



# SENADO FEDERAL

## EMENDAS

Apresentadas perante a Mesa do Senado Federal ao **Projeto de Lei nº 1829, de 2019**, que *"Altera as Leis nºs 6.009, de 26 de dezembro de 1973; 7.565, de 19 de dezembro de 1986; 9.610, de 19 de fevereiro de 1998; 11.771, de 17 de setembro de 2008; 12.462, de 4 de agosto de 2011; 13.097, de 19 de janeiro de 2015, e 13.146, de 6 de julho de 2015, para promover a modernização do turismo no Brasil; e revoga dispositivos da Lei nº 12.974, de 15 de maio de 2014, e a Lei nº 6.513, de 20 de dezembro de 1977."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Senador Carlos Portinho (PL/RJ)	016
Senador Chico Rodrigues (PSB/RR)	017
Senador Alessandro Vieira (MDB/SE)	018
Senadora Tereza Cristina (PP/MS)	019
Senador Jorge Seif (PL/SC)	020; 021
Senador Efraim Filho (UNIÃO/PB)	022

**TOTAL DE EMENDAS: 7**





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº**  
**(ao PL 1829/2019)**

**Altere-se o art. 4º do Projeto de Lei nº 1829 de 2019, que altera o art. 63 e 63-A da Lei nº 12.462/2011.**

*“Art. 4º A Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:*

*“Art. 63 É instituído o Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, de natureza contábil e financeira.*

*§ 5º Os recursos do FNAC também poderão ser aplicados:*

.....

*III – para custeio e desenvolvimento de projetos de produção de combustíveis renováveis de aviação no País, incluindo as etapas da cadeia produtiva que sejam vinculadas a essa finalidade.*

*IV – no apoio financeiro reembolsável mediante concessão de empréstimo aos prestadores de serviços aéreos regulares para o adequado desenvolvimento de suas atividades, segundo regulamentação do Comitê Gestor previsto no § 7º.*

*§ 6º Os recursos do FNAC, enquanto não destinados às finalidades previstas no art. 63-A e no art. 63-B, ficarão depositados na Conta Única do Tesouro Nacional.*

*§ 7º Para o financiamento de que trata o § 5º, fica criado o Comitê Gestor do FNAC – CG-FNAC, órgão colegiado integrante da estrutura do Ministério de Portos e Aeroportos, cuja competência e composição serão estabelecidas em ato do Poder Executivo.*

*§ 8º O FNAC terá como agente financeiro o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, para fins dos financiamentos de que trata o inciso IV do § 5º.*

*§ 9º O BNDES poderá habilitar outros agentes financeiros, públicos ou privados, para atuar nas operações de financiamento com recursos do FNAC, desde que os riscos da atuação sejam suportados por esses agentes financeiros.*



§ 10. Os agentes financeiros manterão o Comitê Gestor do FNAC, de que trata o § 7º do presente artigo, atualizado sobre os dados de todas as operações realizadas com recursos do Fundo.

§ 11. O Conselho Monetário Nacional, sem prejuízo de suas demais atribuições, por meio de proposta do Ministério de Portos e Aeroportos, estabelecerá normas reguladoras dos empréstimos a serem concedidos pelo FNAC no que concerne:

I - às linhas de financiamento a serem disponibilizados com suas respectivas finalidades específicas;

II - aos encargos financeiros e prazos;

III - às comissões devidas pelo tomador de financiamento com recursos do FNAC e demais condições necessárias à operacionalização.

§ 12. O Comitê Gestor do FNAC fixará o valor global anual a ser disponibilizado para os fins do inciso IV do §5º deste artigo e o limite de empréstimo a ser concedido por linha de financiamento e por prestador de serviços.

§ 13. Os recursos do FNAC, administrados pelo Ministério de Portos e Aeroportos, poderão ser utilizados como subsídio para a aquisição de querosene de aviação (QAV) em aeroportos localizados na Amazônia Legal Brasileira, na forma do regulamento.

§ 14. O Poder Executivo regulamentará o disposto neste artigo.

.....” (NR)

## JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem o objetivo de aprimorar o artigo 4º do projeto de lei Nº 1829/2019, que trata do Fundo Nacional da Aviação Civil (FNAC).

