



**MPV 1089**  
**00009**

**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador PAULO PAIM

## **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021**

### **EMENDA ADITIVA**

Inclua-se, na Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.089, o seguinte artigo:

“Art. ... Sem prejuízo do disposto na Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, as normas editadas pela autoridade de aviação civil, com fundamento no disposto nesta Lei, somente produzirão efeitos após decorridos cento e vinte dias da sua sujeição às Comissões de Infraestrutura da Câmara dos Deputados e do Senado Federal e ao Tribunal de Contas da União, os quais poderão manifestar-se no sentido de sua revisão, ou não aplicação, assegurada à autoridade de aviação civil a prerrogativa de rever os atos normativos.”

### **JUSTIFICAÇÃO**

Ao conferir amplos poderes para dispor sobre a prestação de serviços aéreos, inclusive quanto ao seu regime de outorga, a MPV promove uma ampla deslegalização da regulação do setor, afastando a competência do Congresso Nacional e até mesmo do Chefe do Poder Executivo.

Trata-se de solução que não tem precedente no contexto brasileiro, em que as agências reguladoras, no exercício de suas capacidades e com a autonomia que a lei lhes confere, tem o papel de administrar a Lei e o marco regulatório, preenchendo suas lacunas, mas não exercendo a plenitude do poder normativo, ou seja, suprimindo a própria necessidade de lei.

No caso, em especial, dos serviços públicos regulados, a Lei deve dispor sobre o seu regime de exploração e regime tarifário.

Mas ao conferir à ANAC esses poderes, caso assim decida o Congresso Nacional, é necessário fixar limites, e o controle externo dessa atividade, como prevê a Lei nº 13.848, de 2019, em seu art. 14, a qual, inclusive, já exige a realização de consulta pública e de análise de impacto regulatório, previamente à edição de atos normativos pelas agências reguladoras.

Um exemplo de como essa atuação pode se dar é dado pela legislação dos EUA, que prevê a FAA, vinculada ao *Department of Transportation (DoT)*, está sujeita ao disposto no *Congressional Review Act (CRA)*, segundo o qual as normas editadas pelas agências reguladoras departamentais podem ser revistas e afastadas pelo Congresso. Segundo o CRA, a partir de 1996 as regras emanadas das agências



SF/22364.79783-03



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador PAULO PAIM

reguladoras departamentais passaram a ser submetidas às duas Casas do Congresso e ao *General Accountability Office* (GAO), antes de entrarem em vigor. Ademais, as normas editadas pela FAA devem ser submetidas, antes de editadas, ao escrutínio do *Office of Information and Regulatory Affairs* (OIRA), órgão da *Office of Management and Budget* da Presidência da República, que examina o cumprimento das exigências para a edição do ato por meio de avaliação de impacto regulatório, e até mesmo pode recomendar a sua não edição. Ademais, o Congresso permanece com a competência plena para editar leis que contrariem normas editadas por agências reguladoras.

Dessa forma, propomos que antes de produzirem efeitos, as normas sejam submetidas ao crivo das duas Casas do Congresso, por meio de suas comissões de infraestrutura, e ao TCU, para que possam emitir parecer sobre a adequação da norma aos limites legais e aos fins buscados pelo CBA.

Sala das Sessões,

**SENADOR PAULO PAIM**  
**PT/RS**



SF/22364.79783-03