



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***PROJETO DE LEI N.º 3.101, DE 2019** **(Do Sr. Cássio Andrade)**

Altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, a Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, e a Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, de forma a contribuir para a modicidade de preços ao usuário do transporte aéreo, sobretudo em locais de difícil acesso ou com limitadas opções transporte.

DESPACHO:

DEFIRO O REQUERIMENTO N. 1.388/2022, NOS TERMOS DO ART. 141 DO RICD. ASSIM, REVEJO O DESPACHO INICIAL APOSTO AO PROJETO DE LEI N. 3.101/2019, PARA INCLUIR O EXAME PELAS COMISSÕES DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS E DE INTEGRAÇÃO NACIONAL, DESENVOLVIMENTO REGIONAL E DA AMAZÔNIA. REGISTRO QUE, EM DECORRÊNCIA DISSO, A PROPOSIÇÃO PASSA A ENQUADRAR-SE NA HIPÓTESE DO INCISO II DO ART. 34 DO REGIMENTO INTERNO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS. PUBLIQUE-SE.

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO;
INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS;
INTEGRAÇÃO NACIONAL, DESENVOLVIMENTO REGIONAL E DA AMAZÔNIA;
DEFESA DO CONSUMIDOR;
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD); E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

(*) Atualizado em 17/4/2023 em virtude de novo despacho e apensado (1)

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: 3767/19

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019

(Do Sr. CÁSSIO ANDRADE)

Altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, a Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, e a Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, de forma a contribuir para a modicidade de preços ao usuário do transporte aéreo, sobretudo em locais de difícil acesso ou com limitadas opções transporte.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, a Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, e a Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, de forma a contribuir para a modicidade de preços ao usuário do transporte aéreo, sobretudo em locais de difícil acesso ou com limitadas opções transporte.

Art. 2º O art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 63.

§ 2º Os recursos do FNAC serão aplicados exclusivamente no desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, podendo ser empregados, sobretudo em locais de difícil acesso ou com limitadas opções transporte, com o objetivo de redução dos preços praticados nas rotas aéreas que usualmente apresentem ao usuário maiores preços por quilômetro voado.

.....” (NR)

Art. 3º Os arts. 117 e 120 da Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 117

.....

§ 9º A subvenção econômica de que trata este artigo estará condicionada à modicidade de preços ao usuário do transporte aéreo e objetivará primordialmente a redução dos preços praticados nas rotas aéreas que usualmente apresentem ao usuário maiores preços por quilômetro voado.

§ 10. A modicidade de que trata o § 9º será verificada a partir da comparação de parâmetros que incluam os preços praticados, ao longo do tempo e em diferentes locais, no País ou no exterior, de rotas cuja demanda e distância sejam similares.

§ 11. Na hipótese de os parâmetros de que trata o § 10 abrangerem preços praticados no exterior, serão levados em consideração as particularidades que resultem em níveis de preços díspares, como as decorrentes da aplicação de diferentes taxas ou tributos ou da existência de custos trabalhistas distintos, nos termos de regulamento a esta Lei.” (NR)

“Art. 120

.....

VI - os efeitos da subvenção econômica sobre os preços praticados em cada rota aérea e a modicidade, parâmetros e particularidades de que tratam os §§ 9º a 11 do art. 117.

.....” (NR)

Art. 4º O art. 6º da Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 6º

.....

XI - a prestação de adequados serviços de transporte às regiões turísticas;

XII - a modicidade de preços no transporte a regiões turísticas de difícil acesso ou com limitadas opções de contratação desses serviços.

.....” (NR)

“Art. 9º

.....

V - promover a prestação de adequados serviços de transporte às regiões turísticas;

VI - promover a modicidade de preços nos serviços de transporte às regiões turísticas de difícil acesso ou com limitadas opções de contratação desses serviços.

.....” (NR)

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil, apesar de ser um País que apresenta dimensões continentais, lamentavelmente ainda não oferece condições de transporte aéreo adequadas para o atendimento ao usuário que se encontra em regiões distantes e que contam com poucas alternativas de transporte.

