



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMO
(à MPV 1365/2026)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A contratação, a liberação e a manutenção das operações de crédito realizadas com recursos decorrentes desta Medida Provisória, destinadas ao financiamento de capital de giro de prestadores de serviços aéreos regulares, ficam condicionadas à assinatura de termo de compromisso pela empresa beneficiária perante o Ministério da Fazenda e a Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC, contendo contrapartidas objetivas, proporcionais, temporárias e diretamente relacionadas à proteção dos usuários do transporte aéreo.

§ 1º O termo de compromisso de que trata o caput deverá prever, no mínimo:

I – a redução efetiva dos valores cobrados pelo despacho da primeira bagagem do passageiro, observado percentual mínimo a ser definido em regulamento, tomando-se como referência a média dos valores praticados pela empresa nos noventa dias anteriores à publicação desta Medida Provisória;

II – a vedação de cobrança adicional pela seleção antecipada de assento padrão pelo passageiro, desde o momento da aquisição da passagem ou após a emissão do bilhete, por meio dos canais eletrônicos ou presenciais disponibilizados pela empresa;

III – a possibilidade de cobrança específica apenas para assentos com características especiais, assim considerados aqueles que ofereçam vantagem objetiva e diferenciada ao passageiro;

IV – a vedação de repasse injustificado, abusivo ou incompatível com a finalidade pública da medida aos preços das passagens aéreas comercializadas pela empresa beneficiária durante o período de vigência da operação de crédito,



preservado o regime de liberdade tarifária previsto na legislação setorial, observada metodologia de acompanhamento a ser definida pela ANAC;

V – o encaminhamento de relatórios mensais ao Ministério da Fazenda e à ANAC, contendo os valores praticados, a quantidade de usuários beneficiados, a evolução dos preços dos serviços acessórios e a variação média das tarifas aéreas comercializadas pela empresa, por rota ou mercado relevante, conforme regulamentação da ANAC.

§ 2º Para fins do disposto no inciso IV do § 1º deste artigo, a ANAC deverá estabelecer metodologia de acompanhamento da evolução dos preços das passagens aéreas, considerando, entre outros critérios:

I – a média tarifária praticada pela empresa nos noventa dias anteriores à publicação desta Medida Provisória;

II – a variação de custos operacionais efetivamente comprovada pela empresa;

III – a sazonalidade do setor aéreo;

IV – as diferenças entre rotas, frequências, classes tarifárias, antecedência de compra e mercados relevantes;

V – os efeitos do benefício público recebido para mitigação dos impactos decorrentes da elevação dos preços do petróleo e do querosene de aviação;

VI – a finalidade pública da operação de crédito concedida com recursos decorrentes desta Medida Provisória.

§ 3º O descumprimento das contrapartidas previstas neste artigo ensejará, sem prejuízo das demais sanções administrativas, civis e consumeristas cabíveis:

I – a suspensão de novos desembolsos no âmbito das operações de crédito de que trata esta Medida Provisória;

II – a possibilidade de vencimento antecipado da operação, conforme critérios definidos em regulamento e nos instrumentos contratuais;

III – o impedimento de contratação de novas operações com recursos decorrentes desta Medida Provisória enquanto persistir a irregularidade.”



Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade assegurar que o apoio público concedido ao setor aéreo, por meio das operações de crédito viabilizadas pela Medida Provisória nº 1.365, de 2026, produza benefício concreto, direto e mensurável aos consumidores brasileiros.

A Medida Provisória nº 1.365, de 2026, abre crédito extraordinário no valor de R\$ 1 bilhão em favor de Operações Oficiais de Crédito, destinado ao financiamento de capital de giro de companhias aéreas regulares. A finalidade declarada da medida é mitigar os impactos financeiros enfrentados pelo setor aéreo, especialmente em razão da elevação dos custos operacionais associados ao petróleo e ao querosene de aviação, que representa parcela expressiva dos custos das empresas aéreas.

Embora seja legítima a preocupação com a estabilidade do setor aéreo, atividade essencial para a integração nacional, para o turismo, para a mobilidade dos cidadãos e para a dinâmica econômica do País, a utilização de recursos públicos em favor de agentes econômicos privados deve ser acompanhada de contrapartidas proporcionais, transparentes e compatíveis com o interesse público. Não é razoável que o Estado conceda apoio financeiro extraordinário para mitigar os impactos do aumento dos combustíveis e, simultaneamente, os consumidores continuem suportando elevações injustificadas no preço das passagens e nos serviços acessórios.

A emenda proposta, portanto, busca estabelecer uma relação de reciprocidade mínima entre o benefício público concedido e a proteção dos usuários do transporte aéreo. As empresas que voluntariamente aderirem às operações de crédito decorrentes da Medida Provisória deverão assumir compromissos objetivos em favor dos passageiros, especialmente quanto à redução dos valores cobrados pelo despacho da primeira bagagem, à gratuidade da seleção antecipada de assentos padrão e à vedação de repasses injustificados,



abusivos ou incompatíveis com a finalidade pública da medida aos preços das passagens aéreas.

Importa destacar que a proposta não institui tabelamento de preços, não congela tarifas e não elimina o regime de liberdade tarifária previsto na legislação setorial. A Lei nº 11.182, de 2005, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, estabelece que, na prestação de serviços aéreos, prevalece o regime de liberdade tarifária.

Por essa razão, a redação da emenda foi construída de forma cautelosa, preservando expressamente a liberdade tarifária e atribuindo à ANAC a competência para definir metodologia de acompanhamento que considere sazonalidade, rotas, antecedência de compra, classes tarifárias, variação efetiva de custos e demais características próprias do setor aéreo.

O que se pretende impedir não é a variação legítima de preços, inerente ao funcionamento do mercado aéreo, mas sim o repasse injustificado ou abusivo de custos ao consumidor por empresas que estejam recebendo apoio público justamente para enfrentar esses mesmos custos. Se a finalidade da política pública é aliviar os efeitos da elevação do petróleo e do querosene de aviação sobre a operação das empresas, é necessário que esse alívio também repercuta, ainda que de forma indireta e proporcional, na relação com os passageiros.

A cobrança por bagagem despachada e pela seleção de assentos tem impacto sensível sobre o custo final da viagem, especialmente para famílias, pessoas idosas, pessoas com deficiência, estudantes, trabalhadores, pacientes em deslocamento para tratamento de saúde e cidadãos que dependem do transporte aéreo para compromissos essenciais. Em muitos casos, o preço inicialmente anunciado da passagem não reflete o custo real suportado pelo consumidor, que se vê obrigado a arcar com valores adicionais para despachar bagagem ou escolher assentos comuns com antecedência.

Nesse contexto, a emenda não impede a cobrança por serviços efetivamente diferenciados. A proposta preserva a possibilidade de cobrança por assentos especiais, tais como aqueles com maior espaço para as pernas, assentos conforto, premium, primeira fileira, fileiras de emergência ou categorias



equivalentes. O objetivo é apenas impedir que o passageiro seja onerado pela seleção antecipada de assentos padrão, que não oferecem vantagem objetiva diferenciada, especialmente quando a empresa já está sendo beneficiada por crédito público extraordinário.

Do ponto de vista constitucional, a emenda encontra fundamento nos princípios da defesa do consumidor, da função social da atividade econômica, da redução das desigualdades, da livre concorrência, da moralidade administrativa, da eficiência, da razoabilidade e da atuação reguladora do Estado sobre a atividade econômica. A Constituição Federal consagra a defesa do consumidor como princípio da ordem econômica e autoriza a atuação estatal como agente normativo e regulador, especialmente quando há utilização de recursos públicos e necessidade de compatibilizar a atividade econômica com o interesse social.

A emenda trata apenas de condicionar a contratação, a liberação e a manutenção do benefício financeiro a compromissos de transparência, modicidade e proteção ao consumidor.

A natureza voluntária da adesão reforça a juridicidade da proposta. Nenhuma empresa aérea é obrigada a contratar as operações de crédito decorrentes da Medida Provisória. Contudo, caso opte por acessar o benefício público, deverá cumprir as contrapartidas estabelecidas em lei e regulamentadas pela ANAC. Essa lógica é compatível com a prática de políticas públicas setoriais, nas quais o Estado pode estabelecer condições, metas e compromissos para agentes privados beneficiários de incentivos, financiamentos ou apoios públicos.

A exigência de relatórios mensais ao Ministério da Fazenda e à ANAC fortalece o controle público e permite aferir se os recursos estão cumprindo a finalidade que justificou sua concessão. A transparência dos valores praticados, da evolução média das tarifas, da cobrança por bagagens e da política de marcação de assentos é medida indispensável para assegurar controle social e evitar que o benefício estatal seja apropriado exclusivamente pelas empresas, sem repercussão concreta para os usuários.

Dessa forma, a presente emenda aperfeiçoa a Medida Provisória nº 1.365, de 2026, ao compatibilizar a estabilidade econômico-financeira do setor aéreo com a proteção do consumidor, a transparência, a modicidade dos custos



acessórios e a adequada reciprocidade na aplicação de recursos públicos. Trata-se de proposta constitucional, juridicamente adequada, socialmente justa e politicamente necessária, pois assegura que o apoio concedido ao setor aéreo não se converta em benefício unilateral, mas produza efeitos positivos também para a população brasileira.

Sala da comissão, 12 de junho de 2026.

Deputado Samuel Viana
(UNIÃO - MG)
Deputado Federal

