

COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 925, DE 2020

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 925, DE 2020

Dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da covid-19.

Autor: Poder Executivo

Relator: Deputado Arthur Oliveira Maia

I - RELATÓRIO

A Medida Provisória nº 925/20 foi enviada à apreciação do Congresso Nacional por meio da Mensagem nº 94, de 18 de março de 2020, oriunda do Poder Executivo, tendo sido publicada no Diário Oficial da União – DOU no dia 19/3/2020, momento a partir do qual entrou em vigor, com força de lei. Possui quatro artigos.

O art. 1º define que o objeto da MP são medidas emergenciais para a aviação brasileira, instituídas em virtude da pandemia da covid-19.

O art. 2º autoriza o pagamento, até 18 de dezembro de 2020, das contribuições fixas e das contribuições variáveis com vencimento em 2020, previstas nos contratos de concessão de aeroporto firmados com o Governo Federal.

O art. 3º, *caput*, estatui que o prazo para reembolso do valor relativo à compra de passagens aéreas seja de doze meses, observadas as regras do serviço contratado e mantida a assistência material. Seu § 1º prevê que os consumidores fiquem isentos de penalidades contratuais, caso aceitem, na forma de reembolso, crédito para uso no prazo de doze meses, contado da

data do voo contratado. Seu § 2º esclarece que o disposto no artigo se aplica aos contratos de transporte aéreo firmados até 31 de dezembro de 2020.

O art. 4º declara que a MP entra em vigor na data de sua publicação.

Na Exposição de Motivos – EM nº 00010/2020, do Ministério da Infraestrutura – MINFRA, assinada pelo Ministro Tarcísio Gomes de Freitas em 17 de março de 2020, diz-se que o objetivo da MP é promover alívio imediato no fluxo de caixa das empresas que atuam no setor de aviação civil.

De acordo com S. Exª, a pandemia da covid-19 causou queda abrupta da demanda por serviços aéreos, dificultando a gestão do fluxo de caixa das transportadoras, que já lidavam com impactos negativos decorrentes da desvalorização da moeda nacional. Para o Ministro, essas empresas já têm problemas para honrar compromissos, expondo-se ao risco de insolvência.

Em face do quadro, S. Exª apresenta três medidas de caráter emergencial, que passa a explicar.

A primeira delas diz respeito à postergação do pagamento de tarifas de navegação aérea, proposta que terminou não sendo incorporada ao texto definitivo da MP, encaminhado ao Congresso Nacional.

A segunda se refere à ampliação do prazo para reembolso do valor pago pela passagem cancelada, que, conforme assinala S. Exª, passa de sete dias (estipulados na regulação infralegal) para doze meses. A medida, diz o Ministro, reduzirá a pressão sobre o fluxo de caixa das empresas. Acrescenta que ela também será benéfica para os passageiros, que poderão optar por ter o reembolso sem a incidência de multa contratual, desde que o aceitem na forma de crédito para utilização futura. S. Exª afirma que essa opção garante flexibilidade aos consumidores, em virtude das incertezas quanto ao tempo de duração da pandemia e de retomada da economia.

A terceira medida se dirige aos operadores de aeroportos. Para S. Exª, postergar o pagamento de contribuições devidas pelos concessionários ao poder concedente poderá mitigar eventuais dificuldades financeiras de curto prazo que possam ter para cumprir suas obrigações e para continuar prestando serviço público à sociedade. O Ministro destaca que os pagamentos dessas

contribuições representam, em muitos casos, a principal despesa financeira das concessionárias.

Expostas as três medidas, S. Ex^a então argumenta que elas não possuem custos fiscais relevantes, pois não diminuirão a arrecadação do Governo Federal.

Finalmente, o Ministro da Infraestrutura ressalta a urgência na adoção das medidas propostas, em vista do que considera uma retração sem precedentes da demanda por transporte aéreo provocada pela pandemia do Coronavírus (covid-19).

No prazo regimental, foram apresentadas 79 emendas, cuja descrição pode ser obtida no sistema da Casa¹.

II – VOTO DO RELATOR

Da admissibilidade - requisitos de urgência e relevância (art. 62 da Constituição Federal) e atendimento ao art. 2º, § 1º, da Resolução nº 1, de 2002 – CN

O art. 62, *caput*, da Constituição Federal, estabelece que a relevância e a urgência são hipóteses que autorizam o Presidente da República a adotar medidas provisórias, com força de lei, devendo submetê-las de imediato ao Congresso Nacional.

A Medida Provisória nº 925/20 foi editada em decorrência das graves e recentes consequências da pandemia de coronavírus (covid-19) para a indústria da aviação civil e para os que são usuários diretos dela. De fato, em razão de diversos países terem limitado ou interrompido voos comerciais na tentativa de diminuir a propagação da doença em seu território e da adoção generalizada de políticas de isolamento ou de distanciamento social, as quais acabam por inviabilizar grande parte das viagens aéreas, as ocorrências de cancelamento de serviços e de passagens aéreas, anteriormente limitadas a

¹ https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_emendas?idProposicao=2241642&subst=0

uma pequena parte da totalidade dos voos ou dos assentos comercializados, passaram a se tornar ubíquas, colocando empresas de transporte aéreo e de infraestrutura aeroportuária e passageiros em posição de vulnerabilidade.

O quadro descrito, que ameaça a saúde financeira de todo um importante setor da economia, assim como o orçamento das famílias, justifica a adoção imediata das medidas mitigatórias de dano contidas na MP nº 925/20. Consideram-se atendidos, assim, os requisitos de relevância e urgência.

Dos demais requisitos de constitucionalidade, de juridicidade e de técnica legislativa

Não há mácula quanto aos demais aspectos formais e materiais da constitucionalidade. A concessão dos serviços aeroportuários se insere na competência da União (art. 21, XII, “c”, da CF), assim como lhe compete legislar privativamente sobre navegação aérea, trânsito e transporte (art. 22, X e XI, da CF) e, concorrentemente com Estados e o Distrito Federal, também sobre consumo (art. 24, V, da CF).

Além disso, a matéria tratada na MPV em análise não se insere dentre as vedações estabelecidas no art. 62, §1º, e no art. 246, da Carta Magna. Também não viola as competências exclusivas do Congresso Nacional, nem as privativas de qualquer de suas Casas, previstas nos arts. 49, 51 e 52 da CF.

No que tange à juridicidade, entendo que as disposições constantes da MPV são dotadas de abstração e generalidade, inovam o ordenamento jurídico e não contrariam qualquer princípio ou preceito da Lei Maior.

Por fim, a técnica legislativa empregada atende aos requisitos estabelecidos na Lei Complementar nº 95, de 6 de fevereiro de 1998.

Sendo assim, meu voto é pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 925, de 2020.

