



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 13, DE 2016

(Proveniente da Medida Provisória nº 714, de 2016)

Extingue o Adicional de Tarifa Portuária; amplia o limite de participação do investimento estrangeiro na aviação civil para 49% do capital com direito a voto; altera as Leis nºs 5.862, de 12 de dezembro de 1972, 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e 12.462, de 4 de agosto de 2011; revoga as Leis nºs 7.920, de 7 de dezembro de 1989, e 8.399, de 7 de janeiro de 1992; e dá outras providências

AUTORIA: Presidente da República

DOCUMENTOS:

- Medida Provisória original
- Emendas apresentadas perante a Comissão Mista
- Parecer nº 19, de 2016-CN da Comissão Mista
- Nota técnica
- Sinopse de tramitação na Câmara



[Página da matéria](#)

Extingue o Adicional de Tarifa Aeroportuária; amplia o limite de participação do investimento estrangeiro na aviação civil para 49% do capital com direito a voto; altera as Leis n°s 5.862, de 12 de dezembro de 1972, 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e 12.462, de 4 de agosto de 2011; revoga as Leis n°s 7.920, de 7 de dezembro de 1989, e 8.399, de 7 de janeiro de 1992; e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1° O Adicional de Tarifa Aeroportuária, criado pela Lei n° 7.920, de 7 de dezembro de 1989, fica extinto a partir de 1° de janeiro de 2017.

§ 1° Na data mencionada no *caput*, a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC alterará os valores das tarifas aeroportuárias para incorporar o valor correspondente à extinção do Adicional de Tarifa Aeroportuária.

§ 2° A incorporação do Adicional de Tarifa Aeroportuária de que trata o § 1° não será aplicável para o cálculo da Unidade de Referência da Tarifa Aeroportuária - URTA prevista nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária federal celebrados até a data de publicação da Medida Provisória n° 714, de 1° de março de 2016.

Art. 2° Até a conclusão da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão para exploração de infraestrutura aeroportuária, em razão do disposto no art. 1°, a diferença entre os valores das tarifas revistas e aquelas decorrentes dos contratos vigentes na data de publicação da Medida Provisória n° 714, de 1° de março de

2016, deverá ser repassada ao Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, descontados os tributos e a contribuição variável incidentes sobre esta diferença, a título de valor devido como contrapartida à União em razão da outorga de que trata o inciso III do § 1º do art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011.

§ 1º O recolhimento dos valores mencionados no *caput* deverá ser efetuado pelas concessionárias até o décimo quinto dia útil do mês subsequente ao da arrecadação das tarifas, com sistemática idêntica à empregada para a cobrança das tarifas aeroportuárias.

§ 2º A Anac deverá concluir os processos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de que trata o *caput* no prazo de cento e oitenta dias, contados a partir da incorporação de que trata o art. 1º.

§ 3º Os recursos capitalizados no Fundo Nacional de Aviação Civil não serão objeto de contingenciamento, nem de transferência para o Tesouro, em qualquer circunstância, conforme diretriz insculpida no parágrafo único do art. 8º da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

Art. 3º O art. 2º da Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º

§ 1º A atribuição prevista no *caput* poderá ser realizada mediante ato administrativo ou por meio de contratação direta da Infraero pela União, nos termos do regulamento.

§ 2º Para cumprimento de seu objeto social, a Infraero fica autorizada a:

I - criar subsidiárias;

II - participar, em conjunto com suas subsidiárias, minoritariamente ou majoritariamente, de outras sociedades públicas ou privadas; e

III - transferir para o Comando da Aeronáutica, do Ministério da Defesa, subsidiária que tenha como objeto a navegação aérea.

§ 3º As subsidiárias e sociedades de que tratam os incisos I e II do § 2º poderão atuar também no exterior.”(NR)

Art. 4º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 38-A. O operador aeroportuário poderá fazer a remoção de aeronaves, equipamentos e outros bens deixados nas áreas aeroportuárias, sempre que restrinjam a operação, a ampliação da capacidade, o regular funcionamento ou ocasionem riscos sanitários ou ambientais.

§ 1º O disposto no *caput* se aplica também a aeronaves, equipamentos e outros bens integrantes de massa falida, mediante comunicação ao juízo competente.

§ 2º As despesas realizadas com as providências de que trata este artigo serão reembolsadas pelos proprietários dos bens e, em caso de falência, constituirão créditos extraconcursais a serem pagos pela massa.”

"SEÇÃO V
Do Intercâmbio

'Art. 137-A. Dá-se o intercâmbio de aeronave ou de motores destinados a aeronaves quando a empresa de transporte aéreo titular do direito de uso de uma aeronave ou de motores, denominada intercambiadora, cede o direito do respectivo uso à empresa de transporte aéreo de outra nacionalidade, beneficiária do intercâmbio, por tempo determinado, para sua operação, mediante remuneração.

§ 1º As aeronaves estrangeiras intercambiadas com empresas brasileiras de transporte aéreo deverão passar por vistoria técnica e serem inscritas no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 2º A aeronave em intercâmbio deverá manter as suas marcas de nacionalidade e de matrícula de origem, possuindo apenas um certificado de aeronavegabilidade brasileiro, em que conste a identificação da empresa aérea intercambiadora, da empresa aérea beneficiária do intercâmbio e a anuência do proprietário da aeronave para o intercâmbio.

§ 3º A beneficiária do intercâmbio será integralmente responsável por quaisquer danos causados em decorrência do uso da aeronave no período em que ela estiver sob sua titularidade.

§ 4º Qualquer empresa beneficiária do intercâmbio de aeronaves, utilizando o direito de tráfego brasileiro, deverá empregar tripulantes brasileiros, com contrato de trabalho no Brasil.'

