



## PARECER Nº , DE 2019

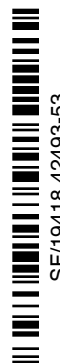
Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei nº 1.829, de 2019 (Projeto de Lei nº 2.724, de 2015, na origem), do Deputado Carlos Eduardo Cadoca, que *altera as Leis nºs 6.009, de 26 de dezembro de 1973; 7.565, de 19 de dezembro de 1986; 9.610, de 19 de fevereiro de 1998; 11.771, 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.*

Relator: Senador **RANDOLFE RODRIGUES**

### I – RELATÓRIO

Chega para análise da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), o Projeto de Lei nº 1.829, de 2019 (Projeto de Lei nº 2.724, de 2015, na origem), do Deputado Carlos Eduardo Cadoca, 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.* A proposição é composta por dez artigos.

O **art. 1º do PL** altera o inciso IV do art. 3º da Lei nº 6.009, de 1973, para especificar que a tarifa de armazenagem é devida pelas atividades de qualquer carga, seja ela aérea ou não.





Pelos **arts. 2º e 9º, inciso III, da proposição**, modifica-se o texto do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 1986 – CBA) para:

- Simplificar a redação do art. 26, suprimindo seu parágrafo único, que traz uma lista detalhada do que são as facilidades de um terminal de passageiros.
- Trocar “terminal de carga aérea”, por apenas “terminal de carga” no art. 39, que lista que áreas estão compreendidas nos aeroportos.
- Alterar a redação o § 3º do art. 156 para que os voos internacionais operados por empresas designadas pelo Estado brasileiro sejam operados por tripulantes brasileiros, com contrato de trabalho regido pela legislação nacional, ressalvada a possibilidade de, no máximo, 1/3 (um terço) de comissários estrangeiros.
- Suprimir a divisão hoje existente entre concessão e autorização de serviços de transporte aéreo no art. 180.
- Revogar os arts. 181 e 182, sendo o primeiro é a espinha dorsal das restrições ao investimento estrangeiro, pois limita sua participação a apenas 20% do capital votante das empresas aéreas, ao mesmo tempo em que afasta a possibilidade de que estrangeiros participem de sua direção. O art. 182 praticamente replica o anterior, mas enquanto este trata de concessões de serviços aéreos, aquele cuida das autorizações.
- Revogar os arts. 184 e 185, que dispõem sobre regras de supervisão e análise do controle acionário das empresas aéreas para se garantir que não sejam violadas as exigências estipuladas nos arts. 181 e 182, particularmente no tocante a aumento do capital votante nas mãos de estrangeiros em percentual maior que 20%.
- Revogar o art. 186 que traz regras para a fusão ou consorciação de empresas aéreas.
- Alterar o art. 217 para retirar o prazo de cinco anos, renováveis, hoje existente para a outorga da autorização para a prestação de serviços aéreos não regulares de transporte de passageiro, carga ou mala postal.



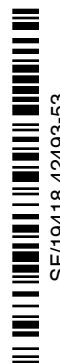


- Suprimir exigências excessivas impostas pelo art. 218 aos interessados em obter uma autorização para prestar serviços aéreos, quais sejam, a de ter nacionalidade brasileira e a de comprovar a “capacidade econômica e financeira”, e a “viabilidade econômica do serviço que pretende explorar”.

O **art. 3º do projeto** altera a Lei de Direitos Autorais (Lei nº 9.610, de 1998), para mudar a definição dos locais de frequência coletiva dada no § 3º do art. 68. Esse dispositivo explicita que “os espaços privativos, quartos, apartamentos e cabines, e os de uso exclusivo de hóspedes, de pacientes e de passageiros” de hotéis, motéis, clínicas, hospitais ou meios de transporte não são locais de frequência coletiva. Dessarte, deixam de ser locais de execução pública; portanto, inaptos à cobrança de direitos autorais de execução pública musical pelo Escritório Central de Arrecadação e Distribuição (Ecad).

Os **arts. 4º e 9º, inciso IV, do PLS** trazem a atualização ao texto da Lei nº 11.771, de 2008, por meio de nova redação ou revogação de dispositivos existentes, e a inserção de novos artigos. São as seguintes mudanças propostas aos dispositivos da Lei Geral do Turismo:

- Nos arts. 1º e 44, altera-se a redação, excluindo-se a palavra “classificação” referente a prestadores de serviços turísticos. Esta só ocorria com meios de hospedagem, mas é extinta com a revogação do parágrafo único do art. 25, do inciso III do *caput* do art. 36 e do § 6º deste. Também, ressalte-se que, no art. 1º, “classificação” é substituída por “qualificação” dos prestadores, cujas ações são bem definidas com a inclusão do art. 14-B.
- O art. 2º tem redação modificada para se adaptar ao conceito mais recente da Organização Mundial do Turismo (OMT).
- Alguns objetivos da Política Nacional do Turismo arrolados no art. 5º têm nova redação:
  - i. ratifica-se que esta contribui “para a redução das disparidades sociais e econômicas”, mas destaca





que este papel não é exclusivo da atividade turística (inciso II);

