



SENADO FEDERAL

EMENDAS

Apresentadas à Medida Provisória nº 1089, de 2021, que "Altera a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, para dispor sobre o transporte aéreo."

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Senador Alexandre Silveira (PSD/MG)	087
Senador Paulo Paim (PT/RS)	088; 089; 090; 091; 092
Senador Carlos Portinho (PL/RJ)	093
Senador Jaques Wagner (PT/BA)	094
Senador Luis Carlos Heinze (PP/RS)	095
Senadora Mara Gabrilli (PSDB/SP)	096
Senadora Rose de Freitas (MDB/ES)	097
Senador Esperidião Amin (PP/SC)	098
Senador Angelo Coronel (PSD/BA)	099

TOTAL DE EMENDAS: 13





EMENDA Nº

(ao PLV nº 5, de 2022, proveniente da MPV nº1.089,de 2021)

Inclua-se, onde couber, no PLV nº 5, de 2022 (oriundo da MPV nº 1089, de 2021) os artigos com as seguintes redações:

Art. . O Decreto-Lei nº 1.305, de 8 de janeiro de 1974, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º As contribuições de que tratam o art. 1º, do Decreto-Lei nº 6.246, de 5 de fevereiro de 1944, e o art. 30 da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, arrecadadas das empresas públicas, de economia mista e autárquicas, quer federais, estaduais ou municipais, de transporte aéreo regular, não regular, de táxi aéreo e de serviços aéreos especializados; de telecomunicações aeronáuticas; de implantação, administração, operação e exploração da infraestrutura aeroportuária, e de serviços auxiliares; de fabricação, reparos e manutenção, ou de representação, de aeronaves, suas peças e acessórios, e de equipamentos aeronáuticos, serão destinadas ao ensino profissional da aviação civil.

Art. 2º O produto das contribuições, de que trata o artigo anterior, será destinado à assistência social do transporte e ao desenvolvimento do ensino profissional da aviação civil, nos seguintes percentuais:

I- 60% (sessenta por cento) para crédito do Fundo Aeroviário - Conta Especial do Fundo Aeroviário; e

II- 40% (quarenta por cento) ao Serviço Social do Transporte - SEST e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SENAT.” (NR)

Art. . A Lei nº 5.989, de 17 de dezembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

IX – 3% (três por cento) dos valores devidos como contrapartida à União em razão das outorgas de infraestrutura aeroportuária;



X - quaisquer outros recursos que lhe forem expressamente atribuídos.” (NR).

Art. . A Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 63.....

.....

§ 1º

.....

III – dos valores devidos como contrapartida à União em razão das outorgas de infraestrutura aeroportuária, observado o artigo 2º, inciso IX da Lei nº 5.989, de 17 de dezembro de 1973.

..... (NR)”

Art. . A Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º Compete ao SEST, atuando em estreita cooperação com os órgãos do Poder Público e com a iniciativa privada, gerenciar, desenvolver, executar, direta ou indiretamente, e apoiar programas voltados à promoção social do trabalhador em transporte rodoviário, em transporte aéreo e do transportador autônomo, notadamente nos campos da alimentação, saúde, cultura, lazer e segurança no trabalho.” (NR)

“Art. 3º Compete ao SENAT, atuando em estreita cooperação com os órgãos do Poder Público e com a iniciativa privada, gerenciar, desenvolver, executar, direta ou indiretamente, e apoiar programas voltados à aprendizagem do trabalhador em transporte rodoviário, em transporte aéreo e do transportador autônomo, notadamente nos campos de preparação, treinamento, aperfeiçoamento e formação profissional.

.....

.....” (NR)

“Art. 7º As rendas para manutenção do SEST e do SENAT serão compostas:

.....

.....



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador ALEXANDRE SILVEIRA

VI – pelas contribuições de que tratam o art. 1º do Decreto-Lei nº 1.305, de 8 de janeiro de 1974, observado o seu art. 2º.

.....
.....” (NR)

Art. . As alterações promovidas no art. 7º da Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993, passam a ter efeito a partir do dia 1º de janeiro do ano seguinte ao da publicação desta Lei.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem o objetivo de destinar ao SEST (Serviço Social do Transporte) e SENAT (Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte) 40% (quarenta por cento) do valor arrecadado com as contribuições de que tratam o art. 1º, do Decreto-Lei nº 6.246, de 5 de fevereiro de 1944, e o art. 30 da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, que será destinado à assistência social do transporte e ao ensino profissional da aviação civil. Os outros 60% (sessenta por cento) do valor arrecadado será destinado como crédito do Fundo Aeroviário – Conta Especial do Fundo Aeroviário.

Importante destacar que para compensar o impacto orçamentário, propõe-se que serão repassados 3% (três por cento) dos valores devidos como contrapartida à União em razão das outorgas de infraestrutura aeroportuária.

