



CONGRESSO NACIONAL

VETO Nº 37, DE 2020

Veto Parcial aposto ao Projeto de Lei de Conversão nº 23, de 2020 (oriundo da Medida Provisória nº 925/2020), que "Dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da Covid-19; e altera as Leis nºs 7.565, de 19 de dezembro de 1986, 6.009, de 26 de dezembro de 1973, 12.462, de 4 de agosto de 2011, 13.319, de 25 de julho de 2016, 13.499, de 26 de outubro de 2017, e 9.825, de 23 de agosto de 1999".

Mensagem nº 433 de 2020, na origem
DOU de 06/08/2020

Recebido o veto no Senado Federal: 06/08/2020
Sobrestando a pauta a partir de: 05/09/2020

DOCUMENTOS:

- [Mensagem](#)
- [Autógrafo da matéria vetada](#)

PUBLICAÇÃO: DCN de 13/08/2020



[Página da matéria](#)

DISPOSITIVOS VETADOS

- "caput" do art. 5º
- inciso I do "caput" do art. 5º
- inciso II do "caput" do art. 5º
- § 1º do art. 5º
- § 2º do art. 5º
- § 2º do art. 2º da Lei nº 13.499, de 26 de outubro de 2017, com a redação dada pelo art. 9º do projeto
- § 3º do art. 2º da Lei nº 13.499, de 26 de outubro de 2017, com a redação dada pelo art. 9º do projeto

Senhor Presidente do Senado Federal,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos do § 1º do art. 66 da Constituição, decidi vetar parcialmente, por contrariedade ao interesse público, o Projeto de Lei de Conversão nº 23, de 2020 (MP nº 925/20), que “Dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da Covid-19; e altera as Leis nos 7.565, de 19 de dezembro de 1986, 6.009, de 26 de dezembro de 1973, 12.462, de 4 de agosto de 2011, 13.319, de 25 de julho de 2016, 13.499, de 26 de outubro de 2017, e 9.825, de 23 de agosto de 1999”.

Ouvidos, os Ministérios da Economia e do Desenvolvimento Regional manifestaram-se pelo veto ao seguinte dispositivo:

Art. 5º

“Art. 5º Aos aeronautas e aeroviários titulares de conta vinculada ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), de que trata a Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, que tiverem suspensão total ou redução de salário em razão do enfrentamento do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, e da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente da pandemia da Covid-19, de que trata a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, fica disponível o saque mensal de recursos, por trabalhador e até o limite do saldo existente na conta vinculada, em 6 (seis) parcelas de:

I - R\$ 3.135,00 (três mil, cento e trinta e cinco reais), no caso de suspensão total de salário;

II - R\$ 1.045,00 (mil e quarenta e cinco reais), no caso de redução de salário.

§ 1º Para a aferição da remuneração suspensa ou reduzida a que se referem os incisos I e II do **caput** deste artigo, serão considerados os dados mensais declarados pelo empregador no período de 1º de abril de 2020 a 31 de dezembro de 2020 como base de cálculo dos depósitos no FGTS, nos termos dos arts. 15 e 17-A da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990.

§ 2º O disposto no **caput** deste artigo aplica-se apenas aos titulares das contas vinculadas dos empregados de empresa detentora de concessão ou de autorização para a prestação de serviços de transporte aéreo regular.”

Razões do veto

“Apesar da proposta ser meritória ao estabelecer que aos aeronautas e aeroviários titulares de conta vinculada ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) ficará disponível o saque mensal de recursos, por trabalhador e até o limite do saldo existente na conta vinculada, a medida pode acarretar em descapitalização do FGTS, colocando em risco a sustentabilidade do próprio fundo, o que prejudica não só os novos investimentos a serem contratados em habitação popular, saneamento básico e infraestrutura urbana, mas também a continuidade daqueles já pactuados, trazendo impactos significativos nas diretrizes de políticas de desenvolvimento urbano. Ademais, deve ser considerada a impossibilidade de atender ao pleito que beneficia um setor específico em detrimento dos demais, impactados em maior ou menor grau pela pandemia.”

Os Ministérios de Economia e da Infraestrutura manifestaram-se pelo veto aos seguintes dispositivos:

§ 2º do art. 2º da Lei nº 13.499, de 26 de outubro de 2017, alterado pelo 9º do projeto de lei de conversão

“§ 2º Fica permitida, a critério do poder concedente, a substituição da outorga fixa pela outorga variável, mantido o valor presente líquido original.”

Razões do veto

“A propositura permite que o poder concedente, a seu critério, faça a substituição da outorga fixa pela outorga variável, desde que mantido o valor presente líquido original do contrato, todavia, há dificuldades na operacionalização da medida, ante os elevados custos regulatórios que deverão ser empreendidos para a implementação, de forma a aumentar a complexidade regulatória em comprometimento à segurança jurídica no setor aeroportuário. Ademais, há entendimentos no sentido de reconhecer a crise do COVID-19 como evento de força-maior e motivadora de reequilíbrio de contratos a favor dos concessionários. Dessa forma, a medida intensificaria o impacto fiscal para a União no setor dos aeroportos, pois a reprogramação de outorgas propostas ainda poderia ser combinada com outras

medidas de recomposição de equilíbrio econômico –financeiro por meio de redução de outorga que estão em discussão no âmbito da Agência Reguladora ANAC.”

§ 3º do art. 2º da Lei nº 13.499, de 26 de outubro de 2017, alterado pelo 9º do projeto de lei de conversão

“§ 3º Em 2020, os efeitos orçamentários e financeiros das alterações previstas neste artigo serão compensados pela devolução total ou parcial de recursos transferidos para a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) com a finalidade de aporte de capital nas concessionárias de aeroportos e pelo cancelamento de dotações ou restos a pagar que tenham essa mesma finalidade, e a regulamentação deverá ajustar os percentuais de que trata o inciso VI do **caput** deste artigo de modo compatível com os recursos disponíveis para a compensação e a sua efetiva utilização.”

Razões do veto

“A medida configura uma compensação advinda de um juízo de conveniência por parte do Poder Legislativo, no sentido de suavizar os efeitos da crise do COVID-19 dada uma menor arrecadação no exercício de 2020, no entanto, não atende ao disposto no inciso II do § 14 do art. 114 da LDO 2020, que dispõe que somente poderão ser reputadas como medidas de compensação aquelas que impliquem em aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.”

Essas, Senhor Presidente, as razões que me levaram a vetar os dispositivos acima mencionados do projeto em causa, as quais ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Brasília, 5 de agosto de 2020.

Jair Bolsonaro

PROJETO A QUE SE REFERE O VETO:

Projeto de Lei de Conversão nº 23 de 2020*

(oriundo da MPV 925/2020)

Dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da Covid-19; e altera as Leis nºs 7.565, de 19 de dezembro de 1986, 6.009, de 26 de dezembro de 1973, 12.462, de 4 de agosto de 2011, 13.319, de 25 de julho de 2016, 13.499, de 26 de outubro de 2017, e 9.825, de 23 de agosto de 1999.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei prevê medidas emergenciais para atenuar os efeitos da crise decorrente da pandemia da Covid-19 na aviação civil brasileira.

Art. 2º As contribuições fixas e variáveis com vencimento no ano de 2020 previstas em contratos de concessão de aeroportos firmados pelo governo federal poderão ser pagas até o dia 18 de dezembro de 2020, com atualização monetária calculada com base no Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC).

Parágrafo único. É vedado ao governo federal promover o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos referidos no **caput** deste artigo em decorrência exclusivamente do adiamento dos pagamentos de que trata este artigo.

Art. 3º O reembolso do valor da passagem aérea devido ao consumidor por cancelamento de voo no período compreendido entre 19 de março de 2020 e 31 de dezembro de 2020 será realizado pelo transportador no prazo de 12 (doze) meses, contado da data do voo cancelado, observadas a atualização monetária calculada com base no INPC e, quando cabível, a prestação de assistência material, nos termos da regulamentação vigente.