- ii. incorpora-se a expressão “ordenamento e monitoramento” como instrumentos indispensáveis para a realização do planejamento das atividades turísticas nos Estados, no Distrito Federal e nos Municípios (inciso VI);
- iii. propõe-se o estímulo à “implantação de empreendimentos destinados às atividades de expressão cultural, de animação turística, entretenimento, lazer e de outros atrativos” (inciso VII);
- iv. define-se o estímulo à participação e ao envolvimento das “comunidades e populações tradicionais no desenvolvimento sustentável da atividade turística, para promover a melhoria da sua qualidade de vida e a preservação da sua identidade cultural” (inciso IX);
- v. aperfeiçoa-se a redação para esclarecer o apoio à prevenção e ao combate “à exploração sexual de crianças e adolescentes e a outros abusos que afetem a dignidade humana no turismo brasileiro” (inciso X);
- vi. revoga-se a obrigatoriedade do inventário do patrimônio turístico nacional, que passa a ser tratada no inciso II do parágrafo único do art. 9º (inciso XII);
- vii. destaca-se o estímulo ao “investimento em infraestrutura, promoção, qualificação e prestação de serviços públicos necessários ao desenvolvimento do turismo” (inciso XVI);
- viii. ressalta-se a importância de se propiciar, também, “a inovação e a desburocratização” na prestação dos serviços turísticos (inciso XVII);
- ix. estabelecem-se “padrões e normas de qualidade, de eficiência e de segurança” para todos os prestadores de serviços turísticos (inciso XVIII);



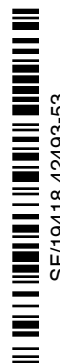


- x. substitui-se “área do turismo” por “setor do turismo, descrição mais precisa (inciso XIX);
  - xi. inclui-se a padronização dos dados turísticos para análises (inciso XX); e
  - xii. adiciona-se o inciso XXI, com a finalidade de incentivar o fomento à pesquisa e à produção científica no turismo.
- No art. 6º, alinham-se os objetivos da Política Nacional de Turismo com os do Plano Nacional de Turismo (PNT), melhorando-se a redação dos incisos V, VIII e X, e acrescentando-se os incisos XI a XXIV.
  - A redação do *caput* e do inciso I do art. 7º é ajustada para que “relatórios, estatísticas e balanços consolidados” do Ministério do Turismo também tratem da “caracterização e dimensionamento do turismo receptivo e emissivo, internacional e doméstico”.
  - Passa-se a incluir a dimensão municipal no Sistema Nacional do Turismo, incluindo no art. 8º, a Associação Nacional dos Secretários e Dirigentes Municipais de Turismo (inciso V do *caput*) e, nos que podem integrá-lo: os fóruns, os conselhos e os órgãos distritais e municipais de turismo, bem como “as entidades de representação nacional dos Municípios relacionadas com o turismo” (§ 1º, incisos I, II e IV).
  - No art. 9º, é aprimorada a redação do inciso IV do *caput* com a promoção à melhoria contínua da qualidade dos serviços turísticos; assim como, no parágrafo único, modificadas as orientações dos órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional do Turismo, com relação:
    - i. à promoção, orientação e estímulo à “realização de levantamentos necessários ao diagnóstico da oferta turística nacional, ao estudo de demanda turística e ao *marketing* turístico, nacional e internacional” (inciso II);
    - ii. à promoção e apoio ao “intercâmbio com entidades nacionais e internacionais” (inciso V); e





- iii. à implantação de “sinalização turística informativa, educativa, interativa, acessível a pessoas com deficiência e, quando necessário, restritiva, com tradução em língua estrangeira e com comunicação visual padronizada nacionalmente (inciso VIII).
- Alguns dos incentivos do Comitê Interministerial de Facilitação Turística, expostos no art. 11, são modificados: o inciso III passa a determinar “o incremento ao turismo pela promoção e pelo desenvolvimento do transporte aéreo doméstico e internacional, pela implantação de infraestrutura aeroportuária adequada às regiões turísticas e pela aplicação de tarifas aeroportuárias que estimulem o desenvolvimento do turismo”; e os incisos VI, VIII e IX passam a ter redações atualizadas.
  - No art. 12, traz uma alteração apenas formal para substituir a menção ao “Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior” pela referência mais geral “a outros órgãos de administração pública federal”.
  - Revoga-se o art. 13 e seu parágrafo único, devido a se reconhecer que a implantação de períodos não coincidentes de férias escolares é sugestão recorrente, mas que não encontrou ressonância na realidade política e administrativa do País.
  - Acresce-se o art. 13-A com parágrafo único para tratar das Áreas Especiais de Interesse Turístico (AEIT), “territórios que serão considerados prioritários para facilitar a atração de investimentos”, a serem definidas por regulamento, previstas anteriormente na Lei nº 6.513, de 1977, revogada pelo PL em tela.
  - Acrescenta-se, também, o art. 14-A para definir que o Ministério do Turismo e o Instituto Brasileiro de Turismo (Embratur) possam realizar, em parceria com instituições privadas nacionais ou internacionais, ações de *marketing* voltadas à promoção do País, mediante aporte financeiro mútuo.





