

## AREA RESTRITA

Relatório Completo 28/09/2015 às 17:32:37

Total de (38) Proposições.

### PL 4389/2004

**Autor:** Deputado João Campos (PSDB/GO)

**Relator:** Deputada Professora Dorinha Seabra Rezende (DEM-TO).

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Regulação Tarifária

**Prioridade:** Não

<b>Foco</b>	modificado em 18/09/2015 às 11:02 gratuidade no transporte de cadáveres e órgãos humanos
<b>O que é</b>	modificado em 18/09/2015 às 10:53 GRATUIDADE DO TRASLADO INTERESTADUAL DE CADÁVERES OU RESTOS MORTAIS HUMANOS, BEM COMO DE ÓRGÃOS E TECIDOS HUMANOS PARA FINS DE TRANSPLANTE, POR EMPRESAS BRASILEIRAS DE TRANSPORTE AÉREO.
<b>Situação</b>	modificado em 18/09/2015 às 10:53 Pronta para Pauta na Comissão de Seguridade Social e Família - CSSF. Parecer da Relatora, Dep. Professora Dorinha Seabra Rezende (DEM-TO), pela aprovação. Inteiro teor. Aguardando realização de audiência pública. 02/06/2015 - Comissão de Seguridade Social e Família (CSSF) - Aprovado requerimento do Sr. Darcísio Perondi que solicita a realização de Audiência Pública para discutir o PL 4389/2004, do dep. João Campos. Retirado de pauta pela Relatora.
<b>Nossa Posição</b>	modificado em 18/09/2015 às 10:53 DIVERGENTE O PL transfere para as companhias aéreas (agentes privados) a obrigação de arcarem com os custos de uma medida que tem natureza eminentemente assistencial, no pressuposto de que os custos gerados pela gratuidade serão repassados aos usuários do transporte aéreo e não à sociedade, a quem cabe financiar a seguridade social, ou seja, o projeto cria benefício sem indicar a correspondente fonte de custeio total.

### PL 2974/2008

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

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

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Regulação Tarifária

**Prioridade:** Sim

<b>Foco</b>	modificado em 18/09/2015 às 11:05 conceder crédito de franquias de bagagem
<b>O que é</b>	modificado em 18/09/2015 às 11:05 Concede ao passageiro crédito de quilos quando os pertences despachados não totalizarem o peso máximo a que tem direito como franquias de bagagem, podendo utilizá-lo para abater excesso de peso em viagens futuras.
<b>Situação</b>	modificado em 18/09/2015 às 17:33 CD ? Mesa Diretora (arquivado em 31.01.2015, nos termos do art. 105 do RI da CD). Aprovado na

## AREA RESTRITA

CVT e CDC. Projeto pode ser arquivado em definitivo.

### Nossa Posição

modificado em 18/09/2015 às 17:33

#### 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 sobrepeso, pondo em risco a segurança da aeronave.

## AREA RESTRITA

### PL 4804/2009

**Autor:** Dep. Elcione Barbalho (PMDB/PA)

**Relator:** Dep. Giroto (CVT)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Regulação Tarifária

**Prioridade:** Não

<b>Foco</b>	modificado em 18/09/2015 às 17:39 tabelar preços de tarifas aéreas
<b>O que é</b>	modificado em 18/09/2015 às 17:36 Modifica a Lei nº 11.182, de 2005, para restringir a aplicação do regime de liberdade tarifária na prestação de serviços aéreos regulares.
<b>Situação</b>	modificado em 18/09/2015 às 17:36 CD/Mesa Diretora, em 28/03/12: PL transferido para o Plenário. A CVT rejeitou o Projeto, nos termos do parecer do relator, Deputado Giroto.
<b>Nossa Posição</b>	modificado em 18/09/2015 às 17:36 DIVERGENTE O PL objetiva restringir a liberdade tarifária assegurada no art. 49 da Lei nº 11.182, de 2005, nos termos abaixo:

?Art. 49. Prevalecerá o regime de liberdade tarifária na prestação de serviços aéreos regulares em linhas exploradas por mais de um concessionário ou permissionário, cabendo-lhes, nesse caso, determinar suas próprias tarifas, comunicando-as à ANAC na forma e no prazo que a Agência definir.

§ 1º Nas linhas aéreas exploradas por apenas um concessionário ou permissionário, a prestação de serviços regulares estará sujeita às regras tarifárias que a ANAC lhe impuser, no intuito de evitar preços abusivos.?

