

REPRESENTAÇÃO BRASILEIRA NO PARLAMENTO DO MERCOSUL PROJETO DE LEI Nº 3.046/2011

Altera a Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, para dispor sobre a isenção do pagamento da tarifa aeroportuária.

Autor: Deputado AGUINALDO RIBEIRO
Relator: Deputado ARTHUR OLIVEIRA MAIA

VOTO EM SEPARADO (Deputado Ságuas Moraes)

Pedimos licença ao nobre Deputado ARTHUR OLIVEIRA MAIA (SD-BA) para discordar, pelos motivos e razões que serão expostos a seguir, do parecer de V. Ex.^a, exarado na condição de Relator do Projeto de Lei nº 3.046 de 2011 neste órgão técnico especializado, o qual conclui pela sua aprovação com substitutivo que apresenta.

I – Relatório

A proposição epigrafada tem por objetivo isentar o pagamento do Adicional sobre a Tarifa aeroportuária de Embarque o passageiro de voo destinado a país-membro do Mercado Comum do Sul - Mercosul.

De acordo com a proposta, apresentada em 21/12/2011, o adicional de 35,9% devido ao Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, tem valor significativo no custo do bilhete, tornando-se muito expressivo para os que viajam com maior frequência.

A matéria foi distribuída a esta Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul em 06/12/2012, e até o momento aguarda deliberação.

a) é pertinente a iniciativa do Deputado e ex-Ministro de Estado Aguinaldo Ribeiro. De fato, propostas que tenham por objetivo, desonerar o valor de produtos, serviços e até o deslocamento entre os países membros do Mercado Comum do Sul - Mercosul são meritórias e objetivo do Brasil.

b) Compreende-se a preocupação do Sr. Relator, Deputado Arthur Oliveira Maia, que vê meritória a proposta de isenção do Adicional de Tarifa Aeroportuária – ATAERO sob o bilhete para países do bloco comercial mais importante ao qual o nosso país faz parte.

II – Apreciação Crítica

Inicialmente cumpre observar que o ATAERO, criado pela Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989, foi modificado pelas leis nº 8.399, de janeiro de 1992, 12.462, de 5 de agosto de 2011 e nº 12.648 de 2012.

Sua função, motivada pela necessidade de garantir e reservar recursos específicos para melhoramentos, reaparelhamento, reforma, expansão e depreciação de instalações aeroportuárias pelo país, nem sempre é suficiente para, como se sabe, o efetivo reaparelhamento de aeroportos instalados no interior do Brasil. A maioria destes, não recebe voos regulares ou opera basicamente com aeroclubes, que não recolhem tarifas suficientes para sua subsistência, restando para os governos, federal, estadual e municipal, o repasse de recursos para a manutenção destes.

Cabe ressaltar ainda que, os voos com destino internacional, independentemente do país, já partem com um diferencial a mais em relação ao custo de operação, uma vez que por acordos internacionais e recíprocos, o Brasil não cobra impostos sobre o querosene de aviação, este, que segundo dados da Associação Brasileira de Empresas Aéreas – ABEAR, representa quase 40% do valor do bilhete.

Ainda que o ATAERO represente apenas 35,9% do valor incidente sobre a Tarifa de Embarque Internacional, que hoje tem valor médio de R\$ 88,00 (oitenta e oito reais), os R\$ 31,59 aproximados recolhidos ao FNAC, não representarão redução significativa, ou razão preponderante para um passageiro deixar de viajar para os países do Mercosul.

É bom que se observe que, consoante a várias audiências públicas realizadas recentemente tanto no âmbito da Câmara dos Deputados, na Comissão de Defesa do Consumidor - **CDC**, dentre outras, quanto do Senado Federal, Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo - **CDR** e Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle - **CMA**, o valor de passagens aéreas para destinos nacionais, está, em vários trechos, bem mais caro do que as com destino internacional, incluindo-se aí, destinos para países membros do Mercosul. Assim, a aprovação do projeto pode acarretar ainda, **efeitos negativos sob o turismo doméstico**, e certamente não trará mais benefícios do que prejuízos ao Brasil.

Ressalte-se que nos aeroportos administrados pela INFRAERO, administradora pública federal, os passageiros embarcados com destinos no Mercosul, representam 23,79% dos passageiros com destino internacional, mas para o Aeroporto Internacional de Brasília, administrado pela concessionária privada Inframérica, este percentual pode chegar a mais de 50%.

III – Voto

Da análise dos fatos expostos e do mérito da proposição, fica claro que a aprovação do Projeto de Lei nº 3.046 de 2011, não trará benefícios concretos ao Brasil, e poderá sim, causar impactos negativos tanto na arrecadação de um importante fundo para o reaparelhamento e manutenção dos aeroportos pequenos, a maioria deles que existem por necessidade da população brasileira, quanto prejudicar a movimentação doméstica, ou ainda, não haver condições de reciprocidade dos países membros do Mercosul, uma vez que o ATAERO é um adicional que não existe com a mesma função e percentual nos demais países do bloco.

Assim, o Projeto de Lei nº 3.046 de 2011, sob a análise do ano de 2015, não encontra elementos suficientes para avançar em sua aprovação, e são por estas razões que apresento o presente VOTO EM SEPARADO, **em defesa da rejeição**, deste projeto, para o que peço o indispensável apoio dos ilustres pares membros desta Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul.

Sala da Comissão, em 11 de novembro de 2015

Dep. Ságuas Moraes – PT/MT