Cabe ressaltar que a LDO 2021 permite que a compensação exigida seja feita tanto pelo aumento da receita quanto pela diminuição da despesa. Levando-se em conta que os custos referentes ao ensino profissional aeroviário das empresas privadas passarão a constituir encargos do Sistema SEST/SENAT, as despesas orçamentárias deixarão de existir para o governo federal, cabendo contabilizá-las do lado das fontes compensatórias.

Note-se que com base no cálculo dos valores arrecadados nos anos anteriores e a projeção do que está previsto para arrecadação daqui em diante, deixarão de ser arrecadados R\$ 327.497.642,85. Em contrapartida, serão reduzidas despesas no montante de R\$ 69.286.727,07. Logo, o impacto



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador ALEXANDRE SILVEIRA

orçamentário-financeiro previsto, subtraindo as despesas previstas, é de R\$ 258.210.915,78 entre 2021 e 2024.

Tal impacto orçamentário será compensado com o repasse de 3% (três por cento) dos valores devidos como contrapartida à União em razão das outorgas de infraestrutura aeroportuária. Com base no Projeto de Lei Orçamentária (PLOA) do Exercício Financeiro de 2022, o montante total da chamada DELEGAÇÃO PARA EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA tem receita prevista no ano de R\$ 2.458.383.614,00. O repasse de 3% seria equivalente a R\$ 73.751.508,42 ao ano, que, projetado em quatro exercícios financeiros seguintes, equivalem a R\$ 295.006.033,68.

Cumpridas as exigências da Lei de Responsabilidade Fiscal e da Lei Orçamentária, peço o apoio dos nobres pares para aprovação da presente emenda, fundamental para o fortalecimento do apoio e formação dos nossos profissionais da aviação civil.

Sala da Sessão,

Senador ALEXANDRE SILVEIRA



MPV 1089
00088

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 5, DE 2022, À
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021

EMENDA SUPRESSIVA

(ao PLV nº 5, de 2022, proveniente da MPV nº 1.089, de 2021)

Suprima-se:

I – o art. 174-A da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 3º do PLV.

II – a revogação dos art. 174, 175 e 176 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 14, IV, “ae” do PLV.

III – a revogação dos Capítulo II do Título VI, da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 14, IV, “af” do PLV

IV - a revogação das Seções I, II e III do Capítulo III do Título VI, da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 14, IV, “ag” do PLV

V - a revogação dos artigos art. 193 a 196 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 14, IV, “ah” do PLV.

JUSTIFICAÇÃO

O PLV aprovado pela Câmara, mantendo o proposto pela Medida Provisória 1.089, afasta, por meio revogação do art. 174 do CBA, a distinção legal, entre os serviços aéreos privados (artigos 177 a 179) e os serviços aéreos públicos (artigos 180 a 221). E revoga os demais dispositivos, remetendo a regulamento a definição dos serviços aéreos em sua totalidade.

Deixa de haver, na Lei, portanto, a definição de “serviços aéreos públicos” ou de “serviços aéreos privados”.

Para esse fim o PLV classifica os serviços aéreos, na forma de novo art. 174-A, do CBA, “atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica”, e define que “as normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.”

Com tal formulação, ignora o fato de que os “acordos internacionais” sobre o tema, como a Convenção de Chicago (CONVENÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946), em nada ajudam a superar a lacuna, o delimitam a atuação da ANAC. A Convenção de Chicago, de fato, apenas define que ““Serviço aéreo” significa **qualquer serviço aéreo**



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador PAULO PAIM

regular por aeronaves para o transporte público de passageiros, correio ou carga; e que “serviços aéreos internacionais regulares não poderão funcionar no território ou sobre o território de um estado contratante, a não ser com a permissão especial ou outra autorização do mesmo Estado e de conformidade com as condições de tal permissão ou autorização”.

A Convenção, portanto, não “elencar” nenhum serviço como regular ou não regular, nem contém definições válidas ou suficientes para superar a lacuna que decorrerá da alteração promovida pela Medida Provisória. Não serve, assim, para validar, conferindo ao tema uma base jurídica e legal adequada, a capacidade regulamentar da ANAC, que se daria sem qualquer condicionamento legal, na perspectiva da “deslegalização”.

A descaracterização – contra a expressa norma constitucional – do serviço aéreo como serviço público, desconhece o seu caráter de *serviço essencial*, prestado pelo particular *nas condições fixadas pelo Poder Público*, e que se submete a limitações, tanto em razão do uso do espaço aéreo, quanto das normas de segurança e que regem as relações de consumo entre *usuários e prestadores*, qualquer que seja o meio pelo qual estejam para tanto habilitados pelo Poder Público. Ao dizer que o serviço aéreo é apenas “serviço de interesse público”, tenta desconectar o serviço aéreo de sua natureza: se todo serviço público é “de interesse público”, nem todo serviço de interesse público é, necessariamente, *serviço público*. O transporte aéreo, notadamente na sua modalidade de transporte de passageiros, é serviço público, como ocorre nas demais situações de transporte coletivo terrestre ou lacustre, “*porque suas características evidenciam uma prestação pública de atendimento contínuo à coletividade e de caráter essencial, e que, por isso mesmo, impõe obediência ao princípio da modicidade.*” (GUIMARÃES, Geraldo Spagno. Comentários à Lei de Mobilidade Urbana. Belo Horizonte: Fórum, 2012. p. 183).

