

### PLC 132/2011

**Autor:** Deputado Manoel Júnior (PMDB-PB)

**Relator:** Senadora Lúcia Vânia (PSB/GO)

**Status:** em acompanhamento **Tema:** Configuração de Aeronaves **Prioridade:** Sim **Notas Técnicas:** Sim

<b>Foco</b>	Instalação de assentos especiais nas aeronaves modificado em 29/09/2015 às 10:32
<b>O que é</b>	Dispõe sobre a instalação de assentos especiais para pessoas obesas modificado em 29/09/2015 às 10:32
<b>Situação</b>	modificado em 29/09/2015 às 10:33
<b>Nossa Posição</b>	DIVERGENTE O PLC trata de assunto sujeito à regulamentação da ANAC, a quem cabe expedir normas a serem cumpridas pelas prestadoras de serviços aéreos, inclusive quanto a formação e treinamento de pessoal especializado, habilitação de tripulantes, equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem (Lei nº 11.182/05, art. 8º), além do que as aeronaves já dispõem de assentos rebatíveis que asseguram aos obesos acomodação adequada e o indispensável conforto nas suas viagens.  modificado em 29/09/2015 às 10:32

### PL 6454/2005

**Autor:** Deputado Milton Monti (PR-SP)

**Relator:** Deputada Clarissa Garotinho (PR/RJ)

**Status:** em acompanhamento **Tema:** Configuração de Aeronaves **Prioridade:** Sim **Notas Técnicas:** Sim

<b>Foco</b>	Obriga as aeronaves a portarem equipamentos de primeiros socorros Obs. Árvore de apensados e outros documentos da matéria  modificado em 29/09/2015 às 10:27
<b>O que é</b>	Obriga as aeronaves a portarem equipamentos de primeiros socorros e dá outras providências  modificado em 29/09/2015 às 10:27
<b>Situação</b>	CD ? CSSF. Em 09.06.15 parecer da relatora, Deputada Conceição Sampaio (PP/AM), pela aprovação deste PL 6454/2005 e pela rejeição do PL 2.529/07, apensado, e do Substitutivo da CDC. Em 24.06.15 o parecer foi aprovado por unanimidade. Em 21.07.15, recebimento pela CVT com o PL 2.529/07, apensado. 26/08/2015 - Comissão de Viação e Transportes (CVT) - Encerrado o prazo para emendas ao projeto. Não foram apresentadas emendas. 13/08/2015 - Comissão de Viação e Transportes (CVT) - A Presidenta, Dep. Clarissa Garotinho (PR-RJ), avocou a relatoria desta proposição.

modificado em 29/09/2015 às 10:27

## Nossa Posição

### DIVERGENTE

O PL estabelece que as aeronaves nacionais e estrangeiras, em voos comerciais, com partida ou chegada em aeroportos nacionais, tenham a bordo os seguintes equipamentos de primeiros socorros: 1 - local adaptável para transformação em maca de acomodação de pessoas na posição horizontal; 2 - aparelho desfibrilador; 3 - balão de oxigênio; 4 - medicamentos anti-convulsivos para indicação cardíaca, e de uso geral em situação de emergência.

O PL 2.529/2007, a ele apensado, torna obrigatória a presença de médico ou enfermeiro em todos os voos comerciais, domésticos e internacionais.

Os PLs tratam de assuntos sujeitos à regulamentação da ANAC, a quem cabe expedir normas a serem cumpridas pelas prestadoras de serviços aéreos, inclusive quanto à formação e treinamento de pessoal especializado, habilitação de tripulantes, equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem (Lei nº 11.182/05, art. 8º).

Além disso suas regras são insuscetíveis de serem aplicadas a aeronaves estrangeiras, cujas operações sujeitam-se a regras estabelecidas em acordos, tratados e convenções internacionais.

modificado em 29/09/2015 às 10:27

## PLS 101/2015

**Autor:** Senador Reguffe (PDT/DF)

**Relator:** Senador Aluysio Nunes Ferreira (PSDB/SP)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Relações de Consumo

**Prioridade:** Sim

**Notas Técnicas:** Não

<b>Foco</b>	Fixa sanção para os casos de cancelamento, interrupção ou atraso de voo modificado em 29/09/2015 às 10:10
<b>O que é</b>	Altera a Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para dispor sobre obrigações das empresas aéreas em indenizar os valores pagos aos passageiros/consumidores, nos casos de atraso e cancelamento de voo, sem o prejuízo das demais disposições legais acerca dos danos morais e materiais sofridos. modificado em 29/09/2015 às 10:10
<b>Situação</b>	<p>DIVERGENTE</p> <p>O PLS prevê que em caso de atraso da partida por mais de 4 (quatro) horas, o transportador providenciará o embarque do passageiro, em voo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, o valor do bilhete de passagem, se o passageiro assim o preferir. Determina, também, o pagamento de indenização ao passageiro, a título de compensação, sem prejuízo dos danos morais e materiais sofridos, nos seguintes percentuais e desde que o atraso ou interrupção não decorra de más condições meteorológicas: 10% se o atraso for superior a duas horas; 20% se superior a quatro horas; 50% se superior a oito horas e 100% se superior a doze horas.</p> <p>Estabelece, ainda, que quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a 04 (quatro) horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço e que todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil. Propõe, também, que o transportador deverá indenizar os passageiros em 100% (cem por cento) do valor pago pela passagem adquirida nos casos de interrupção ou atraso por mais de quatro horas, desde que o cancelamento, interrupção ou atraso não ocorra devido às más condições meteorológicas devidamente comprovadas pelos órgãos competentes.</p> <p>Todavia, é omissa quanto à exclusão da responsabilidade administrativa ou civil da empresa transportadora nas hipóteses em que o cancelamento, a interrupção ou o atraso de voo decorrer de qualquer outra circunstância que não proveniente de más condições meteorológicas, tais como saturação de terminal de embarque e desembarque de passageiros; saturação de pátios de estacionamento ou pistas de aterrissagem/decolagem; sequenciamento de pousos/decolagens; tempo de voo dilatado por órbita; quebra de ponte de embarque; falta de ônibus para o embarque/desembarque de passageiros; pane no equipamento de raio-x; esteiras inoperantes; tráfego aéreo congestionado; radares inoperantes ou outras circunstâncias imprevistas ou imprevisíveis que excluam a responsabilidade do operador aéreo por atrasos, cancelamentos ou interrupções de voos, nos termos estabelecidos na alínea ?n? do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e no item 6.4 do Capítulo 6 da IAC 1504.</p>