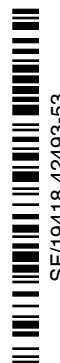
- O art. 15 é reescrito para que as exigências burocráticas para que pessoas físicas ou jurídicas possam receber apoio financeiro do Fundo Geral do Turismo (Fungetur) possam ser tratados em regulamento, para tanto, também se revogam os incisos I e II do *caput*.
- O *caput* do art. 19 tem nova redação de forma a que o Fungetur forneça financiamento e apoio financeiro “a planos, projetos, ações e empreendimentos reconhecidos pelo Ministério do Turismo como de interesse turístico, conforme os objetivos da Política Nacional de Turismo”.
- Amplia-se o rol dos considerados prestadores de serviços turísticos, com a nova redação do *caput* do art. 21, que podem ser “as sociedades empresárias, as sociedades simples, os empresários individuais, os microempreendedores individuais, as empresas individuais de responsabilidade limitada, os serviços sociais autônomos e as associações privadas de turismo que prestem serviços turísticos remunerados e que exerçam as seguintes atividades econômicas relacionadas à cadeia produtiva do turismo”; além disso, a lista dos que podem ser cadastrados no Ministério do Turismo é acrescida dos “fornecedores de produtos e serviços relacionados com o turismo”, das “pessoas jurídicas de natureza diversa, desde que sejam de interesse turístico e atendam aos critérios estabelecidos” e dos “serviços sociais autônomos que prestem serviços turístico” de “hospedagem, locação de veículos e agenciamento turístico”, conforme o inciso VI do § 1º e os §§ 2º e 3º.
- A alteração do § 5º do art. 22, passa a esclarecer, também, que os serviços de transporte individual remunerado de passageiros (como Uber e táxis) não precisam ter cadastro no Ministério do Turismo, como já acontecia com o transporte aéreo.
- Com relação aos meios de hospedagem:
  - i. no *caput* do art. 23, retira-se a expressão “independentemente de sua forma de constituição” da definição, por estar clara no





conceito de serviços turísticos do art. 21; bem como adiciona-se a referência a unidades de frequência coletiva para que, por exemplo, albergues e *hostels* passem a ser considerados meios de hospedagem;

- ii. em consonância com a alteração à Lei dos Direitos autorais, adiciona-se o § 5º do art. 23, explicitando que “a execução de obras musicais ou literomusicais no interior das unidades habitacionais dos meios de hospedagem é considerada de natureza privada e é isenta de arrecadação e distribuição de direitos autorais”;
  - iii. o § 6º do art. 23 incorpora a redação (com pequena alteração) do § 2º do art. 24, revogado;
  - iv. revogam-se as alíneas *a*, *c* e *e* do inciso II do *caput* do art. 24 por se tratarem de documentos que se revelaram desnecessários, simplificando e agilizando o processo de cadastramento como meios de hospedagem para condomínios hoteleiros ou similares; e
  - v. ajusta-se a redação do *caput* e do *parágrafo único* do art. 26 de forma a permitir que as informações prestadas pelos meios de hospedagem ao Ministério do Turismo sejam fornecidas em periodicidade e formato eletrônico.
- No art. 27, sobre agências de turismo:
    - i. altera-se a redação do *caput* para as definir como pessoas jurídicas que exercem “a atividade econômica de intermediação remunerada entre prestadores, consumidores e usuários de serviços turísticos ou que fornece diretamente esses serviços”;
    - ii. o § 1º tem redação totalmente alterada para definir a intermediação das agências de turismo como “o agenciamento, o assessoramento, o planejamento, a organização, a promoção, a contratação e a operação dos serviços intermediados, isolados ou conjugados,

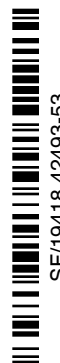






individuais ou coletivos, inclusive os fretamentos e os bloqueios, totais ou parciais, de meios de transporte, de hospedagem, de cruzeiros aquaviários e afins”;

