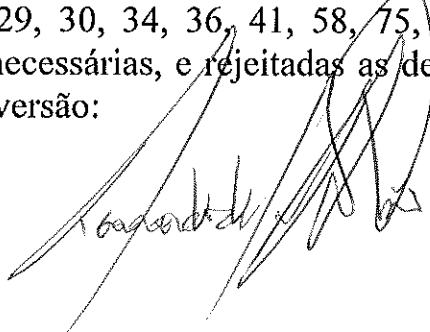


III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **admissibilidade** e pela adequação econômico-financeira da Medida Provisória nº 652, de 2014, e, no mérito, pela sua **aprovação**, acatadas, total ou parcialmente, as emendas nºs 3, 13, 21, 22, 29, 30, 34, 36, 41, 58, 75, 76, 77, 79, 80, com as alterações redacionais necessárias, e rejeitadas as demais, na forma do seguinte projeto de lei de conversão:

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Rodrigo de Faria", is written over the text of the voting statement.

ERRATA

(ao parecer sobre a Medida Provisória nº 652, de 2014)

Com relação à primeira versão de relatório lida e distribuída no início da reunião da Comissão Mista, em 6 de novembro de 2014, são necessárias algumas alterações ao texto do projeto de lei de conversão que propusemos naquela oportunidade.

Tais alterações decorrem de um intenso trabalho que tivemos ao longo dos últimos dias, em que buscamos ouvir as preocupações e ponderações de nossos nobres colegas e de representantes do setor privado. Foram realizadas diversas reuniões, e nosso entendimento sobre o assunto foi evoluindo no decorrer deste processo, de forma a, principalmente, buscar maior consenso entre os Parlamentares, e aperfeiçoar uma sintonia fina entre a livre concorrência e a necessária ponderação a respeito do tamanho das aeronaves que melhor atendam à demanda por voos regionais.

Assim, a primeira mudança, que tem natureza mais técnica e redacional, diz respeito à necessidade de se definir melhor o que é a movimentação anual de passageiros nos aeroportos. A mudança que estamos propondo inclui a expressão “passageiros embarcados e desembarcados” no inciso I do art. 2º.

Em segundo lugar, no *caput* do art. 4º, é necessário aumentar o teto da utilização do FNAC para as subvenções do PDAR, de forma a dar mais flexibilidade para o Poder Executivo utilizar um volume maior de recursos no programa, caso seja essa a necessidade. Assim, em vez de um limite de 20%, estamos propondo 30%. Esse limite é necessário ainda pela supressão das isenções que havíamos proposto no art. 9º.

No mesmo dispositivo, isto é, no *caput* do art. 4º, estamos propondo, também, a supressão da divisão entre rotas novas e rotas existentes, uma vez que, como as malhas aéreas são muito dinâmicas, tal divisão, no texto da lei, poderia gerar muitas dúvidas em sua aplicação.

No inciso III do art. 4º serão necessárias algumas mudanças, a saber: o restabelecimento da expressão “entre outros critérios”, para permitir que o regulamento possa abarcar novas variáveis acerca de como deverá ser calculada a subvenção por passageiros; a inclusão do consumo de combustível como critério para o cálculo desta subvenção, de forma a não penalizar aeronaves regionais, que têm consumo maior

por passageiro; o estabelecimento de um limite de 60 passageiros a ser subvencionados por voo, em atendimento às emendas nº 30, do Senador Walter Pinheiro, e nº 76, do Senador Ricardo Ferraço, de forma a também evitar uma preferência involuntária por aeronaves maiores em detrimento das aeronaves menores, que apresentam maior vocação para voos regionais; e, por fim, dentro da Amazônia Legal, a supressão do limite de subvenção de apenas metade dos assentos disponíveis, de forma a permitir que aeronaves bem menores possam ser economicamente viáveis, a fim de atender regiões com baixa demanda, mas de grande relevo social, exatamente por serem mais afastadas.

Suprimimos inteiramente o art. 9º, que visava a isentar os recursos recebidos no âmbito do PDAR da cobrança de alguns tributos e contribuições, uma vez que há a preocupação de que essa proposta conflite com a Lei de Responsabilidade Fiscal (LCP nº 101, de 2000). Essa supressão acabou nos obrigando, portanto, a renumerar os dispositivos restantes.