Da compatibilidade e adequação orçamentária e financeira (inclusive emendas)

A Resolução do Congresso Nacional nº 1, de 2002, estabelece em seu art. 5º, § 1º, que o exame de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira das Medidas Provisórias abrange a análise da repercussão sobre a receita ou a despesa pública da União e da implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras vigentes, em especial a conformidade com a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (LRF), a lei do plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e a lei orçamentária da União.

No que se refere ao impacto da MPV no orçamento da União, a Exposição de Motivos anexa à MPV informa que a postergação do pagamento das contribuições devidas pelos concessionários ao poder concedente não implica *“redução de arrecadação por parte do Governo Federal, apenas sua postergação. Em função disso, considera-se que as medidas propostas não possuem custos fiscais relevantes. Do ponto de visto do ano-fiscal, as medidas propostas não possuem qualquer impacto, dado que a arrecadação estimada para o ano de 2020 permanece inalterada”*.

Assim sendo, com base nas informações apresentadas na Exposição de Motivos, resta claro que a proposição não implica redução de arrecadação para União. Em vista disso, sob o ponto de vista da adequação e compatibilidade orçamentária e financeira, inexistem óbices à aprovação da matéria.

Ainda que houvesse algum tipo de redução de receita ou aumento de despesa na MPV, é importante destacar que, com a pandemia de covid-19, foi declarado estado de calamidade pública, consubstanciado no Decreto Legislativo nº 06, de 20 de março de 2020. Tal Decreto tem como resultado prático, conforme prevê o art. 65 da Lei Complementar nº 101/2000, a promoção da flexibilização de regras fiscais, na forma da dispensa do atingimento das metas fiscais previstas no art. 2º da Lei nº 13.898/2019 (Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2020), da dispensa da limitação de empenho, e da suspensão dos prazos e disposições previstas na LC nº 101/2000, relacionados a despesas com pessoal e dívida.

Além disso, o Presidente da República ingressou com Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI), com pedido de cautelar, no Supremo Tribunal Federal (ADI nº 6.357), tendo com um dos argumentos o fato de que, não obstante o art. 65 da Lei Complementar nº 101/2000 (LRF) prever a relativização parcial das regras fiscais, tal flexibilização não seria suficiente para garantir a celeridade decisória exigida pelo cenário vigente. Com base nos fatos e argumentos apresentados, o Relator da ADI, Ministro Alexandre de Moraes, concedeu a medida cautelar, afastando a exigência de demonstração de adequação e compensação orçamentárias em relação à criação/expansão de programas públicos destinados ao enfrentamento do contexto de calamidade gerado pela disseminação de covid-19, nos seguintes termos:

Diante do exposto, CONCEDO A MEDIDA CAUTELAR na presente ação direta de inconstitucionalidade, ad referendum do Plenário desta SUPREMA CORTE, com base no art. 21, V, do RISTF, para CONCEDER INTERPRETAÇÃO CONFORME À CONSTITUIÇÃO FEDERAL, aos artigos 14, 16, 17 e 24 da Lei de Responsabilidade Fiscal e 114, caput, in fine e § 14, da Lei de Diretrizes Orçamentárias/2020, para, durante a emergência em Saúde Pública de importância nacional e o estado de calamidade pública decorrente de COVID-19, afastar a exigência de demonstração de adequação e compensação orçamentárias em relação à criação/expansão de programas públicos destinados ao enfrentamento do contexto de calamidade gerado pela disseminação de COVID-19.

Ressalto que, a presente MEDIDA CAUTELAR se aplica a todos os entes federativos que, nos termos constitucionais e legais, tenham decretado estado de calamidade pública decorrente da pandemia de COVID-19.

Assim sendo, com base no Decreto Legislativo nº 06, de 20 de março de 2020, e na medida cautelar proferida na ADI nº 6.357, em 29 de março de 2020, não há que se exigir a demonstração da adequação e compensação orçamentárias e financeiras das proposições que se inserem entre as medidas temporárias emergenciais para enfrentamento dos impactos causados pela pandemia de covid-19, desde que as proposições apresentem a estimativa do respectivo impacto orçamentário e financeiro. A necessidade de

estimativa do impacto deve-se ao fato de que na ADI nº 6.357 não foi afastada a necessidade de cumprimento do art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, segundo o qual a *“proposição legislativa que crie ou altere despesa obrigatória ou renúncia de receita deverá ser acompanhada da estimativa do seu impacto orçamentário e financeiro”*.

Quanto às emendas apresentadas, verifica-se que:

i) as de número **1, 2, 3², 4, 5, 6, 10, 12, 13, 14, 16, 18, 19, 20, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 35, 36, 37, 39, 47, 48, 50, 54, 55, 56, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 78 e 79** são de caráter meramente normativo, sem implicação sobre as despesas ou receitas públicas;

ii) as de número **17, 27, 67 e 77** alteram a redação do art. 2º da MPV para estabelecer que as contribuições devidas pelos concessionários que tiverem o prazo de vencimento prorrogado deverão ser pagas com o acréscimo de correção monetária. Assim sendo, as emendas são consideradas compatíveis e adequadas orçamentária e financeiramente. A emenda de nº **15** prevê, para os contratos de concessão de rodovias federais, a mesma postergação de pagamento das contribuições fixas e variáveis previstas na MPV para os contratos de concessão de aeroportos. Assim sendo, mantendo igualdade de entendimento expresso na análise da MPV, a emenda de nº **15** é considerada adequada e compatível orçamentária e financeiramente.

iii) as de número **7, 8, 11, 21, 22, 23, 38, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 49, 51, 53, 57, e 75** produzirão ou poderão produzir impacto sobre as despesas ou receitas públicas para período que não se restringe àquele em que vigorará o estado de calamidade pública a que se refere o Decreto Legislativo nº 6, de 2020. Assim, torna-se inaplicável o afastamento determinado pela decisão cautelar exarada pelo STF, no âmbito da ADI 6.357. Desse modo, por não apresentarem a estimativa do impacto orçamentário e financeiro e/ou não apresentarem as medidas de compensação exigidas pelas normas fiscais em vigor, tais emendas devem ser consideradas inadequadas e incompatíveis

² As emendas 3 e 13 permitem o saque do FGTS por parte dos aeronautas com contrato de trabalho ativo ou que estejam com licença não remunerada. O FGTS não figura na lei orçamentária. Os depósitos efetuados pelas empresas no FGTS integram um fundo unificado de reservas, com contas individualizadas em nome dos trabalhadores e, como tal, não integram o patrimônio público.

orçamentária e financeiramente. Além disso, destaca-se que as emendas **7 e 46** destinam recursos para cobrir necessidade de pessoas físicas, o que, segundo o art. 26 da Lei Complementar nº 101/2000, deve ocorrer por meio de lei específica.

iv) as de número **9, 33, 34, 41, 52 e 58**, ainda que se restrinjam ao período em que vigorará o estado de calamidade pública a que se refere o Decreto Legislativo nº 6, de 2020, não apresentam a estimativa de impacto determinada no art. 113 do ADCT. Desse modo, tais emendas devem ser consideradas inadequadas e incompatíveis orçamentária e financeiramente. Além disso, destaca-se que a emenda **52** destina recursos para cobrir necessidade de pessoas físicas, o que, segundo o art. 26 da Lei Complementar nº 101/2000, deve ocorrer por meio de lei específica.