Com efeito, quando há disponibilidade de voos, os preços praticados nessas localidades pelas empresas aéreas são extremamente elevados, praticamente impossibilitando a população a usufruir desse imprescindível serviço.

Em determinadas circunstâncias, o cidadão se vê em uma situação na qual a realização da viagem é absolutamente imprescindível e inadiável, e no qual simplesmente não exista outra alternativa de transporte a não ser o transporte aéreo. Entretanto, a barreira decorrente de um excessivo nível de preços coloca esse cidadão diante de uma situação tremendamente difícil.

Essa é a realidade enfrentada por muitas localidades e mesmo capitais de Estado na Amazônia. Assim, trata-se de problema cujo equacionamento não pode ser adiado.

Desta forma, optamos por propor a alteração das regras que, por meio da Lei nº 12.462, de 2011, regulam o Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, de forma a estabelecer que os recursos do Fundo poderão também ser aplicados especificamente com o objetivo de redução dos preços praticados nas rotas aéreas que usualmente apresentem ao usuário maiores preços por quilômetro voado, sobretudo em locais de difícil acesso ou com limitadas opções transporte.

No que se refere à autorização que foi conferida por meio da Lei nº 13.097, de 2015, para a União conceder subvenção econômica com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil no âmbito do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional, propomos estabelecer que essa concessão esteja condicionada à modicidade de preços ao usuário do transporte aéreo e que objetivará primordialmente a redução dos preços praticados nas rotas aéreas que usualmente apresentem ao usuário maiores preços por quilômetro voado.

Por sua vez, propomos ainda alterar a Lei nº 11.771, de 2008, de maneira a propor que o Plano Nacional do Turismo seja elaborado também com o intuito de promover a prestação de adequados serviços de transporte às regiões turísticas e a modicidade de preços no transporte a regiões turísticas de difícil acesso ou com limitadas opções de contratação desses serviços.

Desta forma, certos do caráter meritório da presente proposição e de sua crucial importância para a população, contamos com o apoio dos nobres pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 23 de maio de 2019.

Deputado **CÁSSIO ANDRADE**
PSB-PA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
 Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
 Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 12.462, DE 4 DE AGOSTO DE 2011

Institui o Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC; altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, a legislação da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a legislação da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero); cria a Secretaria de Aviação Civil, cargos de Ministro de Estado, cargos em comissão e cargos de Controlador de Tráfego Aéreo; autoriza a contratação de controladores de tráfego aéreo temporários; altera as Leis nºs 11.182, de 27 de setembro de 2005, 5.862, de 12 de dezembro de 1972, 8.399, de 7 de janeiro de 1992, 11.526, de 4 de outubro de 2007, 11.458, de 19 de março de 2007, e 12.350, de 20 de dezembro de 2010, e a Medida Provisória nº 2.185-35, de 24 de agosto de 2001; e revoga dispositivos da Lei nº 9.649, de 27 de maio de 1998.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO II
OUTRAS DISPOSIÇÕES

Seção VII
Da Criação do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC)

Art. 63. É instituído o Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, de natureza contábil e financeira, vinculado à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, para destinação dos recursos do sistema de aviação civil. (*“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 600, de 28/12/2012, convertida na Lei nº 12.833, de 20/6/2013*)

§ 1º São recursos do FNAC: (*“Caput” do parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.648, 17/5/2012*)

I - (*Revogado pela Medida Provisória nº 714, de 1/3/2016, convertida na Lei nº 13.319, de 25/7/2016, em vigor a partir de 1/1/2017*)

II - os referidos no art. 1º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999; (*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 551, de 22/11/2011, produzindo efeitos a partir de 10/1/2012, convertida na Lei nº 12.648, 17/5/2012*)

III - os valores devidos como contrapartida à União em razão das outorgas de infraestrutura aeroportuária; [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 551, de 22/11/2011, produzindo efeitos a partir de 10/1/2012, convertida na Lei nº 12.648, 17/5/2012\)](#)