A proposição, portanto, implica em prejuízo para a segurança jurídica das empresas aéreas e em potencial aumento de custos decorrente da ampliação dos riscos que serão impostos à atividade empresarial.

modificado em 29/09/2015 às 10:10

## Nossa Posição

modificado em 29/09/2015 às 10:10

### PLS 395/2014

**Autor:** Senador Wilder Moraes (DEM/GO)

**Relator:** Senador Benedito de Lira (PP/PI)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Administração Aeroportuária

**Prioridade:** Sim

**Notas Técnicas:** Não

<b>Foco</b>	Acessibilidade às aeronaves das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida modificado em 29/09/2015 às 10:05
<b>O que é</b>	Altera a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida e dá outras providências, para obrigar as empresas aeroviárias a possuir rampas de acesso ou mecanismos acessórios para auxílio no embarque e desembarque de deficientes físicos. modificado em 29/09/2015 às 10:05
<b>Situação</b>	SF ? CCJ, aguardando parecer do relator, Senador Benedito de Lira. modificado em 29/09/2015 às 10:05
<b>Nossa Posição</b>	<p>CONVERGENTE, COM RESSALVA</p> <p>A promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida no transporte aéreo foi regulamentada pela ANAC, por meio da Resolução 280/2013, que dispõe sobre os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo e dá outras providências?</p> <p>No regulamento foi atribuída ao operador aeroportuário a responsabilidade de prover o aeroporto, até dezembro de 2015, com os equipamentos necessários ao embarque e desembarque das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.</p> <p>Em vista disso, e considerando que a agência reguladora já adotou a regulação objeto da proposição legislativa, torna-se desnecessário a conversão do projeto em lei.</p> <p>modificado em 29/09/2015 às 10:05</p>

## PL 6484/2013

**Autor:** Deputado Arnaldo Jordy (PPS/PA)

**Relator:** Dep. Clarissa Garotinho (PR-RJ)

**Status:** encerrado

**Tema:** Relações de Consumo

**Prioridade:** Sim

**Notas Técnicas:** Não

<b>Foco</b>	Regular programa de milhagem Árvore de apensados e outros documentos da matéria  modificado em 29/09/2015 às 09:59
<b>O que é</b>	Regulamenta os programas de milhagem das companhias aéreas. modificado em 29/09/2015 às 09:59
<b>Situação</b>	CD ? CVT, aguardando parecer da relatora, Dep. Clarissa Garotinho (PR-RJ) modificado em 29/09/2015 às 09:59
<b>Nossa Posição</b>	DIVERGENTE O PL promove indevida intervenção, restringindo a livre organização e gestão [pelas empresas aéreas] de programas de bonificações e prêmios aos seus consumidores, que, certamente, implicará no desestímulo a investimentos em novos programas e até mesmo na manutenção dos atuais, podendo vir a prejudicar os próprios consumidores.  modificado em 29/09/2015 às 09:59

## PLS 313/2013

**Autor:** Senador Antonio Carlos Valadares (PSB-SE)

**Relator:** Senador Valdir Raupp (PMDB-RR)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Relações de Consumo

**Prioridade:** Sim

**Notas Técnicas:** Sim

<b>Foco</b>	Estabelecer direitos básicos para o usuário de transporte aéreo (consumidor) modificado em 29/09/2015 às 09:55
<b>O que é</b>	Altera o art. 6º da Lei nº 8.078/90, para estabelecer que são direitos básicos do consumidor de serviço de transporte aéreo de passageiros: (1) na oferta de venda de passagem aérea, ser informado acerca do número de assentos da aeronave por categoria tarifária; (2) ter informação clara e precisa sobre o preço total do bilhete inclusive as tarifas aeroportuárias, e sobre todas as restrições impostas ao bilhete ofertado; (3) pagar multas em razão de cancelamento ou remarcação de bilhete em valores não abusivos; (4) justa e ampla indenização por danos morais e materiais em razão de cancelamento de voo pela empresa aérea; (5) justa e ampla indenização por danos morais e materiais em razão de extravio de bagagem na viagem; (6) ser reembolsado dos valores pagos por bilhete de passagem não utilizado, em no máximo trinta dias após a data do voo, sob pena de multa de cem por cento sobre o valor devido; e (7) exigir que as demais empresas aéreas que operem o mesmo trecho aéreo assumam a prestação dos serviços de transporte de passageiros em caso de súbita paralisação de atividades pela empresa aérea contratada. modificado em 29/09/2015 às 09:55

<b>Situação</b>	SF ? CMA matéria devolvida ao relator, Senador Valdir Raupp (PMDB-RR), com relatório pela aprovação do projeto, na forma do substitutivo aprovado pela Comissão de Serviços de Infraestrutura. modificado em 29/09/2015 às 09:55
<b>Nossa Posição</b>	<p>DIVERGENTE</p> <p>O assunto já esta regulamentado nos arts. 222 a 234 da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e em resoluções expedidas pela Agência Nacional de Aviação Civil ? ANAC, razão pela qual a inclusão do mesmo na Lei nº 8.078/90 (Código de Defesa do Consumidor) contraria o disposto no inciso IV do art. 7º da Lei Complementar nº 95/98, uma vez que o mesmo assunto não pode ser disciplinado por mais de uma lei, exceto quando a subsequente se destine a complementar a lei considerada básica, vinculando-se a esta por remissão expressa.</p> <p>Além disto, a alteração proposta é dirigida exclusivamente ao setor de aviação civil, em contrariedade ao caráter geral das normas do CDC, que se aplicam a todos os setores da economia, sem distinção. Ademais, a proposição é desnecessária, uma vez que a Resolução nº 141, de 2010, da ANAC, tem logrado êxito em proteger os passageiros nas situações abarcadas pelo PLS.</p> <p>modificado em 29/09/2015 às 09:55</p>

## PL 4015/2012

**Autor:** Deputado Carlos Bezerra (PMDB-MT)

**Relator:** Deputado Efraim Filho (DEM/PB)

**Status:** encerrado

**Tema:** Relações de Consumo

**Prioridade:** Sim

**Notas Técnicas:** Não

### Foco

Regular programas de milhagens  
Árvore de apensados e outros documentos da matéria

modificado em 28/09/2015 às 17:46

### O que é

Proíbe a prescrição do direito do participante de programas de milhagem aos pontos acumulados junto a qualquer empresa, bem como a fixação, pelo fornecedor, de prazos de validade ou expiração, facultando esta quando os pontos não forem utilizados, nos casos de encerramento da conta pelo consumidor e com anuência expressa do mesmo para esse fim, determinando a aplicação de sanções administrativas e penais aos infratores, além de estabelecer que os pontos devem reverter à conta do consumidor e creditar o dobro dos pontos prescritos ou expirados.

modificado em 28/09/2015 às 17:46

### Situação

08/09/2015 - Remessa ao Senado Federal. Inteiro teor  
01/09/2015 - Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) - Aprovada a Redação Final.  
26/08/2015 - Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) - Designado Relator da 15  
Redação Final, Dep. Efraim Filho (DEM-PB). Apresentação da Redação Final n. 1 CCJC, pelo Deputado Efraim Filho (DEM-PB). Inteiro teor  
19/08/2015 - Encerramento automático do Prazo de Recurso. Não foram apresentados recursos.  
07/08/2015 - Prazo para apresentação de recurso (5 sessões a partir de 10/08/2015)  
modificado em 30/09/2015 às 11:33

### Nossa Posição

DIVERGENTE

O PL interfere, indevidamente, na relação contratual estabelecida entre a empresa transportadora e os seus passageiros, uma vez que os programas de fidelidade são oferecidos como forma de premiar ou bonificar os usuários pela compra de produtos ou serviços, cabendo a eles, voluntariamente, aderir ou não ao programa.

A intervenção do Estado a pretexto de proteger interesses dos usuários, na forma e nas condições propostas, afetará o equilíbrio econômico-financeiro dos programas de fidelidade, desestimulando as empresas de investir no lançamento de novos programas, podendo implicar na redução e extinção de benefícios atualmente assegurados, em detrimento dos próprios consumidores.

modificado em 28/09/2015 às 17:46

## PL 3249/2012

**Autor:** Senadora Serys Slhessarenko (PT-MT)

**Relator:** aguarda designação

**Status:** em acompanhamento      **Tema:** Relações de Consumo      **Prioridade:** Sim      **Notas Técnicas:** Não

<b>Foco</b>	atendimento prioritário modificado em 28/09/2015 às 17:42
<b>O que é</b>	Altera a Lei nº 10.048, de 2000, que 'dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências', para determinar atendimento prioritário e reserva de assentos especiais nos sistemas de transporte para as pessoas com obesidade mórbida?. modificado em 28/09/2015 às 17:42
<b>Situação</b>	CD ? pronto para apreciação pelo Plenário. Em 30.03.15 foi apresentado o Requerimentodo Deputado Veneziano Vital do Rêgo (PMDB/PB) que ?Solicita inclusão na Ordem do Dia do PLS3.249/12?. 01/04/2015 - Pronto para apreciação pelo Plenário, com prioridade.  modificado em 28/09/2015 às 17:42
<b>Nossa Posição</b>	CONVERGENTE O PL prevê atendimento prioritário às pessoas com deficiência ou obesidade mórbida, aos idosos com idade superior a 60 anos e às gestantes, lactantes e pessoas acompanhadas por crianças de colo. Determina, também, a reserva de assentos especiais para as mesmas pessoas, devidamente identificados, assim como a reserva de 2 (dois) assentos contíguos destinados a pessoas com obesidade mórbida.  A iniciativa determina providências já adotadas pelas empresas de transporte aéreo.  modificado em 28/09/2015 às 17:42



## PLS 281/2012

**Autor:** Senador José Sarney (PMDB-AP)

**Relator:** Senador Ricardo Ferraço (PMDB-ES)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Relações de Consumo

**Prioridade:** Sim

**Notas Técnicas:** Não

### Foco

Moderniza o Código de Defesa do Consumidor.

Obs. Tramita em conjunto com PLS 283/2012

modificado em 28/09/2015 às 17:39

### O que é

PLS 281/2012, do Senador José Sarney: altera a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), para aperfeiçoar as disposições gerais do Capítulo I do Título I e dispor sobre o comércio eletrônico;

PLS 283/2012, do Senador José Sarney: altera a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), para aperfeiçoar a disciplina do crédito ao consumidor e dispor sobre a prevenção do superendividamento.

modificado em 28/09/2015 às 17:39

### Situação

08/09/2015 - Encaminhado à publicação o Parecer nº 698, de 2015 ? CCJ, Relator Senador Ricardo Ferraço, pela aprovação dos PLS 281/2012 e 283/2012, com acolhimento das emendas nº 35 e 44 (rejeição das emendas nº 33 e 34). 02/09/2015 - CCJ - Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - Na 23ª Reunião Ordinária, realizada nesta data, a Comissão aprova o Relatório do Senador Ricardo Ferraço, que passa a constituir o Parecer da CCJ favorável ao PLS 281/2012, nos termos da Emenda nº 36-CCJ (Substitutivo), e ao PLS 283/2012, nos termos da Emenda nº 45-CCJ (Substitutivo), e: - pelo acolhimento da Emenda nº 35 ao PLS 281/2012 e da Emenda nº 44 ao PLS 283/2012; - pela rejeição das Emendas nº 33 e 34 ao PLS 281/2012; - pela prejudicialidade dos seguintes projetos de lei anexados: PLS 6/2011, PLS 271/2011, PLC 106/2011, PLS 439/2011, PLS 222/2012 e PLS 371/2012; - com voto contrário aos seguintes projetos de lei anexados: PLS 458/2012 e PLS 277/2013; -

5

pelo acolhimento das ideias básicas, que passam a integrar os Substitutivos, dos seguintes projetos de lei anexados: PLS 197/2012, PLS 394/2013 e PLS 509/2013; e - pelo desapensamento dos seguintes projetos: PLS 65/2011, PLS 452/2011, PLS 460/2011, PLS 463/2011, PLS 470/2011, PLS 97/2012, PLS 209/2012, PLS 397/2012, PLS 413/2012, PLS 457/2012, PLS 459/2012, PLS 464/2012, PLS 24/2013 e PLS 392/2013. Aprovado o Requerimento nº 19, de 2015-CCJ, de urgência para matéria. À SCLSF, para prosseguimento da tramitação. 26/08/2015 - CCJ

modificado em 30/09/2015 às 14:27

### Nossa Posição

CONVERGENTE

No que se refere especificamente ao transporte aéreo regular, o Substitutivo, apresentado pelo Senador Ricardo Ferraço no âmbito da Comissão Temporária de Modernização do Código de Defesa do Consumidor, é adequado ao setor, porque preserva a competência da ANAC para regulamentar a matéria, nos seguintes termos:

?Art. 49-A. Sem prejuízo do direito de rescisão do contrato de transporte aéreo antes de iniciada a viagem (art. 740, § 3º, do Código Civil), o exercício do direito de arrependimento do consumidor de

passagens aéreas poderá ter seu prazo diferenciado em virtude das peculiaridades do contrato, por norma fundamentada das agencias reguladoras.

