



CONGRESSO NACIONAL

MPV 671

00005 TA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
20/03/2015

Medida Provisória nº 671/2015

Autor

Deputado Nelson Marquezelli PTB/SP

Nº do Prontuário

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. X Aditiva 5. Substitutivo Global

Página

Artigo

Parágrafo

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se, onde couber, o seguinte artigo à Medida Provisória nº 671, de 20 de março de 2015:

Art. X. A Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art.8º.....

§3º.....

II - de transporte aéreo de carga e de serviços auxiliares ao transporte aéreo de carga; (NR)

III - de transporte aéreo de passageiros regular e de serviços auxiliares ao transporte aéreo de passageiros regular; (NR)"

Justificação

Os atuais incisos II e III, do § 3º, do Art. 8º, da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, expressam, respectivamente, apenas as empresas de transporte aéreo de carga e de passageiros regular.

A Emenda tem por finalidade avocar Princípio Constitucional e dar tratamento isonômico às Empresas de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo, pois a Lei 12.546, de 14 de dezembro de 2011 (complementada pela Lei 12.715, de 17 de setembro de 2012) alcançou a indústria do transporte aéreo regular de passageiros e carga sem, contudo, compreender as peculiaridades deste segmento.

As atividades de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo integram o Sistema de Aviação Civil, seja doméstico ou internacional. E podem ser exercidas tanto por uma

CD/15921.09053-62

empresa aérea como por uma empresa especializada, sendo que esta “deve ter como objeto social a execução dos serviços auxiliares que pretende prestar, com especificação das respectivas naturezas e modalidades, vedado o exercício de atividade não regulada pela Agência Nacional de Aviação Civil” (Resolução ANAC nº 116/2009).

O Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Artigos 25, 102, 103 e 104) e o Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946 (recepiona a Convenção de Chicago no ordenamento jurídico brasileiro), classificam os Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo em modalidades, a saber: atendimento de aeronaves em terra; atendimento e controle de desembarque de passageiros; atendimento e controle de embarque de passageiros; despacho operacional de voo; limpeza de aeronaves; movimentação de carga; reboque de aeronaves; transporte de superfície; serviço de proteção – entrevista de passageiro; inspeção de passageiro, tripulante, bagagem de mão e pessoal de serviço; inspeção de bagagem despachada; proteção de aeronave estacionada; verificação de segurança de aeronave (varredura); proteção da carga e outros itens; controle de acesso às áreas restritas de segurança; patrulha móvel da área operacional; agenciamento de carga aérea; e serviços de emergência aeronáutica.

O rol dos serviços supracitados, quando exercidos por uma empresa especializada, consoante a Classificação Nacional de Atividades Econômicas da Receita Federal, enquadram-se no “CNAE 2.1 – Subclasse 5240-1/99 – Atividades Auxiliares dos Transportes Aéreos, exceto operação dos aeroportos e campos de aterrissagem”.

Assim sendo, neste exato momento existem, por exemplo, inúmeras aeronaves estacionadas num único aeroporto, exercendo a atividade de transporte aéreo regular de carga e passageiros. E logicamente estão embarcando e desembarcando carga aérea, bagagens e passageiros, além de realizando a limpeza e desinfecção de aeronaves: Os trabalhadores que estão exercendo essas atividades, a depender da empresa aérea a que se referem, possuem custos diferenciados. E não há como supor que o colaborador da empresa aérea em atividade de Serviço Auxiliar não estaria acolhido pela Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, porquanto é uma “atividade-meio” inerente ao próprio transporte aéreo. Além de que desviaria em muito dos princípios de criação da lei que é proteger a atividade intensiva de mão de obra.

Continuando na linha exemplificativa, o empregado de apoio de terra que exerce hoje sua tarefa na TAM, no aeroporto de Brasília, recebe o tratamento da opção listada no Artigo 1º da MP 669/2015. E o empregado que exerce a mesma atividade na GOL não

recebe esse tratamento.

Tanto que é claro e evidente a necessidade da aludida correção, sobre a qual a ABEAR (Associação Brasileira das Empresas Aéreas) está cônscia e alinhada no apoio à presente Emenda.

Não se pleiteia nenhum benefício. Desejamos, com a nossa Emenda, corrigir o desequilíbrio econômico-financeiro causado desde a vigência dos incisos II e III do Parágrafo 3º do Artigo 8º da Lei nº 12.715/2012, através do aperfeiçoamento da MP 669/2015.

PARLAMENTAR

DEPUTADO NELSON MARQUEZELLI

CD/15921.09053-62