IV - os rendimentos de suas aplicações financeiras; [\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 600, de 28/12/2012, convertida na Lei nº 12.833, de 20/6/2013\)](#)

V - os que lhe forem atribuídos para os fins de que trata o art. 63-A; e [\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 600, de 28/12/2012, convertida na Lei nº 12.833, de 20/6/2013\)](#)

VI - outros que lhe forem atribuídos. [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 600, de 28/12/2012, convertida na Lei nº 12.833, de 20/6/2013\)](#)

§ 2º Os recursos do FNAC serão aplicados no desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.648, 17/5/2012\)](#)

§ 3º As despesas do FNAC correrão à conta de dotações orçamentárias específicas alocadas no orçamento geral da União, observados os limites anuais de movimentação e empenho e de pagamento.

§ 4º Deverão ser disponibilizadas, anualmente, pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, em seu sítio eletrônico, informações contábeis e financeiras, além de descrição dos resultados econômicos e sociais obtidos pelo FNAC.

§ 5º Os recursos do FNAC também poderão ser aplicados 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. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.648, de 17/5/2012\)](#)

§ 6º Os recursos do FNAC, enquanto não destinados às finalidades previstas no art. 63-A, ficarão depositados na Conta Única do Tesouro Nacional. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 600, de 28/12/2012, convertida na Lei nº 12.833, de 20/6/2013\)](#)

Art. 63-A. Os recursos do FNAC serão geridos e administrados pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República ou, a seu critério, por instituição financeira pública federal, quando destinados à modernização, construção, ampliação ou reforma de aeródromos públicos.

§ 1º Para a consecução dos objetivos previstos no *caput*, a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, diretamente ou, a seu critério, por intermédio de instituição financeira pública federal, realizará procedimento licitatório, podendo, em nome próprio ou de terceiros, adquirir bens, contratar obras e serviços de engenharia e de técnicos especializados e utilizar-se do Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC.

§ 2º Ato conjunto dos Ministros da Fazenda e da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República fixará a remuneração de instituição financeira que prestar serviços, na forma deste artigo. [\(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 600, de 28/12/2012, com redação dada pela Lei nº 12.833, de 20/6/2013\)](#)

§ 3º [\(VETADO na Lei nº 13.319, de 25/7/2016\)](#)

Art. 63-B. [\(VETADO na Lei nº 13.097, de 19/1/2015\)](#)

Art. 63-C. [\(VETADO na Lei nº 13.097, de 19/1/2015\)](#)

CAPÍTULO III DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 64. O Poder Executivo federal regulamentará o disposto no Capítulo I desta Lei.

.....

LEI Nº 13.097, DE 19 DE JANEIRO DE 2015

Reduz a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP, da COFINS, da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação e da Cofins-Importação incidentes sobre a receita de vendas e na importação de partes utilizadas em aerogeradores; prorroga os benefícios previstos nas Leis nºs 9.250, de 26 de dezembro de 1995, 9.440, de 14 de março de 1997, 10.931, de 2 de agosto de 2004, 11.196, de 21 de novembro de 2005, 12.024, de 27 de agosto de 2009, e 12.375, de 30 de dezembro de 2010; altera o art. 46 da Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, que dispõe sobre a devolução ao exterior ou a destruição de mercadoria estrangeira cuja importação não seja autorizada; altera as Leis nºs 9.430, de 27 de dezembro de 1996, 12.546, de 14 de dezembro de 2011, 12.973, de 13 de maio de 2014, 9.826, de 23 de agosto de 1999, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, 10.865, de 30 de abril de 2004, 11.051, de 29 de dezembro de 2004, 11.774, de 17 de setembro de 2008, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 12.249, de 11 de junho de 2010, 10.522, de 19 de julho de 2002, 12.865, de 9 de outubro de 2013, 10.820, de 17 de dezembro de 2003, 6.634, de 2 de maio de 1979, 7.433, de 18 de dezembro de 1985, 11.977, de 7 de julho de 2009, 10.931, de 2 de agosto de 2004, 11.076, de 30 de dezembro de 2004, 9.514, de 20 de novembro de 1997, 9.427, de 26 de dezembro de 1996, 9.074, de 7 de julho de 1995, 12.783, de 11 de janeiro de 2013, 11.943, de 28 de maio de 2009, 10.848, de 15 de março de 2004, 7.565, de 19 de dezembro de 1986, 12.462, de 4 de agosto de 2011, 9.503, de 23 de setembro de 1997, 11.442, de 5 de janeiro de 2007, 8.666, de 21 de junho de 1993, 9.782, de 26 de janeiro de 1999, 6.360, de 23 de setembro de 1976, 5.991, de 17 de dezembro de 1973, 12.850, de 2 de agosto de 2013, 5.070, de 7 de julho de 1966, 9.472, de 16 de julho de 1997, 10.480, de 2 de julho de 2002, 8.112, de 11 de dezembro de 1990, 6.530, de 12 de maio