Por isso, os serviços aéreos se sujeitam a obrigações que garantam a continuidade, frequência, capacidade, qualidade e custos acessíveis ou *não abusivos*.

Observe-se que ao definir no art. 174-A os serviços aéreos como *atividades econômicas de interesse público* a redação visa a descaracterização da navegação aérea como serviços aéreos **públicos**, hoje expressamente reconhecida pelo art. 174 do CBA, que acaba por ser revogado pelo PLV. Para atenuar esse conflito constitucional, o Relator na Câmara introduziu o art. 13 do PLV, que prevê que

“Art. 13. Os serviços aéreos são atividades econômicas de interesse público e devem ser considerados serviços aéreos públicos para fins de aplicação do direito internacional.

Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo aplica-se também às legislações tributária e aduaneira.”



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

Trata-se, assim, de confissão de que os serviços aéreos continuam a ser serviços públicos, embora para fins limitados, o que não condiz com a Constituição.

Não se trata, como pretende a EMI nº 00053/2021 MINFRA MD ME, de mera “atividade econômica de interesse público prestada por agentes privados que devem observar a regulação estabelecida para o setor”, e nem mesmo há “abalizada por jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, de que referidas atividades não são serviços públicos”, que poderia sustentar a tese “jurídica” adotada.

Para tal fim, alega a EMI que “*diferentemente da navegação aérea, aeroespacial e da infraestrutura aeroportuária, em que a Constituição Federal estabelece a exploração direta pela União ou mediante autorização, concessão ou permissão, no caso dos serviços aéreos não há que se falar em outorga*”. Parte, assim, da premissa – totalmente equivocada – de que o art. 21, XII, “c”, que atribui à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária, de que os serviços aéreos a) não se enquadram na definição de *navegação aérea*; e b) *não são, assim, serviços públicos de competência da União*, passíveis de exploração privada mediante outorga do poder concedente.

No entanto, a expressão **navegação aérea**, a que se refere o art. 21, XII, “c”, envolve serviços prestados por “**companhias de navegação aérea**”, empresas que prestam modalidade de serviços de transporte *internacional, interestadual e intermunicipal*, e que, como decidido pelo STF na ADI 1600-MC, julgada em 1997, estão sujeitas à incidência de ICMS sobre suas operações, tanto quanto as demais empresas de *transporte terrestre ou aquaviário*. Ou seja, a navegação aérea é, **por si mesma**, o transporte aéreo, à qual servem os serviços auxiliares à navegação aérea, como o controle de tráfego aéreo.

O fato de a Constituição empregar expressões distintas, no art. 21, para se referir a diferentes modalidades de serviço público que envolvam o transporte, empregando “serviços de transporte ferroviário e aquaviário” e “serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros”, ou mesmo a expressão “transportes aéreo, aquático e terrestre”, no art. 180, quando determina a observância dos tratados internacionais e princípio da reciprocidade quando da ordenação, por lei, do transporte internacional, quando muito revela alguma falha de sistematização da Carta, mas, nunca, a sua ambiguidade.

A redação, por isso, não parte da premissa de que *serviços aéreos públicos*, regulares ou não, *são serviços públicos*, como prevê o art. 21, XII, “c” da CF. A caracterização proposta de que serviços aéreos, regulares ou não, *são atividades econômicas de interesse público* tem o único objetivo de afastar o critério material para que os serviços aéreos sejam considerados como serviço público. Mas o malabarismo verbal empregado para dizer que se trata de serviços de “interesse público”, que poderão ser regulares ou não regulares, e a revogação do art. 180, que



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador PAULO PAIM

prevê que “a exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não regular ou de serviços especializados”, decorre desse entendimento de que, sem a descaracterização, não seria possível a adoção do regime de autorização.

Contudo, a adoção do regime de autorização – em lugar de concessão – para a prestação de serviços de navegação aérea estaria contemplada no art. 21, XII, “c” da CF, entendimento já adotado para a outorga da exploração de portos, transporte rodoviário e ferroviário, não obstante, nesses casos, a outorga de autorização seja precedida de critérios definidos a partir da obrigatoriedade de observância do princípio da impessoalidade.

Assim, o novo art. 174-A e revogação do art. 174 e demais revogações dela decorrentes poderão trazer sérios problemas em face do disposto no art. 175 da CF:

“Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.”