Parágrafo único. A regulamentação prevista no caput deverá ser realizada no prazo máximo de cento e oitenta dias após a entrada em vigor.?

Não mérito, portanto, não restrição quanto à aprovação do projeto.

modificado em 28/09/2015 às 17:39

## PL 730/2007

**Autor:** Deputado Carlos Eduardo Cadoca (PMDB-PE)

**Relator:** Deputado Maçã Filho (PMDB-MS)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Relações de Consumo

**Prioridade:** Sim

**Notas Técnicas:** Sim

### Foco

Requisitos para divulgação de assentos com tarifas promocionais  
Árvore de apensados e outros documentos da matéria

modificado em 28/09/2015 às 17:23

### O que é

Acrescenta artigo à Lei nº 7.565/86 (CBA), para obrigar as empresas aéreas a divulgarem, na sua publicidade, a quantidade de assentos oferecidos com tarifas promocionais em cada voo (tarifas praticadas com preço reduzido, de caráter temporário, com período definido de início e de término de venda e de utilização, válidas em voos pré-selecionados) e a informarem, previamente, ao Departamento de Aviação Civil, para cada promoção, o período de vendas, a quantidade de assentos disponibilizados em cada voo, o preço da tarifa, o período de validade da promoção e demais regras tarifárias.

modificado em 28/09/2015 às 17:23

### Situação

CD ? 05/03/2015 ? Desarquivado. Aguardando Designação de Relator na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania ? CCJC

modificado em 28/09/2015 às 17:23

### Nossa Posição

DIVERGENTE

As exigências previstas na proposição legislativa consubstanciam indevida interferência no setor privado e contém potencial efetivo para distorcer os mecanismos de mercado, com prejuízo para a livre concorrência e a competitividade das empresas aéreas brasileiras perante suas congêneres estrangeiras.

Além disto, tais exigências são insuscetíveis de serem cumpridas, uma vez que as promoções tarifárias refletem, a cada momento, o resultado entre a oferta e a demanda por assentos, o que pode ocorrer até minutos antes do horário estabelecido para o voo.

A interferência, portanto, nos mecanismos de mercado (lei da oferta e da procura) é desastrosa,

impedindo que a interação entre as empresas e os passageiros seja eficiente, tendo como resultado níveis adequados de quantidade e preços.

VER PLS 3568/2008

modificado em 28/09/2015 às 17:23

---

## PLS 330/2015

**Autor:** Senador Raimundo Lira (PMDB-PB)

**Relator:** Senador Jader Barbalho (PMDB-PA)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Capital Estrangeiro

**Prioridade:** Sim

**Notas Técnicas:** Sim

<b>Foco</b>	Eliminar a restrição quanto à participação de capital estrangeiro em empresas brasileiras de transporte aéreo modificado em 28/09/2015 às 17:05
<b>O que é</b>	Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir o investimento estrangeiro na aviação civil. modificado em 28/09/2015 às 17:05
<b>Situação</b>	<p>24/09/2015 - CCJ - Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - O Presidente da Comissão, Senador José Maranhão (PMDB-PB), designa Relator da matéria o Senador Jader Barbalho (PMDB-PA).</p> <p>23/09/2015 - CCJ - Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - Matéria aguardando distribuição.</p> <p>22/09/2015 - Aprovado o Requerimento nº 1070, de 2015. Passam a tramitar em conjunto as seguintes matérias: PLS 339/2014; PLS 2/2015 e PLS 330/2015. (O PLS 2/2015 e o PLS 330/2015 perdem o caráter terminativo) À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.</p> <p>16/09/2015 - Aguardando inclusão em Ordem do Dia do Requerimento nº 1.070, de 2015, do Senador Vicentinho Alves, que solicita a tramitação conjunta dos Projetos de Lei do Senado nºs 399, de 2014; 2 e 330, de 2015.</p> <p>16/09/2015 - Na 27ª Reunião Ordinária, realizada nesta data, a Comissão aprova o Requerimento nº 24, de 2015-CCJ, de iniciativa do Senador Antonio Anastasia, para a realização de Audiência Pública em data oportuna para instruir a matéria. A matéria é retirada de Pauta.</p> <p>09/09/2015 - CCJ - Comissão de Constituição, Justiça e</p> <p>20</p> <p>Cidadania - Juntei o Voto em Separado do Senador Randolfe Rodrigues que conclui pela rejeição do Projeto. Matéria incluída na Pauta da Comissão. A apreciação da matéria foi adiada.</p> <p>02/09/2015 - CCJ - Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - Em reunião realizada em 02/09/2015, a apreciação da matéria foi adiada.</p> <p>modificado em 30/09/2015 às 14:44</p>
<b>Nossa Posição</b>	<p>DIVERGENTE</p> <p>O PLS dá nova redação ao III do art. 181 da Lei nº 7.565/86, para permitir a participação de estrangeiros em metade dos cargos da diretoria executiva de empresas brasileiras de transporte aéreo, ao mesmo tempo em que propõe a revogação do inciso II e dos §§ 1º, 2º, 3º e 4º do mesmo artigo, ou seja, revoga a exigência de que pelo menos 4/5 do capital com direito a voto pertença a brasileiros e liberaliza a emissão das respectivas ações.</p> <p>No entendimento das empresas concessionárias dos serviços de transporte aéreo público regular a proposta de revogação da restrição de participação do capital estrangeiro em empresas aéreas brasileiras, não leva em consideração o caráter estratégico do setor para a economia e a segurança nacionais, o que desaconselha à aprovação do PLS.</p>

modificado em 28/09/2015 às 17:05

## PLS 02/2015

**Autor:** Senador Flexa Ribeiro (PSDB-PA)

**Relator:** Senador Ricardo Ferraço (PMDB/ES) ?

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Capital Estrangeiro

**Prioridade:** Sim

**Notas Técnicas:** Sim

### Foco

Aumentar a participação de capital externo nas empresas brasileiras de transporte aéreo  
modificado em 28/09/2015 às 17:02

### O que é

Revoga o inciso II e os §§ 1º, 2º, 3º e 4º do art. 181 da Lei nº 7.565/86 (CBA) para revogar a restrição de participação do capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviço de transporte aéreo.  
modificado em 28/09/2015 às 17:02

### Situação

24/09/2015 - CCJ - Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - O Presidente da Comissão, Senador José Maranhão (PMDB-PB), designa Relator da matéria o Senador Jader Barbalho (PMDB-PA).

