



CONGRESSO NACIONAL

MEDIDA PROVISÓRIA

Nº 652, DE 2014

(Mensagem nº 220/2014, na origem)

Cria o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º Fica criado o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional - PDAR, conforme o disposto nesta Medida Provisória.

Art. 2º Para os fins desta Medida Provisória, considera-se:

I - aeroporto regional - aeroporto de pequeno ou médio porte, definido em função da movimentação anual de passageiros, nos termos de regulamento; e

II - rotas regionais - voos que tenham como origem ou destino aeroporto regional.

Art. 3º O PDAR tem como objetivos:

I - aumentar o acesso da população brasileira ao sistema aéreo de transporte;

II - integrar comunidades isoladas à rede nacional de aviação civil, no intuito de facilitar a mobilidade de seus cidadãos e o transporte de bens fundamentais, como alimentos e medicamentos;

III - facilitar o acesso a regiões com potencial turístico;

IV - aumentar o número de municípios e rotas atendidos por transporte aéreo regular de passageiros; e

V - aumentar o número de frequências das rotas regionais operadas regularmente.

Art. 4º Fica a União, conforme regulamentação do Poder Executivo, autorizada a conceder subvenção econômica 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. 2º;

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 voos nas rotas regionais de que trata o inciso II do caput do art. 2º, das empresas que exploram linhas aéreas domésticas, que considerará, entre outros critérios, o tipo de aeronave, o aeroporto atendido, o número de passageiros transportados e os quilômetros voados.

§ 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. 2º, e com base em condições e parâmetros estipulados pelo Poder Executivo.

§ 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 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 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.

Art. 5º O pagamento da subvenção econômica será efetuado mediante a utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil, alocados nos orçamentos da União, observada a dotação orçamentária destinada a essa finalidade.

Art. 6º 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 e aos critérios complementares de distribuição desses recursos;

III - às condições operacionais para pagamento e controle da subvenção econômica de que trata esta Medida Provisória;

IV - a sua vigência; e

V - aos critérios adicionais de priorização da concessão da subvenção econômica.

Art. 7º A gestão operacional dos recursos destinados à concessão da subvenção do PDAR de que trata esta Medida Provisória 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 Medida Provisória suspensas por tempo indeterminado, sem prejuízo de outras sanções previstas na legislação.

Art. 8º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 25 de julho de 2014; 193º da Independência e 126º da República.

Brasília, 17 de Julho de 2014

Excelentíssima Senhora Presidenta da República,

1. Temos a honra de submeter à apreciação de Vossa Excelência a anexa minuta de Medida Provisória que cria o “Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional” (PDAR) e autoriza a União a conceder subvenção econômica para o pagamento dos custos relativos às tarifas aeroportuárias e às tarifas de navegação aérea previstas, respectivamente, nos artigos 3º e 8º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, para o pagamento dos custos correspondentes ao Adicional de Tarifa Aeroportuária de que trata a Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989, bem como para o pagamento de parte dos custos de voos nas rotas regionais.
2. O “Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional” (PDAR) se coaduna com o conjunto de políticas públicas em implementação para o transporte aéreo regional – notadamente o “Programa de Investimentos em Logística: Aeroportos”, que prevê investimentos da ordem de R\$ 7,3 bilhões (sete bilhões e trezentos milhões de reais) em 270 (duzentos e setenta) aeroportos regionais – na medida em que possibilita a expansão dos serviços aéreos a localidades desatendidas ou atendidas de forma precária pelas empresas aéreas. O PDAR tem por objetivos aumentar o acesso da população brasileira ao modal aéreo, melhorar a integração de comunidades isoladas e o acesso a regiões com potencial turístico, além de aumentar a quantidade de cidades e rotas atendidas regularmente pelo transporte aéreo. Cabe destacar que há quinze anos havia no Brasil cerca de 180 (cento e oitenta) municípios atendidos pelo transporte aéreo regular, número que nos últimos meses não chega a 120 (cento e vinte). Dentre as razões para a significativa redução do número estão os elevados custos operacionais decorrentes especialmente da desvalorização do real perante o dólar ao longo do período e do preço do querosene de aviação (QAv).
3. Nesse sentido, o PDAR deve ensejar a retomada do transporte aéreo em localidades que deixaram de ser atendidas no começo da década passada, especialmente na medida em que investimentos em infraestrutura aeroportuária e de navegação aérea forem realizados por meio do “Programa de Investimentos em Logística: Aeroportos”. O PDAR atuará, portanto, de forma complementar ao conjunto de investimentos em infraestrutura, contribuindo para que tais aeroportos recebam o fluxo de passageiros e carga necessários à sua sustentabilidade.
4. O aumento do fluxo de passageiros e carga proporcionado pela combinação de investimentos em logística no modal aéreo possibilitará ainda a dinamização e crescimento da economia brasileira, por meio de novas oportunidades de negócios, geração de emprego e renda, redução das desigualdades regionais e integração física do Brasil.
5. Justificamos a urgência da proposta na medida em que, com o crescimento considerável do número de passageiros na malha viária, cumulado aos incrementos de capacidade dos aeroportos concedidos, há necessidade de uma melhoria concomitante nos aeroportos regionais, para que estes

também se tornem economicamente aptos a receber um volume maior de aeronaves, bem como uma necessidade de se incentivar o uso desses aeroportos pelas empresas aéreas, em rotas regionais alternativas, buscando descentralizar e minimizar os pontos de alto tráfego aéreo.

6. São essas, Senhora Presidenta, as razões que nos levam a submeter à elevada apreciação de Vossa Excelência a anexa proposta de Medida Provisória.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Wellington Moreira Franco, Miriam Aparecida Belchior, Guido Mantega

Mensagem nº 220

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº 652 , de 25 de julho de 2014, que “Cria o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional”.

Brasília, 25 de julho de 2014.

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO CONGRESSO NACIONAL

LEI Nº 6.009, DE 26 DEZEMBRO DE 1973

Dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências.

.....
Art. 3º As tarifas aeroportuárias a que se refere o artigo anterior, são assim denominadas e caracterizadas:

I - Tarifa de embarque - devida pela utilização das instalações e serviços de despacho e embarque da Estação de Passageiros; incide sobre o passageiro do transporte aéreo;

II - Tarifa de pouso - devida pela utilização das áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, rolagem e estacionamento da aeronave até três horas após o pouso; incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave;

III - Tarifa de permanência - devida pelo estacionamento da aeronave, além das três primeiras horas após o pouso; incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave;

IV - Tarifa de Armazenagem - devida pelo armazenamento, guarda e controle das mercadorias nos Armazens de Carga Aérea dos Aeroportos; incide sobre consignatário ou transportador no caso de carga aérea em trânsito. (Redação dada pelo Decreto Lei nº 2.060, de 1983)

V - Tarifa de Capatazia - devida pela movimentação e manuseio das mercadorias a que se refere o item anterior; incide sobre o consignatário, ou o transportador no caso de carga aérea em trânsito. (Incluído pelo Decreto Lei nº 2.060, de 1983)

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 proprietário ou explorador da aeronave. (Incluído pela Lei nº 12.648, de 2012)

.....
Art. 8º A utilização das instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea, proporcionados pelo Comando da Aeronáutica, está sujeita ao pagamento das seguintes tarifas de navegação aérea:(Redação dada pela Lei nº 12.648, de 2012)

I - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota - devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle dos voos em rota, de acordo com as normas específicas do Comando da Aeronáutica; (Incluído pela Lei nº 12.648, de 2012)

II - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aproximação - devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle de aproximação, de acordo com as normas específicas do Comando da Aeronáutica; (Incluído pela Lei nº 12.648, de 2012)

III - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aeródromo - devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle de aeródromo ou aos serviços de informações de voo de aeródromo, de acordo com as normas específicas do Comando da Aeronáutica. (Incluído pela Lei nº 12.648, de 2012)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO CONGRESSO NACIONAL

§ 1º Os serviços de que trata o caput poderão, a critério do Comando da Aeronáutica, ser prestados por outros órgãos e entidades públicos e privados. (Incluído pela Lei nº 12.648, de 2012)

§ 2º As tarifas previstas neste artigo incidirão sobre o proprietário ou o explorador da aeronave. (Incluído pela Lei nº 12.648, de 2012)

§ 3º As tarifas previstas neste artigo serão fixadas pelo Comandante da Aeronáutica, após aprovação do Ministro de Estado da Defesa e manifestação da Agência Nacional de Aviação Civil, para aplicação geral em todo o território nacional. (Incluído pela Lei nº 12.648, de 2012)

.....

.....

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988

.....

Art. 62. Em caso de relevância e urgência, o Presidente da República poderá adotar medidas provisórias, com força de lei, devendo submetê-las de imediato ao Congresso Nacional. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

§ 1º É vedada a edição de medidas provisórias sobre matéria: (Incluído pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

I - relativa a: (Incluído pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

a) nacionalidade, cidadania, direitos políticos, partidos políticos e direito eleitoral; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

b) direito penal, processual penal e processual civil; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

c) organização do Poder Judiciário e do Ministério Público, a carreira e a garantia de seus membros; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

d) planos plurianuais, diretrizes orçamentárias, orçamento e créditos adicionais e suplementares, ressalvado o previsto no art. 167, § 3º; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

II - que vise a detenção ou seqüestro de bens, de poupança popular ou qualquer outro ativo financeiro; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

III - reservada a lei complementar; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

IV - já disciplinada em projeto de lei aprovado pelo Congresso Nacional e pendente de sanção ou veto do Presidente da República. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

§ 2º Medida provisória que implique instituição ou majoração de impostos, exceto os previstos nos arts. 153, I, II, IV, V, e 154, II, só produzirá efeitos no exercício financeiro seguinte se houver sido convertida em lei até o último dia daquele em que foi editada. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

§ 3º As medidas provisórias, ressalvado o disposto nos §§ 11 e 12 perderão eficácia, desde a edição, se não forem convertidas em lei no prazo de sessenta dias, prorrogável, nos termos do

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO CONGRESSO NACIONAL

§ 7º, uma vez por igual período, devendo o Congresso Nacional disciplinar, por decreto legislativo, as relações jurídicas delas decorrentes. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

§ 4º O prazo a que se refere o § 3º contar-se-á da publicação da medida provisória, suspendendo-se durante os períodos de recesso do Congresso Nacional. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

§ 5º A deliberação de cada uma das Casas do Congresso Nacional sobre o mérito das medidas provisórias dependerá de juízo prévio sobre o atendimento de seus pressupostos constitucionais. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

§ 6º Se a medida provisória não for apreciada em até quarenta e cinco dias contados de sua publicação, entrará em regime de urgência, subsequente, em cada uma das Casas do Congresso Nacional, ficando sobrestadas, até que se ultime a votação, todas as demais deliberações legislativas da Casa em que estiver tramitando. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

§ 7º Prorrogar-se-á uma única vez por igual período a vigência de medida provisória que, no prazo de sessenta dias, contado de sua publicação, não tiver a sua votação encerrada nas duas Casas do Congresso Nacional. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

§ 8º As medidas provisórias terão sua votação iniciada na Câmara dos Deputados. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

§ 9º Caberá à comissão mista de Deputados e Senadores examinar as medidas provisórias e sobre elas emitir parecer, antes de serem apreciadas, em sessão separada, pelo plenário de cada uma das Casas do Congresso Nacional. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

§ 10. É vedada a reedição, na mesma sessão legislativa, de medida provisória que tenha sido rejeitada ou que tenha perdido sua eficácia por decurso de prazo. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

§ 11. Não editado o decreto legislativo a que se refere o § 3º até sessenta dias após a rejeição ou perda de eficácia de medida provisória, as relações jurídicas constituídas e decorrentes de atos praticados durante sua vigência conservar-se-ão por ela regidas. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

§ 12. Aprovado projeto de lei de conversão alterando o texto original da medida provisória, esta manter-se-á integralmente em vigor até que seja sancionado ou vetado o projeto. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

.....
.....

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO CONGRESSO NACIONAL

LEI nº 7.920, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1989.

Cria o Adicional de Tarifa Aeroportuária, e dá outras providências.

Art. 1º É criado o adicional no valor de 35,9% (trinta e cinco inteiros e nove décimos por cento) sobre as tarifas aeroportuárias referidas no art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973. (Redação dada pela Lei nº 12.648, de 2012)

§ 1º O adicional de que trata este artigo destina-se à aplicação em melhoramentos, reaparelhamento, reforma, expansão e depreciação de instalações aeroportuárias. (Redação dada pela Lei nº 12.648, de 2012)

§ 2º O adicional de que trata este artigo não incide sobre a tarifa de conexão estabelecida no inciso VI do caput do art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973. (Incluído pela Lei nº 12.648, de 2012)

§ 3º Os recursos do adicional de que trata este artigo constituirão receitas do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, instituído pela Lei nº 12.462, de 5 de agosto de 2011. (Incluído pela Lei nº 12.648, de 2012)

.....
.....
Fonte: www.planalto.gov.br

Leg Cit MPV 652-2014.doc ELSF

Publicado no DSF, em 31/7/2014

Secretaria de Editoração e Publicações - Brasília-DF

OS: 13363/2014