Do mérito

A pandemia da covid-19 tem comprometido enormemente as atividades relacionadas à aviação civil, especialmente a prestação dos serviços de transporte aéreo e a exploração de infraestruturas aeroportuárias. Relatórios da Organização de Aviação Civil Internacional – OACI têm atualizado o quadro mundial, apresentando as repercussões negativas já mensuradas, bem como perspectivas das perdas em face de diferentes cenários possíveis³.

Em termos globais, o documento estima que haverá, em 2020, redução de 32% a 59% dos assentos oferecidos pelos transportadores aéreos; redução de 35% a 65% do número total de passageiros; e perda de receita de 238 bilhões de dólares a 418 bilhões de dólares, nos segmentos doméstico e internacional.

Em relação à atividade aeroportuária em 2020, a OACI projeta perda superior a 50% da movimentação de passageiros e de 57% das receitas, cerca de 97 bilhões de dólares, comparando-se a situação atual com a que se esperava num ambiente de normalidade.

³ <https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO%20COVID%202020%2005%2021%20Economic%20Impact.pdf>

No Brasil, segundo dados apurados pela Associação Brasileira de Empresas Aéreas – Abear, suas companhias filiadas registraram queda de 93,9% na demanda por voos domésticos, em abril, e de 91,35% na oferta de assentos, no mesmo período. Por sua vez, o transporte de passageiros para o mercado internacional, realizado por companhias nacionais, caiu 98,13% em março, comparativamente ao mesmo mês em 2019. A oferta nesse segmento, continua a Abear, recuou 96,42% na mesma base de comparação.

Cabe destacar que, no âmbito doméstico, as empresas aéreas brasileiras estavam, até dias atrás, oferecendo apenas serviços na chamada malha essencial, organizada com o fito de atender os aeroportos das capitais e de outras 19 cidades⁴. Os voos operados para a manutenção dessa malha representavam pouco mais de 8% dos que eram realizados no mesmo período de 2019 pelo conjunto das empresas nacionais.

São dados estatísticos que comprovam os efeitos devastadores da pior crise que já se abateu sobre o setor aéreo. Em razão desse contexto, foi editada a Medida Provisória nº 925, de 2020, sobre cujo mérito passamos a discorrer, considerando os ajustes que poderão aperfeiçoá-la, artigo por artigo.

O art. 1º foi alvo de mudança redacional, com o intuito de tornar mais clara a finalidade da lei.

O art. 2º foi alterado com o propósito de se prever, no *caput*, a incidência de correção monetária sobre pagamentos adiados das contribuições fixas e variáveis, conforme previam algumas emendas. Foi ainda acrescentado parágrafo para deixar patente que o adiamento dos pagamentos, proposto na MP, não enseja revisão do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, pois decorre da necessidade de o poder concedente suportar o risco associado aos eventos de força maior, não passíveis de seguro, como o é, reconhecidamente, a pandemia da covid-19. O acréscimo garantirá segurança jurídica na relação entre concessionários e poder público.

⁴ <https://www.anac.gov.br/noticias/2020/malha-aerea-essencial-comeca-no-sabado-28/Cidadesatendidasabril2020.pdf>

O art. 3º sofreu modificações que visam a torná-lo mais justo e efetivo no deslinde dos problemas contratuais causados pela emergência sanitária decorrente da pandemia provocada pela covid-19. Buscou-se adotar disciplina legal voltada ao reequilíbrio das relações entre as partes, empresas aéreas e consumidores, em meio a um cenário repleto de adversidades.

Nesse caminho: (i) precisou-se o período no qual as regras da MP são aplicáveis; (ii) previu-se que as empresas possam conceder crédito de valor igual ou maior ao do reembolso, a ser usado, em nome próprio ou de terceiro, até 18 meses após a data de seu recebimento, sempre a critério do consumidor; (iii) previu-se que as empresas ofereçam, quando possível, as opções de acomodação em outro voo ou remarcação da passagem aérea; (iv) definiu-se prazo para a concessão dos créditos; (v) relacionaram-se as hipóteses de descumprimento contratual que autorizam a aplicação da lei; (vi) garantiu-se a permanência da regra de desistência nas 24h posteriores à compra da passagem, conforme prevista na Resolução nº 400/16, da Anac; e (vii) em compras parceladas de passagem aérea, previu-se a interrupção de cobrança de parcelas vincendas, na hipótese de cancelamento de voo.

O art. 4º foi acrescentado à MP para dar tratamento a aspecto importante na prestação do serviço de transporte aéreo durante a pandemia: a responsabilidade contratual dos fornecedores. Entendemos que o reequilíbrio contratual deve ter como balizador o princípio da proporcionalidade, com vistas a evitar a onerosidade excessiva das partes, diante desse contexto imprevisto.

Nessa direção, entendemos pela pertinência de reformular o texto preliminar do projeto de lei de conversão anteriormente apresentado, com o fim de acolher, parcialmente, proposta apresentada pelo Ministério da Infraestrutura, que introduz disciplina específica quanto às situações em que o transportador responde pelo dano material ou extrapatrimonial ocasionado por atraso ou cancelamento de voo, ou pelo atraso na entrega da bagagem ou carga, além de uma definição mais clara sobre o objetivo da indenização por dano extrapatrimonial. Ressaltamos, todavia, que a assistência material e o reembolso do valor da passagem continuam preservados.

Sendo assim, endosso os fundamentos que justificam a proposta ministerial, de modo a reconhecer que uma das principais críticas ao

atual ambiente de negócios é a excessiva judicialização nas relações de consumo. Em 2017, de acordo com dados divulgados pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), as condenações judiciais decorrentes de ações ajuizadas por passageiros representaram aproximadamente 1% dos custos e despesas operacionais das empresas aéreas brasileiras. Esse custo, equivalente a R\$ 311 milhões, é resultado de mais de 60.000 processos ajuizados contra as empresas aéreas nacionais. Em um setor altamente competitivo e com margens reduzidas, trata-se de quantia relevante.

Reforço, portanto, convicção no sentido de que a alteração sugerida contribuirá para a melhoria do ambiente de negócios do setor aéreo no país, especialmente durante a pandemia, de forma a reduzir custos e riscos enfrentados na prestação de serviços aéreos.