- iii. a nova redação do § 2º explicita-se a composição do preço dos serviços das agências de turismo como “a soma do valor bruto das comissões recebidas dos prestadores dos serviços turísticos ou dos consumidores e usuários dos serviços intermediados com o valor agregado ao preço de custo desses serviços”, facultada “cobrança de taxa de serviço do consumidor pelos serviços prestados”;
  - iv. pelos incisos IV a VI acrescidos ao § 3º, com revogação dos incisos IV e V do § 4º, acrescentam-se nas atividades de intermediação os seguintes serviços de terceiros: a “locação de veículos”, a “obtenção ou venda de ingressos para espetáculos públicos, artísticos, esportivos, culturais e outras manifestações públicas”; e os “cruzeiros aquaviários”;
  - v. acrescem-se os §§ 8º e 9º, para definir a responsabilidade objetiva e solidária das agências de turismo “pelos danos de seus serviços de intermediação causarem” e estipular valor máximo das multas, penalidades ou outras taxas cobradas por essas “a título de cláusula penal no caso de pedidos de alteração ou de cancelamento dos serviços por elas reservados e confirmados” como o valor desses serviços; e
  - vi. os §§ 10 e 11 inseridos definem o que são cruzeiros aquaviários e sua classificação.
- Quanto as transportadoras turísticas:
    - i. moderniza-se, no *caput* do art. 28, a definição, substituindo-se a expressão “empresas que tenham por objeto social a prestação de serviços de transporte turístico de superfície” por “pessoas jurídicas que exercem atividade econômica de





prestação de serviços de transporte turístico de superfície”;

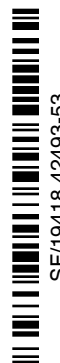
- ii. insere-se o § 1º do art. 28 especifica que os prestadores de serviços turísticos são autorizados a executarem a prestação de serviços nos pacotes de viagem, passeios locais, translados e transportes especiais, desde que não envolvam o transporte, o itinerário, o percurso ou o deslocamento em si;
  - iii. acrescenta-se o § 2º do art. 28 para facultar a guias turísticos (pessoa física empresário individual ou profissional liberal, ou titular de uma empresa individual de responsabilidade limitada) utilizarem e conduzirem veículos próprios no transporte turístico; e
  - iv. altera-se a redação do *caput* do art. 29 e revogam-se seus incisos I e II, para estabelecer que “o Ministério do Turismo, ouvidos os demais órgãos competentes sobre a matéria, fixará os padrões para a identificação oficial a ser usada na parte externa dos veículos terrestres e das embarcações”.
- No art. 30, que trata de organizadoras de eventos:
    - i. ajusta-se o *caput*, como no art. 28, para “pessoas jurídicas que exercem atividade econômica de prestação de serviços de gestão [...]”;
    - ii. muda-se a redação do § 1º, deixando de as dividir em categorias, apenas as enumera em “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”;
    - iii. passa-se a definir, no § 2º, que “o preço do serviço das organizadoras de evento é a taxa de intermediação remunerada entre clientes e prestadores de infraestrutura de apoio a eventos”.



SF/19418.42493-53



- Quanto aos parques temáticos, altera-se a redação do *caput* do art. 30, para melhor defini-los como “estabelecimentos que exercem prestação de serviços de entretenimento, de lazer, de diversão e de apoio e suporte ao turista, mediante cobrança de ingresso e dos referidos serviços, implantados em um único espaço ambientado tematicamente”; bem como acrescenta-se parágrafo único, dispondo que “deverão estar implantados em local fixo e de forma permanente”.
- O art. 34 faz pequena alteração ao inciso III para permitir que os prestadores de serviços turísticos criem mecanismos que possibilitem a apresentação de denúncias, sugestões ou reclamações, não necessariamente sendo o livro de reclamações; assim como acresce dois outros deveres com os incisos V e VI: o de “viabilizar a ação fiscalizadora das autoridades competentes no exercício de suas funções” e “manter, em local visível, mensagem em cumprimento ao que determina a Lei nº 11.577, de 22 de novembro de 2007, que *torna obrigatória a divulgação pelos meios que especifica de mensagem relativa à exploração sexual e tráfico de crianças e adolescentes apontando formas para efetuar denúncias*.”
- Torna-se mais concisa a redação do art. 35, sobre fiscalização pelo Ministério do Turismo em relação ao cumprimento da LGT.
- No § 8º do art. 36, a redação é alterada para ajustá-la à revogação do inciso III do *caput* do mesmo artigo, já mencionada acima.
- O § 2º do art. 38 que trata da inscrição na Dívida Ativa da União de multas não pagas é revogado. Também são revogados: o arts. 39, que trata dos procedimentos em relação a recursos de penalidades (sendo substituído pelo art. 39-A inserido na LGT); e o art. 40, sobre tempo depois de deferida a penalidade, para que deixem de ser agravantes de novas infrações.
- Unificam-se as penas às infrações definidas nos arts. 41 a 43, sendo: advertência por escrito, multa e interdição do local e da atividade, da instalação, do





estabelecimento empresarial, do empreendimento e do equipamento ou cancelamento de cadastro.

