

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)

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

alteração:

“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