Além disso, o novo art. 174-A e as revogações dos art. 174, 175 a 179, 183, 188, e 193 a 196 do CBA, que definem os serviços aéreos públicos e privados e regras para a sua outorga, remetem à ANAC dispor sobre a regulação dos serviços aéreos em geral, gerando um enorme vácuo conceitual, pois se trata de dispositivos essenciais para a aplicação de outras normas legais, como é o caso da regulamentação da profissão de aeronauta, objeto da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.

A Lei nº 13.475, em seu art. 5º, define os tripulantes de voo e de cabine, a partir do exercício de suas funções em serviços aéreos público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo; serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo; serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo; demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira; e serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

A exclusão das definições de serviços aéreos e seus regimes de exploração torna a Lei 13.475, assim, insubsistente, pois lhe falta o elemento essencial



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

que, atualmente, se acha nos dispositivos revogados do CBA pela minuta de medida provisória, afetando não apenas as relações de trabalho, mas os acordos coletivos estabelecidos e sua aplicação.

Sala das Sessões,

SENADOR PAULO PAIM



MPV 1089
00089

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 5, DE 2022, À
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021

EMENDA MODIFICATIVA
(ao PLV nº 5, de 2022, proveniente da MPV nº1.089, de 2021)

Dê-se ao art. 13 do PLV nº 5, de 2022, a seguinte redação:

“Art. 13. Os serviços aéreos são atividades econômicas de interesse público e devem ser considerados serviços aéreos públicos para fins de aplicação do direito internacional.
Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo aplica-se também às legislações tributária e aduaneira, **trabalhista e de relações de consumo e de garantia dos direitos de usuários de serviços públicos.**”

JUSTIFICAÇÃO

O novo art. 13 inserido no PLV pela Câmara dos Deputados tenta mitigar os efeitos da inconstitucional revogação dos artigos do CBA que definem os serviços aéreos regulares como serviços públicos, sujeitos ao art. 175 da Constituição. A ressalva feita pelo art. 13, porém, é insuficiente, pois considera os serviços aéreos como serviço público apenas para fins de aplicação do direito internacional, e da legislação tributária e aduaneira.

Deixa de considerar, portanto, os aspectos essenciais, que são as relações de consumo e a garantia dos direitos de usuários de serviços públicos, notadamente o disposto no Código de Defesa do Consumidor e na Lei de Concessões, e, ainda, as relações trabalhistas, que dependem dessa conceituação.

Dessa forma a presente emenda visa atenuar essa lacuna e reduzir o dano à ordem jurídica acarretado pelas alterações aprovadas pela Câmara dos Deputados.

Sala das Sessões,

SENADOR PAULO PAIM



MPV 1089
00090

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

**PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 5, DE 2022, À
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021**

EMENDA MODIFICATIVA
(ao PLV nº 5, de 2022, proveniente da MPV nº 1.089, de 2021)

Dê-se ao “caput” do art. 49 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, alterado pelo art. 4º do PLV nº 5, de 2022, a seguinte redação:

“Art. 49. Na prestação de serviços aéreos, prevalecerá o regime de liberdade tarifária, observado, no caso de serviços aéreos regulares, o disposto no § 1º do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.”

JUSTIFICAÇÃO

O PLV aprovado pela Câmara introduz alteração ao art. 49 da Lei nº 11.182, reiterando o princípio da liberdade tarifária na prestação de serviços aéreos.

Considerando-se que esses serviços deixarão de ser considerados serviço público, o que é inconstitucional, é fundamental que se assegure, ao menos, a observância ao princípio da modicidade tarifária nos serviços aéreos regulares. Esse princípio integra o conceito de “serviço adequado” previsto no art. 6º da Lei de Concessões, e o art. 48, § 1º da Lei 11.182, também alterado pelo PLV, remete à ANAC editar “as normas regulamentares de prestação de serviço adequado”, mas sem definir seu conteúdo, prevendo-se, apenas, a prestação de informações e a publicidade das tarifas ou preços praticados.

A prática de preços abusivos tem sido rotineira nos serviços aéreos regulares, problema apontado em audiência conjunta da CAE e Comissão de Infraestrutura desta Casa pelo representante do IDEC.

A presente emenda visa, assim, trazer uma solução minimamente aceitável para tal problema.

Sala das Sessões,

SENADOR PAULO PAIM



**MPV 1089
00091**

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

**PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 5, DE 2022, À
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021**

EMENDA SUPRESSIVA
(ao PLV nº 5, de 2022, proveniente da MPV nº 1.089, de 2021)

Suprima-se a revogação do art. 208 da Lei nº 7.565, de 1986, constante do art. 14, IV, “am” do PLV nº 5, de 2022.

JUSTIFICAÇÃO

O atual art. 208 do CBA prevê que “as empresas estrangeiras autorizadas a funcionar no País são obrigadas a ter permanentemente representante no Brasil, com plenos poderes para tratar de quaisquer assuntos e resolvê-los definitivamente, inclusive para o efeito de ser demandado e receber citações iniciais pela empresa.”

