



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI

Nº 2.623, DE 2000

(Do Sr. Elton Rohne)

Dispõe sobre a criação do Adicional Tarifário para as Linhas Aéreas Regionais Suplementadas.

(ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24,II)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica criado o Adicional Tarifário com o coeficiente de 1% (um por cento) a incidir sobre o valor da tarifa de todos os bilhetes de passagem vendidos de linhas aéreas regulares domésticas, incluindo os trechos de cabotagem, destinado à suplementação das linhas aéreas regionais que atendam localidades de baixo e médio potencial de tráfego na Amazônia Legal e de baixo potencial de tráfego na Região Nordeste.

§ 1º O recolhimento do Adicional Tarifário independe da forma de pagamento utilizada pelo usuário no pagamento do bilhete de passagem.

§ 2º O produto da cobrança do Adicional Tarifário deve ser contabilizado pelas empresas de transporte aéreo regular como arrecadação à conta de terceiros.

§ 3º A transferência do produto da arrecadação do Adicional Tarifário deve ser feita para crédito do Fundo Aeroviário em conta vinculada ao Departamento de Aviação Civil, destinada, exclusivamente, ao pagamento da Suplementação Tarifária de linhas aéreas regionais.

Art. 2º Cabe à regulamentação da presente Lei estabelecer as instruções da suplementação tarifária das linhas aéreas regionais, inclusive fixar o regime de fiscalização para recolhimento, aplicação e movimentação da conta relativa ao adicional tarifário, bem como as penalidades aplicáveis às empresas de transporte aéreo regular domésticas que descumprirem o disposto no art. 1º desta Lei.

Art. 3º Para os efeitos dessa Lei considera-se empresa de transporte aéreo regional como empresa de transporte aéreo regular.

Art. 4º As empresas de transporte aéreo que, na data da entrada em vigor desta lei, operem linhas suplementadas fora da Amazônia Legal e da Região Nordeste terão prazo de doze meses para adequarem-se à regulamentação desta Lei.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor no prazo de trinta dias, a contar da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Nos idos de 1975, verificada a tendência, no transporte aéreo regular doméstico, do emprego de aeronaves a jato, com maior capacidade de transporte privilegiando os grandes centros urbanos, vislumbrou-se a necessidade de reordenar a política do transporte aéreo no Brasil, tendo em vista o atendimento de localidades com baixa e média densidade de tráfego.

A garantia de cobrança de tarifa em valor acessível à renda do País e do retorno dos investimentos dos empreendedores sem o concurso do Estado foram os pressupostos básicos da criação do Sistema de Transporte Aéreo Regional Brasileiro – SITAR – por meio do Decreto nº 76.590, de 11 de novembro de 1975.

Assim, estabeleceram-se cinco regiões a serem operadas, cada uma, com exclusividade, por uma empresa de transporte aéreo regional, para a qual foi assegurada a transferência de adicional tarifário de 3%, cobrado, sobre as tarifas de todas as passagens aéreas de linhas regulares, de acordo com a média atualizada, dos últimos doze meses, do custo operacional por assento-km do equipamento da empresa.

Para ter direito à suplementação tarifária, a empresa de transporte aéreo regional deveria utilizar aeronaves com até trinta assentos em linhas essenciais ao interesse público.

Seguindo o preceito de estabelecer uma política mais liberal para a aviação nacional, o Departamento de Aviação Civil – DAC –, após a realização, em 1991, da V Conferência Nacional de Aviação Civil, pôs fim a delimitação geográfica de operação, permitindo a formação de novas empresas. Assim, estabeleceram-se as dezoito empresas existentes.

Entretanto, a realidade atual demonstra o repasse de cerca de 50% dos recursos da suplementação tarifária para empresas operadoras de linhas nas Regiões Centro-Oeste e Sul do País. Estas regiões, ao contrário da Amazônia Legal e da Região Nordeste, dispõem de infra-estrutura rodoviária e apresentam índices sócio-econômicos que as desqualificam para o recebimento de suplementação tarifária no transporte aéreo regional. Na verdade, as empresas regionais em operação nessas regiões praticam níveis tarifários próximos aos das empresas regulares, situando-se num patamar de concorrência com as mesmas, o que explica a iniciativa da VARIG, em princípio vitoriosa, de apelar pelo fim da transferência do adicional tarifário, por meio de ação judicial.

Na Amazônia Legal verificam-se áreas de difícil acesso, onde inexistente infra-estrutura de transporte, pela presença de extensa rede hidrográfica. Quando presente, verifica-se precariedade na infra-estrutura de

transporte nesta e na Região Nordeste, afora indicadores de renda e de atividades econômicas que reclamam pelo apoio, na forma de incentivos, aos deslocamentos de bens e pessoas na modalidade aérea.