O art. 5º é acréscimo ao texto da MP. Consideramos pertinente que medidas emergenciais de socorro à aviação civil alcancem não somente as empresas aéreas, mas também os aeronautas e os aeroviários, profissionais cuja formação é custosa, constituindo grupo especializado. Concordamos com emendas que requerem a liberação de parte do FGTS para as categorias, de sorte que possam se manter financeiramente enquanto estiverem em licença sem remuneração, com redução proporcional de jornada de trabalho e de salários ou com contrato de trabalho suspenso – medidas amplamente adotadas para mitigar o impacto da covid-19 nos custos dos transportadores.

O art. 6º também constitui acréscimo à MP. Nele, promovem-se alterações na Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, que dispõe sobre as tarifas aeroportuárias. A intenção é redefinir a responsabilidade pelo pagamento da tarifa de conexão, hoje atribuída às empresas aéreas. Estipula-se, aqui, que essa tarifa passará a ser devida pelo passageiro, nos moldes das tarifas de embarque doméstico e internacional.

Dessa forma, as companhias aéreas, em vez de incorporarem ao custo do voo a tarifa de conexão relativa aos passageiros em trânsito, com reflexos no preço das passagens e na tributação sobre o faturamento, passarão a discriminar o valor dela, dando ao consumidor transparência quanto ao preço que lhe é cobrado por realizar trânsito em aeroporto intermediário.

Trata-se de medida auxiliar, no escopo das que estão previstas na MP. A par disso, o art. 6º promove correção redacional em dois dispositivos da Lei nº 6.009/73, os quais ainda se referem à Infraero como sendo a responsável pela administração dos aeroportos.

O art. 7º é outro acréscimo à MP. Visa a preservar dispositivo que hoje se acha presente na Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, revogada por esta proposta. Adiante será explicado o motivo dessa revogação. Por ora, é importante ressaltar que o dispositivo aqui preservado no § 5º do art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, foi inserido na legislação pátria com a finalidade de garantir cobertura às empresas aéreas que se virem diante da contingência de assumir despesas de responsabilidade civil perante terceiros por força de atentado terrorista, ato de guerra ou evento correlato.

Ao lado disso, o art. 7º promove acréscimo de dois parágrafos ao já citado art. 63, com a finalidade de permitir que recursos do FNAC sejam utilizados em empréstimo ao setor de aviação civil – empresas de transporte, aeroportos e prestadores de serviços auxiliares, até o dia 31 de dezembro de 2020, o que coloca a medida em consonância com o “Orçamento de Guerra” e com a política de socorro instituída pela MP.

O art. 8º foi acrescentado ao texto original. O parágrafo único que se quer aditar ao art. 6º da Lei nº 13.319, de 25 de julho de 2016, tem por objetivo esclarecer a interpretação a ser dada ao *caput* do referido artigo quanto à compreensão adequada da remissão dos débitos da Infraero acumulados em razão da ausência dos repasses do Adicional de Tarifa de Aeroportuária – ATAERO em favor do Fundo Nacional de Aviação Civil, de que trata da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011.

Ainda que originalmente a remissão legal tenha buscado atingir a totalidade dos débitos devidos pela Infraero em relação ao ATAERO, a redação empregada careceu de precisão técnica, uma vez que no conceito de “remissão dos débitos” pretendia-se alcançar não somente os valores arrecadados pela Infraero na condição de administradora aeroportuária, como também aqueles decorrentes das atividades de faturamento, cobrança, arrecadação ou repasse que tenham sido realizadas em favor de terceiros, como ocorre quando a Infraero desempenha tais atividades em nome de

Estados e Municípios, ou na fase inicial e de transição dos contratos de concessão de aeroportos.

O art. 9º é mais um acrescentado à MP. Cuida de modificar a Lei nº 13.499, de 26 de outubro de 2017, que originalmente estabelecia certas condições para a reprogramação do pagamento de outorgas de concessões de aeroportos, em virtude da crise econômica pela qual passava o País.

Agora, em vista de situação muito mais grave do que a experimentada naquela época, é inevitável que novos e profundos ajustes sejam realizados nos contratos de concessão aeroportuária, a começar pela revisão do pagamento das chamadas contribuições fixas, parcelas do valor total da outorga que ainda são devidas ao poder concedente. Com efeito, o adiamento do pagamento da contribuição fixa deste ano, proposta na MP, é medida necessária, contudo insuficiente para dar conta do problema financeiro causado pela gigantesca queda de demanda, já em parte efetivada, que se seguiu ao coronavírus.

Em face disso, e a despeito de se ter a perspectiva de repactuação contratual mais à frente, levada a efeito pela agência reguladora e pelos concessionários, é necessário desde já fazer a revisão que estiver ao alcance do legislador, para que não se corra o risco de, brevemente, haver descontinuidade dos serviços aeroportuários. É o que aqui se propõe, mantendo-se os critérios originais que sejam aplicáveis ao presente caso e, ainda, fixando-se novos parâmetros para o valor das parcelas a serem renegociadas, consentâneos com o estágio atual dos contratos.

O art. 10, outro dispositivo que inova a MP, define data para a extinção da cobrança do Adicional à Tarifa de Embarque Internacional, que vigora desde 1997, gerando recursos inicialmente para o Tesouro e, depois, para o Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC. Trata-se de contribuição de natureza tributária que atualmente acrescenta US\$ 18,00 (dezoito dólares) ao preço das passagens internacionais, para voos saídos do Brasil. No caso de destinos na América do Sul, isso pode representar mais de 20% do preço do bilhete.

Como já foi noticiado, o Ministro da Infraestrutura é favorável ao fim dessa cobrança, que dificulta a política de preços das empresas *low-cost* que pretendem ou que já atuam no segmento internacional no País. De fato, não há motivo razoável para que a cobrança do adicional continue. O FNAC possui volumoso estoque de recursos e seu fluxo anual, independentemente do referido adicional, pode bem responder às finalidades que lhe foram atribuídas. Tomamos o cuidado, no entanto, de prever o fim da cobrança do adicional apenas em 2021, de sorte a não comprometer o orçamento ministerial em 2020.

Feitas tais observações, apresentamos a seguir, em obediência ao disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias – ADCT, a estimativa do impacto orçamentário e financeiro da extinção da cobrança do Adicional à Tarifa de Embarque Internacional - ATEI, cujo conteúdo é extraído da Nota Técnica nº 13/2020/DPR/SAC, do Ministério da Infraestrutura.

“Impacto da extinção do Adicional da TEI sobre o FNAC:

Primeiramente, apresenta-se a evolução dos valores arrecadados pelo FNAC de 2012 até junho de 2019:



Em termos de receita, os valores recolhidos pelo FNAC em 2018 foram de R\$ 704.510.002,00 referentes ao Adicional da TEI e de R\$ 2.383.518.530,00 em relação a contribuições ao sistema pagas pelas concessionárias dos aeroportos (valores de outorga). A receita dos valores de

outorga correspondeu, portanto, a cerca de 53% do total arrecado pelo FNAC, enquanto o Adicional da TEI correspondeu a aproximadamente 15%. - o restante se refere ao rendimento das aplicações dos recursos do fundo. Historicamente, a participação do Adicional da TEI variou entre 6% e 23% da arrecadação. Isso indica que o Adicional da TEI, apesar de ser significativo para os valores arrecadados pelo FNAC, não é a principal fonte de recursos do fundo.