de 1978, 5.764, de 16 de dezembro de 1971, 8.080, de 19 de setembro de 1990, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, 13.043, de 13 de novembro de 2014, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, 10.925, de 23 de julho de 2004, 12.096, de 24 de novembro de 2009, 11.482, de 31 de maio de 2007, 7.713, de 22 de dezembro de 1988, a Lei Complementar no 123, de 14 de dezembro de 2006, o Decreto-Lei nº 745, de 7 de agosto de 1969, e o Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972; revoga dispositivos das Leis nºs 4.380, de 21 de agosto de 1964, 6.360, de 23 de setembro de 1976, 7.789, de 23 de novembro de 1989, 8.666, de 21 de junho de 1993, 9.782, de 26 de janeiro de 1999, 10.150, de 21 de dezembro de 2000, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, 12.973, de 13 de maio de 2014, 8.177, de 1º de março de 1991, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, 10.865, de 30 de abril de 2004, 11.051, de 29 de dezembro de 2004 e 9.514, de 20 de novembro de 1997, e do Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO VIII DA LEGISLAÇÃO RELATIVA AOS TRANSPORTES

Seção I Da Legislação Relativa ao Transporte Aéreo

Art. 117. Fica a União autorizada a conceder subvenção econômica, limitada à utilização de até 30% (trinta por cento) dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil, a ser destinada diretamente às empresas aéreas regularmente inscritas no PDAR, para:

I - pagamento dos custos relativos às tarifas aeroportuárias e de navegação aérea previstas nos arts. 3º e 8º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, para os aeroportos regionais de que trata o inciso I do *caput* do art. 115;

II - pagamento dos custos correspondentes ao Adicional de Tarifa Aeroportuária de que trata a Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989; e

III - pagamento de parte dos custos de até 60 (sessenta) passageiros transportados em voos diretos nas rotas regionais de que trata o inciso II do *caput* do art. 115, em função, entre outros critérios, do aeroporto atendido, dos quilômetros voados e do consumo de combustível, podendo ser subvencionados até 50% (cinquenta por cento) dos assentos disponíveis por aeronave, exceto dentro da Amazônia Legal, onde o limite de 50% (cinquenta

por cento) não se aplica.

§ 1º As subvenções de que tratam os incisos I e II do *caput* serão concedidas somente para o pagamento dos custos relativos às tarifas devidas em decorrência da operação de voos regulares domésticos e de ligações aéreas sistemáticas em aeroportos regionais definidos nos termos do inciso I do *caput* do art. 115.

§ 2º A subvenção econômica a que se referem os incisos I e II do *caput* não contemplará a Tarifa de Armazenagem e a Tarifa de Capatazia, previstas no art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973.

§ 3º Para fins de aplicação do disposto no inciso II do *caput*, a sistemática de recolhimento do adicional sobre as tarifas aeroportuárias de que trata o art. 1º da Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989, permanece inalterada, observado o disposto no art. 2º daquela Lei.

