5º, do Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, alterado pelo Decreto-lei nº 900, de 29 de setembro de 1969, denominada Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, vinculada ao Ministério da Aeronáutica.

Parágrafo único. A INFRAERO terá e no foro na Capital Federal e o prazo de sua duração será indeterminado.

Art. 2º A INFRAERO terá por finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infra-estrutura aeroportuária que lhe for atribuída pelo Ministério da Aeronáutica.

§ 1º A INFRAERO exercerá suas atribuições diretamente ou através de subsidiárias.

§ 2º O Ministério da Aeronáutica estabelecerá um programa de transferência, por etapas, dos aeroportos, instalações, áreas e serviços correlatos ou afins, que passarão à esfera de competência da INFRAERO ou de suas subsidiárias.

§ 3º As atividades executivas da INFRAERO, bem como de suas subsidiárias, serão objeto, sempre que possível, de realização indireta, mediante contrato, desde que exista, na área, iniciativa privada suficientemente desenvolvida e capacitada.

Art. 3º Para a realização de sua finalidade compete, ainda, à INFRAERO:

I - superintender técnica, operacional e administrativamente as unidades da infra-estrutura aeroportuária;

II - criar agências, escritórios ou dependência em todo o território nacional;

III - gerir a participação acionária do Governo Federal nas suas empresas subsidiárias;

IV - promover a captação de recursos em fontes internas e externas, a serem aplicados na administração, operação, manutenção, expansão e aprimoramento da infra-estrutura aeroportuária;

V - preparar orçamentos-programa de suas atividades e analisar os apresentados por suas subsidiárias, compatibilizando-os com o seu, considerados os encargos de



administração, manutenção e novos investimentos, e encaminhá-los ao Ministério da Aeronáutica, para justificar a utilização de recursos do Fundo Aeroviário;

VI - representar o Governo Federal nos atos, contratos e convênios existentes e celebrar outros, julgados convenientes pelo Ministério da Aeronáutica, com os Estados da Federação, Territórios Federais, Municípios e entidades públicas e privadas, para os fins previstos no artigo anterior;

VII - promover a constituição de subsidiárias para gerir unidades de infraestrutura aeroportuária cuja complexidade exigir administração descentralizada;

VIII - executar ou promover a contratação de estudos, planos, projetos, obras e serviços relativos às suas atividades;

IX - executar ou promover a contratação de estudos, planos, projetos, obras e serviços de interesse do Ministério da Aeronáutica, condizentes com seus objetivos, para os quais forem destinados recursos especiais;

X - celebrar contratos e convênios com órgãos da Administração Direta e Indireta do Ministério da Aeronáutica, para prestação de serviços técnicos especializados;

XI - promover a formação, treinamento e aperfeiçoamento de pessoal especializado, necessário às suas atividades;

XII - promover e coordenar junto aos órgãos competentes as medidas necessárias para instalação e permanência dos serviços de segurança, polícia, alfândega e saúde nos aeroportos internacionais, supervisionando-as e controlando-as para que sejam fielmente executadas;

XIII - promover a execução de outras atividades relacionadas com a sua finalidade.

.....  
 .....

## **LEI Nº 9.825, DE 23 DE AGOSTO DE 1999**

Dispõe sobre o recolhimento ao Tesouro Nacional de parcela da Tarifa de Embarque Internacional, e dá outras providências.

Faço saber que o Presidente da República adotou a Medida Provisória nº 1.903-8, de 1999, que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Antonio Carlos Magalhães, Presidente, para os efeitos do disposto no parágrafo único do art. 62 da Constituição Federal, promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º. Constitui receita própria do Tesouro Nacional a parcela correspondente ao aumento concedido pela Portaria nº 861/GM2, de 9 de dezembro de 1997, do Ministério da Aeronáutica, às Tarifas de Embarque Internacional, vigentes naquela data, incluindo o seu correspondente Adicional Tarifário, previsto na Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989.