Por fim, destacamos a necessidade de alteração da regulamentação que limita a participação do capital estrangeiro em empresas aéreas. Tal restrição cria grandes dificuldades tanto para a capitalização de empresas nacionais quanto para a entrada de novos competidores no mercado. A experiência brasileira mostra que o melhor estímulo que a aviação regional pode receber é justamente a entrada de novas empresas no mercado. Com isso, amplia-se a competição entre empresas no setor, trazendo inúmeros benefícios sociais: desconcentração do mercado doméstico, aumento do número de localidades atendidas e de rotas operadas, redução das tarifas, melhoria na qualidade do serviço, diminuição do custo regulatório, diversificação de serviços e produtos, etc. Além disso, facilita-se a capitalização de empresas nacionais em dificuldades financeiras, protegendo o emprego dos seus respectivos trabalhadores.

Cumpramos destacar que a liberdade de investimento estrangeiro não deve ser confundida com a abertura total do mercado brasileiro de aviação civil. Em outras palavras, não é uma permissão para que empresas estrangeiras realizem operações de cabotagem em nosso País. Assim, o que se busca incentivar é o investimento externo direto, ou seja, que empresas venham a se instalar no Brasil, recolhendo tributos e gerando empregos, submetidas integralmente à legislação nacional.

Tem-se, nesse caso, uma medida que impactaria diretamente no desenvolvimento da aviação regional do país – podendo atrair, até mesmo, empresas especializadas nesse mercado – e que não envolveria nenhum gasto adicional de recursos públicos.

É importante notar que o próprio Ministro Moreira Franco, da Secretaria de Aviação Civil, já destacou em diversas oportunidades a necessidade da mudança que aqui propomos, sendo tema, inclusive, de uma de suas intervenções na Audiência Pública para discussão da MPV nº 652, realizada na semana passada.

Ante o exposto, fica assim consolidado o PLV da MPV nº 652, de 2014:

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2014

Cria o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

I - aeroporto regional - aeroporto de pequeno ou médio porte, com movimentação anual (passageiros embarcados e desembarcados) inferior a 600 mil passageiros; e

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

Parágrafo único. Na região da Amazônia Legal, o limite de que trata o inciso I será ampliado para 800 mil passageiros por ano.

Art. 3º O PDAR tem como objetivos:

I - aumentar o acesso da população brasileira ao sistema aéreo de transporte, com prioridade aos residentes nas regiões menos desenvolvidas do País, considerando tanto o aumento do número de municípios e rotas atendidos por transporte aéreo regular, como o número de frequências das rotas regionais operadas regularmente;

II - integrar comunidades isoladas à rede nacional de aviação civil, no intuito de facilitar a mobilidade de seus cidadãos; e

III - facilitar o acesso a regiões com potencial turístico, observado o disposto no inciso I.

Art. 4º Fica a União autorizada a conceder subvenção econômica, limitada à utilização de até 30% 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. 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 até 60 passageiros transportados em voos diretos nas rotas regionais de que trata o inciso II do *caput* do art. 2º, em função, entre outros critérios, do aeroporto atendido, dos quilômetros voados e do consumo de combustível, podendo ser subvencionados até 50% dos assentos disponíveis por aeronave, exceto dentro da Amazônia legal, onde o limite de 50% 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. 2º.

§ 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, 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. 5º 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. 6º 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. 7º 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. 8º O PDAR terá duração de 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.

Art. 9º A Lei nº 7.565, de 20 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art 36.**
.....

§ 1º A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o Território Nacional, a construção, administração e exploração, sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade aeronáutica, ressalvado o disposto no Art. 36-A.

..... (NR)

Art. 36-A. A autoridade de aviação civil poderá expedir regulamento específico para aeródromos públicos situados na área da Amazônia Legal, adequando suas operações às condições locais, com vistas a promover o fomento regional, a integração social, o atendimento de comunidades isoladas, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança.”

Art. 10. Ficam revogados o inciso II, e os §§ 1º, 2º, 3º e 4º, do art. 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro 1986.

Art. 11. A Lei nº 7.565, de 20 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 29.** Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados:

I – públicos: destinados ao uso público, podendo ser explorados comercialmente, conforme o disposto no art. 36.

II – privados: destinados, exclusivamente, ao uso particular do seu proprietário, vedada a exploração comercial, conforme o disposto no §2º, do artigo 30.”(NR)

“**Art. 31.**

.....

