



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 1368, de 2026**, que *"Abre crédito extraordinário, em favor do Ministério de Portos e Aeroportos, no valor de R\$ 8.000.000.000,00, para o fim que especifica."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Deputado Federal Vermelho (PL/PR)	001
Deputado Federal Alceu Moreira (MDB/RS)	002

TOTAL DE EMENDAS: 2



[Página da matéria](#)



CONGRESSO NACIONAL
Gabinete Deputado Vermelho-PL/PR

EMENDA Nº - CMO
(à MPV 1368/2026)

Acrescente-se parágrafo único ao art. 1º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 1º

Parágrafo único. Os recursos referidos no caput também serão aplicados nos serviços aéreos que operam em aeródromos regionais e rotas regionais, aeródromos públicos e privados, nos termos do art. 115 da Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015. (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda tem como objetivo incluir a aviação regional no escopo dessa Medida Provisória-MPV, a fim de conferir tratamento isonômico a todos os setores da aviação civil.

Conforme exposição de motivos, essa MPV “destina-se a prover recursos extraordinários, no Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, a fim de viabilizar a disponibilização de linha de crédito para o capital de giro das companhias aéreas, com o objetivo de mitigar, por um período aproximado de seis meses, a deterioração do fluxo de caixa das referidas empresas, evitar a necessidade de repasse imediato de custos aos consumidores e preservar a continuidade da oferta do transporte, em linha com os objetivos de política pública associados à acessibilidade e à conectividade nacional.”



A medida é extremamente válida e pertinente, porém ignora o transporte aéreo regional, centralizando o alcance das ações apenas nos grandes operadores aéreos.

O art. 115 da Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, que cria Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional – PDAR trás as seguintes definições relativas a esse modelo de transporte:

I - aeroporto regional: aeroporto de pequeno ou médio porte, com movimentação anual (passageiros embarcados e desembarcados) inferior a 600.000 (seiscentos mil) passageiros; e

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

Assim, aos prestadores de serviços aéreos regulares é autorizada a concessão de apoio financeiro reembolsável mediante concessão de empréstimo a Empresas prestadoras de Serviços Aéreos Regulares no Mercado Brasileiro-Nacional no montante total de até R\$ 8.000.000.000,00 (oito bilhões de reais). Portanto, essa emenda institui que esse montante também seja destinado aos operadores regionais, importante seguimento da aviação civil, que também sofre os impactos da intensificação das tensões geopolíticas no Oriente Médio.

Portanto, como a aviação regional não está sendo contemplada pela Medida Provisória, faz-se necessário aprovarmos essa emenda, a fim de conceder tratamento isonômico ao setor aéreo e permitir a sobrevivência do seguimento nesse momento de dificuldade global.

Sala da comissão, 22 de junho de 2026.

Deputado Vermelho
(PL - PR)



EMENDA Nº - CMO
(à MPV 1368/2026)

Dê-se ao art. 1º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 1º** Fica aberto crédito extraordinário, em favor do Ministério de Portos e Aeroportos, no valor de R\$ 8.000.000.000,00 (oito bilhões de reais).

§ 1º Do montante previsto no caput, R\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de reais) serão destinados às ações previstas no inciso III do § 5º do art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011.

§ 2º Os recursos remanescentes serão aplicados nas demais finalidades legalmente atribuídas ao Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda representa um compromisso do Estado brasileiro com a transição energética global e a consolidação de uma posição de liderança do País no mercado internacional de combustíveis sustentáveis.

O setor de aviação civil enfrenta pressões crescentes para reduzir suas emissões de gases de efeito estufa. Essa demanda não é meramente ambiental, é uma exigência do mercado global. Companhias aéreas internacionais, reguladores europeus e norte-americanos, e consumidores conscientes estão direcionando investimentos e preferências para operadores que adotem soluções de baixo carbono. O Brasil não pode ficar à margem dessa transformação.



A Lei nº 14.993/2024 (Lei do Combustível do Futuro) reconheceu essa realidade ao instituir o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV). Contudo, uma lei sem recursos é apenas uma declaração de intenções. Para que o ProBioQAV saia do papel e se torne realidade, é necessário que o Estado invista de forma decisiva e estruturada.

O Brasil possui todas as condições para liderar a produção global de SAF. Nossa agricultura é a mais eficiente do mundo. Nossas universidades e centros de pesquisa dominam as tecnologias de conversão de biomassa. Nossa indústria de biocombustíveis é consolidada e reconhecida internacionalmente.

A reserva de R\$ 2 bilhões proposta nesta emenda não é um gasto, é um investimento. Esses recursos irão:

- Viabilizar plantas de produção de SAF em escala comercial, transformando o Brasil em um polo manufatureiro de combustível sustentável;
- Gerar empregos qualificados nas regiões produtoras, especialmente no interior do País, onde o agronegócio é a base da economia;
- Proteger a balança comercial brasileira, reduzindo a dependência de importação de querosene de aviação e evitando a futura dependência de SAF importado;
- Fortalecer a cadeia agroindustrial, agregando valor às matérias-primas do agro e criando oportunidades de negócio para produtores rurais.

Não se trata apenas de sustentabilidade ambiental, embora isso seja importante. Trata-se de soberania energética e competitividade econômica. Países que dominarem a produção de SAF nos próximos



dez anos estarão em posição privilegiada no mercado global de energia limpa. O Brasil tem a oportunidade de ser um desses países.

A alteração proposta também preserva o equilíbrio fiscal e operacional do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC). Os R\$ 6 bilhões remanescentes continuarão financiando as demais finalidades do Fundo, garantindo que a aviação civil brasileira não seja prejudicada.

Em suma, esta emenda transforma um crédito extraordinário em uma ferramenta estratégica de Estado. Ela reconhece que o Brasil não pode ser apenas um produtor de matérias-primas para o mundo, deve ser um produtor de soluções energéticas inovadoras. Essa é a verdadeira transição que o País precisa fazer.

Sala da comissão, 25 de junho de 2026.