§ 4º As subvenções de que trata o inciso III do *caput* serão concedidas somente para as empresas concessionárias de serviços aéreos regulares de transporte de passageiro e para as empresas que operam ligações aéreas sistemáticas.

§ 5º As empresas interessadas em aderir ao PDAR deverão assinar contrato com a União, que conterá as cláusulas mínimas previstas no regulamento.

§ 6º Para a habilitação ao PDAR, será exigida dos interessados documentação relativa à regularidade jurídica e fiscal, bem como comprovação de regularidade no pagamento das tarifas aeroportuárias e de navegação aérea previstas nos arts. 3º e 8º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, e do Adicional de Tarifa Aeroportuária de que trata a Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989.

§ 7º Todas as empresas interessadas em operar determinada rota regional que atendam aos requisitos legais e regulamentares para concessão de subvenção econômica deverão ser contempladas.

§ 8º A subvenção de rotas com origem ou destino na região da Amazônia Legal terá prioridade sobre aquelas das demais regiões.

Art. 118. Caberá ao Poder Executivo a regulamentação do PDAR, especialmente em relação:

- I - às condições gerais para concessão da subvenção;
 - II - aos critérios de alocação dos recursos disponibilizados;
 - III - às condições operacionais para pagamento e controle da subvenção econômica de que trata esta Lei;
 - IV - aos critérios adicionais de priorização da concessão da subvenção econômica;
- e
- V - a periodicidade do pagamento às empresas aéreas.

Parágrafo único. Na regulamentação do PDAR, a União deverá observar a diretriz de preservar e estimular a livre concorrência entre companhias aéreas, fabricantes de aeronaves e fornecedores de equipamentos de aviação civil.

Art. 119. A gestão operacional dos recursos destinados à concessão da subvenção do PDAR de que trata esta Lei será executada pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

§ 1º A Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República poderá delegar à Agência Nacional de Aviação Civil as atividades de fiscalização e apuração dos valores relativos à concessão da subvenção do PDAR.

§ 2º As empresas que se recusarem a prestar informações ou dificultarem a fiscalização do poder público poderão ter as subvenções de que trata esta Lei suspensas por tempo indeterminado, sem prejuízo de outras sanções previstas na legislação.

Art. 120. A Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República divulgará relatório anual sobre a execução do PDAR, que conterá, entre outras informações:

I - o movimento mensal de passageiros em cada aeroporto regional;

II - o movimento mensal de passageiros transportados em cada rota regional;

III - o resumo da frequência dos voos regionais;

IV - os montantes de subvenção econômica, de forma individualizada, pagos a cada uma das empresas participantes do PDAR;

V - o montante mensal por rubricas das receitas e despesas do Fundo Nacional de Aviação Civil.

§ 1º A determinação expressa no *caput* poderá ser atendida diretamente pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República ou por delegação à Agência Nacional de Aviação Civil.

§ 2º O relatório de que trata este artigo deverá ser disponibilizado em meio que seja facilmente acessível à sociedade.

Art. 121. O PDAR terá duração de 5 (cinco) anos, renováveis, uma única vez, por igual período.

Parágrafo único. A renovação de que trata o *caput* deverá ser embasada em relatório técnico que a justifique.

.....
.....

LEI Nº 11.771, DE 17 DE SETEMBRO DE 2008

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

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO II DA POLÍTICA, DO PLANO E DO SISTEMA NACIONAL DE TURISMO

.....