Parágrafo único. O Comando da Aeronáutica e a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO adotarão, no prazo de até trinta dias, as providências necessárias para:

I - discriminar os valores correspondentes a esta Lei nos respectivos demonstrativos de arrecadação;

II - promover o recolhimento dos valores ao Tesouro Nacional até o décimo quinto dia útil do mês subsequente à arrecadação;

III - dar cumprimento aos efeitos financeiros desta Lei, determinado no art. 4º, inclusive mediante o repasse ao Tesouro Nacional, em até sessenta dias, dos valores correspondentes.

Art. 2º A receita a que se refere o art. 1º desta Lei destinar-se-á à amortização da dívida pública mobiliária federal. [“Caput” com redação dada pela Lei nº 10.744, de 9/10/2003](#)

Parágrafo único. A receita a que se refere o caput deste artigo poderá ser destinada para atender eventuais despesas de responsabilidades civis perante terceiros na hipótese da ocorrência de danos a bens e pessoas, passageiros ou não, provocados por atentados terroristas, atos de guerra ou eventos correlatos, contra aeronaves de matrícula brasileira operadas por empresas brasileiras de transporte aéreo público, excluídas as empresas de táxi aéreo. (Parágrafo único acrescido pela Lei nº 10.605, de 18/12/2002 e com nova redação dada pela Lei nº 10.744, de 9/10/2003)

.....

.....

## **PORTARIA Nº 861/GM-2, DE 9 DE DEZEMBRO DE 1997**

Fixa valores das Tarifas de Embarque Internacional da infra-estrutura aeroportuária e dá outras providências.

O **MINISTRO DE ESTADO DA AERONÁUTICA**, de conformidade com o parágrafo 1º do Art. 3º, do Decreto nº 89.121, de 06 de dezembro de 1983, nos termos da Portaria nº 314, do Ministério da Fazenda, de 28 de novembro de 1997, e de acordo com o Aviso nº 167/CC-PR/MF/MPO, de 03 de dezembro de 1997, resolve:

Art. 1º Fixar, na forma abaixo, os valores para as Tarifas de Embarque Internacional:

CATEGORIA DO AEROPORTO  
TARIFA DE EMBARQUE (US \$)  
1ª 24.00  
2ª 20.00  
3ª 16.00  
4ª 8.00

Art. 2º De acordo com a Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, a estes valores será acrescido o Adicional Tarifário de 50% (cinquenta por cento).

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor no dia 11 de janeiro de 1998.

Art. 4º Revoga-se a Portaria nº 915/GM-2, de 15 de dezembro de 1993.

**LÉLIO VIANA LÔBO**

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **I – RELATÓRIO**

Chega para análise desta Comissão de Viação e Transportes o projeto de lei acima ementado, que altera a constituição do Fundo Geral de Turismo – FUNGETUR, criado pelo Decreto-Lei nº 1.191, de 27 de outubro de 1971, e modificado pelo Decreto-Lei nº 1.439, de 30 de dezembro de 1975, destinando-lhe 1% (um por cento) do montante arrecadado com as vendas realizadas, no território nacional, de bilhetes de passagens aéreas e marítimas internacionais, emitidas por empresas credenciadas a operar no mercado brasileiro. A responsabilidade pelo recolhimento desse percentual caberia às agências de turismo e às companhias aéreas e de navegação, quando da venda dos bilhetes de passagens.

Outra fonte de receita do FUNGETUR, prevista no art. 3º do PL, é o percentual de 80% (oitenta por cento) incidente sobre o aumento concedido pela Portaria nº 861/GM2, de 9 de dezembro de 1997, do Ministério da Aeronáutica às tarifas de embarque internacional, incluído o adicional de 50% (cinquenta por cento) sobre as tarifas referidas, ATAERO. A nova receita foi proposta mediante a alteração do art. 2º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, a qual dispõe sobre o recolhimento ao Tesouro Nacional de parcela da tarifa de embarque internacional.

Em 2 de julho de 2009, o PL nº 5.402, de 2009, foi apensado ao projeto de lei citado anteriormente. De autoria do Deputado Marcelo Teixeira, a proposta tenciona dividir igualmente entre a INFRAERO e a EMBRATUR o aumento concedido pela Portaria nº 861/GM2, de 9 de dezembro de 1997, sobre a taxa de embarque internacional e seu correspondente Adicional Tarifário. Vale destacar que esse aumento acha-se destinado ao Tesouro Nacional, conforme o art. 1º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, e que o projeto prevê a revogação completa da referida lei.