A liberdade tarifária em conjunto com a liberdade de exploração de qualquer linha aérea constitui instrumento fundamental para o desenvolvimento do transporte aéreo. A proposição legislativa gera um modelo híbrido, em que a maior parte das linhas hoje exploradas se sujeitaria a restrições impostas pelo órgão regulador, sobretudo em linhas aéreas regionais. A proposta impacta a eficiência econômica e prejudica a competitividade das empresas, podendo resultar em abandono de rotas de menor tráfego. Além disto, a proposta implicaria em aumento do custo regulatório da ANAC e insegurança jurídica às companhias aéreas, que poderiam vir a ter seus preços tabelados, repisando o mesmo modelo que levou à falência, simultaneamente e num curto período de tempo, as empresas que compunham os Grupos VARIG, VASP e TRANSBRAHIL.

O êxito do modelo tarifário atual, levou à redução dos preços médios das passagens aéreas em de 50% nos últimos anos, enquanto a quantidade de passageiros transportados mais que dobrou no mesmo período, demonstrando que a adoção do regime de liberdade tarifária combinado com o regime de liberdade de exploração de qualquer linha aérea aumentou a eficiência do mercado e propiciou maior concorrência entre as empresas aéreas.

A proposição se convertida em lei implicará em greve retrocesso, com prejuízo, sobretudo, para os

## AREA RESTRITA

consumidores.

### PL 3037/2011

**Autor:** Deputado Aguinaldo Ribeiro (PP/PB)

**Relator:** Deputado JÁ ´ Moraes (PCdo B - MG)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Regulação Tarifária

**Prioridade:** Não

<b>Foco</b>	modificado em 18/09/2015 às 17:43 impor desconto 50% nos preços das passagens aéreas - VER APENSADOS
<b>O que é</b>	modificado em 18/09/2015 às 17:43 Altera a Lei nº 8.899/94, para concessão de desconto de cinquenta por cento nas tarifas de passagens aéreas para atletas portadores de deficiência nos deslocamentos destinados à participação em competições nacionais e internacionais.
<b>Situação</b>	modificado em 18/09/2015 às 17:43 CSSF aguardando votação do parecer da Relatora, na CCSF, pela aprovação, com substitutivo.
<b>Nossa Posição</b>	modificado em 18/09/2015 às 17:43 O PL transfere para as companhias aéreas (agentes privados) a obrigação de arcarem previamente com os custos de uma medida que tem natureza eminentemente assistencialista, no pressuposto de que os custos gerados pela redução das tarifas serão repassados aos usuários do transporte aéreo e não ao Estado, a quem cabe destinar recursos públicos para a promoção do desporto educacional e, em casos específicos, para o desporto de alto rendimento (CF, art. 217, II), ou seja, o projeto cria benefício sem indicar a correspondente fonte de custeio total.

## AREA RESTRITA

### PLS 81/2012

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

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

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Regulação Tarifária

**Prioridade:** Sim

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 15:31 impor ?tarifa zero? para o transporte das pessoas que menciona
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 15:31 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.
<b>Situação</b>	modificado em 28/09/2015 às 15:31 SF ? CDH, designado como relator o Senador Lindbergh Farias
<b>Nossa Posição</b>	<p>modificado em 28/09/2015 às 15:31</p> <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</p>

## AREA RESTRITA

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 que não sejam carentes.

### PLS 303/2012

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

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

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Regulação Tarifária

**Prioridade:** Sim

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 15:33 assegurar tratamento tarifário isonômico entre voos domésticos e internacionais com origem ou destino em cidades-gêmeas fronteiriças.
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 15:33 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.
<b>Situação</b>	modificado em 28/09/2015 às 15:33 SF- CI, pronta para a pauta, com minuta de parecer favorável da matéria, com uma subemenda à Emenda nº 1 ? CAE, do relator, Senador Vicentinho Alves. 12/08/2015 - CI - Comissão de Serviços de Infra-Estrutura - Em reunião realizada nesta data, é concedida vista coletiva da matéria. 03/09/2015 - PRONTA PARA A PAUTA NA COMISSÃO
<b>Nossa Posição</b>	modificado em 28/09/2015 às 15:33 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.

## AREA RESTRITA

### PL 3270/2012

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

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

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Regulação Tarifária

**Prioridade:** Sim

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

**O que é** modificado em 28/09/2015 às 15:36  
  
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.