§ 1º Em substituição ao reembolso na forma prevista no **caput** deste artigo, poderá ser concedida ao consumidor a opção de receber crédito de valor maior ou igual ao da passagem aérea, a ser utilizado, em nome próprio ou de terceiro, para a aquisição de produtos ou serviços oferecidos pelo transportador, em até 18 (dezoito) meses, contados de seu recebimento.

§ 2º Se houver cancelamento de voo, o transportador deve oferecer ao consumidor, sempre que possível, como alternativa ao reembolso, as opções de reacomodação em outro voo, próprio ou de terceiro, e de remarcação da passagem aérea, sem ônus, mantidas as condições aplicáveis ao serviço contratado.

§ 3º O consumidor que desistir de voo com data de início no período entre 19 de março de 2020 e 31 de dezembro de 2020 poderá optar por receber reembolso, na forma e no prazo previstos no **caput** deste artigo, sujeito ao pagamento de eventuais penalidades contratuais, ou por obter crédito de valor correspondente ao da passagem aérea, sem incidência de quaisquer penalidades contratuais, o qual poderá ser utilizado na forma do § 1º deste artigo.

§ 4º O crédito a que se referem os §§ 1º e 3º deste artigo deverá ser concedido no prazo máximo de 7 (sete) dias, contado de sua solicitação pelo passageiro.

§ 5º O disposto neste artigo aplica-se também às hipóteses de atraso e de interrupção previstas nos arts. 230 e 231 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

§ 6º O disposto no § 3º deste artigo não se aplica ao consumidor que desistir da passagem aérea adquirida com antecedência igual ou superior a 7 (sete) dias em relação à data de embarque, desde que o faça no prazo de 24 (vinte e quatro) horas, contado do recebimento do comprovante de aquisição do bilhete de passagem, caso em que prevalecerá o disposto nas condições gerais aplicáveis ao transporte aéreo regular de passageiros, doméstico e internacional, estabelecidas em ato normativo da autoridade de aviação civil.

§ 7º O direito ao reembolso, ao crédito, à reacomodação ou à remarcação do voo previsto neste artigo independe do meio de pagamento utilizado para a compra da passagem, que pode ter sido efetuada em pecúnia, crédito, pontos ou milhas.

§ 8º Em caso de cancelamento do voo, o transportador, por solicitação do consumidor, deve adotar as providências necessárias perante a instituição emissora do cartão de crédito ou de outros instrumentos de pagamento utilizados para aquisição do bilhete de passagem, com vistas à imediata interrupção da cobrança de eventuais parcelas que ainda não tenham sido debitadas, sem prejuízo da restituição de valores já pagos, na forma do **caput** e do § 1º deste artigo.

§ 9º O reembolso dos valores referentes às tarifas aeroportuárias ou de outros valores devidos a entes governamentais, pagos pelo adquirente da passagem e arrecadados por intermédio do transportador, deverá ser realizado em até 7 (sete) dias, contados da solicitação, salvo se, por opção do consumidor, a restituição for feita mediante crédito, o qual poderá ser utilizado na forma do § 1º deste artigo.

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

“TÍTULO VIII

CAPÍTULO I

Seção I

Art. 251-A. A indenização por dano extrapatrimonial em decorrência de falha na execução do contrato de transporte fica condicionada à

demonstração da efetiva ocorrência do prejuízo e de sua extensão pelo passageiro ou pelo expedidor ou destinatário de carga.”

“Art. 256.

§ 1º

a) (revogada);

b) (revogada).

I – no caso do inciso I do **caput** deste artigo, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva;

II – no caso do inciso II do **caput** deste artigo, se comprovar que, por motivo de caso fortuito ou de força maior, foi impossível adotar medidas necessárias, suficientes e adequadas para evitar o dano.