Seção II Do Plano Nacional de Turismo - PNT

Art. 6º O Plano Nacional de Turismo - PNT será elaborado pelo Ministério do Turismo, ouvidos os segmentos públicos e privados interessados, inclusive o Conselho Nacional de Turismo, e aprovado pelo Presidente da República, com o intuito de promover:

I - a política de crédito para o setor, nela incluídos agentes financeiros, linhas de financiamento e custo financeiro;

II - a boa imagem do produto turístico brasileiro no mercado nacional e internacional;

III - a vinda de turistas estrangeiros e a movimentação de turistas no mercado interno;

IV - maior aporte de divisas ao balanço de pagamentos;

V - a incorporação de segmentos especiais de demanda ao mercado interno, em especial os idosos, os jovens e as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, pelo incentivo a programas de descontos e facilitação de deslocamentos, hospedagem e fruição dos produtos turísticos em geral e campanhas institucionais de promoção;

VI - a proteção do meio ambiente, da biodiversidade e do patrimônio cultural de interesse turístico;

VII - a atenuação de passivos socioambientais eventualmente provocados pela atividade turística;

VIII - o estímulo ao turismo responsável praticado em áreas naturais protegidas ou não;

IX - a orientação às ações do setor privado, fornecendo aos agentes econômicos subsídios para planejar e executar suas atividades; e

X - a informação da sociedade e do cidadão sobre a importância econômica e social do turismo.

Parágrafo único. O PNT terá suas metas e programas revistos a cada 4 (quatro) anos, em consonância com o plano plurianual, ou quando necessário, observado o interesse público, tendo por objetivo ordenar as ações do setor público, orientando o esforço do Estado e a utilização dos recursos públicos para o desenvolvimento do turismo.

Art. 7º O Ministério do Turismo, em parceria com outros órgãos e entidades integrantes da administração pública, publicará, anualmente, relatórios, estatísticas e balanços, consolidando e divulgando dados e informações sobre:

I - movimento turístico receptivo e emissivo;

II - atividades turísticas e seus efeitos sobre o balanço de pagamentos; e

III - efeitos econômicos e sociais advindos da atividade turística.

Seção III

Do Sistema Nacional de Turismo

Subseção I

Da Organização e Composição

Art. 8º Fica instituído o Sistema Nacional de Turismo, composto pelos seguintes órgãos e entidades:

I - Ministério do Turismo;

II - EMBRATUR - Instituto Brasileiro de Turismo;

III - Conselho Nacional de Turismo; e

IV - Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Estaduais de Turismo.

§ 1º Poderão ainda integrar o Sistema:

I - os fóruns e conselhos estaduais de turismo;

II - os órgãos estaduais de turismo; e

III - as instâncias de governança macrorregionais, regionais e municipais.

§ 2º O Ministério do Turismo, Órgão Central do Sistema Nacional de Turismo, no âmbito de sua atuação, coordenará os programas de desenvolvimento do turismo, em interação com os demais integrantes.

Subseção II Dos Objetivos

Art. 9º O Sistema Nacional de Turismo tem por objetivo promover o desenvolvimento das atividades turísticas, de forma sustentável, pela coordenação e integração das iniciativas oficiais com as do setor produtivo, de modo a:

I - atingir as metas do PNT;

II - estimular a integração dos diversos segmentos do setor, atuando em regime de cooperação com os órgãos públicos, entidades de classe e associações representativas voltadas à atividade turística;

III - promover a regionalização do turismo, mediante o incentivo à criação de organismos autônomos e de leis facilitadoras do desenvolvimento do setor, descentralizando a sua gestão; e

IV - promover a melhoria da qualidade dos serviços turísticos prestados no País.

Parágrafo único. Os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Turismo, observadas as respectivas áreas de competência, deverão orientar-se, ainda, no sentido de:

I - definir os critérios que permitam caracterizar as atividades turísticas e dar homogeneidade à terminologia específica do setor;

II - promover os levantamentos necessários ao inventário da oferta turística nacional e ao estudo de demanda turística, nacional e internacional, com vistas em estabelecer parâmetros que orientem a elaboração e execução do PNT;

III - proceder a estudos e diligências voltados à quantificação, caracterização e regulamentação das ocupações e atividades, no âmbito gerencial e operacional, do setor turístico e à demanda e oferta de pessoal qualificado para o turismo;

IV - articular, perante os órgãos competentes, a promoção, o planejamento e a execução de obras de infra-estrutura, tendo em vista o seu aproveitamento para finalidades turísticas;