O Projeto de Lei nº 442, de 2007, e seu apenso foram distribuídos à análise conclusiva das seguintes comissões: Comissão de Viação e

Transportes, Comissão de Turismo e Desporto, Comissão de Finanças e Tributação e Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

No prazo regimental não foram recebidas emendas ao projeto.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

Criado pelo Decreto-Lei nº 1.191, de 27 de outubro de 1971, art. 11, o Fundo Geral de Turismo – FUNGETUR, tem como metas fomentar e prover recursos para o financiamento de obras, serviços e atividades turísticas consideradas de interesse para o desenvolvimento do turismo nacional. Entre estas atividades consta a divulgação do Brasil no exterior, prevista nos incisos X e XI do art. 11 da Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, que entre outras disposições trata da Política Nacional de Turismo e das atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico.

O projeto de lei apenso coincide com o principal em sua destinação de recursos à EMBRATUR, tendo em vista que a aplicação para a divulgação do Brasil no exterior acha-se prevista na Lei nº 11.771/08, nos seus itens X e XI do art. 11.

A lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992 regula uma parcela do ATAERO, suprida com as tarifas essencialmente aeroportuárias para o fomento exclusivo do sistema aeroviário de interesse federal, e ao programa federal de auxílio ao aeroportos propostos e instituídos pelos planos aeroviários estaduais. Esta parcela tornou-se ao longo do tempo a principal fonte de recursos na execução de investimentos de construção, de operação, melhoria e manutenção da malha aeroviária do país, a exceção feita à malha coberta pela INFRAERO (67 aeroportos).

A outra parcela, àquela relativa ao uso dos auxílios à navegação aérea e das telecomunicações aeronáuticas são os recursos que suportam financeiramente todo o SISCEAB nas ações de investimentos, operação e manutenção, configurando-se então na espinha dorsal da sustentabilidade financeira do mencionado sistema.

Relacionado ao tema, o Tribunal de Contas da União (TCU), em apoio à Comissão Parlamentar de Inquérito da "crise aérea", instaurada em 2007 na Câmara dos Deputados, indicou em diversos momentos que uma das

prováveis causas da "crise" foi a insuficiência de recursos para os investimentos em melhoramentos, reaparelhamento, reforma e expansão do (SISCEAB), ocorrida ao longo dos últimos anos, conforme transcrito *in verbis* :

### **Acórdão 2420/2006 TCU- Plenário**

#### ***"9.7. Recomendar à Casa Civil da Presidência da República que:***

***9.7.1. avalie a pertinência e oportunidade de, em conjunto com o Ministério da Defesa, Comando da Aeronáutica e Infraero, identificar as necessidades de aporte de capital no âmbito do SISCEAB, de forma a verificar se as carências se dão na operação e manutenção do sistema ou nas ações relativas à sua expansão, ou ainda nas duas vertentes;***

***9.7.2 verifique a conveniência de, ainda que temporariamente, aportar recursos do Tesouro Nacional para as Ações de Governo relacionadas ao custeio e expansão do SISCEAB, em complemento aos recursos originários da arrecadação das tarifas TAN (Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea), TAT (Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios Rádio e Visuais em Área Terminal de Tráfego Aéreo) e ATAERO. "***

Paradoxalmente, e contrariando as observações do TCU, os projetos de lei em curso, ao modificarem a destinação e regulamentação do ATAERO, deixam uma expectativa de efeitos desastrosos na funcionalidade do Sistema de Controle do Espaço Aéreo e do Sistema Aeroviário Brasileiro, pois retira os recursos que dão suporte aos investimentos para a expansão, a modernização e a manutenção dos equipamentos de tais sistemas nos próximos anos, sem apresentar as novas fontes que supririam esses sistemas, e sem analisar suas irreparáveis consequências.