A Aviação Civil brasileira enfrenta desafios significativos ligados aos riscos cambiais. Eles estão presentes tanto nos custos em moeda estrangeira, como no combustível de aviação, que corresponde historicamente a cerca de 40% da matriz de custos das empresas aéreas, quanto na dificuldade para obter linhas de crédito em moeda doméstica a taxas economicamente viáveis, dificultando a manutenção e a expansão de suas operações. Essas dificuldades são agravadas pela falta de estrutura de crédito específica que atenda às particularidades do setor aéreo, levando a um cenário de fragilidade financeira.

Nesse contexto, a criação de uma alternativa de financiamento de menor custo proposta, com ajustes no referencial normativo do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), é essencial. O FNAC é um fundo de natureza contábil e financeira, vinculado ao Ministério de Portos e Aeroportos, criado pelo Art. 63 da Lei nº 12.462 de 04 de agosto de 2011 e tem como missão fomentar o desenvolvimento do sistema nacional de aviação civil. Esse correto reajuste do



FNAC, à exemplo do que ocorre com o Fundo da Marinha Mercante (FMM), proporcionará uma fonte de crédito mais acessível e adequada às necessidades específicas da aviação civil, promoverá ambiente estável e favorável para investimentos no setor e criará condições para enfrentar os desafios futuros. A otimização do uso do FNAC tem impactos sociais, uma vez que a aviação civil tem papel crucial na conectividade e integração regional, facilitando o acesso a diferentes partes do país e contribuindo para o desenvolvimento econômico e social.

Sala das sessões, 5 de junho de 2024.

**Senador Carlos Portinho**  
**(PL - RJ)**



Assinado eletronicamente, por Sen. Carlos Portinho

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7278339772>



CONGRESSO NACIONAL  
Gabinete do Senador Chico Rodrigues

**EMENDA Nº**  
**(ao PL 1829/2019)**

Acrescente-se, onde couber, no Projeto o seguinte artigo:

**“Art.** A Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, *passa a vigorar com a seguinte redação:*

**‘Art. 63.** *É instituído o Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, de natureza contábil e financeira.*

.....  
**§ 5º** .....

.....  
**III** – *no custeio e desenvolvimento de projetos de produção de combustíveis renováveis de aviação no País, incluindo as etapas da cadeia produtiva que sejam vinculadas a essa finalidade;*

**IV** – *no apoio financeiro reembolsável mediante concessão de empréstimo aos prestadores de serviços aéreos regulares para o adequado desenvolvimento de suas atividades, segundo regulamentação do Comitê Gestor previsto no § 7º.*

**§ 6º** *Os recursos do FNAC, enquanto não destinados às finalidades previstas no art. 63-A e no art. 63-B, ficarão depositados na Conta Única do Tesouro Nacional.*

**§ 7º** *Para o financiamento de que trata o § 5º, fica criado o Comitê Gestor do FNAC – CG-FNAC, órgão colegiado integrante da estrutura do Ministério de Portos e Aeroportos, cuja competência e composição serão estabelecidas em ato do Poder Executivo.*

**§ 8º** *O FNAC terá como agente financeiro o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, para fins dos financiamentos de que trata o inciso IV do § 5º.*



*§ 9º O BNDES poderá habilitar outros agentes financeiros, públicos ou privados, para atuar nas operações de financiamento com recursos do FNAC, desde que os riscos da atuação sejam suportados por esses agentes financeiros.*

*§ 10. Os agentes financeiros manterão o Comitê Gestor do FNAC, de que trata o § 7º do presente artigo, atualizado sobre os dados de todas as operações realizadas com recursos do Fundo.*

*§ 11. O Conselho Monetário Nacional, sem prejuízo de suas demais atribuições, por meio de proposta do Ministério de Portos e Aeroportos, estabelecerá normas reguladoras dos empréstimos a serem concedidos pelo FNAC no que concerne:*

*I – às linhas de financiamento a serem disponibilizados com suas respectivas finalidades específicas;*

*II – aos encargos financeiros e prazos;*

*III – às comissões devidas pelo tomador de financiamento com recursos do FNAC e demais condições necessárias à operacionalização.*

*§ 12. O Comitê Gestor do FNAC fixará o valor global anual a ser disponibilizado para os fins do inciso IV do §5º deste artigo e o limite de empréstimo a ser concedido por linha de financiamento e por prestador de serviços.*

*§ 13. Os recursos do FNAC, administrados pelo Ministério de Portos e Aeroportos, poderão ser utilizados como subsídio para a aquisição de querosene de aviação (QAV) em aeroportos localizados na Amazônia Legal Brasileira, na forma do regulamento.*

*§ 14. O Poder Executivo regulamentará o disposto neste artigo.’ (NR)”*

## **JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda objetiva aprimorar o Projeto de Lei (PL) nº 1829/2019, que trata do Fundo Nacional da Aviação Civil (FNAC).

