



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.767, DE 2008 **(Do Sr. Eliseu Padilha)**

Altera a Lei nº 7.565, de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para tratar do Fundo Garantidor da Aviação Civil e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-949/2007.

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o art. 183-A à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para tratar do Fundo Garantidor da Aviação Civil.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar acrescida do seguinte Art. 183-A:

“Art. 183-A. A concessão será precedida de depósito, na conta do Fundo Garantidor da Aviação Civil, de valor equivalente a 1/12 (um doze avos) do faturamento bruto anual estimado, conforme regulamento da autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. O Fundo a que se refere o *caput* será gerido pela autoridade aeronáutica e é destinado ao reembolso dos passageiros por eventuais prejuízos causados no caso de encerramento das operações da concessionária.”

Art. 3º As empresas brasileiras de transporte aéreo público regular de passageiros que, na data de publicação desta Lei, já tenham obtido a concessão, deverão depositar o valor previsto no Art. 183-A da Lei nº 7.565, de 1986, no prazo máximo de cento e oitenta dias.

Parágrafo Único. Em caso de descumprimento do disposto no *caput*, a autoridade aeronáutica aplicará as penalidades previstas em regulamento.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Com a desregulamentação ocorrida na última década, o transporte aéreo regular de passageiros passou por uma grande transformação em todo o mundo, com o surgimento de inúmeras empresas de baixo custo, ocasionando o aumento da competição no setor e a queda nos preços dos bilhetes aéreos. Por outro lado, várias empresas tradicionais estabelecidas há décadas fecharam as suas portas em razão da impossibilidade de continuar praticando tarifas maiores que pudessem suportar o seu alto custo operacional.

No Brasil a situação não tem sido diferente. O mercado sofreu uma reviravolta nos últimos anos, com o fechamento de diversas empresas tradicionais e o aparecimento de novas companhias aéreas. Primeiro foi a Transbrasil, que no final de 2001 deixou de operar os vôos programados. Três anos depois foi a vez da VASP, cujas aeronaves pararam de voar no final do ano de 2004. Em meados de 2006 a VARIG, que já vinha há muito tempo com problemas financeiros, deixou os seus aviões em solo. Em novembro de 2007 foi a vez da BRA. A empresa, que tinha bastante tradição como operadora turística, começou a operar vôos regulares em 2005, mas não conseguiu se manter no mercado e fechou as portas no final do ano passado.

O que marcou todos esses casos foram os enormes transtornos e prejuízos causados aos passageiros das empresas aéreas. Uma grande quantidade de pessoas não conseguiu embarcar em outras companhias e teve imensa dificuldade para receber de volta o valor pago pelos bilhetes aéreos. Muitas vezes, o passageiro teve que adquirir outro bilhete para que conseguisse chegar ao seu destino. Tudo isso agravado pela falta de informações e pelo tumulto que se formou nos aeroportos do País.

Diante dessa situação, e em defesa dos usuários do transporte aéreo no Brasil, estamos propondo este projeto de lei, estabelecendo que a concessão para exploração dos serviços aéreos regulares só será efetivada após o depósito, na conta de um Fundo Garantidor da Aviação Civil, de valor equivalente a 1/12 (um doze avos) do faturamento bruto anual estimado, conforme regulamento a ser expedido pela autoridade aeronáutica. O referido Fundo será gerido pela autoridade aeronáutica e é destinado ao reembolso dos passageiros por eventuais prejuízos causados no caso de encerramento das operações da concessionária. Estamos propondo, ainda, que as empresas brasileiras de transporte aéreo público regular de passageiros que já tenham obtido a concessão depositem o valor previsto na conta do Fundo, no prazo máximo de cento e oitenta dias, a partir da publicação da Lei.

Com essas medidas, espera-se que ao fim das atividades de uma empresa aérea os passageiros tenham garantido o seu embarque em vôo de outra companhia ou o reembolso do valor pago pela passagem aérea.

Diante do exposto, certo de que, com a aprovação deste projeto, estaremos contribuindo de maneira significativa para a melhoria da prestação do serviço de transporte aéreo no Brasil, solicito o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 12 de fevereiro de 2008.

Deputado ELISEU PADILHA

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

.....
**TÍTULO VI
DOS SERVIÇOS AÉREOS**
.....

**CAPÍTULO III
SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS**

**Seção I
Da Concessão ou Autorização Para os Serviços Aéreos Públicos**
.....

Art. 183. As concessões ou autorizações serão regulamentadas pelo Poder Executivo e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante anuência da autoridade competente.

**Seção II
Da Aprovação dos Atos Constitutivos e Suas Alterações**

Art. 184. Os atos constitutivos das sociedades de que tratam os artigos 181 e 182 deste Código, bem como suas modificações, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica, para serem apresentados ao Registro do Comércio.

Parágrafo único. A aprovação de que trata este artigo não assegura à sociedade qualquer direito em relação à concessão ou autorização para a execução de serviços aéreos.
.....
.....

FIM DO DOCUMENTO