V - promover o intercâmbio com entidades nacionais e internacionais vinculadas direta ou indiretamente ao turismo;

VI - propor o tombamento e a desapropriação por interesse social de bens móveis e imóveis, monumentos naturais, sítios ou paisagens cuja conservação seja de interesse público, dado seu valor cultural e de potencial turístico;

VII - propor aos órgãos ambientais competentes a criação de unidades de conservação, considerando áreas de grande beleza cênica e interesse turístico; e

VIII - implantar sinalização turística de caráter informativo, educativo e, quando necessário, restritivo, utilizando linguagem visual padronizada nacionalmente, observados os indicadores de sinalização turística utilizados pela Organização Mundial de Turismo.

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

Seção Única Das Ações, Planos e Programas

Art. 10. O poder público federal promoverá a racionalização e o desenvolvimento uniforme e orgânico da atividade turística, tanto na esfera pública como privada, mediante

programas e projetos consoantes com a Política Nacional de Turismo e demais políticas públicas pertinentes, mantendo a devida conformidade com as metas fixadas no PNT.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.767, DE 2019

(Do Sr. Coronel Chrisóstomo)

Altera a Lei n.º 12.462, de 11 de agosto de 2011, que dispõe sobre o Fundo Nacional da Aviação Civil - FNAC e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3101/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - O art. 63 da Lei n.º 12.462, de 11 de agosto de 2011, passa a vigorar com a seguinte § 7º:

Art. 63

.....

§ 7º - Os recursos do FNAC serão destinados preferencialmente para o desenvolvimento e fomento da aviação regional, em especial na região da Amazônia Legal.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Programa de Aviação Regional foi lançado pelo governo federal em 2012 com o objetivo de conectar o Brasil e levar desenvolvimento e serviços sociais a lugares distantes dos grandes centros – como é o caso da Amazônia Legal.

O segmento do transporte é fundamental para o desenvolvimento de cidades, regiões e conexão de pessoas. Assim, diversas cidades se encheram de esperança, após o governo federal declarar a intenção de reformar ou implantar 270 aeroportos pelo interior do Brasil, além de fornecer subsídio para empresas que operam aeronaves de pequeno/médio porte.

Neste contexto, os investimentos e recursos do referido programa são oriundos do Fundo Nacional da Aviação Civil (FNAC), composto por taxas e outorgas da aviação, e que só pode ser investido de volta no próprio setor.

Dentre as ações do programa, podemos destacar que as contratações das empresas responsáveis pelos estudos e obras são feitos diretamente pelo Governo

Federal e que não há repasse de verbas a estados e municípios. O Programa é sustentado por três pilares: infraestrutura aeroportuária, gestão e subsídios.

Nesse sentido, o presente projeto de lei propõe que os recursos do FNAC serão destinados preferencialmente para o desenvolvimento e fomento da aviação regional, em especial na região da Amazônia Legal, uma vez que o País está em processo de concessão de seus aeroportos, e como se sabe, os aeroportos menores possuem operação não rentável e necessitam de atenção especial do governo.

A falta de políticas efetivas direcionadas a aviação regional, como subsídios e desoneração de impostos e facilidades para este mercado, prejudica fortemente o desenvolvimento dessas regiões, além de impactar diretamente na vida dos brasileiros que ali residem.

Em razão da relevância do tema, solicito o apoio dos nobres colegas para aprovarmos o presente projeto de lei.

Sala das Sessões, 27 de junho de 2019.

CORONEL CHRISÓSTOMO
Deputado Federal
PSL/RO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 12.462, DE 4 DE AGOSTO DE 2011

Institui o Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC; altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, a legislação da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a legislação da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero); cria a Secretaria de Aviação Civil, cargos de Ministro de Estado, cargos em comissão e cargos de Controlador de Tráfego Aéreo; autoriza a contratação de controladores de tráfego aéreo temporários; altera as Leis nºs 11.182, de 27 de setembro de 2005, 5.862, de 12 de dezembro de 1972, 8.399, de 7 de janeiro de 1992, 11.526, de 4 de outubro de 2007, 11.458, de 19 de março de 2007, e 12.350, de 20 de dezembro de 2010, e a Medida Provisória nº 2.185-35, de 24 de agosto de 2001; e revoga dispositivos da Lei nº 9.649, de 27 de maio de 1998.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO II
OUTRAS DISPOSIÇÕES

.....