Ao dar nova redação aos art. 205 e 216 do CBA, a MPV determina que para explorar o serviço de transporte aéreo internacional, a empresa estrangeira deverá obter autorização de operação, conforme o disposto em regulamentação da autoridade de aviação civil, sem prejuízo da aplicação das demais exigências previstas em lei para o funcionamento de empresas estrangeiras no País, e reserva os serviços aéreos de transporte doméstico a pessoas jurídicas constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País.

Assim, empresas estrangeiras poderão atuar no Brasil, no transporte aéreo internacional, mas não mais serão obrigadas a ter representante permanente no país, bastando que sejam autorizadas a operar e obedeçam às demais exigências legais para funcionamento no Brasil.

A inexistência de outra norma legal estabelecendo essa exigência poderá levar a que empresas estrangeiras ofereçam voos internacionais no país, mas, em caso de descumprimento aos direitos do consumidor, não haverá meio hábil para que o usuário possa exigir seu cumprimento, pois a empresa poderá esquivar-se de prestar atendimento ou mesmo responder judicialmente, e o cidadão será obrigado a ajuizar ação para ressarcimento de danos no exterior, o que é impraticável em vista da onerosidade e complexidade.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

Para que tal desresponsabilização não ocorra e o tema não fique a depender apenas daquilo que vier a ser fixado em regulamentos pela ANAC, é necessário preservar o art. 208 do CBA.

Sala das Sessões,

SENADOR PAULO PAIM



**MPV 1089
00092**

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

**PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 5, DE 2022, À
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021**

EMENDA ADITIVA

(ao PLV nº 5, de 2022, proveniente da MPV nº 1.089, de 2021)

Inclua-se, na Lei nº 7.565, de 1986, alterada pelo art. 3º do PLV nº 5, de 2022, 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, **ressalvados os casos de urgência comprovada**, somente produzirão efeitos após decorridos **noventa** 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.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

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 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, **ressalvados os casos de urgência comprovada**, 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, no prazo de **noventa dias**, sobre a adequação da norma aos limites legais e aos fins buscados pelo CBA.

Sala das Sessões,

SENADOR PAULO PAIM



MPV 1089
00093

SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Carlos Portinho

EMENDA Nº - PLEN
(ao PLV nº 5, de 2022)

Acrescente-se o seguinte artigo à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, na forma do art. 3º do Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2022:

“**Art. 231-A.** A cobrança do serviço de acompanhamento a menores de idade não poderá exceder 5% (cinco por cento) do preço do bilhete adquirido por trecho.”

JUSTIFICAÇÃO

O Governo vem adotando diversas medidas para reduzir os gastos das empresas aéreas, a fim de diminuir os custos das viagens e incentivar o turismo, como por exemplo, as alterações feitas pela Medida Provisória nº 1.089, de 2021, que visam a simplificação e desburocratização administrativa no âmbito do setor aéreo; e a redução significativa da alíquota do imposto sobre a renda incidente sobre as operações arrendamento mercantil de aeronave ou de motores, prevista na Medida Provisória nº 1.094, de 2021.

As companhias aéreas no Brasil operam em regime de liberdade tarifária e são livres para cobrar pelo bilhete de passagem e por serviços complementares. Desta forma, as empresas de transporte aéreo oferecem o serviço pago, de acompanhamento e assistência, para garantir que o menor seja recepcionado, conduzido e supervisionado durante as etapas do voo.

Cumprе destacar, no entanto, que a prática da cobrança pelo serviço de acompanhamento de crianças e adolescentes só começou a ocorrer em meados de 2010. Ademais, a regulamentação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) não abrange, especificamente, a cobrança de valores em relação ao serviço de acompanhamento de menores de idade.

Desde 2016, foram implementadas diversas regras que deveriam impactar diretamente nos preços das passagens, tornando-as mais acessíveis ao consumidor. Contudo, observa-se que os preços praticados pelas companhias

aéreas, pela falta de competitividade no mercado nacional, ficaram ainda mais elevados.

Desta forma, não se justifica a cobrança de valores que não condizem com a realidade brasileira. O acompanhamento de menores, normalmente é prestado de forma compartilhada a um grupo de crianças e adolescentes e por um único funcionário da empresa. Por exemplo, durante o voo o acompanhamento é realizado pelo chefe de cabine.

Da mesma maneira, o acompanhamento de crianças e adolescentes realizado do *check in* até a porta da aeronave também é feito por um único funcionário. Assim, em uma situação hipotética, suponhamos que embarque um grupo de cinco crianças por trecho, cada uma pagando R\$ 250,00 (tarifa mais cara praticada no mercado nacional) pelo serviço de acompanhamento, o que totalizaria R\$ 1.250,00, ultrapassando o valor médio de um bilhete.