**Situação** modificado em 28/09/2015 às 15:36  
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

**Nossa Posição** modificado em 28/09/2015 às 15:36  
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

### PL 4243/2012

**Autor:** Deputado Felipe Bornier (PSD/RJ)

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

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Regulação Tarifária

**Prioridade:** Não

**Foco** modificado em 28/09/2015 às 15:40  
gratuidade para transporte de órgãos, tecidos e partes do corpo humano  
Árvore de apensados e outros documentos da matéria (ver site CD)

**O que é** modificado em 28/09/2015 às 15:40  
Estabelece que o transporte aéreo de órgãos, tecidos e partes do corpo humano em aviões de companhias aéreas atuantes em território nacional será gratuito e obrigatório.

**Situação** modificado em 28/09/2015 às 15:40  
CD - CVT, aguardando Parecer do Relator Dep. Milton Monti (PR-SP)

## AREA RESTRITA

---

### Nossa Posição

modificado em 28/09/2015 às 15:40

#### DIVERGENTE

O PL transfere para as companhias aéreas (agentes privados) a obrigação de arcarem com os custos de uma medida que tem natureza eminentemente assistencial, no pressuposto de que os custos gerados pela redução tarifária serão repassados aos usuários do transporte aéreo e não à sociedade, a quem cabe financiar a seguridade social, ou seja, o projeto cria benefício sem indicar a correspondente fonte de custeio total.



## AREA RESTRITA

### PL 4313/2012

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

**Relator:** aguarda designação

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Regulação Tarifária

**Prioridade:** Sim

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 15:42 Transporte gratuito para idosos carentes Árvore de apensados e outros documentos da matéria
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 15:42 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.
<b>Situação</b>	modificado em 28/09/2015 às 15:42 Mesa Diretora - Apensado ao PL 6963/2010
<b>Nossa Posição</b>	modificado em 28/09/2015 às 15:42 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), ressaltando, neste caso, que devem ser observadas as disposições

## AREA RESTRITA

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.

### PLS 39/2014

**Autor:** Senador Vital do Rego (PMDB/PB)

**Relator:** Senador Waldemir Moka (PMDB/MS)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Regulação Tarifária

**Prioridade:** Não

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 15:44 transporte de órgãos, tecidos e partes do corpo humano
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 15:44 Altera a Lei nº 9.434, de 4 de fevereiro de 1997, que dispõe sobre a remoção de órgãos, tecidos e partes do corpo humano para fins de transplante e tratamento e dá outras providências, para instituir a obrigatoriedade de reserva de vaga e espaço para o transporte de órgãos, tecidos e partes do corpo humano para fins de transplante e tratamento.
<b>Situação</b>	modificado em 28/09/2015 às 15:44 SF ? Aprovado em 06.07.15. Em 08.07.15 foi remetido a Câmara dos Deputados para revisão
<b>Nossa Posição</b>	modificado em 28/09/2015 às 15:44 CONVERGENTE A proposição legislativa estabelece que os órgãos públicos civis, as instituições militares e às empresas públicas ou privadas que operem ou utilizem veículos de transporte de pessoas e cargas, por via terrestre, aérea ou aquática, são obrigados a dar prioridade ao transporte de órgãos, tecidos e partes do corpo humano para fins de transplante e tratamento, devendo reservar espaço adequado à acomodação do material, na forma do regulamento, bem como uma vaga de passageiro para integrante da equipe de captação e distribuição de órgãos que acompanhará o transporte do material.

Propõe, também, que o transporte em veículo de órgão civil, de instituição militar ou de empresa pública seja feito à título gratuito, mesmo que o estabelecimento de saúde de origem ou de destino do material seja privado e que o realizado por empresa privada seja a título oneroso, respeitados os seguintes critérios: I ? se os estabelecimentos de origem e de destino do material são de natureza privada, o pagamento será feito conforme acordo entre as partes; II ? se o estabelecimento de origem do material é público e o de destino é privado, o pagamento será feito pelo destinatário, conforme acordo entre este e a empresa; III ? independentemente da natureza pública ou privada do estabelecimento de origem, se o destinatário do material é estabelecimento

## AREA RESTRITA

público, o pagamento será feito pelo Sistema Único de Saúde, segundo as normas aplicáveis à contratação de serviços pelo Sistema.

Por fim, permite a gratuidade do transporte concedida por cortesia da empresa, vedada contrapartida ou compensação de qualquer natureza por parte da União.

O PLS é adequado e atende o interesse público.