23/09/2015 - CCJ - Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - Matéria aguardando distribuição.

22/09/2015 - Aprovado o Requerimento nº 1070, de 2015. Passam a tramitar em conjunto as seguintes matérias: PLS 339/2014; PLS 2/2015 e PLS 330/2015. (O PLS 2/2015 e o PLS 330/2015 perdem o caráter  
15  
terminativo) À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

16/09/2015 - Aguardando inclusão em Ordem do Dia do Requerimento nº 1.070, de 2015, do Senador Vicentinho Alves, que solicita a tramitação conjunta dos Projetos de Lei do Senado nºs 399, de 2014; 2 e 330, de 2015.

16/09/2015 - CCJ - Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - Na 27ª Reunião Ordinária, realizada nesta data, a Comissão aprova o Requerimento nº 24, de 2015-CCJ, de iniciativa do Senador Antonio Anastasia, para a realização de Audiência Pública em data oportuna para instruir a matéria. A matéria é retirada de Pauta.

09/09/2015 - CCJ - Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - Em reunião realizada em 09/09/2015, a apreciação da matéria foi adiada.

02/09/2015 - CCJ - Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - Juntei o Voto em separado do Senador Randolfe Rodrigues, que conclui pela rejeição do Projeto. Matéria incluída na Pauta da Comissão. A apreciação da matéria foi adiada.  
modificado em 30/09/2015 às 14:39

### Nossa Posição

DIVERGENTE

No entendimento das empresas concessionárias dos serviços de transporte aéreo público regular a proposta de revogação da restrição de participação do capital estrangeiro em empresas aéreas brasileiras não leva em consideração o caráter estratégico do setor para a economia e segurança nacionais, o que desaconselha a aprovação do PLS.

modificado em 28/09/2015 às 17:02

## PLS 399/2014

**Autor:** Comissão de Serviços de Infraestrutura do SF

**Relator:** aguarda designação

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Capital Estrangeiro

**Prioridade:** Sim

**Notas Técnicas:** Sim

<b>Foco</b>	aumentar a participação de capital externo nas empresas brasileiras de transporte aéreo modificado em 28/09/2015 às 16:59
<b>O que é</b>	Altera o art. 181 da Lei nº 7.565/86, para expandir até o limite de 49% do capital votante a possibilidade de participação de capital estrangeiro nas empresas brasileiras concessionárias de serviço de transporte aéreo público de passageiros. modificado em 28/09/2015 às 16:59
<b>Situação</b>	24/09/2015 - CCJ - Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - O Presidente da Comissão, Senador José Maranhão (PMDB-PB), designa Relator da matéria o Senador Jader Barbalho (PMDB-PA). 23/09/2015 - CCJ - Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - Matéria aguardando distribuição. 22/09/2015 - Aprovado o Requerimento nº 1070, de 2015. Passam a tramitar em 14 conjunto as seguintes matérias: PLS 339/2014; PLS 2/2015 e PLS 330/2015. (O PLS 2/2015 e o PLS 330/2015 perdem o caráter terminativo) À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania. 16/09/2015 - Aguardando inclusão em Ordem do Dia do Requerimento nº 1.070, de 2015, do Senador Vicentinho Alves, que solicita a tramitação conjunta dos Projetos de Lei do Senado nºs 399, de 2014; 2 e 330, de 2015. modificado em 30/09/2015 às 14:38
<b>Nossa Posição</b>	CONVERGENTE  O PL flexibiliza a participação do capital estrangeiro nas empresas brasileiros de transporte aéreo publico regular, estabelecendo limite de participação que não prejudica o controle nacional, que se justifica em razão do caráter estratégico do setor.  modificado em 28/09/2015 às 16:59

## PL 6716/2009

**Autor:** Senador Paulo Otávio (PFL-DF)

**Relator:** Deputado Rodrigo Rocha Loures (PMDB/PR) - CESP

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Capital Estrangeiro

**Prioridade:** Sim

**Notas Técnicas:** Sim

<b>Foco</b>	Aumentar a participação de capital externo nas empresas brasileiras de transporte aéreo Obs.: Árvore de apensados e outros documentos da matéria apensados 60 outros projetos de lei  modificado em 28/09/2015 às 16:57
<b>O que é</b>	Altera a Lei nº 7.565/86 (CBA), para ampliar a possibilidade de participação de pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, no capital das empresas brasileiras de transporte aéreo publico regular, no limite de até 49% do capital com direito a voto.

modificado em 28/09/2015 às 16:57

## Situação

03/09/2015 - Apresentação do Requerimento n. 2921/2015, pelo Deputado Veneziano Vital do Rêgo (PMDB-PB), que: "Requer a inclusão na Ordem do Dia do Plenário do Projeto de Lei nº 6.716, de 2009, e seus apensos, que "Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para ampliar a possibilidade de participação do capital externo nas empresas de transporte aéreo"". Inteiro teor

28/08/2015 - Apresentação do Requerimento n. 2857/2015, pelo Deputado Alan Rick (PRB-AC), que: "Requer inclusão na Ordem do Dia do Plenário do PL 6716/2009 e seus apensos, que "Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para ampliar a possibilidade de participação do capital externo nas empresas de transporte aéreo".

modificado em 30/09/2015 às 11:06

## Nossa Posição

CONVERGENTE

O PL flexibiliza a participação do capital estrangeiro nas empresas brasileiras de transporte aéreo público regular, estabelecendo limite de participação que não prejudica o controle nacional, que se justifica em razão do caráter estratégico do setor.

modificado em 28/09/2015 às 16:57

**PL 8255/2014**

**Autor:** Senador Blairo Maggi (PR-MT)

**Relator:** Dep. Clarissa Garotinho (PR/RJ)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Aeronautas e Aeroviários

**Prioridade:** Sim

**Notas Técnicas:** Não

**Foco**

Estabelecer novas regras trabalhistas para o exercício da profissão de aeronauta  
Árvore de apensados e outros documentos da matéria

modificado em 28/09/2015 às 16:40

**O que é**

Dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, estabelece novas regras para o exercício da profissão e revoga a Lei nº 7.183/84.

modificado em 28/09/2015 às 16:40

**Situação**

CD ? CVT Aprovado em 08.07.15. o substitutivo da relatora, Deputada Clarissa Garotinho (PR/RJ), com voto em separado do Deputado Nelson Markezelli (PTB/SP). Neste mesmo dia, encaminhado para a CCP (Coordenação de Comissões Permanentes). Encaminhado a CETASP e em 14.07.15, o Presidente Benjamim Maranhão (SD/PB) avocou a relatoria do PL. Em 15.07.15. foi aberto o prazo para emendas ao projeto (05 sessões a partir de 16.07.15).