A Aviação Civil brasileira enfrenta desafios significativos ligados aos riscos cambiais. Esses riscos estão presentes tanto nos custos em moeda



estrangeira - como no combustível de aviação, que corresponde historicamente a cerca de 40% da matriz de custos das empresas aéreas - quanto na dificuldade para obter linhas de crédito em moeda doméstica a taxas economicamente viáveis, o que dificulta a manutenção e a expansão de suas operações. Essas dificuldades são agravadas pela falta de linha de crédito específica que atenda às particularidades do setor aéreo, levando a um cenário de fragilidade financeira.

Nesse contexto, a criação de uma alternativa de financiamento de menor custo, com ajustes no referencial normativo do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), é essencial. O FNAC é um fundo de natureza contábil e financeira, vinculado ao Ministério de Portos e Aeroportos, criado pelo art. 63 da Lei nº 12.462, de 04 de agosto de 2011, e tem como missão fomentar o desenvolvimento do sistema nacional de aviação civil. Esse correto reajuste do FNAC, à exemplo do que ocorre com o Fundo da Marinha Mercante (FMM), proporcionará uma fonte de crédito mais acessível e adequada às necessidades específicas da aviação civil, promoverá ambiente estável e favorável para investimentos no setor e criará condições para enfrentar os desafios futuros. A otimização do uso do FNAC possui impactos sociais, uma vez que a aviação civil desempenha papel crucial na conectividade e integração regional, facilitando o acesso a diferentes partes do país e contribuindo para o desenvolvimento econômico e social.

Sala das sessões,        de        de        .

**Senador Chico Rodrigues**  
**(PSB - RR)**





CONGRESSO NACIONAL  
Gabinete do Senador Alessandro Vieira

**EMENDA Nº**  
**(ao PL 1829/2019)**

Acrescente-se, onde couber, no Projeto o seguinte artigo:

Art. 0. O art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, passa a vigorar com os seguintes parágrafos:

“Art. 63.....

.....

§ 10 Os recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), administrados pelo Ministério de Portos e Aeroportos, poderão ser utilizados para subsidiar a aquisição do querosene de aviação comercializado em aeroportos com o objetivo de aumentar a oferta de voos, observadas as seguintes regras:

I - Os subsídios deverão ser autorizados por órgão competente, na forma do regulamento, aos aeroportos que atendam às seguintes condições:

- a) realizem, no máximo, 15 decolagens diárias, em média anual;
- b) ofertem, regularmente e em quantidade adequada, voos regionais que liguem o aeroporto aos principais aeroportos da mesma região; e
- c) localizem-se em estados que praticam políticas de desoneração de impostos estaduais para o QAV.

II - A verificação das condições será realizada por órgão competente e se dará:

- a) no momento da autorização, e, depois, a cada 12 (doze) meses, enquanto vigorar o subsídio, para as condições previstas nas alíneas “a” e “c” do inciso I.





b) – 6 (seis) meses após a implementação do subsídio e, depois, a cada 12 (doze) meses, enquanto vigorar o subsídio, para a condição prevista na alínea “b” do inciso I.

III- A não observância das condições implicará à recusa ou extinção do subsídio, na forma do regulamento.”

.....”

## JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa aperfeiçoar a política de subsídio proposta pelo projeto de lei em análise ao incluir aeroportos de todo o país no rol de possíveis beneficiados e criar critérios para o usufruto do subsídio.

É de conhecimento geral que o mercado de serviços aéreos está em crise no Brasil. As principais companhias que operam no país sofreram fortes revezes durante a pandemia e ainda não conseguiram se reestabelecer. A quebra das cadeias de suprimento e a alta no preço dos combustíveis aumentaram drasticamente o custo de operação.