Em relação aos mercados internacionais, apesar de a prestação do serviço ao menor desacompanhado tratar-se de prática adotada, cumpre destacar, principalmente em relação aos Estados Unidos e a Europa, a utilização do modelo *low cost*, que democratizou o acesso ao transporte aéreo através da prática de tarifas de baixo custo. Dessa forma, justifica-se a cobrança pelo serviço, visto que os preços dos bilhetes são extremamente baratos, o que, contudo, não ocorreu no Brasil.

Assim, apresentamos esta emenda para que o valor a ser cobrado pelo serviço de acompanhamento às crianças e adolescentes não ultrapasse 5% do valor do bilhete para o trecho voado. Entendemos que regulamentar a questão não viola o princípio da liberdade tarifária já praticado pelas empresas aéreas e funciona como uma espécie de compensação ao serviço disponibilizado para menores desacompanhados.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres parlamentares e do relator da matéria, no sentido de acatar a emenda aqui proposta.

Sala das Sessões,

Senador CARLOS PORTINHO



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Jaques Wagner

**PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 5, DE 2022, À
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021**

Altera a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, para dispor sobre o transporte aéreo.

EMENDA Nº - PLEN

Supressiva

Art. 1º Suprima-se a revogação do § 1º do art. 30 e do art. 34 da Lei nº 7.565, de 1986, constantes do art. 14, III, “d” e “e”.

Justificação

A Lei nº 7.565, de 1986, nos referidos artigos revogados pelo presente PLV, previa que os aeródromos públicos e privados somente poderiam ser abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro, bem como estipulava que nenhum aeródromo poderia ser construído sem prévia autorização da autoridade aeronáutica.

Sabemos que a fiscalização de aeródromos em áreas remotas, como na região amazônica, já enfrenta inúmeras dificuldades. São frequentes os relatos de pistas, regulares ou clandestinas, que atuam no garimpo ilegal e no tráfico de drogas. Com a revogação dos referidos normativos, acreditamos haver risco flagrante de estímulo à construção de novas pistas que não obedeçam às previsões regulamentares estabelecidas pela autoridade aeronáutica, enfraquecendo a fiscalização e fragilizando a própria ANAC, a quem caberá o peso de negar o credenciamento de um empreendimento após o alto investimento já realizado.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Jaques Wagner

Ademais, a ação de desativar pistas já construídas custa muito caro para o poder público e as mesmas são rapidamente refeitas e reaproveitadas pelos contraventores.

Por essas razões, solicito o apoio dos eminentes pares para a aprovação da presente proposta.

Sala das Comissões, em 11 de maio de 2022

Senador JAQUES WAGNER

PT-BA



**SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze**

MEDIDA PROVISÓRIA 1.089, DE 2021

Altera as Leis nºs 6.009, de 26 de dezembro de 1973, 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), 13.448, de 5 de junho de 2017, 11.182, de 27 de setembro de 2005, 9.826, de 23 de agosto de 1999, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, e 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), para dispor sobre o transporte aéreo; e revoga dispositivos das Leis nºs 5.862, de 12 de dezembro de 1972, e 8.666, de 21 de junho de 1993.

EMENDA ADITIVA

Acrescenta-se ao art. 174-A, da Lei nº 7.565, de 1968, incluído pelo art. 2º. da Medida Provisória nº 1.089, de 2021, o seguinte dispositivo, passando o atual parágrafo único a constituir § 1º:

“Art. 174 - A.

§ 1º.

§ 2º Obedecerão a regulamento especial os serviços aéreos que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura e da pecuária em qualquer dos seus aspectos, mediante o uso de fertilizantes, sementeira, combate a pragas, aplicação de inseticidas, herbicidas, desfolhadores, povoamento de águas, combate a incêndios em campos e florestas, combate a vetores e quaisquer outras aplicações técnicas e científicas aprovadas. ”



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória nº 1.089/2021 tem como objetivo alterar o Código Brasileiro de Aeronáutica, e, segundo o Governo Federal, é parte do programa Voo Simples, lançado em 2020, que reúne medidas para reduzir a burocracia do setor, para aumentar a eficiência na prestação de serviços aéreos.

Ocorre que a operação aeroagrícola é uma atividade complexa, que envolve aspectos aeronáuticos, agrônômicos, ambientais e de saúde pública. Não é, simplesmente, a operação de uma aeronave. Dessa forma, tem variada gama de fundamentos técnicos a ação do avião agrícola.

Não será, com certeza, de bom alvitre que se desregulamente, por inteiro, o setor aeroagrícola, como propõe – pela falta de explicitação acerca do setor – a medida provisória ora em análise.