11/08/2015 - Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP) - Encerrado o prazo para emendas ao projeto. Não foram apresentadas emendas.

modificado em 28/09/2015 às 16:40

**Nossa Posição**

DIVERGENTE

O Substitutivo ao PLS 434/2011, aprovado na Comissão de Assuntos Sociais do Senado Federal (Relator Senador Paulo Paim ? PT/RS), em deliberação terminativa colhida em dois turnos de votação, alterou a proposição inicial, de autoria do Senador Blairo Maggi (PR/MT), para criar uma nova profissão (tripulante de aeronave) e, por meio deste artifício, estabelecer profunda alteração nas regras que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta, com o objetivo de ampliar a intervenção nas relações entre capital e trabalho, em sentido oposto à necessária priorização da negociação voluntária e descentralizada, que permite um permanente e rápido ajuste às mudanças socioeconômicas em curso.

A proposição altera, significativamente, a regulação atual sobre a composição da tripulação, o regime de trabalho (abrangendo escala de serviços, jornadas de trabalho, sobreavisos e reservas, viagens, limites de voo e de pouso, períodos de repouso, folgas periódicas), a remuneração e concessão de benefícios (alimentação, assistência, uniformes e férias), as transferências de residência e a implantação, gerenciamento e fiscalização de programas de controle de risco da fadiga humana, com o indistigável propósito de aumentar a remuneração dos aeronautas.

Tais assuntos podem e devem ser resolvidos mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho, como autorizado na Constituição Federal. A solução pela via legislativa impede e desestimula a negociação coletiva, que é o melhor caminho para preservar necessidades dos trabalhadores e das empresas

O impacto do projeto é especialmente relevante para as empresas brasileiras de transporte aéreo



regular que terão dificuldades para absorver ou repassar a elevação dos custos trabalhistas para as passagens aéreas e competir em igualdade de condições com suas congêneres estrangeiras no transporte aéreo internacional. O projeto, portanto, pode comprometer o crescimento do mercado de transporte aéreo e a sobrevivência das empresas e dos empregos que geram.

modificado em 28/09/2015 às 16:40

## PL 7564/2014

**Autor:** Deputado Carlos Bezerra ( PMDB -MT)

**Relator:** Deputado José Stédile (PSB-RS)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Aeronautas e Aeroviários

**Prioridade:** Sim

**Notas Técnicas:** Não

<b>Foco</b>	<p>Aeronautas: adicional de periculosidade</p> <p>Obs.: Árvore de apensados e outros documentos da matéria apensado ao PL 4.824/2012</p> <p>modificado em 28/09/2015 às 16:35</p>
<b>O que é</b>	<p>Concessão de adicional de periculosidade para os tripulantes quando permanecerem dentro da aeronave durante o seu abastecimento.</p> <p>modificado em 28/09/2015 às 16:35</p>
<b>Situação</b>	<p>CD ? Apensado ao PL 4.824/2012</p> <p>modificado em 28/09/2015 às 16:35</p>
<b>Nossa Posição</b>	<p>DIVERGENTE</p> <p>O adicional de periculosidade só é devido quando há o contato do empregado com o agente inflamável em situação de risco acentuado. Esse requisito não se verifica na hipótese do aeronauta que permanece a bordo da aeronave durante seu abastecimento, como reiteradamente vem sendo reconhecido pelo Tribunal Superior do Trabalho.</p> <p>modificado em 28/09/2015 às 16:35</p>

## PL 4824/2012

**Autor:** Deputado Jerônimo Goergen (PP-RS)

**Relator:** Deputado Luiz Fernando Faria (PP-MG)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Aeronautas e Aeroviários

**Prioridade:** Sim

**Notas Técnicas:** Não

<b>Foco</b>	Estabelecer novas regras trabalhistas para o exercício da profissão de aeronauta Obs.: Árvore de apensados e outros documentos da matéria  modificado em 28/09/2015 às 16:32
<b>O que é</b>	Dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, estabelece regras para o exercício da profissão e revoga a Lei nº 7.183/84 (Estatuto do Aeronauta).  modificado em 28/09/2015 às 16:32
<b>Situação</b>	CD ? CTASP Aguardando Parecer do Relator Dep. Luiz Fernando Faria (PP-MG). modificado em 28/09/2015 às 16:32
<b>Nossa Posição</b>	DIVERGENTE O Substitutivo aprovado na CVT, na forma do parecer do Deputado José Stédile (PSB-RS), altera as regras atuais que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta, em sincronia com proposição idêntica já aprovada no Senado Federal (PLS 434/2011).  Vide observações, na página 15. ao PL 8.255/14 (origem PLS 434/2011)  modificado em 28/09/2015 às 16:32

## PL 4313/2012

**Autor:** Deputado Professor Victório Galli (PMDB-MT)

**Relator:** aguarda designação

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Regulação Tarifária

**Prioridade:** Sim

**Notas Técnicas:** Não

<b>Foco</b>	Transporte gratuito para idosos carentes Árvore de apensados e outros documentos da matéria  modificado em 28/09/2015 às 15:42
<b>O que é</b>	Altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso), para tratar sobre a gratuidade para idosos no serviço de transporte aéreo doméstico. modificado em 28/09/2015 às 15:42
<b>Situação</b>	18/05/2015 - Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) - O projeto principal (PL 1967/1999) foi devolvido ao Relator, Dep. Sarney Filho (PV-MA). modificado em 30/09/2015 às 11:35
<b>Nossa Posição</b>	DIVERGENTE O projeto estende para o transporte aéreo doméstico a reserva de duas vagas gratuitas por veículo

(tarifa zero), já estabelecidas na Lei nº 10.741/03 em benefício dos idosos com renda igual ou inferior a dois salários-mínimos, instituindo benefício social sem indicar a necessária contrapartida, ou seja, propõe que os custos decorrentes sejam suportados exclusivamente pelas empresas aéreas transportadoras.