Não obstante, saliento que antes dos efeitos da "crise aérea" de 2007, este montante de recursos advindos das tarifas aeroportuárias e as relativas ao uso dos auxílios à navegação aérea e das telecomunicações

aeronáuticas era constantemente sujeito a contingenciamentos e utilizado como fonte de superávit fiscal.

Acrescento ainda que hoje e no futuro o SISCEAB necessita de mais aportes financeiros se considerarmos os seguintes aspectos latentes do planejamento dos referidos sistemas:

- altas taxas de crescimento do tráfego aéreo no país;
- uma demanda projetada positiva para um futuro breve, sem a contra partida de investimentos em infra-estrutura que assegure este atendimento;
- a obsolescência natural dos equipamentos e a necessidade da implantação de novos sistemas de Controle de Tráfego Aéreo como o CNS/ATM (Comunicação, Navegação e Vigilância / Gerenciamento do tráfego Aéreo), regidos por normas internacionais compulsórias da ICAO (Organização Internacional de Aviação Civil);
- insuficiência de arrecadação para operação e manutenção dos sistemas atuais, e os novos a serem implantados
- a urgência destes investimentos que demandam um planejamento e execução de médio e longo prazo; e
- a garantia do recebimento anual desses recursos com fluxo de desembolso compatível com os cronogramas de execução dos projetos.

Além disso, vale ainda explicar que a tarifa de embarque internacional diz respeito a serviços cuja prestação é específica, mensurável, individual, ou seja, se apresenta de forma concreta ao usuário. Justamente por se tratar de tarifa é considerada remuneratória e não compulsória, sendo cobrada somente dos usuários que efetivamente utilizem este serviço público. Tem natureza privada de preço público, isto é, paga quem usa.

Já o instituto das taxas, ao contrário das tarifas, tem natureza de tributo e é devido pelo contribuinte desde que o serviço, de utilização obrigatória, esteja a sua disposição. A cobrança, neste caso, é realizada com base em serviços prestados de forma abstrata, difusa, a toda coletividade, sem particularização ou individualização.

De acordo com a doutrina e a jurisprudência dominante, o Adicional de Tarifa Aeroportuária vem a ser um preço público. Não representa, pois, exação tributária, e também não está sujeito às regras que norteiam o Sistema Tributário, dentre as quais, àquelas que regem as alterações de bases de cálculo, razão pela qual pode ter seu valor definido por normas infra legais.

Em relação as receitas do PL nº 442/07 e sua respectiva taxação de 1% somente sobre os bilhetes aéreos e marítimos internacionais, não nos deixa claro qual o motivo da exclusão dos bilhetes terrestres internacionais. Considero que o consumidor irá, mais uma vez, ser chamado a custear mais uma taxa com a sensação de mais um imposto. Quanto a alteração do Art. 2º da lei nº 9.825/99, esta modifica a destinação da receita gerenciada pelo Tesouro Nacional para a amortização da dívida pública mobiliária federal, onde carece de dados sobre os aspectos econômico-financeiros advindos de tal alteração por parte do Tesouro Nacional.

Quanto as receitas do PL nº 5402/09, estas prevêm a transferência de 25% da taxa de embarque internacional (receita da INFRAERO) e de 25% do adicional de tarifa aeroportuária, previsto na lei nº 7.920/89 (receita do SISCEAB e do sistema aeroportuário), alterando na essência a constituição das receitas da INFRAERO e do Comando da Aeronáutica. Além disso, promove a perda total da receita devida ao Tesouro Nacional com a revogação da lei nº 9.825/99, que trata do recebimento de parcela da tarifa de embarque internacional, inclusive seu adicional tarifário correspondente.

Face a exposição acima, a alteração proposta pelos autores não é admissível, pois pretende dar destinação diversa às tarifas (as aeroportuárias, as relativas ao uso dos auxílios à navegação aérea e das telecomunicações aeronáuticas, e as de embarque internacional e seu correspondente adicional), o que somente seria possível caso se tratassem de taxas. Nos termos das propostas, a parcela da sociedade que utiliza determinado serviço individual e mensurável, ao pagar uma contraprestação de natureza privada, arcaria com despesas da coletividade, qual seja, a divulgação turística do Brasil. E ainda mais, por retirar recursos regulados por leis, e previamente aplicados em tarefas de estado tão importantes ao desenvolvimento social e econômico do país, onde o transporte

aéreo assume um caráter de serviço essencial; e extremamente sensível por se tratar de segurança aérea com a conseqüente proteção de vidas humanas.

