

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 e além dela: 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 no Código Brasileiro de Aeronáutica 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.

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 reprogramação do pagamento das outorgas, proposta no PLV.

Impacto da reprogramação do pagamento de outorgas de concessões aeroportuárias

Considerando que a reprogramação proposta abarca apenas as concessionárias com contratos assinados anteriores a 2016 e que exclui aquelas que tenham processo de caducidade em andamento, temos que o volume estimado de pagamento de outorga fixa neste ano e nos dois próximos anos seria de R\$ 1,80 bi, R\$1,85 bi e R\$ 1,92 bi, respectivamente.

Assim, considerando que a alteração proposta neste parecer estabelece limites máximos e mínimos para a reprogramação dos pagamentos e considerando ainda que os valores reprogramados serão corrigidos pelo WACC (*Weighted Average Capital Cost*, ou custo médio ponderado de capital) regulatório de cada contrato (atualmente em torno de inflação-IPCA mais 9% ao ano) e que o custo de captação do Tesouro Nacional por meio das NTN-B (Notas do Tesouro Nacional Série B) está em torno de inflação (IPCA) mais 4% ao ano, concluímos que o Tesouro Nacional obterá, em termos de valor presente (2020), uma arrecadação líquida adicional de R\$ 3,13 bilhões de reais, com a reprogramação ao longo do tempo remanescente do contrato. Nos primeiros anos, entretanto, haverá uma redução da arrecadação de R\$792,32 milhões em 2020, R\$794,70 milhões em 2021 e R\$ 820,76 milhões em 2022.

Tivemos o cuidado de apresentar 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. 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 sobre o FNAC, com o conteúdo extraído da Nota Técnica nº 13/2020/DPR/SAC, do Ministério da Infraestrutura, e sobre o Tesouro, com o conteúdo extraído da Nota Técnica nº 81/2020/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.

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:

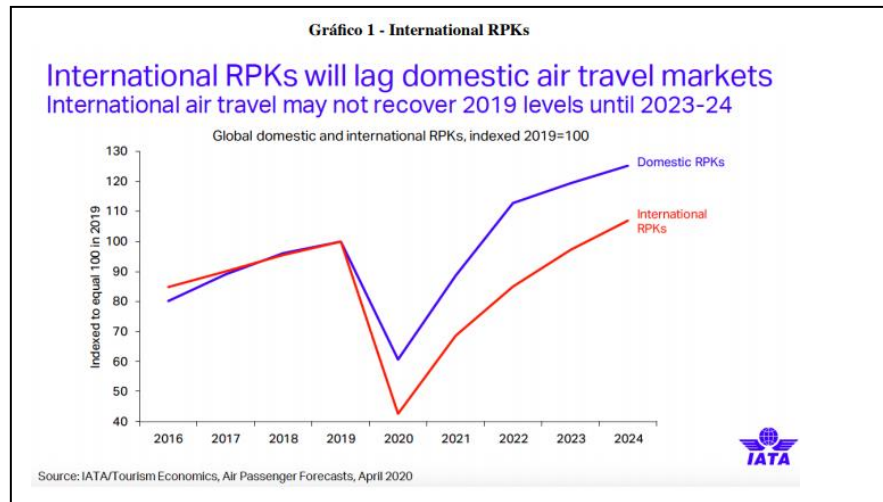
O impacto mais relevante de uma possível redução da reserva de contingência do FNAC se dá de fato sobre o resultado fiscal primário.

A Organização da Aviação Civil Internacional - OACI realizou projeções de tráfego incorporando os efeitos da pandemia (disponível em https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf). Contudo, a projeção foi feita apenas até o final de 2020, não abarcando, portanto, os anos para os quais se busca estimar o impacto da medida.

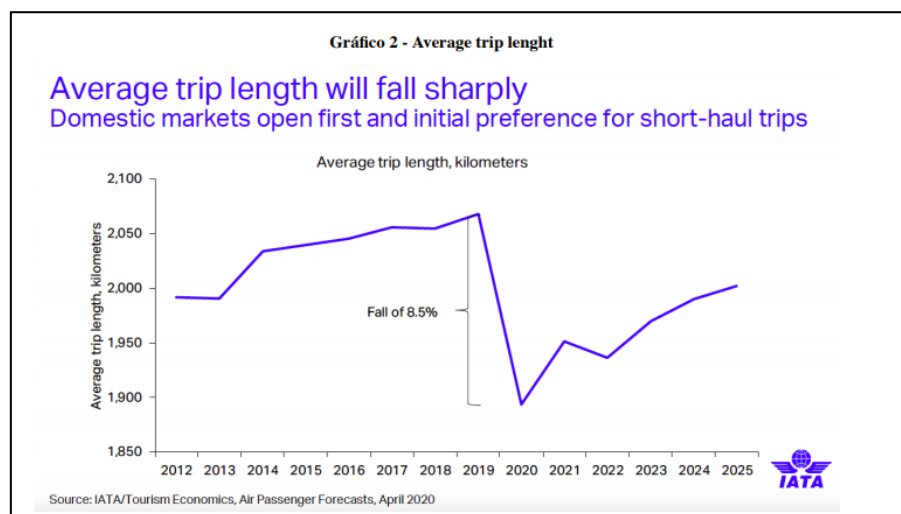
A IATA, por sua vez, realizou projeções também para os anos subsequentes, razão pela qual seu estudo foi considerado na presente análise. Em 13 de maio de 2020, foi divulgada sua mais recente análise dos impactos da pandemia de Covid-19 no transporte aéreo global (disponível em <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/covid-19-outlook-for-air-travel-in-the-next-5-years/>).