Esse fato resultou em um aumento também expressivo nos preços das passagens aos consumidores brasileiros. Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) mostram que o preço médio das passagens aéreas no país subiu 48,11% em 2023. Este é o maior aumento anual do item desde 2011. Fora isso, as companhias passaram a reestruturar suas rotas de modo a abrir mão de percursos menos rentáveis, o que prejudicou regiões mais isoladas ou com menor fluxo de passageiros.

A proposição de um subsídio ao preço do querosene de aviação (QAV) é uma medida emergencial, que pode reduzir o custo de operação das empresas e aumentar a oferta de voos em regiões mais afetadas pela crise. Apesar de não ser o único fator que interfere no preço da passagem, o combustível representa cerca de 40% do custo de operação de voos. Com um valor mais barato, as empresas podem optar por voar para essas localidades a fim de abastecer suas aeronaves a um valor mais atrativo.



Segundo estudo da ABEAR, o valor do QAV está diretamente relacionado à distância dos centros de distribuição. As principais produtoras do QAV ficam em Duque de Caxias (RJ) – REDUC, Paulínia (SP) – REPLAN e São José dos Campos (SP) – REVAP, todas na região Sudeste. Outros fatores relevantes para a composição do preço já estão saturados (benefícios de ICMS e PIS/COFINS) ou estão fora da governabilidade direta do Congresso Nacional (política de preços da Petrobras e preço praticado no mercado internacional).

Assim, entende-se que, apesar de não ser o ideal, o subsídio pode estimular a recomposição de rotas importantes que deixaram de operar por serem economicamente inviáveis. No entanto, ele deve se restringir apenas aos aeroportos com quantidade limitada de voos e contemplar também as demais regiões do país, no intuito de aumentar essa oferta no curto prazo, especialmente para os principais aeroportos. Propõe-se um limite de 15 decolagens diárias (em média anual) para o usufruto do benefício. Desse modo, direciona-se melhor a política para onde o problema está mais grave.

Ainda, propõe-se a vinculação do subsídio à implementação de redução ou isenção do ICMS sobre o QAV nos estados. O subsídio federal deve vir em caráter complementar às políticas de desoneração estaduais, de modo que estados que já empenham esforços para reduzir o custo de operação de seus aeroportos não sejam prejudicados, nem venham a simplesmente substituí-los pelo benefício federal. Outras regras poderão ser incorporadas pela regulamentação infralegal do benefício pelo órgão competente pela autorização e implementação do subsídio. Diante da importância da medida proposta, solicitamos o apoio dos ilustres pares para a aprovação desta Emenda.

Sala das sessões, 5 de junho de 2024.

**Senador Alessandro Vieira**  
**(MDB - SE)**



CONGRESSO NACIONAL  
Gabinete Senadora Tereza Cristina

**EMENDA Nº**  
**(ao PL 1829/2019)**

Suprima-se o § 7º do art. 117 da Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, como proposto pelo art. 5º do Substitutivo ao Projeto.

**JUSTIFICAÇÃO**

A redação atual do art. 5º do Projeto de Lei nº 1829/2019, objetiva alterar o § 7º, do art. 117 da Lei nº 13.097/2015, para limitar a concessão de subvenção econômica dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) ao atendimento de requisitos legais, regulamentares e de capacidade da infraestrutura aeroportuária, bem como estabelece que deverá ser precedida de credenciamento ou processo seletivo simplificado, conforme procedimento a ser regulamentado em ato do Poder Executivo Federal.

Atualmente, a Lei permite a concessão de subvenção a todas as empresas interessadas em operar determinada rota regional desde que atendam aos requisitos legais e regulamentares para concessão de subvenção econômica. Sem necessidade, portanto, de credenciamento ou passagem por processo seletivo.

Nesse contexto, a mudança proposta pelo Projeto de Lei em tela, objetiva trazer ainda maiores limitações para concessão de subvenção aos recursos do FNAC.

O setor aéreo apresenta complexidades técnicas e operacionais que encarecem as medidas, investimentos e políticas públicas para desenvolvimento e aprimoramento setorial.



O Fundo Nacional de Aviação Civil foi criado com objetivo exatamente fomentar o desenvolvimento do sistema nacional de aviação civil.

Assim, a mudança proposta pelo Projeto de Lei é contrária a medidas que buscam o aprimoramento da aviação brasileira e a democratização das passagens aéreas.

Logo, a emenda proposta tem como objetivo afastar redação excessiva e desincentivar um ambiente de concorrência o que tem potencial de impactar negativamente aos usuários dos serviços de transporte aéreo mais qualidade.