Em suma, os recursos originários das tarifas aeroportuárias e as relativas ao uso dos auxílios à navegação aérea e das telecomunicações aeronáuticas tem sua destinação compatível com as tarefas do Comando da Aeronáutica, na forma de primar pela eficiência, segurança e qualidade dos serviços. Somente assim é possível garantir o atendimento da crescente demanda pelo transporte aéreo, meio este essencial ao desenvolvimento dos negócios, do turismo e da integração regional.

Certamente os autores dos Projetos de lei nº 442/2007 (principal) e do Projeto de lei nº 5402/2009 (apenso) foram sensíveis à necessidade do revigoramento do Programa Nacional de Turismo ao buscar alternativas para incrementar as fontes de receita deste setor no país. Entretanto, ambos os projetos, quanto ao mérito, não demonstram em suas justificativas a situação atual do FUNGETUR, suas receitas, despesas e o quanto o mencionado fundo necessita para suprir sua finalidade prevista no Decreto-lei nº 1.439/75 em seu capítulo III.

Assim não nos parece razoável quanto ao mérito que a alteração da destinação, dessas receitas de tarifas aeronáuticas promovam a degradação do Sistema aeroviário, da segurança de vôo e do SISCEAB, que não dispõem de outras fontes de recursos para financiarem seus custeios e os investimentos necessários para a prestação de serviços no nível desejado. Tais proposições além de contrariarem as recomendações do TCU contidas no acórdão nº 2420/2006, não se alinham com as lições aprendidas com a “crise aérea” de 2007. Naquela ocasião, ficou claro e evidente a necessidade de maiores aportes financeiros ao Sistema Aeroviário Brasileiro e ao SISCEAB para que estes acompanhassem o desenvolvimento, as melhorias e principalmente, as demandas advindas do setor na última década e aquelas planejadas para a próxima. Tal inferência nos faz concluir que o setor aeronáutico, no segmento do transporte aéreo e controle de tráfego aéreo, necessita sim, de mais recursos, e não, da subtração, divisão ou revogação de suas atuais fontes.

Desse modo, votamos pela REJEIÇÃO dos Projetos de Lei nº 442/07 e nº 5.402/09.



Sala da Comissão, em 20 de abril de 2010.

Deputado LEONARDO QUINTÃO  
Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 442/07 e o Projeto de Lei nº 5.402/09, apensado, nos termos do parecer do relator, Deputado Leonardo Quintão.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Milton Monti - Presidente, Pedro Fernandes - Vice-Presidente, Carlos Santana, Chico da Princesa, Décio Lima, Eliene Lima, Geraldo Simões, Hugo Leal, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Mauro Lopes, Rubens Otoni, Tadeu Filippelli, Vanderlei Macris, Alexandre Silveira, Flávio Bezerra, José Chaves, Jurandy Loureiro, Pedro Chaves e William Woo.

Sala da Comissão, em 16 de junho de 2010

Deputado MILTON MONTI  
Presidente

### **COMISSÃO DE TURISMO E DESPORTO**

#### **I - RELATÓRIO**

Este parecer trata do Projeto de Lei nº 5.402, de 2009, de autoria do deputado Marcelo Teixeira. O objetivo do autor ao apresentar a proposição é alterar a destinação de parcela da tarifa de embarque Internacional e do Adicional de Tarifa Aeroportuária – ATAERO – a ela correspondente. Para tal, propõe modificações na Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, que criou o ATAERO, e da Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2000, que dispõe sobre a Política Nacional do Turismo. Assim reza o art.1º da proposição em debate.