'Art. 137-B. As empresas de transporte aéreo que pretendam atuar na qualidade de intercambiadoras ou beneficiárias do intercâmbio deverão observar a legislação aplicável nas jurisdições em que a aeronave será operada.

Parágrafo único. No caso de discrepância entre a legislação interna de ambas as jurisdições, os respectivos agentes reguladores deverão intermediar o conflito, com vistas à solução das discrepâncias.'

'Art. 137-C. Durante o período em que a aeronave estiver sujeita ao intercâmbio, a beneficiária do intercâmbio poderá:

I - operar livremente a aeronave em quaisquer rotas no país da empresa beneficiária do intercâmbio;

II - sobrevoar o território do país de origem da intercambiadora;

III - pousar no território do país da intercambiadora para fins comerciais;

IV - embarcar e desembarcar no território da intercambiadora passageiros, bagagens, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, destinados a ou originados em pontos no território do outro país.'

'Art. 137-D. O intercâmbio de aeronaves deve observar as regras e recomendações previstas em tratados, convenções ou acordos internacionais celebrados pela República Federativa do Brasil.'

"Art. 156.

§ 1º A função remunerada a bordo de aeronaves, nacionais ou estrangeiras, quando operadas por empresa brasileira no formato de intercâmbio, é privativa de titulares de licenças específicas emitidas pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira e reservada a brasileiros natos ou naturalizados.

....." (NR)

"Art. 175.

§ 1º A relação jurídica entre a União e o empresário que explora os serviços aéreos públicos pauta-se pelas normas estabelecidas neste Código e legislação complementar e pelas condições da respectiva concessão ou autorização, devendo o empresário estar constituído no Brasil, mediante legislação brasileira.

....." (NR)

"Art. 181. A concessão ou autorização somente será dada à pessoa jurídica constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no Brasil.

I - (revogado);

II - (revogado);

III - (revogado).

§ 1º (Revogado).

§ 2º (Revogado).

§ 3º (Revogado).

§ 4º (Revogado).

§ 5º Na hipótese de serviços aéreos especializados de ensino, de adestramento, de investigação, de experimentação científica e de fomento ou proteção ao solo, ao meio ambiente e a similares, a autorização pode ser outorgada a associações civis.

§ 6º Voos internacionais operados por empresas aeroviárias, valendo-se do direito de tráfego do Estado brasileiro, deverão ser operados por tripulações brasileiras, com contrato de trabalho no Brasil, ressalvadas as disposições previstas neste Código e na Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984.”(NR)

“Art. 183.

Parágrafo único. Compete à autoridade de aviação civil a autorização dos voos regulares de transporte de passageiros a partir da solicitação das empresas aéreas concessionárias ou autorizadas, que deverão apresentar como contrapartida a reserva de até 20% (vinte por cento) de seus voos para aeroportos a serem definidos pela referida autoridade para atendimento de áreas consideradas estratégicas para o desenvolvimento regional, conforme regulamento.”(NR)

Art. 5º Áreas privadas adjacentes aos aeroportos poderão ter acesso controlado às pistas de táxi, de pouso e decolagem, mediante convênio com autoridade administradora do aeroporto.

Art. 6º O art. 63-A da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º:

“Art.63-A.

.....

§ 3º Os recursos do FNAC poderão ser utilizados para financiamento e apoio à formação de pilotos e profissionais da aviação civil, bem como para financiamento de equipamentos para aeroclubes, na forma do regulamento.”(NR)

Art. 7º Ficam criadas as linhas pioneiras, com garantia de exploração exclusiva para as operadoras regionais, pelo período de dez anos, que irão executar a ligação de transporte aéreo regular enquadrado como rota de baixa densidade de tráfego e que não esteja sendo operada comercialmente até a data da publicação da Medida Provisória nº 714, de 1º de março de 2016, vedado recebimento de subsídio federal de que trata a Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015.

Parágrafo único. As empresas que irão operar as linhas pioneiras serão regionais, cuja função será de alimentar as linhas comerciais em atuação no país, seja por acordo de cooperação (*code share*), seja por contrato de prestação de serviços, e terão características, regulação e conseqüentemente custos diferentes das atuais linhas

comerciais, que não poderão operar estas linhas no mesmo Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - CNPJ.

Art. 8º Ficam remetidos os débitos decorrentes do Adicional de Tarifa Aeroportuária, criado pela Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989, acumulados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO no período de 1º de dezembro de 2013 a 31 de dezembro de 2016.

Art. 9º Ficam revogados:

I - os incisos I, II e III do *caput* e os §§ 1º a 4º do art. 181 e o art. 182 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986; e

II - a partir de 1º de janeiro de 2017:

a) a Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989;

b) a Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992; e

c) o inciso I do § 1º do art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de junho de 2016.

GIACOBO

1º Vice-Presidente no exercício da Presidência

CALENDÁRIO DE TRAMITAÇÃO DA MATÉRIA

Data início	Data fim	Tipo de tramitação
02/03/2016		Publicação no DOU
04/03/2016		Designação da Comissão
	08/03/2016	Emendas (6 dias após a publicação)
	29/03/2016	Prazo na CD (até 28º dia)
29/03/2016		Recebimento previsto no SF
30/03/2016	12/04/2016	Prazo no SF (42º dia)
12/04/2016		Se modificado, devolução à CD
13/04/2016	15/04/2016	Prazo para apreciação das modificações do SF, pela CD (43º ao 45º dia)
16/04/2016		Regime de urgência, obstruindo a pauta a partir de
	30/04/2016	Prazo final no Congresso Nacional (60 dias)
	29/06/2016	Prazo final prorrogado