As receitas oriundas das contribuições ao sistema, por sua vez, devem continuar crescendo. Em 2019 já está previsto o pagamento de R\$ 2.377.000.000,00 referentes às outorgas iniciais dos aeroportos da 5ª rodada de concessões, leiloados este ano. O planejamento é que a 6ª e 7ª rodadas de concessões ocorram nos próximos quatro anos, gerando mais arrecadação a título de outorga inicial. Dentro desse prazo também se encerrará o período de carência no pagamento de outorga anual dos aeroportos da 4ª rodada de concessões. Posteriormente o mesmo acontecerá para os aeroportos da 5ª, 6ª e 7ª rodadas.

Além disso, há uma tendência de que as contribuições variáveis incidentes sobre a receitas brutas se elevem nos próximos anos, pois os aeroportos estarão em fases mais maduras das concessões, quando as receitas tendem a ser mais elevadas. Percebe-se que eventual extinção do Adicional do FNAC será provavelmente compensada por novas fontes de receitas. Além disso, cabe notar que a perda de recursos advinda da extinção do adicional da TEI será parcialmente compensada pelo aumento de arrecadação advindo das contribuições ao sistema pagas pelas concessionárias. As alíquotas de contribuição variável sobre a receita bruta nos aeroportos concedidos que operam tráfego internacional variam entre 2% e 15%, sendo de 15% no Aeroporto de Guarulhos, que processa cerca de 60% do tráfego internacional e de 5% no Aeroporto do Galeão, que processa cerca de 20% dos passageiros internacionais. Além disso, os aeroportos das três primeiras rodadas de concessão recolhem uma contribuição mensal, criada para reequilibrar os contratos frente ao aumento de 35,9% nos tetos tarifários em função da incorporação do valor do ATAERO quando da extinção deste adicional.”

No campo das despesas, “a execução orçamentária do FNAC revela que os recursos direcionados ao fundo se destinam, em grande parte, à “reserva de contingência”. Essa função orçamentária se refere a uma dotação global não especificamente destinada a determinado órgão, unidade orçamentária, programa ou categoria econômica, cujos recursos serão utilizados para abertura de créditos adicionais. Na prática, os recursos vêm sendo direcionados para o resultado fiscal primário, pois as despesas não previstas que poderiam usar esses recursos são significativamente menores do que a reserva de contingência. No caso do FNAC, mais de 60% dos recursos do fundo vêm sendo alocados para essa função, o que representa para 2017 e 2018, um valor próximo a R\$ 2,9 bilhões por ano. Em 2019, a perspectiva é que ela seja de R\$ 1,9 bilhão. Atualmente, o superávit acumulado do FNAC é de aproximadamente R\$ 20,8 bilhões.

Além da reserva de contingência, os recursos são empregados nas funções “transporte” e “encargos especiais”. A primeira função se refere, por exemplo, ao desenvolvimento de aeroportos regionais, investimentos em infraestrutura de interesse federal e em capacitação de pessoal. Os encargos especiais, por sua vez, são destinados a despesas vinculadas à Infraero, seja por aportes da União no capital da própria empresa, seja para viabilizar aportes da Infraero nas Sociedades de Propósito Específico (SPEs) que correspondem às participações acionárias da empresa em aeroportos concedidos, e, em menor magnitude, à aquisição de equipamentos e a investimentos em infraestrutura pela Infraero.

Quanto aos encargos especiais, espera-se uma redução expressiva do gasto nos próximos anos. O Decreto nº 9.972, de 14 de agosto de 2019, prevê em seu art. 14 que a Infraero poderá alienar as participações acionárias detidas nas sociedades de propósito específico de aeroportos concedidos. Os procedimentos internos da Infraero para concretização das vendas já foram iniciados e a previsão é que elas ocorram até o final de 2020. Uma vez concluídas as vendas, os recursos para viabilizar aportes da Infraero nas Sociedades de Propósito Específico (SPEs) que correspondem às participações acionárias da empresa em aeroportos concedidos não serão mais necessários.

Em paralelo, há previsão de concessão à iniciativa privada de todos os aeroportos administrados pela Infraero nos próximos quatro anos, com a 6ª e a 7ª rodadas de concessões aeroportuárias. Com a concretização da concessão de toda a rede de aeroportos da Infraero, também se tornarão eventualmente desnecessários os recursos para injeção de capital na empresa e para aquisição de equipamentos e investimentos em infraestrutura por esta - ressalta-se que isso não se configura em menores investimentos para o setor, já que as responsabilidades de realização de investimentos serão transferidas para empresas privadas.

A extinção do Adicional da TEI ainda geraria redução adicional no curto prazo na necessidade de aportes na Infraero em função do aumento da receita da empresa decorrente do aumento de tráfego, conforme exposto na seção anterior. Cabe notar que, além de administrar um grande número de aeroportos, a Infraero ainda possui uma participação de 49% nos aeroportos de Guarulhos, Brasília, Viracopos, Galeão e Confins.

A seção anterior apresentou a estimativa de aumento de receita com a extinção do Adicional de forma agregada para todos aeroportos. Desagregando o cálculo para o nível do aeroporto, é possível aplicar as alíquotas de contribuição variável e contribuição mensal específicas de cada aeroporto para estimar o aumento de arrecadação ao FNAC proporcionado pelo aumento de receita decorrente da extinção do Adicional da TEI. Da mesma forma, é possível estimar o ganho da Infraero com o aumento de receita em seus aeroportos e com suas participações nas concessões. O resultado encontrado, para o ano de 2018, foi um ganho indireto, entre aumento de arrecadação com contribuições ao sistema e redução de despesa com aportes na Infraero entre US\$ 7,7 milhões e US\$ 10,2 milhões, dependendo da elasticidade-preço da demanda utilizada.

Considerando esse ganho de curto prazo, a significativa redução esperada no médio prazo dos encargos especiais representados pelos aportes na Infraero e o aumento esperado na arrecadação do FNAC por meio dos valores de outorga, conclui-se que os recursos do fundo possivelmente continuarão crescendo mesmo com a extinção do Adicional da TEI.

Independentemente disso, observa-se que a existência de reserva de contingência por si só é um indicativo de excesso de recursos no fundo, pois é um recurso não aplicado na finalidade principal do fundo. Dessa forma, sua eventual redução em caso de extinção do Adicional da TEI não teria impacto significativo nas políticas públicas voltadas ao setor aéreo.