§ 3º Constitui caso fortuito ou força maior, para fins do inciso II do § 1º deste artigo, a ocorrência de 1 (um) ou mais dos seguintes eventos, desde que supervenientes, imprevisíveis e inevitáveis:

I – restrições ao pouso ou à decolagem decorrentes de condições meteorológicas adversas impostas por órgão do sistema de controle do espaço aéreo;

II – restrições ao pouso ou à decolagem decorrentes de indisponibilidade da infraestrutura aeroportuária;

III – restrições ao voo, ao pouso ou à decolagem decorrentes de determinações da autoridade de aviação civil ou de qualquer outra autoridade ou órgão da Administração Pública, que será responsabilizada;

IV – decretação de pandemia ou publicação de atos de Governo que dela decorram, com vistas a impedir ou a restringir o transporte aéreo ou as atividades aeroportuárias.

§ 4º A previsão constante do inciso II do § 1º deste artigo não desobriga o transportador de oferecer assistência material ao passageiro, bem como de oferecer as alternativas de reembolso do valor pago pela passagem e por eventuais serviços acessórios ao contrato de transporte, de acomodação ou de reexecução do serviço por outra modalidade de transporte, inclusive nas hipóteses de atraso e de interrupção do voo por período superior a 4 (quatro) horas de que tratam os arts. 230 e 231 desta Lei.” (NR)

“Art. 264.

I – que o atraso na entrega da carga foi causado pela ocorrência de 1 (um) ou mais dos eventos previstos no § 3º do art. 256 desta Lei;

.....” (NR)

Art. 5º Aos aeronautas e aeroviários titulares de conta vinculada ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), de que trata a Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, que tiverem suspensão total ou redução de salário em razão do enfrentamento do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, e da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente da pandemia da Covid-19, de que trata a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, fica disponível o saque mensal de recursos, por trabalhador e até o limite do saldo existente na conta vinculada, em 6 (seis) parcelas de:

I – R\$ 3.135,00 (três mil, cento e trinta e cinco reais), no caso de suspensão total de salário;

II – R\$ 1.045,00 (mil e quarenta e cinco reais), no caso de redução de salário.

§ 1º Para a aferição da remuneração suspensa ou reduzida a que se referem os incisos I e II do **caput** deste artigo, serão considerados os dados mensais declarados pelo empregador no período de 1º de abril de 2020 a 31 de dezembro de 2020 como base de cálculo dos depósitos no FGTS, nos termos dos arts. 15 e 17-A da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990.

§ 2º O disposto no **caput** deste artigo aplica-se apenas aos titulares das contas vinculadas dos empregados de empresa detentora de concessão ou de autorização para a prestação de serviços de transporte aéreo regular.

Art. 6º A Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º

Parágrafo único. Os preços de que trata este artigo serão devidos à entidade responsável pela administração do aeroporto e serão representados:

.....” (NR)

“Art. 5º

.....

II – das entidades que administram aeroportos.

Parágrafo único. As entidades responsáveis pela administração dos aeroportos poderão estabelecer sistema próprio para processamento, cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias, com anuência da autoridade de aviação civil, permitida a cobrança da tarifa de embarque juntamente com a cobrança da passagem, e o proprietário ou o explorador da aeronave deverão entregar os respectivos valores tarifários às entidades responsáveis pela administração dos aeroportos.” (NR)

Art. 7º O art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 63.

§ 1º

.....

II – (revogado);

.....
 § 5º Os recursos do FNAC também poderão ser aplicados:

I – no desenvolvimento, na ampliação e na reestruturação de aeroportos concedidos, desde que tais ações não constituam obrigação do concessionário, conforme estabelecido no contrato de concessão, nos termos das normas expedidas pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e pela Secretaria de Aviação Civil (SAC) da Presidência da República, observadas as respectivas competências;

II – no custeio de eventuais despesas decorrentes de responsabilidade civil perante terceiros, na hipótese de ocorrência de danos a bens e a pessoas, passageiros ou não, provocados por atentados terroristas, por atos de guerra ou por eventos correlatos contra aeronaves de matrícula brasileira operadas por empresas brasileiras de transporte aéreo público, excluídas as empresas de táxi aéreo.

.....
 § 7º Os recursos do FNAC poderão ser objeto e garantia de empréstimo, a ser celebrado até 31 de dezembro de 2020, aos detentores de concessão aeroportuária ou de concessão para a prestação de serviço regular de transporte aéreo e aos prestadores de serviço auxiliar ao transporte aéreo, desde que comprovem ter sofrido prejuízo decorrente da pandemia da Covid-19.

§ 8º Os limites de taxa de juros, de carência, de prazo de pagamento e das demais condições contratuais serão estabelecidos em regulamento, observados os seguintes parâmetros:

I – taxa de juros não inferior à Taxa de Longo Prazo (TLP), de que trata a Lei nº 13.483, de 21 de setembro de 2017;

II – carência não superior a 30 (trinta) meses;

III – quitação da dívida até 31 de dezembro de 2031;

IV – garantia de empréstimo limitada a R\$ 3.000.000.000,00 (três bilhões de reais); e

V – garantia de empréstimo executável a partir de 1º de janeiro de 2021.” (NR)

Art. 8º O art. 6º da Lei nº 13.319, de 25 de julho de 2016, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 6º

Parágrafo único. Para efeito do disposto neste artigo, compreendem-se por acumulados os débitos decorrentes das atividades de faturamento, de cobrança, de arrecadação ou de repasse do tributo de que trata o **caput** deste artigo, ainda que de responsabilidade de terceiros.” (NR)

Art. 9º O art. 2º da Lei nº 13.499, de 26 de outubro de 2017, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º A alteração do cronograma observará as seguintes condições:

I – manifestação do interessado nos prazos estabelecidos no ato de regulamentação de que trata o art. 1º desta Lei;

.....
III – (revogado);

.....
V – (revogado);

VI – limitação de cada parcela de contribuição reprogramada ao mínimo de 50% (cinquenta por cento) abaixo e ao máximo de 75% (setenta e cinco por cento) acima do valor da parcela da contribuição originalmente pactuada para cada exercício.

§ 1º

§ 2º Fica permitida, a critério do poder concedente, a substituição da outorga fixa pela outorga variável, mantido o valor presente líquido original.

§ 3º Em 2020, os efeitos orçamentários e financeiros das alterações previstas neste artigo serão compensados pela devolução total ou parcial de recursos transferidos para a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) com a finalidade de aporte de capital nas concessionárias de aeroportos e pelo cancelamento de dotações ou restos a pagar que tenham essa mesma finalidade, e a regulamentação deverá ajustar os percentuais de que trata o inciso VI do **caput** deste artigo de modo compatível com os recursos disponíveis para a compensação e a sua efetiva utilização.” (NR)

Art. 10. Será extinta, em 1º de janeiro de 2021, a cobrança da parcela correspondente ao aumento concedido pela Portaria nº 861/GM-2, de 9 de dezembro de 1997, do Ministério da Aeronáutica, às tarifas de embarque internacional vigentes naquela data.

Art. 11. Até que o disposto no art. 12, inciso II, desta Lei produza efeitos, o inciso II do parágrafo único do art. 1º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, vigorará com a seguinte redação:

“Art. 1º

Parágrafo único.

.....
II – promover, até o 15º (décimo quinto) dia útil do mês subsequente à arrecadação, o recolhimento ao FNAC dos valores que lhes forem efetivamente repassados pelas empresas de transporte aéreo;

.....” (NR)

Art. 12. Revogam-se:

I – as alíneas “a” e “b” do § 1º do art. 256 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986;

II – a Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999;

III – o inciso II do § 1º do art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011; e

IV – os incisos III e V do **caput** do art. 2º da Lei nº 13.499, de 26 de outubro de 2017.

Art. 13. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação e produzirá efeitos, quanto ao § 5º do art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, alterado pelo art. 7º desta Lei, e quanto aos incisos II e III do **caput** do art. 12 desta Lei, em 1º de janeiro de 2021.

*Dispositivos vetados em destaque