Propõe, portanto, o autor da iniciativa, que seja instituída uma política de cunho assistencialista, para obrigar as empresas a financiarem, com recursos próprios, os custos decorrentes de tal política. Todavia, não indica a necessária contrapartida da fonte de custeio pública, ou seja, perante tal omissão o pressuposto é que tal custo seja suportado exclusivamente pelas empresas transportadoras, inobstante já estarem as mesmas submetidas ao pagamento de elevados tributos (impostos e contribuições sociais e de intervenção no domínio econômico) especialmente criados e destinados para a mesma finalidade.

De regra sustenta-se que a adoção de políticas assistencialistas é compatível com o pacto social expresso na CF de 1988, onde a República tem por fundamento construir uma sociedade livre, justa e solidária, erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais, além de promover o bem de todos (CF, art. 3º).

Ocorre que, exceto no que se refere à gratuidade do transporte coletivo urbano para os maiores de 65 anos (CF, art. 230, § 2º), a CF determina que a seguridade social será financiada por toda a sociedade, mediante recursos provenientes dos orçamentos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios e de contribuições sociais especialmente instituídas para a mesma finalidade e estabelecendo que nenhum benefício ou serviço da seguridade social poderá ser criado, majorado ou estendido sem a correspondente fonte de custeio total (art. 195, caput e § 5º). Todavia, autoriza que sejam instituídas outras fontes destinadas a garantir a manutenção ou expansão da seguridade social (art. 195, § 4º), ressalvando, neste caso, que devem ser observadas as disposições do seu art. 154, I, que autoriza a União a criar, mediante lei complementar, impostos não previstos no seu art. 153, desde que sejam não cumulativos e não tenham fato gerador ou base de cálculo próprios dos já discriminados.

A proposição, portanto, não preenche os requisitos constitucionais exigidos para a sua aprovação, além do que, se convertida em lei, implicará no aumento dos preços das passagens aéreas, com prejuízo para os demais consumidores idosos que não sejam carentes.

modificado em 28/09/2015 às 15:42

## PL 3270/2012

**Autor:** Deputado Carlos Souza (PSD-AM)

**Relator:** Deputado Geraldo Thadeu (PSD-MG)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Regulação Tarifária

**Prioridade:** Sim

**Notas Técnicas:** Sim

**Foco** estabelecer tarifa social para beneficiários do Bolsa Família  
modificado em 28/09/2015 às 15:36

**O que é** Altera a Lei nº 8.080/90, para estabelecer tarifa social no valor de 30% da tarifa para o mesmo trecho praticada pela empresa concessionária do serviço de transporte aéreo doméstico regional no dia da aquisição, a ser utilizada no atendimento de passageiros carentes, beneficiários do Programa Bolsa Família, priorizando o atendimento daqueles que necessitem do transporte aéreo para terem acesso a melhores condições de atendimento médico, obrigando a empresa concessionária a reservar um número mínimo de 30% dos assentos disponíveis na aeronave para o atendimento proposto.

modificado em 28/09/2015 às 15:36

**Situação** Mesa Diretora (arquivado em 31.01.2015, nos termos do art. 105 do RI da CD). Aprovado na CVT. O PL pode ser arquivado definitivamente.  
21/08/2015 - Comissão de Seguridade Social e Família (CSSF) - Devolução à CCP  
modificado em 28/09/2015 às 15:36

**Nossa Posição** DIVERGENTE  
O projeto propõe a criação de benefício social destinado a passageiros carentes incluídos no Programa Bolsa Família, sem indicar a necessária contrapartida, ou seja, propõe que os custos decorrentes sejam suportados exclusivamente pelas empresas transportadoras.

Vide comentários ao PL 1.193/1995

modificado em 28/09/2015 às 15:36

## PLS 303/2012

**Autor:** Senadora Ana Amélia (PP/RS)

**Relator:** Senador Vicentinho Alves (PR/TO)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Regulação Tarifária

**Prioridade:** Sim

**Notas Técnicas:** Não

**Foco** assegurar tratamento tarifário isonômico entre voos domésticos e internacionais com origem ou destino em cidades-gêmeas fronteiriças.  
modificado em 28/09/2015 às 15:33

**O que é** Altera a Lei nº 6.009/73, que dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências, para assegurar tratamento tarifário isonômico entre voos domésticos e internacionais com origem ou destino em cidades-gêmeas fronteiriças.  
modificado em 28/09/2015 às 15:33

<b>Situação</b>	03/09/2015 - CI - Comissão de Serviços de Infra-Estrutura - O relator da matéria, Senador Vicentinho Alves (PR/TO), apresenta nova minuta de parecer, em substituição à anterior, pela aprovação da matéria, com a Emenda nº 1-CAE, na forma do substitutivo que apresenta. modificado em 30/09/2015 às 14:27
<b>Nossa Posição</b>	CONVERGENTE A iniciativa é meritória, uma vez que por objetivo reduzir o custo do transporte aéreo internacional regional com destino ou origem em cidades gêmeas fronteiriças.  modificado em 28/09/2015 às 15:33