Impacto da extinção do Adicional da TEI sobre o Tesouro:

O impacto mais relevante de uma possível redução da reserva de contingência do FNAC se dá de fato sobre o resultado fiscal primário. Assim sendo, cabe considerar em que medida a perda direta de arrecadação - R\$ 704 milhões em 2018 - seria compensada não apenas por meio de aumento de receitas e redução de despesas no FNAC, mas também pela arrecadação tributária proveniente do aumento esperado de atividade econômica.

No caso da Infraero, existe imunidade tributária para diversos impostos, por esta ser uma empresa pública. No caso das concessionárias aeroportuárias, incidem sobre a receita bruta do concessionário os impostos ISSQN, PIS e COFINS, além do IRPJ e da CSLL sobre os lucros. Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) da 5ª Rodada de Concessões Aeroportuárias estimam que estas contribuem com aproximadamente 44% de sua receita bruta em impostos.

A alíquota vigente do IRPJ é de 15% acrescida de 10% sobre a parcela tributável que exceder R\$240.000,00 por ano. A alíquota vigente da CSLL é de 9% aplicável sobre o lucro tributável. A modelagem financeira da 5ª rodada considera a tributação da futura concessionária em regime de lucro real. Uma vez conhecida a base de cálculo, aplicam-se as alíquotas de CSLL e IRPJ. A alíquota média efetiva é de aproximadamente 34%, de acordo com os estudos de viabilidade. A alíquota do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN) é de 5,00%, na maioria dos municípios. O imposto incide sobre a totalidade das receitas tarifárias e sobre a parcela das receitas não-tarifárias associadas à prestação de serviços. O Programa de Integração Social (PIS) e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) são regulamentados pelas Leis 10.637/2002 e 10.833/2003, incidentes sobre o total das receitas auferidas. Suas alíquotas são, respectivamente, de 1,65% e de 7,60% da receita bruta, sujeita ao regime de tributação não-cumulativa.

Parte dos custos incorridos na prestação de serviços dão direito à recuperação de créditos de PIS/COFINS pelo regime de incidência não-cumulativa. A proporção de custos recuperáveis depende, entre outros fatores, da proporção de custos associados ao pagamento a pessoas físicas e ao pagamento por bens e serviços isentos de PIS/COFINS.

De acordo com as demonstrações contábeis das empresas aéreas disponibilizadas no sítio da ANAC, estas possuem alíquotas de Imposto de Renda e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido de aproximadamente 34% sobre os lucros. O Imposto sobre Circulação de Mercadoria e Serviços (ICMS) que incide sobre o querosene de aviação (QAV) pode variar de acordo com cada estado, mas há isenção do tributo no abastecimento de aeronaves para voos internacionais. Se o querosene de aviação for destinado ao consumo por aeronave em tráfego internacional, não incidirão também a Contribuição para o PIS/PASEP e a COFINS sobre a receita auferida pelo produtor ou importador na venda à distribuidora (art. 3º da Lei nº 10.560, de 2002).

Com base nas alíquotas acima e nas estimativas da seção anterior quanto ao aumento de receitas das empresas aéreas e dos operadores aeroportuários com a extinção do Adicional da TEI, é possível realizar uma estimativa preliminar sobre o ganho de arrecadação da medida.

Aplicando-se a alíquota de 34% sobre as receitas adicionais das empresas aéreas (estimadas entre US\$ 284 milhões a US\$ 368 milhões), estima-se uma arrecadação entre US\$ 96,5 milhões e US\$ 125 milhões para o ano de 2018. De forma análoga, aplicando-se a alíquota de 44% sobre as receitas extras das concessionárias aeroportuárias (estimadas em US\$ 17,4 milhões a US\$ 23,1 milhões), espera-se uma arrecadação adicional de US\$ 7,3 milhões a US\$ 9,7 milhões. De forma agregada, estima-se uma arrecadação adicional entre US\$ 103,8 milhões e US\$ 134,7 milhões, cifras que compensariam em razoável medida a perda direta de arrecadação com a extinção do Adicional da TEI. Considerando, ainda, as contribuições ao sistema pagas pelas concessionárias e a redução dos aportes na Infraero em função do aumento de sua receita (estimadas em US\$ 7,7 milhões a US\$ 10,2 milhões), o ganho total de arrecadação estaria entre US\$ 111,5 milhões e US\$ 145 milhões.

Esta seria, conforme as estimativas, a arrecadação adicional obtida indiretamente com a extinção do Adicional da TEI no curto prazo, a qual compensaria parcialmente a perda direta de arrecadação - R\$ 704 milhões em 2018. Além disso, espera-se no médio prazo significativa redução dos encargos especiais representados pelos aportes na Infraero e aumento na arrecadação do FNAC por meio dos valores de outorga, contribuindo para o aumento da reserva de contingência e, consequentemente, do resultado fiscal.

A estimativa acima não considera ainda a arrecadação tributária de outras atividades diretamente afetadas pelo aumento do tráfego aéreo internacional, como os serviços auxiliares ao transporte aéreo e as atividades comerciais nos aeroportos. Também não considera a arrecadação tributária oriunda do aumento da atividade econômica em setores indiretamente afetados, como turismo e negócios internacionais. Por outro lado, aplica sobre a receita adicional alíquotas de fato incidentes sobre o lucro, assumindo, com isso, custo nulo da expansão da oferta.

Percebe-se, portanto, que foram adotadas hipóteses simplificadoras que podem tornar os valores acima subestimados ou superestimados. Da mesma forma, as estimativas das seções anteriores, utilizadas como insumo para as dessa seção, também adotaram hipóteses simplificadoras. Ressalta-se, diante disso, que trata-se de cálculo simplificado com objetivo de ilustrar os diferentes impactos esperados da extinção do Adicional e que não exclui a relevância de estudos mais aprofundados sobre o impacto fiscal da medida.

Por fim, importa destacar que independentemente do saldo líquido em termos de arrecadação, a cobrança de um adicional tarifário sobre um serviço específico, como é o caso do Adicional da TEI, não é geralmente considerada a forma mais indicada para arrecadação geral do setor público, em função da regressividade e menor transparência dos tributos sobre o consumo, além das perdas na eficiência alocativa da economia que tendem a ser geradas quando, ao invés de um imposto homogêneo para todos os setores, aplicam-se impostos específicos e heterogêneos para cada atividade econômica.

Ademais, a arrecadação por meio do Adicional da TEI também se mostra ineficiente tendo em vista os diversos problemas do marco legal e dos procedimentos adotados. Conforme exposto anteriormente nesta nota, a arrecadação do Adicional da TEI tem se revelado complexa, de baixa confiabilidade e de difícil fiscalização. É provável, portanto, que outros instrumentos de arrecadação se mostrem mais eficientes aos objetivos fiscais do governo.”