Seção VII
Da Criação do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC)

Art. 63. É instituído o Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, de natureza contábil e financeira, vinculado à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, para destinação dos recursos do sistema de aviação civil. (*“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 600, de 28/12/2012, convertida na Lei nº 12.833, de 20/6/2013*)

§ 1º São recursos do FNAC: (*“Caput” do parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.648, 17/5/2012*)

I - (*Revogado pela Medida Provisória nº 714, de 1/3/2016, convertida na Lei nº 13.319, de 25/7/2016, em vigor a partir de 1/1/2017*)

II - os referidos no art. 1º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999; (*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 551, de 22/11/2011, produzindo efeitos a partir de 10/1/2012, convertida na Lei nº 12.648, 17/5/2012*)

III - os valores devidos como contrapartida à União em razão das outorgas de infraestrutura aeroportuária; (*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 551, de 22/11/2011, produzindo efeitos a partir de 10/1/2012, convertida na Lei nº 12.648, 17/5/2012*)

IV - os rendimentos de suas aplicações financeiras; (*Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 600, de 28/12/2012, convertida na Lei nº 12.833, de 20/6/2013*)

V - os que lhe forem atribuídos para os fins de que trata o art. 63-A; e (*Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 600, de 28/12/2012, convertida na Lei nº 12.833, de 20/6/2013*)

VI - outros que lhe forem atribuídos. (*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 600, de 28/12/2012, convertida na Lei nº 12.833, de 20/6/2013*)

§ 2º Os recursos do FNAC serão aplicados no desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil. (*Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.648, 17/5/2012*)

§ 3º As despesas do FNAC correrão à conta de dotações orçamentárias específicas alocadas no orçamento geral da União, observados os limites anuais de movimentação e empenho e de pagamento.

§ 4º Deverão ser disponibilizadas, anualmente, pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, em seu sítio eletrônico, informações contábeis e financeiras, além de descrição dos resultados econômicos e sociais obtidos pelo FNAC.

§ 5º Os recursos do FNAC também poderão ser aplicados 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. (*Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.648, de 17/5/2012*)

§ 6º Os recursos do FNAC, enquanto não destinados às finalidades previstas no art. 63-A, ficarão depositados na Conta Única do Tesouro Nacional. (*Parágrafo acrescido pela*

[Medida Provisória nº 600, de 28/12/2012, convertida na Lei nº 12.833, de 20/6/2013\)](#)

Art. 63-A. Os recursos do FNAC serão geridos e administrados pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República ou, a seu critério, por instituição financeira pública federal, quando destinados à modernização, construção, ampliação ou reforma de aeródromos públicos.

§ 1º Para a consecução dos objetivos previstos no *caput*, a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, diretamente ou, a seu critério, por intermédio de instituição financeira pública federal, realizará procedimento licitatório, podendo, em nome próprio ou de terceiros, adquirir bens, contratar obras e serviços de engenharia e de técnicos especializados e utilizar-se do Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC.

§ 2º Ato conjunto dos Ministros da Fazenda e da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República fixará a remuneração de instituição financeira que prestar serviços, na forma deste artigo. [\(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 600, de 28/12/2012, com redação dada pela Lei nº 12.833, de 20/6/2013\)](#)

§ 3º [\(VETADO na Lei nº 13.319, de 25/7/2016\)](#)

Art. 63-B. [\(VETADO na Lei nº 13.097, de 19/1/2015\)](#)

Art. 63-C. [\(VETADO na Lei nº 13.097, de 19/1/2015\)](#)

CAPÍTULO III DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 64. O Poder Executivo federal regulamentará o disposto no Capítulo I desta Lei.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