**PLS 81/2012**

**Autor:** Senador Eduardo Lopes (PRB-RJ)

**Relator:** Senador Lindbergh Farias (PT-RJ)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Regulação Tarifária

**Prioridade:** Sim

**Notas Técnicas:** Sim

<b>Foco</b>	impor ?tarifa zero? para o transporte das pessoas que menciona modificado em 28/09/2015 às 15:31
<b>O que é</b>	Inclui no sistema de transporte coletivo interestadual o modal aéreo, com a finalidade de assegurar o benefício do passe livre (tarifa zero) aos passageiros do transporte aéreo que sejam portadoras de doenças graves ou incapacitantes e comprovadamente carentes. modificado em 28/09/2015 às 15:31
<b>Situação</b>	SF ? CDH, designado como relator o Senador Lindbergh Farias modificado em 28/09/2015 às 15:31
<b>Nossa Posição</b>	<p>DIVERGENTE</p> <p>A Lei nº 8.999/94 concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual. O PL em tramitação acresce novas disposições à Lei em vigor para: (i) estender o benefício também para os portadores de doenças graves ou incapacitantes, além dos portadores de deficiência; (ii) esclarecer que o sistema de transporte coletivo interestadual abrange os modais rodoviário, ferroviário, aquaviário e aéreo; (iii) estabelecer que a utilização do passe livre é condicionada à comprovação de que a viagem tem por finalidade tratamento de saúde; (iv) estabelecer que as empresas transportadoras ficam obrigadas a reservar dois assentos por veículo, exceto no transporte aéreo, que fica obrigado a um assento; (v) estender o benefício ao acompanhante igualmente hipossuficiente (carente), se atestada a imprescritibilidade do acompanhamento.</p> <p>O projeto estende para o transporte aéreo doméstico a reserva de duas vagas gratuitas por aeronave (passe livre) para os portadores de doenças graves ou incapacitantes, além dos portadores de deficiência, instituindo o benefício social sem indicar a necessária contrapartida, ou seja, institui política social assistencialista, sem indicar a necessária contrapartida da fonte de custeio pública. De regra sustenta-se que a adoção de tal política é compatível com o novo pacto social expresso na Constituição Federal de 1988, onde a República tem por fundamento construir uma sociedade livre, justa e solidária, erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais, além de promover o bem de todos (CF, art. 3º).</p> <p>Ocorre que, exceto no que se refere à gratuidade do transporte coletivo urbano para os maiores de 65 anos (CF, art. 230, § 2º), a CF determina que a seguridade social seja financiada por toda a sociedade, mediante recursos provenientes dos orçamentos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios e de contribuições sociais especialmente instituídas para a mesma finalidade, estabelecendo que nenhum benefício ou serviço da seguridade social poderá ser criado, majorado ou estendido sem a correspondente fonte de custeio total (art. 195, caput e § 5º). Todavia, autoriza que sejam instituídas outras fontes destinadas a garantir a manutenção ou expansão da seguridade social (art. 195, § 4º), porém ressalva que devem ser observadas as disposições do seu art. 154, I, que autoriza a União a criar, mediante lei complementar, impostos não previstos no seu art. 153, desde que sejam não cumulativos e não tenham fato gerador ou base de cálculo próprios dos já discriminados.</p>

A proposição, portanto, não preenche os requisitos constitucionais exigidos para a sua aprovação, além do que, se convertida em lei, implicará no aumento dos preços das passagens aéreas, com prejuízo para os demais consumidores que não sejam carentes.

modificado em 28/09/2015 às 15:31

## PL 2974/2008

**Autor:** Deputado Lira Maia (DEM-PA)

**Relator:** Deputado Paes Landim (PTB-PI)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Regulação Tarifária

**Prioridade:** Sim

**Notas Técnicas:** Não

<b>Foco</b>	conceder crédito de franquia de bagagem modificado em 18/09/2015 às 11:05
<b>O que é</b>	Concede ao passageiro crédito de quilos quando os pertences despachados não totalizarem o peso máximo a que tem direito como franquia de bagagem, podendo utilizá-lo para abater excesso de peso em viagens futuras. modificado em 18/09/2015 às 11:05
<b>Situação</b>	CD ? Mesa Diretora (arquivado em 31.01.2015, nos termos do art. 105 do RI da CD). Aprovado na CVT e CDC. Projeto pode ser arquivado em definitivo. modificado em 18/09/2015 às 17:33
<b>Nossa Posição</b>	DIVERGENTE A possibilidade de a franquia de bagagem não utilizada ser convertida em crédito aos passageiros que não a esgotem interfere na liberdade das empresas determinarem livremente os preços dos seus serviços (tarifas), o que implicará na elevação dos seus custos operacionais, com efeitos danosos sobre os preços das passagens.  Além disto, a operacionalização da proposta ficará comprometida nos casos em que um número elevado de passageiros detentores de ?créditos? de bagagem pretenda utilizá-los no mesmo voo, o que ensejaria sobre peso, pondo em risco a segurança da aeronave.  modificado em 18/09/2015 às 17:33

## PL 1193/1995

**Autor:** JORGE ANDERS - PSDB/ES

**Relator:**

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Regulação Tarifária

**Prioridade:** Sim

**Notas Técnicas:** Não

<b>Foco</b>	reduzir em 50% o valor das tarifas aéreas para as categorias de pessoas que menciona. modificado em 24/09/2015 às 15:21
<b>O que é</b>	Determina que os idosos com mais de sessenta anos, os aposentados, os pensionistas e os ex-combatentes serão beneficiados com 50% (cinquenta por cento) de desconto na compra de passagens aéreas, rodoviárias e ferroviárias, para deslocamentos intermunicipais, interestaduais e internacionais. modificado em 11/09/2015 às 10:38
<b>Situação</b>	Mesa Diretora. Aguardando inclusão na Pauta. 18/05/2015 - Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) - O projeto principal (PL 1967/1999) foi devolvido ao Relator, Dep. Sarney Filho (PV-MA).  modificado em 11/09/2015 às 10:38
<b>Nossa Posição</b>	<p>DIVERGENTE</p> <p>O projeto tem por finalidade instituir política social assistencialista, para obrigar as empresas a financiarem, com recursos próprios, os custos decorrentes de tal política. Todavia, não indica a necessária contrapartida da fonte de custeio pública, ou seja, perante tal omissão o pressuposto é que tal custo seja suportado exclusivamente pelas empresas transportadoras, inobstante já estarem as mesmas submetidas ao pagamento de elevados tributos (impostos e contribuições sociais e de intervenção no domínio econômico) especialmente criados e destinados para a mesma finalidade.</p> <p>De regra sustenta-se que a adoção de políticas assistencialistas é compatível com o novo pacto social expresso na Constituição Federal de 1988, onde a República tem por fundamento construir uma sociedade livre, justa e solidária, erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais, além de promover o bem de todos (CF, art. 3º).</p> <p>Ocorre que, exceto no que se refere à gratuidade do transporte coletivo urbano para os maiores de 65 anos (CF, art. 230, § 2º), a Constituição determina que a seguridade social será financiada por toda a sociedade, mediante recursos provenientes dos orçamentos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios e de contribuições sociais especialmente instituídas para a mesma finalidade e que nenhum benefício ou serviço da seguridade social poderá ser criado, majorado ou estendido sem a correspondente fonte de custeio total (art. 195, caput e § 5º). A par disto, autoriza que sejam instituídas outras fontes destinadas a garantir a manutenção ou expansão da seguridade social (art. 195, § 4º), porém ressalva que neste caso devem ser observadas as disposições do art. 154, I, que autoriza a criação, mediante lei complementar, de impostos não previstos no seu art. 153, desde que sejam não cumulativos e não tenham fato gerador ou base de cálculo próprios dos já discriminados.</p> <p>A proposição, portanto, não preenche os requisitos constitucionais exigidos para a sua aprovação, além do que, se convertida em lei, implicará no aumento dos preços das passagens aéreas, com</p>



prejuízo para os consumidores não alcançados pelo benefício social pretendido.

modificado em 18/09/2015 às 10:55

---