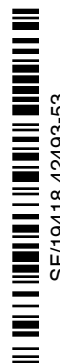
- Revoga-se o parágrafo único do art. 43, pois deixa de ter sentido, com o aumento de formas possíveis de pena para a infração de não cumprir os deveres do art. 34.
- Mais duas infrações são acrescidas: “deixar de mencionar ou de utilizar, em qualquer forma de divulgação e promoção, o número de cadastro, os símbolos, as expressões e as demais formas de identificação determinadas pelo Ministério do Turismo” (art. 43-A) e “deixar de apresentar, na forma e no prazo estabelecidos pelo Ministério do Turismo, informações e documentos referentes ao exercício de suas atividades, empreendimentos, equipamentos, serviços e ao perfil de atuação, qualidades e padrões dos serviços oferecidos” (art. 43-B), com as mesmas possibilidades de pena das demais infrações.

O **art. 5º do PL** altera o art. 63-A da Lei nº 12.462, de 2011, para atualizar o nome do Ministério da Infraestrutura na lei de criação do Fundo, e, principalmente, para permitir à Infraero realizar licitações para a utilização de seus recursos.

Quanto ao Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR), pelo **art. 6º do projeto**, altera-se a redação do § 7º do art. 117 da Lei nº 13.097, de 2015, para exigir que a liberação de recursos para subvenção a determinada rota deva levar em conta a capacidade operacional aeroportuária existente.

No **art. 7º da proposição**, altera-se a Lei nº 13.146, de 2015, no que diz respeito a dormitórios acessíveis em meios de hospedagem:

- Altera-se a redação do § 1º do art. 45, reduzindo o número de dormitórios acessíveis em estabelecimentos já existentes de, “pelo menos 10% [...], garantida, no mínimo, 1 (uma) unidade acessível” para “3% (três por cento) dos dormitórios, respeitado o mínimo de 1 (um), com as características construtivas e os recursos de acessibilidade, e 4,5% (quatro e meio por cento) com as





ajudas técnicas e os recursos de acessibilidade a serem definidos em regulamento”;

- Acrescenta-se o § 3º do art. 45, dispondo que “as características construtivas e os recursos de acessibilidade [...] deverão obedecer às normas de acessibilidade expedidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT); e
- Acresce-se o § 4º do art. 45, dispensando a exigência dos percentuais de dormitórios acessíveis, “por impossibilidade técnica decorrente de riscos estruturais da edificação”, “mediante comprovação por laudo técnico estrutural”.

O **art. 8º do PL** diz que “o Poder Executivo regulamentará o disposto nesta Lei”.

No **art. 9º da proposição**, outras revogações são listadas, além das supracitadas.

Pelo **inciso I do art. 9º da proposição**, são revogados os arts. 2º, 3º, 4º e 5º e o inciso I do *caput* do art. 8º da Lei nº 12.974, de 2014, que tratam de definições, deveres, atividades e categorias de agências de turismo, o que é já tratado de forma ampla na nova redação dada ao art. 27 da Lei Geral do Turismo.

Devido as Áreas Especiais de Interesse Turístico (AEIT) serem tratadas pelo art. 13-A inserido na LGT, o **inciso II do art. 9º do projeto**, **revoga a Lei nº 6.513, de 1977**.

Por fim, o **art. 10 do PL** traz a cláusula de vigência, que é imediata.

O Projeto de Lei nº 1.829, de 2019, é a conjunção de algumas proposições que formaram um texto único, numerado pela mais antiga delas na Câmara dos Deputados, o Projeto de Lei nº 2.724, de 2015.

Essa proposição, de autoria do Deputado Carlos Eduardo Cadoca, originalmente, modificava tão somente o art. 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para



autorizar o aumento de capital estrangeiro votante nas empresas aéreas brasileiras de 20% para 49%, com condicionantes estabelecidas nos dispositivos da proposição.

No Substitutivo apresentado, o PL nº 2.724, de 2015, incorporou vários dispositivos de outras proposições, sendo a principal delas o Projeto de Lei nº 7.413, de 2017, do Poder Executivo, que alterava a Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008 (Lei Geral do Turismo - LGT), com o objetivo de modernizá-la, bem como revogava a Lei nº 6.513, de 20 de dezembro de 1977, sobre criação de Áreas Especiais e de Locais de Interesse Turístico e inventário com finalidades turísticas dos bens de valor cultural e natural.