Tivemos o cuidado de transcrever a estimativa acima, no intuito de bem justificar o atendimento às disposições constitucionais em matéria fiscal. Feito esse parêntese, continuamos, então, a discorrer sobre os demais artigos do substitutivo.

O art. 11, também inédito, visa a impedir, durante este ano, que o administrador aeroportuário se responsabilize pelo repasse ao FNAC dos recursos que forem arrecadados junto aos passageiros, a título de Adicional à Tarifa de Embarque Internacional, mas que não lhe sejam repassados pelas empresas aéreas. A partir de 2021, com a extinção do adicional, aqui proposta, o problema deixará de existir.

O art. 12 se destina a prever as revogações necessárias. Seus incisos I e II dizem respeito ao fim da destinação, ao FNAC, dos recursos arrecadados com a cobrança do Adicional à Tarifa de Embarque Internacional. O inciso III, por seu turno, se refere a dispositivos da Lei nº 13.499, de 26 de outubro de 2017, que já não fazem sentido no atual contexto, em que se deseja novamente reprogramar o pagamento das outorgas aeroportuárias.

Conclusão

Diante do exposto, nossas conclusões a respeito da Medida Provisória nº 925/20 e das 79 emendas que lhe foram apresentadas são estas.

A Medida Provisória e as emendas apresentadas atendem aos requisitos de constitucionalidade, de juridicidade e de técnica legislativa.

A Medida Provisória e as emendas apresentadas atendem aos requisitos de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira, com

exceção das de nº **7, 8, 9, 11, 15, 21, 22, 23, 33, 34, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 49, 51, 52, 53, 57, 58 e 75**, consideradas inadequadas, e da emenda nº **38**, considerada adequada na forma do PLV, que a saneou, restringindo-a ao período em que vigorará o estado de calamidade pública.

No mérito:

(i) Acatamos, na forma do PLV, as Emendas nº **3, 13, 17, 27, 37, 38, 70, 73 e 77**;

(ii) Acatamos parcialmente, na forma do PLV, as Emendas nº **2, 4, 14, 19, 24, 25, 26, 29, 35, 39, 47, 56, 59, 64, 65, 67, 69, 74 e 78**;

(iii) Rejeitamos as Emendas nº **1, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 18, 20, 21, 22, 23, 28, 30, 31, 32, 33, 34, 36, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 60, 61, 62, 63, 66, 68, 71, 72, 75, 76 e 79**.

(iv) **Votamos pela aprovação da Medida Provisória nº 925, de 2020, na forma do Projeto de Lei de Conversão anexo.**

Sala das Sessões, em 29 de junho de 2020.

Deputado Arthur Oliveira Maia
Relator

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2020
(Medida Provisória nº 925, de 2020)

Dispõe sobre medidas emergenciais
para a aviação civil brasileira em razão da
pandemia da covid-19.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei prevê medidas emergenciais para atenuar os efeitos da crise desencadeada pela pandemia da covid-19 na aviação civil brasileira.

Art. 2º Poderão ser pagas até o dia 18 de dezembro de 2020, com atualização monetária calculada com base no Índice Nacional de Preços ao Consumidor – INPC, as contribuições fixas e variáveis com vencimento no ano de 2020, previstas em contratos de concessão de aeroportos firmados pelo Governo Federal.

Parágrafo único. É vedado ao Governo Federal promover o reequilíbrio econômico-financeiro dos referidos contratos em decorrência do adiamento dos pagamentos de que trata este artigo.

Art. 3º O reembolso do valor da passagem aérea, devido ao consumidor por cancelamento de voo no período compreendido entre 19 de março e 31 de dezembro, de 2020, será realizado pelo transportador no prazo de doze meses, a contar da data do voo cancelado, observadas a atualização monetária, calculada com base no Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC e, quando cabível, a prestação de assistência material, nos termos da regulamentação vigente.

§ 1º Em substituição ao reembolso na forma prevista no *caput* deste artigo, poderá ser concedida ao consumidor a opção de receber crédito de valor maior ou igual ao da passagem aérea, a ser utilizado, em nome próprio ou de terceiro, para a aquisição de produtos ou serviços oferecidos pelo transportador, em até dezoito meses, a contar de seu recebimento.

§ 2º Sempre que possível, havendo cancelamento de voo, o transportador deve oferecer ao consumidor, como alternativa ao reembolso, as opções de reacomodação em outro voo, próprio ou de terceiro, e de remarcação da passagem aérea, sem ônus, mantidas as condições aplicáveis ao serviço contratado.

§ 3º Se o consumidor desistir de voo cuja data de início esteja no período entre 19 de março e 31 de dezembro, de 2020, poderá optar por receber reembolso, na forma e prazo previstos no *caput*, sujeito ao pagamento de eventuais penalidades contratuais, ou obter crédito de valor correspondente ao da passagem aérea, sem incidência de quaisquer penalidades contratuais, o qual poderá ser utilizado na forma do § 1º.

§ 4º O crédito a que se referem o § 1º e o § 3º deverá ser concedido no prazo máximo de sete dias, a contar de sua solicitação pelo passageiro.

§ 5º O disposto neste artigo se aplica às hipóteses de cancelamento programado e, no que couber, de atraso, de interrupção de voo ou de cancelamento contingencial, segundo a regulamentação vigente.

§ 6º O disposto no § 3º não se aplica ao consumidor que desistir, no prazo de vinte e quatro horas, a contar do recebimento do seu comprovante, da passagem aérea adquirida com antecedência igual ou superior a sete dias em relação à data de embarque, prevalecendo, nesse caso, o disposto nas condições gerais aplicáveis ao transporte aéreo regular de passageiros, doméstico e internacional, estabelecidas em ato normativo da autoridade de aviação civil.

§ 7º O direito ao reembolso, ao crédito, à reacomodação ou à remarcação do voo, previstos neste artigo, independe do meio de pagamento utilizado para a compra da passagem, se pecúnia, crédito, pontos ou milhas.

§ 8º Em caso de cancelamento do voo, o transportador, por solicitação do consumidor, deve adotar as providências necessárias para a imediata interrupção da cobrança, no cartão de crédito ou em outros instrumentos de pagamento utilizados para aquisição do bilhete de passagem,

de eventuais parcelas que ainda não tenham sido debitadas, sem prejuízo da restituição de valores já pagos, na forma do *caput* e do §1º deste artigo.

Art. 4º O transportador não responde por dano material ou extrapatrimonial ocasionados por descumprimento do contrato de transporte aéreo, quando comprovar que, por motivo de caso fortuito ou força maior, foi impossível adotar medidas necessárias, suficientes e adequadas para evitar o dano.