Sob o aspecto operacional da empresa de transporte aéreo regional, a suplementação tarifária torna-se significativa devido às peculiaridades da mesma, de utilizar aeronaves de pequena e média capacidade, compondo uma frota diversificada pela variância de densidade de tráfego, que implicam em custo unitário médio mais elevado, na comparação com a empresa convencional.

Por outro lado, vale ressaltar que o funcionamento das empresas regionais garante passageiros às empresas regulares, contribuindo para o estabelecimento da rede de transporte aéreo nacional.

Motivados pelo reconhecimento da importância das linhas aéreas regionais no atendimento às localidades de baixo e médio potencial de tráfego e considerando a realidade geográfica e sócio-econômica da Amazônia Legal e da Região Nordeste, apresentamos este projeto de lei fixando em 1% o coeficiente do Adicional Tarifário, com a intenção de atender as necessidades das regiões assinaladas, quanto à disponibilidade de transporte aéreo regional.

Destacando a pertinência e inegável alcance social da medida, contamos com o apoio dos colegas Parlamentares para sua imediata aprovação.

Sala das Sessões, em 21 de março de 2000.


Deputado ELTON ROHNELT

DECRETO Nº 76.590, DE 11 DE NOVEMBRO DE 1975.

DISPÕE SOBRE OS SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE AÉREO REGIONAL, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Art. 1º Fica o Ministério da Aeronáutica autorizado a instituir os Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional, constituídos de linhas e serviços aéreos de uma Região, para atender a localidades de médio e baixo potencial de tráfego.

Art. 2º Os Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional compreenderão:

I - regiões do País, a serem fixadas pelo Ministro da Aeronáutica;
ou

II - redes regionais de linhas aéreas, a serem elaboradas pelo Departamento de Aviação Civil e aprovadas pelo Ministro da Aeronáutica.

§ 1º Cada região ou rede regional de linha aérea constituirá um Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional.

§ 2º Cada Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional será operado por uma Empresa de Transporte Aéreo Regional.

§ 3º A Empresa concessionária de linhas aéreas de um Sistema Integrado poderá operar em "pool" com outras empresas da região ou celebrar com elas contratos para prestação de serviços.

Art. 3º Fica o Ministério da Aeronáutica autorizado a outorgar concessões para exploração de linhas aéreas regionais regulares.

Art. 4º As Concessões de que trata o artigo anterior serão outorgadas de conformidade com Instruções a serem baixadas pelo Ministro da Aeronáutica, para a execução deste Decreto.

§ 1º As Empresas constituídas, de acordo com a legislação em vigor, para operação de Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional, poderão dedicar-se a outros serviços aéreos, em complementação à sua atividade principal.

§ 2º (Revogado pelo Decreto nº 99.255, de 15/05/1990).

Art. 5º O Ministério da Aeronáutica considerará indispensável, para fins da concessão a que se refere o art. 3, ter a empresa capital social compatível com o empreendimento a que se propõe realizar.

Parágrafo único. Poderão participar desse capital as empresas de transporte aéreo regular de âmbito nacional, as empresas de táxi-aéreo e outras pessoas físicas ou jurídicas a critério do Ministro da Aeronáutica.

Art. 6º Fica estabelecido um adicional de até 3% (três por cento), a incidir sobre as tarifas de passagens aéreas das linhas domésticas, para crédito do Fundo

Aeronáutico, em conta vinculada ao Departamento de Aviação Civil, com destinação específica aos Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional, para suplementação tarifária de suas linhas.

** Artigo, caput, com redação dada pelo Decreto nº 98.966, de 02/03/1990.*

Parágrafo único. O coeficiente do adicional tarifário, bem como os critérios para a suplementação serão disciplinados através do ato do Ministro da Aeronáutica.

Art. 7º O prazo de concessão para exploração de linha aérea regional regular será de 15 (quinze) anos, podendo ser prorrogado por períodos idênticos sucessivos, a juízo do Ministro da Aeronáutica.

§ 1º A renovação da concessão deverá ser requerida um ano antes de expirar o seu prazo, devendo o Ministro da Aeronáutica pronunciar-se 6 (seis) meses antes dessa data limite.

§ 2º O Ministro da Aeronáutica poderá fixar até o final do penúltimo ano do prazo da concessão em vigor, as condições que, no interesse público, devam ser atendidas para a renovação da concessão.

Art. 8º A critério do Ministério da Aeronáutica, a concessão de que trata o art. 3º poderá ser outorgada a empresa de táxi-aéreo já constituída, desde que a mesma disponha de adequada estrutura administrativa, técnica e operacional e se ajuste às exigências a serem estabelecidas nas instruções do art. 4º e seus parágrafos.

Art. 9º Nas instruções a que se refere o art. 4º será fixado o regime de fiscalização das empresas destinadas à operação dos Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional e estabelecido o regime de aplicação e movimentação da conta especial relativa ao adicional tarifário.

Art. 10. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.