O art. 2º da proposição aqui analisada remete à Portaria nº 861/GM2, de 9 de dezembro de 1997, do então Ministério da Aeronáutica. Essa Portaria determinou aumento da Tarifa de Embarque Internacional e do correspondente ATAERO. O objetivo do art. 2º da proposição aqui debatida é alterar a destinação dos recursos decorrentes desse aumento, que – na hipótese de aprovação da presente matéria – passarão a serem consideradas receitas próprias das seguintes entidades, e divididos igualmente entre elas: a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – a INFRAERO e a Empresa Brasileira de Turismo – EMBRATUR. Vale registrar que, desde a apresentação do projeto de lei em comento houve alteração do nome da EMBRATUR, que passou a ser designada como Instituto Brasileiro de Turismo.

O mesmo art. 2º prevê, em seus incisos, que caberá ao Comando da Aeronáutica e à INFRAERO, no prazo de trinta dias, adotar as providências necessárias para: discriminar os valores correspondentes a esta Lei nos respectivos demonstrativos de arrecadação; promover o recolhimento dos valores à EMBRATUR até o décimo quinto dia útil do mês subsequente à arrecadação; e dar cumprimento aos efeitos financeiros desta Lei, determinado no art. 7º, inclusive mediante o repasse à EMBRATUR, em até sessenta dias, dos valores correspondentes.

Com o seu art. 3º, a proposição em tela visa a definir o destino das receitas em pauta; caso aprovado, elas se destinarão ao cumprimento da finalidade da INFRAERO prevista no art. 2º da Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, e da finalidade do Comitê Interministerial de Facilitação Turística, mediante as diretrizes dispostas no art. 11, X e XI, da Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008.

Com os arts. 4º e 5º, a proposição aqui analisada visa a ajustar duas leis ao disposto em seus artigos precedentes. Assim, o art. 4º propõe alterar o § 1º do art. 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, que passará a vigorar com nova redação, na qual se explicita que o ATAERO destina-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. O art. 5º, por sua vez, busca acrescentar o inciso VIII ao art. 16 da Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, cujo *caput* dispõe sobre o suporte financeiro ao setor turístico. O inciso proposto diz

que vinte e cinco por cento (25%) da arrecadação das tarifas aeroportuárias de embarque internacional e vinte e cinco por cento (25%) do ATAERO serão destinadas à EMBRATUR, para aplicação exclusiva nas ações previstas nos incisos IX e X do art. 11. Tais ações incluem o aproveitamento turístico de feiras, exposições de negócios, congressos e simpósios internacionais, realizados em mercados potencialmente emissores de turistas para o Brasil, e o fomento e a viabilização da promoção do turismo, visando à captação de turistas estrangeiros.

Há, ainda, na proposição em apreciação, o art. 6º, que propõe revogar a Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, e o art. 7º, que propõe a entrada em vigor da lei eventualmente resultante da proposição aqui analisada na data da sua publicação, com efeitos financeiros a partir do primeiro dia do ano fiscal subsequente ao de sua aprovação.

A proposição aqui analisada foi, inicialmente, apensada ao Projeto de Lei nº 442/07. Este, no entanto, foi retirado pelo autor, levando a Mesa a exarar novo despacho de distribuição. A matéria passou então a tramitar pelas Comissões de Viação e Transportes, de Turismo e Desporto, de Finanças e Tributação e de Constituição e Justiça e de Cidadania. Nas duas primeiras, para análise do mérito, e nas duas outras nos termos do art. 54 do RICD. No mesmo despacho, a Mesa entendeu que a proposição deveria ser encaminhada diretamente à Comissão de Turismo e Desporto, uma vez que a Comissão de Viação e Transporte já o havia analisado quando da apreciação do Projeto de Lei nº 442/07, ao qual estava apensada. Na Comissão mencionada, o projeto em tela recebeu parecer pela rejeição, sendo relator o Dep. Leonardo Quintão.

A matéria tramita em regime ordinário, e a apreciação das Comissões será conclusiva.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

Em sua justificação, o autor considera que sua proposição viria corrigir um desvio de finalidade, pois parte das tarifas arrecadas é transferida para a conta única da União para, em suas palavras, “aplicação aleatória posterior”. Acatada a proposta em apreço, os recursos passariam a ser aplicadas ali onde são gerados – na INFRAERO –, assim como na EMBRATUR, para uso exclusivo em

promoção no exterior do potencial turístico do Brasil. Ficaria assim, na interpretação do autor, formado um círculo virtuoso, pois o aumento do número de turistas vindo ao Brasil provocaria a elevação da arrecadação da tarifa aeroportuária, assim como do seu adicional.