O Gráfico 1, extraído do estudo da IATA, ilustra a queda expressiva da demanda em 2020 e a retomada nos anos seguintes,

ainda insuficiente para fazer a demanda retomar os níveis de 2019, especialmente no transporte internacional. Os dados exibidos no gráfico tomam como referência o ano de 2019, indexado em 100 no eixo vertical.



Nota-se que a demanda exposta no gráfico acima está em RPK (Revenue passenger kilometer), ou seja, em passageiros-quilômetros pagos transportados, consistindo, portanto, na soma do produto entre o número de passageiros pagos e a distâncias das etapas. Dessa forma, para estimar a quantidade de passageiros, será utilizada estimativa da etapa média dos voos também realizada no estudo da IATA, conforme exposto no Gráfico 2.



Combinando as duas informações, é possível se obter estimativas para o nível do tráfego aéreo internacional nos anos de 2021, 2022 e 2023, em comparação com 2019. Os resultados estão resumidos na tabela a seguir, que indica a demanda estimada para cada ano como percentual da demanda verificada em 2019:

Ano	% estimado do tráfego de 2019
2021	73%
2022	91%
2023	102%

Tendo em vista que o Adicional da TEI é definido em dólares e anualmente convertido para reais, faz-se necessário considerar também o impacto das variações cambiais. A Portaria nº 301, de 11 de dezembro de 2014, da então Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SACPR) estabeleceu critério para a conversão cambial do adicional tarifário instituído pela Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999.

Art. 2º - A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) divulgará, todo mês de janeiro, em Reais, o valor do adicional tarifário, tomando por base a cotação média do dólar dos Estados Unidos da América para venda, em relação ao Real, divulgado pelo Banco Central do Brasil no Sistema de Séries Temporais, sob o código de série número 3694, ou outra série que a substitua, referente ao ano anterior.

Os Adicionais da TEI cobrados nos anos de 2021, 2022 e 2023 seriam, portanto, convertidos para reais a partir da cotação média do dólar de 2020, 2021 e 2022.

Para o primeiro semestre de 2020, foram considerados os dados do Sistema de Séries Temporais do Banco Central. Para o restante do

período, considerou-se as projeções de taxa de câmbio do Relatório de Mercado Focus, que é divulgado toda segunda-feira pelo Banco Central resumindo as estatísticas calculadas considerando as expectativas de mercado coletadas até a sexta-feira anterior à sua divulgação. O relatório traz a evolução gráfica e o comportamento semanal das projeções para índices de preços, atividade econômica, câmbio, taxa Selic, entre outros indicadores.

As projeções são do mercado, não do BC. No relatório mais recente, publicado pelo Banco Central (BC) em 29/06/2020, as medianas das projeções de taxa de câmbio no final de 2020, 2021 e 2022 foram, respectivamente, R\$ 5,20/US\$, R\$ 5,00/US\$ e R\$ 4,80/US\$. Considerou-se, então que a taxa de câmbio vigente ao término do primeiro semestre convergiria linearmente para US\$ 5,20/US\$ até o final de 2020. De forma equivalente, convergiria linearmente em seguida para R\$ 5,00/US\$ ao término de 2021 e para R\$ 4,80/US\$.

Dessa forma, a tabela abaixo apresenta cotações médias do dólar estimadas para os anos de 2020, 2021 e 2022, a serem consideradas na conversão do Adicional que vigoraria em 2021, 2022 e 2023, e as compara com a taxa de conversão de R\$ 3,6558/US\$ aplicada no Adicional em vigor em 2019, conforme disposto na Portaria nº 2/SRA, de 2 de janeiro de 2019.