O texto que chegou ao Senado Federal foi distribuído para a análise da CCJ e da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR). Não foram oferecidas emendas.

## II – ANÁLISE

Cabe a esta Comissão a análise de seus aspectos formais, isto é, a constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade, técnica legislativa e redação do Projeto. Contudo, examinaremos seu mérito, devido à relevância da proposição para o turismo e aviação nacional.

Ao analisarmos os requisitos formais e materiais de constitucionalidade, nenhum óbice é encontrado na proposição, tendo em vista que, conforme a Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988:

- i. compete à União “elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social”; e “explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão [...] navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária” (art. 21, incisos IX, e XII, alínea c);
- ii. é competência privativa da União legislar sobre: [...] “direito aeronáutico”, “diretrizes da política nacional de transportes”, “navegação aérea” e “transporte” (art. 22, incisos I, IX, X e XI);

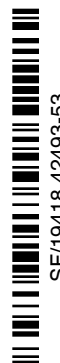




- iii. é competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios “cuidar [...] da proteção e garantia das pessoas [com] deficiência”; e “fomentar a produção agropecuária; e promover e incentivar o turismo como fator de desenvolvimento social e econômico” (art. 23, inciso II; e art. 180);
- iv. concorrentemente compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar sobre “proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico”; “responsabilidade por dano ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico”; e “proteção e integração social das pessoas portadoras de deficiência (art. 24, incisos VII, VIII e XIV);
- v. cabe ao Congresso Nacional dispor sobre todas as matérias de competência da União (art. 48, *caput*);
- vi. os termos da proposição não importam em violação de cláusula pétrea;
- vii. não há vício de iniciativa (arts. 61 e 84); e
- viii. observa os princípios da razoabilidade e proporcionalidade.

Quanto à sua juridicidade, é impecável, pois:

- i. há inovação nas alterações pretendidas às diversas normas que se propõe a cuidar;
- ii. atende aos atributos de generalidade e de abstratividade;
- iii. tem imperatividade e coercibilidade;
- iv. é coerente com os princípios gerais do Direito;
- v. pretende melhor atender o princípio de organicidade, revogando normas e dispositivos autônomos que podem ser incorporados à Lei Geral; e
- vi. o meio eleito para o alcance dos objetivos pretendidos (normatização via edição de lei) é o adequado.





Quanto à regimentalidade, observamos que o PL nº 1.829, de 2019, não infringe nenhum dispositivo do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

Ao verificarmos ao mérito, no geral, as medidas são amplamente positivas, atualizando conceitos e diretrizes do turismo ao que a Organização Mundial do Turismo (OMT) e outras organizações internacionais a que o Brasil é membro recomendam.

Também, suas disposições incorporam a realidade do turismo à Lei Geral do Turismo. Vemos iniciativas e práticas do Ministério do Turismo, Embratur e *trade* turístico nacional serem absorvidas em vários dispositivos.

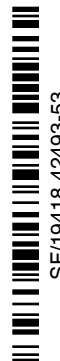
Também do ponto de vista do transporte aéreo, as alterações são pertinentes e modernizantes. Devemos, contudo, atentar-nos para o fato de que a aprovação final da Medida Provisória nº 863, de 2018, no último dia 22 de maio, impacta o projeto aqui analisado.

De fato, a MPV também permite o investimento estrangeiro na aviação, mas o faz por meio de redação ligeiramente diferente da que é empregada no PL. Nesse sentido, para evitar conflito de textos e insegurança jurídica, faremos emendas aos dispositivos do PL para adequá-los ao texto do Projeto de Lei de Conversão já encaminhado para sanção presidencial.

Além disso, o acordo realizado no Plenário durante a aprovação da Medida Provisória previu que colocaríamos, aqui neste PL, a obrigação de as empresas estrangeiras entrantes em nosso mercado realizarem um mínimo de 5% de voos regionais, por dois anos. Essa determinação, lembremos, foi decorrente de acordo conseguido pelo Relator da Medida Provisória, Senador Roberto Rocha, para garantir a sua aprovação na Comissão Mista. Também em função da aprovação da Medida Provisória, tivemos que realizar algumas alterações na forma, sem alterar seu conteúdo.

Além disso, há outros pontos que necessitam ser revistos.

Primeiramente, ao mudar a redação do § 3º do art. 68 da Lei de Direito Autoral (Lei nº 9.610, de 19 de fevereiro de 1998) e ao inserir o







§ 5º no art. 23 da Lei Geral do Turismo (Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008), para considerar como frequência privativa e de uso exclusivo do hóspede os quartos e apartamentos dos meios de hospedagem, cria-se uma perda enorme de arrecadação pelo Escritório Central de Arrecadação e Distribuição (Ecad) e, em consequência, diminuição no pagamento dos direitos autorais para compositores, intérpretes, músicos, editores e produtores fonográficos.