As tarifas de embarque internacional, atualmente, alimentam o caixa único do Tesouro Nacional. Daí sua “aplicação aleatória posterior”, nas palavras do autor. Enquanto isso, as condições dos nossos aeroportos não são propriamente confortáveis, para dizer o mínimo.

Há anos, o fluxo aéreo em nosso País cresce rapidamente, tanto no que diz respeito às viagens internacionais como no tocante aos deslocamentos no interior do território. A carência de recursos para investimentos na melhoria e expansão dos aeroportos fica, pois, patente. O governo tem feito esforços, como a privatização de alguns aeroportos, para atrair investimentos privados e, desta forma, conseguir expandir as instalações e melhorar o serviço prestado pelos aeroportos. Embora isso possa contribuir para a solução da situação desconfortável dos nossos aeroportos, também a proposição aqui debatida pode dar a sua contribuição.

Entendemos, também, que não faz sentido se cobrar uma tarifa, que pressupõe o uso de um serviço específico e diferenciado, para que os recursos daí derivados sejam utilizados em Deus sabe lá quais atividades da escolha do governante. Melhor, pensamos que os recursos assim arrecadados sejam usados na melhoria da infraestrutura que viabiliza a sua arrecadação, e a sua própria existência; quais sejam os serviços aeroportuários.

De maneira semelhante, pensamos que usar parte desses recursos para promover, no exterior, o incremento do turismo internacional dirigido ao Brasil é algo que diz respeito, sim, aos aeroportos. Afinal, são raríssimos os turistas que aqui chegam por outro meio de transporte que não o avião. Mais turistas vindo ao Brasil implicará, como disse o autor, maior quantidade de tarifas de embarque internacional pagas, elevando a arrecadação. Somos, todos aqui, favoráveis ao crescimento dessa atividade, e entendemos que aeroportos melhores poderão contribuir para esse fim.

Discordamos do Parecer apresentado na Comissão de Viação e Transporte. Lá, o nobre relator argumentou que a aprovação da presente proposição seria prover recursos a um setor em detrimento de outro, sendo que os dois são setores umbilicalmente vinculados. Ora, não é disto que trata a proposição em tela. Certamente que algum setor deixará de ser atendido, pois haverá menos recursos para, mais uma vez, “aplicação aleatória”. A partir da eventual aprovação e entrada em vigor da proposição em análise, haverá, sim, mais recursos para a gestão, ampliação e melhoria dos nossos aeroportos, e haverá também, simultaneamente, mais recursos para promover o turismo em nosso País, acarretando mesmo o incremento dessas receitas, hoje incapazes de produzir esse tipo de círculo virtuoso em razão de se perderem tais recursos no poço sem fundo do caixa único do Tesouro Nacional.

Portanto, pelas razões apresentadas, **SOMOS PELA APROVAÇÃO DO PROJETO DE LEI Nº 5.402, DE 2009.**

Brasília/DF, 05 de agosto de 2013.

Deputado JOSÉ AIRTON  
Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Turismo e Desporto, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 5.402/2009, nos termos do Parecer do Relator, Deputado José Airtton. O Deputado Onofre Santo Agostini apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Valadares Filho - Presidente, Abelardo Camarinha, Afonso Hamm e Jô Moraes - Vice-Presidentes, André Figueiredo, Danrlei de Deus Hinterholz, Deley, Fabio Reis, Francisco Escórcio, José Airtton, Magda Mofatto, Marlllos Sampaio, Paulão, Rubens Bueno, Tiririca, Hélio Santos, Professor Sérgio de Oliveira, Roberto Britto e Rosinha da Adefal.

Sala da Comissão, em 2 de outubro de 2013.

Deputado VALADARES FILHO  
Presidente

**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 10 de setembro de 2013.

**Deputado ONOFRE SANTO AGOSTINI**

<b>FIM DO DOCUMENTO</b>
-------------------------