Ano de vigência	Ano de referência	Cotação estimada média do dólar
2021	2020	R\$ 5,17/US\$
2022	2021	R\$ 5,10/US\$
2023	2022	R\$ 4,90/US\$

Assim, tomando como base a arrecadação do Adicional da TEI em 2019, R\$ 718.564.568,66, e considerando as projeções de tráfego aéreo internacional e de cotação média do dólar em comparação com os níveis de 2019, chega-se às estimativas de renúncia de receita para os anos de 2021, 2022 e 2023, impacto orçamentário direto da extinção do Adicional da TEI. A tabela abaixo expõe os resultados:

Ano	Renúncia estimada de receita
2021	R\$ 743 milhões
2022	R\$ 913 milhões
2023	R\$ 986 milhões

Ressalta-se que tanto as projeções de tráfego quanto as de taxa de câmbio são altamente voláteis, especialmente em momentos de expressiva incerteza como o vivenciado atualmente. Diante disso, as estimativas de impacto orçamentário são fortemente influenciadas pela conjuntura em que são realizadas, não devendo ser tratadas como definitivas.

Por fim, ressalta-se, conforme já destacado na Nota Técnica nº 13/2020/DPR/SAC, que a extinção do Adicional da TEI contribuirá para a expansão do tráfego aéreo internacional no país, gerando, com isso, receitas adicionais para operadores aéreos e aeroportuários e, conseqüentemente, impacto orçamentário indireto positivo para a União, decorrente da arrecadação de tributos sobre as empresas aéreas e concessionárias aeroportuárias, do aumento do pagamento de contribuições ao sistema pagas pelas concessionárias aeroportuárias e da redução da despesa com aportes na Infraero. Esses valores deverão compensar parcialmente os impactos orçamentários diretos da medida expostos na tabela acima.”

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

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 07 de julho de 2020.

Deputado Arthur Oliveira Maia

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 exclusivamente 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 também se aplica às hipóteses de atraso e de interrupção, conforme previstas nos arts. 230 e 231 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

§ 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,

juntamente com a instituição emissora do cartão de crédito ou de outros instrumentos de pagamento utilizados para aquisição do bilhete de passagem, com vistas à imediata interrupção da cobrança 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 A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – fica acrescentado o seguinte art. 251-A:

“Art. 251-A. A indenização por dano extrapatrimonial em decorrência de falha na execução do contrato de transporte fica condicionada à demonstração, pelo passageiro ou pelo expedidor ou destinatário de carga, da efetiva ocorrência do prejuízo e de sua extensão.”

II – o art. 256 passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 256.....

.....

§ 1º.....

I - no caso do inciso I do caput, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva;

II - no caso do inciso II do caput, se comprovar que, por motivo de caso fortuito ou de força maior, foi impossível adotar medidas necessárias, suficientes e adequadas para evitar o dano.

§ 2º.....

§ 3º Constitui caso fortuito ou de força maior, para fins do § 1º, inciso II, 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 da autoridade de aviação civil ou de qualquer outra autoridade ou órgão da Administração Pública, que será responsabilizada;

IV - decretação de pandemia ou publicação de atos de governo que dela decorram, com vistas a impedir ou restringir o transporte aéreo ou as atividades aeroportuárias.

§ 4º A previsão do § 1º, inciso II, deste artigo, não desobriga o transportador de oferecer assistência material ao passageiro, bem como as alternativas de reembolso do valor pago pela passagem e por eventuais serviços acessórios ao contrato de transporte, de reacomodação ou de reexecução do serviço por outra modalidade de transporte, inclusive nas hipóteses de atraso e interrupção do voo por período superior a 4 (quatro) horas, de que tratam os arts. 230 ou 231, desta Lei.”
(NR)

alteração:
III – o inciso I do art. 264 passa a vigorar com a seguinte

“Art. 264.....

I - que o atraso na entrega da carga se deveu à ocorrência de um ou mais dos eventos previstos no § 3º do art. 256;

.....

.....”(NR)

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 em razão do enfrentamento do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, e da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente da pandemia de coronavírus (covid-19), de que trata a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, tiverem suspensão total ou redução de salário, o saque mensal de recursos, por trabalhador e até o limite do saldo existente na conta vinculada, de 6 (seis) parcelas de:

I – R\$ 3.135,00 (três mil, cento e trinta e cinco reais), no caso de suspensão total do salário;

II – R\$ 1.045,00 (um mil e quarenta e cinco reais), no caso de redução do salário.

§ 1º Para a aferição da remuneração suspensa ou reduzida de que tratam os incisos I e II do *caput* deste artigo, serão considerados os dados mensais declarados pelo empregador no período de 1º de abril de 2020 a 31 de dezembro de 2020, 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.

§ 2º O disposto no *caput* deste artigo se aplica apenas aos titulares das contas vinculadas empregados de empresa detentora de concessão ou autorização para a prestação de serviços de transporte aéreo regular.

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.” (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 ao seu art. 7º, inciso I, e ao seu art. 12, incisos I e II, em 1º de janeiro de 2021.

Sala das Sessões, em 07 de julho de 2020.

Deputado Arthur Oliveira Maia
Relator