É de se notar que o setor aeroagrícola brasileiro possui expressiva estrutura. São mais de 2.350 aviões agrícolas registrados¹, cerca de 278 empresas atuantes e uma experiência acumulada de mais de 70 anos de atividade no País. É a segunda maior frota de aviões agrícolas do mundo, atrás apenas daquela dos Estados Unidos. Somado a isso, de acordo com levantamento do SINDAG – Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola, pelo menos 2/3 destas empresas são optantes do Simples Nacional, isto é, empresas de pequeno porte, em sua maioria de cunho familiar. A aviação agrícola ainda tem se mostrado fundamental para o combate aos incêndios que, nos últimos anos, tem se intensificado nos campos e florestas do Brasil.

Note-se, ainda, que o setor é altamente regulado. Uma lei específica e toda a legislação decorrente (Decreto-lei nº 917, de 1969; Decreto nº 86.765, de 1981; e extensa normatização infralegal específica, em especial emanada do Ministério da Agricultura e da ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil) regulam e orientam a atividade no Brasil, o que assegura a adequada ação fiscalizatória do Estado e a correta atividade junto aos produtores rurais. Por desempenhar um trabalho fundamental para o tratamento de diferentes culturas agrícolas, especialmente para cana-de-açúcar, arroz, algodão, milho e eucaliptos, a aviação agrícola teve o seu serviço inclusive declarado como essencial durante a pandemia do COVID-19².

¹ ARAÚJO, Eduardo Cordeiro de. **Frota Brasileira de Aeronaves Agrícolas**. SINDAG, 10 maio 2021. Disponível em: <https://sindag.org.br/wp-content/uploads/2021/05/frota-2020-versao-2.pdf> - . Acesso em: 23 jan. 2022.

² DECRETO Nº 10.282, DE 20 DE MARÇO DE 2020:

Serviços públicos e atividades essenciais



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

Finalmente, é importante registrar que em decorrência das citadas especificidades, as disposições regulatórias aplicadas aos demais segmentos da aviação civil não são, em sua maioria, compatíveis com a atividade aeroagrícola, motivo pelo qual propomos que sua regulamentação seja específica.

Em nome da eficiência desejada junto ao agronegócio e pelas complexas questões ambientais envolvidas em suas operações, não nos parece de modo algum aceitável que o setor aeroagrícola reste sem qualquer normatização, razão pela qual sugerimos esta emenda.

Sala das Sessões, em 11 de maio de 2022

Senador LUIS CARLOS HEINZE
Progressistas / RS

CSC

Art. 3º (...) § 1º São serviços públicos e atividades essenciais aqueles indispensáveis ao atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade, assim considerados aqueles que, se não atendidos, colocam em perigo a sobrevivência, a saúde ou a segurança da população, tais como:

XVI - **prevenção, controle e erradicação de pragas dos vegetais e de doença dos animais;**



SENADO FEDERAL
Senadora Mara Gabrilli

EMENDA Nº - PLEN
(ao PLV nº 5, de 2022)

Dê-se ao § 9º, do art. 8º, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, na forma do art. 4º do PLV nº 5, de 2022, a seguinte redação:

“Art. 8º

.....

§ 9º A competência a que se refere o inciso LIV do *caput* deste artigo é privativa.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Atualmente a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) não emite ou exige habilitação para a prática de aerodesporto, mas recomenda que qualquer interessado na prática esportiva realize o registro em suas associações aerodesportivas. Os equipamentos não estão sujeitos a cumprir requisitos de aeronavegabilidade, mas seu cadastro é exigido pela ANAC. Esse cadastro é operacionalizado pelas associações credenciadas, que são responsáveis pela identificação dos desportistas e pela emissão de atestado de capacidade garantindo que estejam aptos a cumprir as normas operacionais pertinentes.

A ANAC se limita a definir as regras básicas operacionais capazes de proteger terceiros não envolvidos e o sistema de aviação civil.

O PLV altera a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 (que cria a Agência), de modo que a ANAC passe a conceder certificado de habilitação para praticantes de aerodesporto, estabelecendo que tal competência é privativa e indelegável.

A nossa emenda retira o termo “indelegável” a fim de manter a necessidade de a certificação ser concedida pela ANAC, porém permitir que a

agência possa se articular, quando julgar necessário, com entidades e associações que possuam capacidade de receber delegação para participar do processo certificador.

Sala das Sessões,

Senadora MARA GABRILLI

EMENDA Nº - PLEN
(ao PLV nº 5, de 2022)

Acrescente-se o seguinte artigo à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, na forma do art. 3º do Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2022:

“Art. 229-A. A remarcação do bilhete a qualquer tempo, a pedido do passageiro, implicará no pagamento ou reembolso da diferença de preço para a nova data e horário solicitados, não implicando em taxas, multas ou quaisquer pagamentos adicionais.”

JUSTIFICAÇÃO

A política de preços para o mercado de serviço de transporte aéreos regular é o de liberdade tarifária, conforme estabelecido na Lei nº 11.182, de 25 de setembro de 2005.