II – Helipontos os aeródromos destinados exclusivamente a helicópteros, aplicando-se a vedação do § 2º, do art. 30, inclusive no que se refere à prestação comercial de serviços de manutenção, conservação, conserto e reforma de helicópteros.

..... (NR)”

“**Art.36**.....

.....

§ 6º. O particular interessado no regime de autorização para construir, manter e explorar aeródromos públicos deve apresentar título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno, além de outros documentos que a Administração Pública poderá exigir quando da análise do requerimento de autorização.

§ 7º. A autorização para aeródromo civil público em que haja exploração de transporte aéreo regular poderá ser precedida de chamada pública, a critério da SAC e conforme disciplinado pela ANAC, observadas as seguintes diretrizes:

I – a chamada pública, com prazo de trinta dias, terá por finalidade identificar outros interessados em autorização de aeródromos públicos que pretendam explorar transporte aéreo regular na mesma região do requerente;

II – somente poderão participar da chamada pública os projetos que tenham obtido parecer favorável do Departamento de

Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica sobre a sua viabilidade; e,

III – encerrada a chamada pública, a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e a ANAC terão sessenta dias para decidir sobre o processo.

§ 8º A autorização para aeródromo civil público em que haja exploração de transporte aéreo regular deverá respeitar condições que minimizem as assimetrias regulatórias existentes entre as modalidades de exploração de infraestrutura aeroportuária previstas na legislação. (NR)” .

§ 9º A homologação para a abertura ao tráfego, de que trata o art. 30, § 1º, da Lei nº 7.565, de 1986, deverá ser obtida pelo requerente da autorização junto à ANAC no prazo estabelecido no termo de autorização. (NR)”

“Art. 37.

§ 1º. As facilidades colocadas à disposição das aeronaves, dos passageiros ou da carga, e o custo operacional do aeroporto serão cobrados mediante:

I – tarifas, fixadas em tabelas aprovadas pela autoridade aeronáutica, quando o serviço for explorado pela Administração Pública, Direta ou Indireta, ou por particulares, sob o regime de concessão, permissão ou autorização.

II – preços de mercado, fixados livremente, quando o serviço for explorado por particulares, sob o regime jurídico de autorização, no caso de aeroporto civil público, construído a partir de projetos greenfield.

§ 2º. Em relação ao inciso II os autorizatários terão liberdade para estabelecer os preços para os serviços prestados nos aeródromos civis públicos, cabendo à ANAC reprimir toda prática prejudicial à concorrência e o abuso de poder econômico, nos termos da legislação própria, observadas as atribuições dos órgãos de defesa da concorrência.

§ 3º. Para fins exclusivamente de comparabilidade, será aplicada aos preços dos serviços, livremente estabelecidos, prestados pelos aeródromos civis públicos autorizados, a mesma estrutura de tarifas aeroportuárias, conforme o disposto na legislação e regulamentação federal em vigor, sem prejuízo da criação de novos serviços que não tenham a mesma correspondência à estrutura de tarifas regulamentadas pela ANAC.”(NR)

Art. 12. A Lei nº 12.2462, de 04 de agosto 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 63 B.** A partir da data da homologação de que trata o art. 30 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para fins de manutenção da outorga de aeroportos de aeródromos civis públicos, construídos a partir de projetos greenfield, sob o regime de autorização, o autorizatário fica obrigado a recolher contrapartida anual à União, sendo que o seu valor:

I – constituirá receita ao Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, nos termos do inciso III, § 1º, art. 63, desta Lei.

II - será calculado mediante percentual de 50% incidente sobre o valor do adicional tarifário previsto no art. 1º, da Lei nº 7.920, de 1989, como devido fosse.

III - será recolhido na forma regulamentada pela ANAC a partir do início do 8º (oitavo) ano da data de homologação para a abertura ao tráfego, de que trata o art. 30, §1º, da Lei nº 7.565, de 1986.”

“**Art. 63 C.** Os aeroportos civis públicos, construídos a partir da publicação desta Lei, com base em projetos greenfield, explorados sob o regime jurídico de autorização, não estarão na sujeição passiva dos adicionais tarifários, previstos nos artigos 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, e 1º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999.

Parágrafo único. Considera-se projeto greenfield o empreendimento concebido e executado onde não existe atualmente infraestrutura física para a finalidade de aeroporto.”

Art. 13. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator