

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 551, DE 2011

“Altera dispositivos das Leis nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, nº 12.462, de 5 de agosto de 2011; e dá outras providências”.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º É criado o adicional no valor de trinta e cinco vírgula nove por cento sobre as tarifas aeroportuárias referidas no art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973.

§ 1º O adicional de que trata este artigo destina-se à aplicação em melhoramentos, reaparelhamento, reforma, expansão e depreciação de instalações aeroportuárias.

*§ 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 1973.*

§ 3º Os recursos do adicional de que trata este artigo, provenientes de infraestrutura explorada no regime público, constituirão receitas do Fundo Nacional de Aviação Civil- FNAC, instituído pela Lei nº 12462, de 5 de agosto de 2011”. (NR)

Art. 2º O art. 1º da Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º

I – setenta e quatro vírgula setenta e seis por cento a serem utilizados diretamente pelo Governo Federal, no sistema aeroviário de interesse federal; e

II – vinte e cinco vírgula vinte e quatro por cento destinados à aplicação nos Estados, em aeroportos e aeródromos de interesse regional ou estadual, bem como na consecução de seus planos aeroviários.

.....

*§ 2º A parcela de vinte e cinco vírgula vinte e quatro por cento especificada no inciso II do **caput** constituirá o suporte financeiro do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos a ser proposto e instituído de acordo com os planos aeroviários estaduais e estabelecido por meio de convênios celebrados entre os governos estaduais e a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.*

.....”(NR)

Art. 3º A Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º Constitui receita própria do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, instituído pela Lei nº 12.462, de 5 de agosto de 2011, a parcela correspondente ao aumento concedido pela Portaria no 861/GM2, de 9 de dezembro de 1997, do Ministério da Aeronáutica, às tarifas de embarque internacional vigentes naquela data, incluindo o seu correspondente adicional tarifário previsto no art. 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989.

Parágrafo único. Os administradores aeroportuários adotarão as providências necessárias para:

.....

II - promover o recolhimento dos valores ao FNAC até o décimo quinto dia útil do mês subsequente à arrecadação.” (NR)

“Art. 2º A receita a que se refere o art. 1º será destinada ao desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil.

.....” (NR)

Art. 4º O art. 63 da Lei nº 12.462, de 5 de agosto de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 63.....

§ 1º São recursos do FNAC:

I - os referentes ao adicional tarifário previsto no art. 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989;

II - os referidos no art. 1º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999;

III - os valores devidos como contrapartida à União em razão das outorgas de infraestrutura aeroportuária;

IV - os rendimentos de suas aplicações financeiras;

e

V - outros que lhe forem atribuídos.

§ 2º Os recursos do FNAC serão aplicados exclusivamente no desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil.

.....

§ 6º Os recursos do FNAC também poderão ser aplicados 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 da Presidência da República – SAC, observadas as respectivas competências.” (NR)

Art. 5º A Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º

.....

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.” (NR)

“Art. 7º

.....

V - da Tarifa de Conexão, o proprietário ou o explorador da aeronave que transporte:

a) passageiros de aeronaves militares e de aeronaves públicas brasileiras da administração federal direta;

b) passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivos de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembarque;

c) passageiros de menos de dois anos de idade;

d) inspetores de aviação civil, quando no exercício de suas funções;

e) passageiros de aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;

f) passageiros, quando convidados do Governo brasileiro.

.....” (NR)

“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:

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.

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.

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.

*§ 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.*

§ 2º As tarifas previstas neste artigo incidirão sobre o proprietário ou o explorador da aeronave.

§ 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.” (NR)

“Art. 9º O atraso no pagamento das tarifas previstas no art. 8º ensejará aplicação das sanções previstas no art. 6º.” (NR)

“Art. 10. Ficam isentas do pagamento das tarifas previstas no art. 8º:

I - aeronaves militares e as aeronaves públicas brasileiras da administração federal direta;

II - aeronaves em voo de experiência ou de instrução;

III - aeronaves em voo de retorno por motivo de ordem técnica ou meteorológica; e

IV - aeronaves militares e públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento.” (NR)

“Art. 11. O produto de arrecadação das tarifas previstas no art. 8º constituirá, em sua totalidade, receita do Fundo Aeronáutico.” (NR)

Art. 6º O art. 2º da Lei no 5.862, de 12 de dezembro de 1972, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º

Parágrafo único. Para cumprimento do objeto social da INFRAERO, fica autorizada:

I - a criação de subsidiárias pela INFRAERO; e

II - a participação da INFRAERO e de suas subsidiárias, minoritária ou majoritariamente, em outras sociedades públicas ou privadas.” (NR)

Art. 7º É autorizada a promoção de desapropriações de bens imóveis lindeiros aos sítios aeroportuários, realizadas pelo poder público ou, nos termos do art. 3º do Decreto-lei nº 3.365, de 1941, pelo concessionário do aeroporto, desde que se inscreva nos atos declaratórios de utilidade pública que os bens expropriados servirão ao desenvolvimento de atividades próprias do aeroporto ou conexas a ele.

Art. 8º Na aplicação de recursos do FNAC poderão ser consideradas ações que visem a reduzir o tempo de viagem aérea.

Parágrafo único. O tempo de viagem aérea a que se refere o *caput* tem início com o ingresso do passageiro no sítio aeroportuário de origem e termina com a saída do passageiro do sítio aeroportuário de destino.

Art. 9. O art. 14 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 14.....

.....

VIII – de querosene de aviação classificado no código 2710.19.11 da Tipi.

.....”(NR)

Art. 10º Ficam convalidados os atos praticados com base na Medida Provisória nº 551, de 22 de novembro de 2011.

Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 12. Ficam revogados o Decreto-Lei nº 1.896, de 17 de dezembro de 1981, e o inciso III do parágrafo único do art. 1º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999.

Sala das Sessões, em de de 2012.

Deputado **ARTHUR OLIVEIRA LIMA**

Relator