Destarte, peço apoio dos nobres pares.

Sala das sessões, 5 de junho de 2024.

**Senadora Tereza Cristina**  
**(PP - MS)**  
**Líder do Progressistas**





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº**  
**(ao PL 1829/2019)**

Suprima-se o § 7º, do art. 117 da Lei nº 13.097, de 2015, contemplado no art. 5º do Projeto de Lei nº 1829/2019, na forma do Substitutivo (Emenda nº 15-CDR).

**JUSTIFICAÇÃO**

A redação atual do art. 5º do Projeto de Lei nº 1829/2019, objetiva alterar o § 7º, do art. 117 da Lei nº 13.097/2015, para limitar a concessão de subvenção econômica dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) ao atendimento de requisitos legais, regulamentares e de capacidade da infraestrutura aeroportuária, bem como estabelece que deverá ser precedida de credenciamento ou processo seletivo simplificado, conforme procedimento a ser regulamentado em ato do Poder Executivo Federal.

Atualmente, a Lei permite a concessão de subvenção a todas as empresas interessadas em operar determinada rota regional desde que atendam aos requisitos legais e regulamentares para concessão de subvenção econômica. Sem necessidade, portanto, de credenciamento ou passagem por processo seletivo.

Nesse contexto, a mudança proposta pelo Projeto de Lei em tela, objetiva trazer ainda maiores limitações para concessão de subvenção aos recursos do FNAC.

O setor aéreo apresenta complexidades técnicas e operacionais que encarecem as medidas, investimentos e políticas públicas para desenvolvimento e aprimoramento setorial.



O Fundo Nacional de Aviação Civil foi criado com objetivo exatamente fomentar o desenvolvimento do sistema nacional de aviação civil.

Assim, a mudança proposta pelo Projeto de Lei é contrária a medidas que buscam o aprimoramento da aviação brasileira e a democratização das passagens aéreas.

Logo, a emenda proposta tem como objetivo afastar redação excessiva e desincentivar um ambiente de concorrência o que tem potencial de impactar negativamente aos usuários dos serviços de transporte aéreo mais qualidade.

Sala das sessões, 5 de junho de 2024.

**Senador Jorge Seif**  
**(PL - SC)**





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº**  
**(ao PL 1829/2019)**

Dê-se ao caput do art. 30 da Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, na forma proposta pelo Substitutivo (Emenda nº 15-CDR), a seguinte redação:

“Art. 30. Consideram-se organizadoras de eventos as pessoas jurídicas que exercem atividade econômica de realização ou comercialização de congressos, feiras, eventos esportivos, sociais, promocionais ou culturais, feiras de negócios, shows, festas, festivais, simpósios ou espetáculos em geral, casas de eventos, buffets sociais e infantis, casas noturnas e casas de espetáculos;

.....”

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda visa harmonizar o conceito de serviços de organizadores de eventos, com o conceito já existente na legislação brasileira na Lei nº 14.148, de 3 de maio de 2021. Buscando resguardar esta importante atividade de eventuais prejuízos em função da criação de um novo conceito legal menos abrangente que o atualmente vigente.

Sala das sessões, 5 de junho de 2024.

**Senador Jorge Seif**  
**(PL - SC)**



**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 1.829, de 2019)

Modifique-se o art. 4º do Projeto de Lei nº 1.829, de 2019, na parte que altera o art. 30 da Lei nº 11.771, de 2008, nos seguintes termos:

Art. 3º A Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 30. ....

§ 1º As organizadoras de eventos poderão prestar serviços nas categorias de organização de feiras de negócios, de exposições, de congressos, de convenções e de congêneres de caráter comercial, técnico-científico, esportivo, cultural, promocional e social, de interesse profissional, associativo e institucional, **incluindo shows, festas, festivais, espetáculos em geral e simpósios.**

§ 2º O preço do serviço das organizadoras de evento é a taxa de intermediação remunerada entre clientes e prestadores de infraestrutura de apoio a eventos.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

O Projeto de Lei nº 1.829, de 2019, promove a modernização do turismo no Brasil.

A presente emenda visa exemplificar o que se inclui no conceito de serviços de organizadores de eventos, buscando abarcar todos os tipos de eventos que se relacionam com a atividade turística.

Nesses termos, contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões,

Senador **EFRAIM FILHO**