A realidade hoje, entretanto, é de preços excessivamente elevados. Considerando a baixa concorrência, com muitos trechos sendo operados por um ou no máximo dois operadores, o consumidor se vê obrigado a pagar por valores cada vez maiores, sem qualquer teto do que poder ser cobrado.

Além de se submeter a qualquer preço que o transportador queira, o passageiro ainda é cobrado no momento que precisa trocar o voo por outra opção de data e horário.

Se a empresa pode cobrar o preço que o remunera adequadamente por cada trecho, não faz sentido penalizar ainda mais o passageiro que precisa trocar de voo, e que muitas vezes já terá que arcar com um voo que está mais caro que o voo original.

Nesse sentido, nossa emenda veta a cobrança de taxas, multas ou pagamentos adicionais para a troca de voos, além da diferença de preço das passagens.

Sala das Sessões,

Senadora ROSE DE FREITAS



MPV 1089
00098

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

EMENDA Nº - PLEN
(ao PLV nº 5, de 2022)

Dê-se ao § 9º, do art. 8º, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, na forma do art. 4º do PLV nº 5, de 2022, a seguinte redação:

“Art. 8º
.....

§ 9º A competência a que se refere o inciso LIV do *caput* deste artigo é privativa.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) não emite habilitação para a prática de aerodesporto. Qualquer interessado na prática esportiva pode realizar o registro em sua respectiva associação aerodesportiva. O cadastro dos equipamentos, quando necessário, é providenciado pelas associações credenciadas, que são responsáveis pela identificação dos desportistas e pela emissão de atestado de capacidade garantindo que estejam aptos a cumprir as normas operacionais pertinentes.

O PLV altera a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 (que cria a Agência), de modo que a ANAC passe a conceder certificado de habilitação para praticantes de aerodesporto, estabelecendo que tal competência é privativa e indelegável.

Caso o texto seja aprovado dessa forma, excluindo a participação das entidades esportivas, a prática regular das atividades esportivas se tornará impraticável. Não há na agência reguladora conhecimento, expertise, ou mesmo pessoal suficiente para realizar tais atividades. E mais, não há necessidade de forçar a certificação massiva das atividades que hoje já são realizadas de forma segura em todo o País.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

Propomos a retirada do termo “indelegável” do § 9º do art. 8º proposto pelo PLV. Dessa forma, a certificação poderá ser concedida pela ANAC, porém a Agência poderá, quando julgar necessário, delegar a entidades e associações, em parte ou na totalidade, o processo certificador.

Sala das Sessões,

Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

Brasília:

Senado Federal - Ala Senador Nilo Coelho - Gabinete 2
70165-900 - Brasília - DF
Telefone: (61)3303-6446

E-mail: sen.esperidiaoamin@senado.leg.br

Florianópolis:

Rua Álvaro de Carvalho, 267 - 10º Andar Ed. Mapil - Centro
88010-040 - Florianópolis - SC
Telefone: (48)3222-4100



MPV 1089
00099

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Angelo Coronel

EMENDA Nº - PLEN

(ao PLV nº 5, de 2022, oriundo da MPV 1.089, de 2021)

Inclua-se, onde couber, no PLV nº 5, de 2022 (oriundo da MPV nº 1089, de 2021) o artigo com a seguintes redação:

Art. . A realização de treinamento em simuladores de voo em CTAC fora do território nacional, para revalidação das habilitações de TIPO, será exigível apenas a cada 24 meses, contados a partir da data de obtenção da primeira habilitação, na forma da regulamentação da ANAC.

JUSTIFICATIVA

Atualmente, os requisitos de treinamento de solo e voo para que um piloto possa revalidar uma habilitação para operar uma aeronave TIPO, impõe ao piloto a obrigação de se submeter a um programa de treinamento aprovado e validado pela ANAC e feito em Centro de Treinamento de Aviação Civil - CTAC, que apenas existem fora do país, tendo o profissional que suportar custos elevados em dólar para conseguir revalidar a referida habilitação, sem a qual o piloto fica impedido de exercer seu ofício.

Assim, o texto não exclui a hipótese de o aviador brasileiro, poder realizar o treinamento formal utilizando simuladores de voo, apenas lhe é flexibilizado o prazo que atualmente é de 12 meses para 24 meses, já que não há centros de treinamento, com um programa de treinamento aprovado e que utilizam dispositivos de treinamento para simulação de voo qualificados ou validados pela ANAC, dentro do território nacional.

De forma básica, o texto proposto trás em seu corpo a adequação necessária para as realidades brasileiras, sem em momento algum alterar os critérios de segurança de voo, pois delega-se à ANAC regulamentação própria.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Angelo Coronel
garantindo à Agência autonomia para realizar flexibilização condicionada aos
padrões segurança.

Sala da Sessão,

Senador **ANGELO CORONEL**
(PSD-BA)