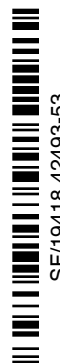
Essa questão já foi debatida algumas vezes judicialmente, com decisões diversas. Entretanto, não acreditamos que a medida venha a favorecer clientes dos meios de hospedagem, pois não há garantia de que haverá repasse da queda nos custos com pagamentos de direitos autorais para os preços cobrados por hotéis e outros meios. No fim, artistas e consumidores podem sair perdendo, e os únicos beneficiários serão os empresários do setor hoteleiro.

Além disso, não há motivo claro em toda a tramitação do PL nº 2.724, de 2015, para a revogação § 2º do art. 38 da Lei Geral do Turismo, proposta pelo art. 9º, IV, *i*, da proposição. O dispositivo trata da inscrição na Dívida Ativa da União de débitos decorrentes do não pagamento, no prazo de trinta dias, de multas aplicadas pelo Ministério do Turismo, após apuradas sua liquidez e certeza. Entendemos, que sem explicação justificável, a revogação é tão somente um incentivo ao não pagamento dessas multas.

Também, deve-se verificar a conveniência da alteração nos percentuais exigidos de quartos e apartamentos acessíveis feita no Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015), com a nova redação do § 1º do art. 45 e a inserção dos §§ 3º e 4º no mesmo artigo.

Julgamos que tanto o Estatuto da Pessoa com Deficiência quanto seu regulamento (Decreto nº 9.296, de 1º de março de 2018) são recentes e atendem à necessidade de dormitórios acessíveis nos meios de hospedagem. Portanto, é temerária a redução do número desses dormitórios proposta pelo art. 7º do PL nº 1.829, de 2019, que, ressalte-se, foi incluída durante a discussão do Projeto no Plenário da Câmara dos Deputados.

Quanto à emenda proposta pelos aeronautas, é necessário resgatar a subemenda acertada pelo Relator da Medida Provisória nº 863, de 2018, Senador Roberto Rocha, com os aeronautas, que propôs a





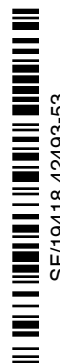
clarificação de que a regra se aplica apenas às “empresas brasileiras” e não às estrangeiras operando voos internacionais, ainda que com origem ou destino em nosso País. Sem a subemenda, poderia haver a interpretação de que uma empresa estrangeira operando, por exemplo, um voo entre Buenos Aires e Doha com escala em Guarulhos, seria obrigada a ter tripulação majoritariamente brasileira. Isto seria um despropósito, já que essa empresa tem de seguir sua legislação pátria, como as empresas brasileiras têm de seguir a legislação nacional.

Por fim, propomos pequenos ajustes para aperfeiçoar a redação dos dispositivos que tratam do FNAC (Fundo Nacional de Aviação Civil) e do PDAR (Plano de Desenvolvimento da Aviação Regional). No FNAC, prevemos que tanto as instituições financeiras públicas federais, como a Infraero, poderão atuar na aplicação dos recursos do Fundo para as destinações que especifica, ao passo que quanto ao PDAR, buscamos manter o ato vinculado na concessão do benefício econômico do programa, mas observando a capacidade dos aeroportos e da navegação aérea envolvida.

Em relação à boa técnica legislativa e à redação geral do projeto, observamos que, para que cumpra perfeitamente os ditames da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que *dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, e estabelece normas para a consolidação dos atos normativos que menciona*, alguns ajustes são necessários.

Apesar de a ementa do PL estar escrita de forma concisa e pretender, sob a forma de título, expor o objetivo da lei, consoante o art. 5º dispõe, não é precisa com o que a proposição apresenta, devendo ser corrigida. Também deve reparar a redação dos dispositivos que excluímos por emendas de mérito.

Por fim, as cláusulas de vigência e de revogação (arts. 9º e 10 da proposição) estão em ordem invertida. A revogação deve seguir, preferencialmente, a ordem lógica das leis. Na cláusula de revogação, devemos corrigir a redação para ficar conforme os ajustes que propomos.





### III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e, no mérito, pela **aprovação** do PL nº 1.829, de 2019, com as seguintes emendas:

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

Dê-se à ementa do PL nº 1.829, de 2019, a seguinte redação:

Promove a modernização do turismo e do transporte aéreo no Brasil; altera as Leis nºs 6.009, de 26 de dezembro de 1973; 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica); 11.771, de 17 de setembro de 2008 (Lei Geral do Turismo); 12.462, de 4 de agosto de 2011; e 13.097, de 19 de janeiro de 2015; revoga a Lei nº 6.513, de 20 de dezembro de 1977; e revoga parcialmente a Lei nº 12.974, de 15 de maio de 2014.