§ 1º Constitui caso fortuito ou força maior, para fins do *caput* deste artigo, a ocorrência de um ou mais dos seguintes eventos, desde que supervenientes, imprevisíveis e inevitáveis:

I – restrições ao pouso ou à decolagem decorrentes de condições meteorológicas adversas, impostas por órgão do sistema de controle do espaço aéreo;

II - restrições ao pouso ou à decolagem decorrentes de indisponibilidade da infraestrutura aeroportuária;

III - restrições ao voo, ao pouso ou à decolagem decorrentes de determinações das autoridades de aviação civil ou de qualquer outra autoridade ou órgão da Administração Pública;

IV - decretação de pandemia ou atos de governo que dela decorram e restrinjam a circulação de passageiros.

§ 2º A indenização por dano extrapatrimonial em decorrência de falha na prestação dos serviços de transporte aéreo doméstico ou internacional fica condicionada à demonstração, pelo passageiro, da efetiva ocorrência do prejuízo e de sua extensão.

§ 3º O disposto neste artigo não desobriga o transportador de oferecer ao passageiro assistência material, bem como as alternativas de reacomodação, reembolso integral e reexecução do serviço por outra modalidade de transporte, à escolha do passageiro.

Art. 5º Fica disponível aos aeronautas e aeroviários, titulares de conta vinculada no Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), de que trata a Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, que estejam em licença sem

remuneração, com redução proporcional de jornada de trabalho e de salários ou com o contrato de trabalho suspenso, a partir da data de publicação desta lei e até 31 de dezembro de 2020, o saque mensal, por trabalhador, até o montante equivalente à média simples dos seus salários percebidos nos últimos doze meses de trabalho anteriores à decretação do Estado de Calamidade Pública:

Parágrafo único. Para a apuração da média simples dos salários de que trata o *caput* deste artigo:

I – não será computado o mês em que houver redução proporcional de jornada e de salário;

II – serão considerados os dados mensais declarados pelo empregador como base de cálculo dos depósitos no FGTS, nos termos dos arts. 15 e 17-A da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990.

Art. 6º A Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – o parágrafo único do art. 2º passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º

Parágrafo único. Os preços de que trata este artigo serão devidos à entidade responsável pela administração do aeroporto, e serão representados:

.....” (NR)

II – o inciso VI do art. 3º passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º

.....

VI - Tarifa de Conexão - devida pela alocação de passageiro em conexão em Estação de Passageiros durante a execução do contrato de transporte; incide sobre o passageiro do transporte aéreo.” (NR)

III – o art. 5º passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 5º

.....

II – das entidades que administram aeroporto.

Parágrafo único. As entidades responsáveis pela administração dos aeroportos poderão estabelecer sistema próprio para processamento, cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias, com anuência da autoridade de aviação civil, permitida a cobrança da tarifa de embarque e da tarifa de conexão juntamente com a cobrança da passagem, devendo o proprietário ou explorador da aeronave entregar os respectivos valores tarifários à entidade responsável pela administração dos aeroportos, que o compensará dos custos incorridos, nos termos do regulamento.” (NR)

IV – o caput do inciso V do art. 7º passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 7º

.....

V – da Tarifa de Conexão:

.....” (NR)

Art. 7º A Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – o § 5º do art. 63 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 63.....

.....

§ 5º Os recursos do FNAC também poderão ser aplicados:

I - no desenvolvimento, na ampliação e na reestruturação de aeroportos concedidos, desde que tais ações

não constituam obrigação do concessionário, conforme estabelecido no contrato de concessão, nos termos das normas expedidas pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República - SAC, observadas as respectivas competências;

II – 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.

.....” (NR)

II – o art. 63 passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

“Art. 63.....

.....

§ 7º Os recursos do FNAC poderão ser objeto de empréstimo, a ser celebrado até 31 de dezembro de 2020, aos detentores de concessão aeroportuária ou de concessão para a prestação de serviço regular de transporte aéreo e aos prestadores de serviço auxiliar ao transporte aéreo, desde que comprovem ter sofrido prejuízo com a pandemia da covid-19.

§ 8º Os limites de taxa de juros, carência, prazo de pagamento e demais condições contratuais serão estabelecidos em regulamento, observados os seguintes limites:

I - taxa de juros não inferior à Taxa de Longo Prazo (TLP), de que trata a Lei nº 13.483, de 21 de setembro de 2017;

II - carência não superior a trinta meses; e

III - quitação da dívida até 31 de dezembro de 2031.” (NR)

Art. 8º O art. 6º da Lei nº 13.319, de 25 de julho de 2016, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 6º.....

Parágrafo único. Para efeito do disposto neste artigo, compreende-se por acumulados os débitos decorrentes das atividades de faturamento, cobrança, arrecadação ou repasse do tributo de que trata o caput, ainda que de responsabilidade de terceiros.” (NR)

Art. 9º O art. 2º da Lei nº 13.499, de 26 de outubro de 2017, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º A alteração do cronograma observará as seguintes condições:

I - manifestação do interessado nos prazos estabelecidos no ato de regulamentação que trata o art. 1º;

.....

VI - limitação de cada parcela de contribuição reprogramada ao mínimo de 50% (cinquenta por cento) abaixo e ao máximo de 75% (setenta e cinco por cento) acima do valor da parcela da contribuição originalmente pactuada para cada exercício.

§ 1º Fica permitida, a critério do poder concedente, a substituição da outorga fixa pela outorga variável, mantido o valor presente líquido original.

§ 2º A observância das condições dispostas nesta Lei não implica alteração das condições do contrato de parceria, considerando-se mantido o seu equilíbrio econômico-financeiro.

§ 3º Em 2020, os efeitos orçamentários e financeiros das alterações previstas neste artigo serão compensados pela devolução total ou parcial de recursos transferidos para a Infraero com a finalidade de aporte de capital nas concessionárias de aeroportos e pelo cancelamento de dotações ou restos a pagar que tenham essa mesma finalidade, devendo a regulamentação ajustar os percentuais de que trata o inciso VI do caput de modo compatível com os recursos disponíveis para a compensação e a sua efetiva utilização.” (NR)

Art. 10. Será extinta, em 1º de janeiro de 2021, a cobrança da 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.

Art. 11. Até que o disposto no art. 12 desta Lei produza efeitos, o inciso II do parágrafo único do art. 1º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, vigorará com a seguinte redação:

“Art. 1º

Parágrafo único.....

II – promover, até o 15º (décimo quinto) dia útil do mês subsequente à arrecadação, o recolhimento ao FNAC dos valores que lhe forem efetivamente repassados pelas empresas de transporte aéreo.” (NR)

Art. 12. Ficam revogados:

I – a Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999;

II – o inciso II do § 1º do art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011; e

III – os incisos III e V do art. 2º da Lei nº 13.499, de 26 de outubro de 2017.

Art. 13. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos, quanto aos seus arts. 7º e 12, incisos I e II, em 1º de janeiro de 2021.

Sala das Sessões, em 29 de junho de 2020.

Deputado Arthur Oliveira Maia
Relator