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

Dê-se ao art. 2º do PL nº 1.829, de 2019, a seguinte redação:

**Art. 2º** A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:





“**Art. 26.** O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, nos quais estão incluídos:

- I - as pistas de pouso;
- II - as pistas de táxi;
- III - o pátio de estacionamento de aeronave;
- IV - o terminal de carga; e
- V - o terminal de passageiros e suas facilidades.

.....” (NR)

“**Art. 39.** .....

.....

V - ao terminal de carga;

.....” (NR)

“**Art. 156.** .....

.....

§ 3º Voos internacionais operados por empresas brasileiras designadas pelo Estado brasileiro deverão ser operados por tripulantes brasileiros, mediante contrato de trabalho regido pela legislação brasileira, ressalvada a possibilidade de, no máximo, 1/3 (um terço) de comissários estrangeiros.” (NR)

“**Art. 181-A.** A concessão ou autorização somente será dada à pessoa jurídica brasileira com mais de 20% do capital votante pertencente a estrangeiros caso ela opere ao menos 5% de seus voos em rotas regionais, definidas na forma do art. 115 da Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, por um prazo mínimo de dois anos, contados a partir da concessão ou autorização.

*Parágrafo único:* Em caso de descumprimento da quota mínima de voos regionais de que trata o *caput*, a Autoridade Aeronáutica deverá aplicar multa de R\$ 10.000 (dez mil reais) por voo não realizado e, em caso de reincidência, cassar a concessão ou autorização.”

“**Art. 217.** Para a prestação de serviços aéreos não regulares de transporte de passageiro, carga ou mala postal, é necessária a autorização de funcionamento, que será intransferível.” (NR)



SF/19418.42493-53



“**Art. 218.** O interessado em obter a autorização de funcionamento de que trata o art. 217 desta Lei deverá indicar os aeródromos e as instalações auxiliares que pretende utilizar e comprovar que:

I – (revogado);

II – (revogado);

III - dispõe de aeronaves adequadas, pessoal técnico habilitado e estruturas técnicas de manutenção, próprias ou contratadas;

IV - contratou os seguros obrigatórios.” (NR)

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

Suprima-se o art. 3º do PL nº 1.829, de 2019, renumerando-se os seguintes.

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

Suprima-se, do art. 4º do PL nº 1.829, de 2019, o § 5º acrescido ao art. 23 do Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, renumerando-se o seguinte.

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





Dê-se, no art. 5º do PL nº 1.829, de 2019, a seguinte redação ao § 1º do art. 63-A da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011:

§ 1º Para a consecução dos objetivos previstos no *caput*, o Ministério da Infraestrutura, diretamente ou, a seu critério, por intermédio da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) ou de quem venha a substituir suas funções, ou por intermédio de instituição financeira pública federal, realizará procedimento licitatório e poderá, em nome próprio ou de terceiros, adquirir bens, contratar obras e serviços de engenharia e técnicos especializados e utilizar-se do Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC.

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

Dê-se, no art. 6º do PL nº 1.829, de 2019, a seguinte redação ao § 7º do art. 117 da Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015:

§ 7º Todas as empresas interessadas em operar determinada rota regional que atendam aos requisitos legais e regulamentares para concessão de subvenção econômica, observada a capacidade da infraestrutura aeroportuária e de apoio à navegação aérea, serão contempladas.

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

Suprima-se o art. 7º do PL nº 1.829, de 2019, renumerando-se os seguintes.





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

Os arts. 9º e 10 do PL nº 1.829, de 2019, passam a vigorar com a seguinte redação:

**Art. 9º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

**Art. 10.** Ficam revogados:

I – a Lei nº 6.513, de 20 de dezembro de 1977;

II – os incisos I e II do art. 218 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986;

III – os seguintes dispositivos da Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008:

a) inciso XII do *caput* do art. 5º;

b) art. 13;

c) incisos I e II do *caput* do art. 15;

d) alíneas *a*, *c* e *e* do inciso II do *caput*, e o § 2º do art. 24;

e) parágrafo único do art. 25;

f) incisos IV e V do § 4º do art. 27;

g) incisos I e II do *caput* do art. 29;

h) inciso III do *caput*, e o § 6º do art. 36;

i) art. 39;

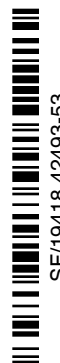
j) art. 40; e

k) o parágrafo único do art. 43; e

IV – os arts. 2º, 3º, 4º e 5º e o inciso I do *caput* do art. 8º da Lei nº 12.974, de 15 de maio de 2014.

Sala da Comissão,

, Presidente





, Relator