## AREA RESTRITA

### PL 556/2015

**Autor:** Deputado Felipe Bornier (PDS/RJ)

**Relator:** aguarda designação

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Regulação Tarifária

**Prioridade:** Não

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 15:48 tarifa especial para menor de dois anos Árvore de apensados e outros documentos da matéria (ver CD)
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 15:48 Estabelece que no transporte doméstico de crianças com menos de dois anos de idade não poderá ser aplicada tarifa maior do que o equivalente a dez por cento da tarifa de adulto, desde que não ocupem assento e estejam ao colo de um passageiro com mais de doze anos de idade.
<b>Situação</b>	modificado em 28/09/2015 às 15:48 CD ? Mesa, pronta para Pauta no plenário.
<b>Nossa Posição</b>	modificado em 28/09/2015 às 15:48 DIVERGENTE O PL estabelece restrição ao princípio da liberdade tarifária assegurado às empresas transportadoras no art. 49 da Lei nº 11.182, de 2005, interferindo na livre formação de preços no mercado, responsável pelo êxito do modelo tarifário atualmente em vigor, que resultou em forte redução no preço médio das passagens aéreas.

### PL 670/2015

**Autor:** Deputado William Woo (PV/SP)

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

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Regulação Tarifária

**Prioridade:** Não

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:03  Assegurar que pranchas de surf não sejam classificadas como bagagem especial, para efeito de transporte dentro do limite de peso da franquia de bagagem. Árvore de apensados e outros documentos da matéria
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:03 Altera a Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para enquadrar a prancha de surf entre os itens da franquia de bagagem.
<b>Situação</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:03 CD - CVT - Aguardando Parecer do Relatora Dep. Clarissa Garotinho (PP-RJ) 13/08/2015 - Comissão de Viação e Transportes (CVT) - Designado Relator, Dep. Rodrigo Maia (DEM-RJ).
<b>Nossa Posição</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:03 DIVERGENTE

## AREA RESTRITA

O PL estabelece restrição ao princípio da liberdade tarifária assegurado no art. 49 da Lei nº 11.182, de 2005, contrariando inclusive as práticas internacionais que recomendam que qualquer objeto de uso pessoal do passageiro, inclusive material esportivo que não se enquadre dentro das especificações de tamanho estabelecidas pela International Air Transport Association ? IATA, deve ser considerado ?bagagem especial? e, portanto, excluído do regime da franquia de bagagem, que pressupõe uma relação entre peso e volume do objeto a ser transportado.

## AREA RESTRITA

### PL 1235/2015

**Autor:** Deputado Deley (PTB/RJ)

**Relator:** aguarda designação

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Regulação Tarifária

**Prioridade:** Não

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:06  Passe livre para pessoas portadoras de deficiência que sejam carentes Árvore de apensados e outros documentos da matéria. Apensado ao PL 1967/1999
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:06 Altera a Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, que concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual, para conceder passe livre e assento às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual e nas companhias aéreas.
<b>Situação</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:06 CD ? Mesa. Apensado
<b>Nossa Posição</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:06 DIVERGENTE O projeto tem por finalidade instituir política social assistencialista, obrigando 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 tais custos serão suportados 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. Como justificativa, sustenta que a adoção da medida é compatível com a nova Constituição, que reconhecendo a penosa situação em que se encontram os deficientes físicos, estabeleceu no art. 227, § 1º, inciso II, a criação de programas de prevenção e atendimento especializado para as pessoas portadoras de deficiência física, sensorial ou mental, bem como de integração social do adolescente e do jovem portador de deficiência, mediante o treinamento para o trabalho e convivência, e a facilitação do acesso aos bens e serviços coletivos, com a eliminação de todas as formas de discriminação?. Esqueceu-se, todavia, o nobre parlamentar, de esclarecer na justificativa do PL que a providência requerida no inciso II do § 1º do art. 227 da CF, por ele transcrito, cabe ao Estado, nos termos estabelecidos no § 1º do mesmo artigo, verbis: ?§ 1º O Estado promoverá programas de assistência integral à saúde da criança, do adolescente e do jovem, admitida a participação de entidades não-governamentais, mediante políticas específicas e obedecendo aos seguintes preceitos:?. 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 que nenhum benefício ou serviço da seguridade social poderá ser criado, majorado ou

## AREA RESTRITA

estendido sem a correspondente fonte de custeio total (art. 195, caput e § 5º).

Todavia a mesma Constituição 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 atende os requisitos constitucionais exigidos para a sua aprovação, além do que, caso convertida em lei, implicará em aumento nos preços das passagens aéreas, com prejuízo para os demais consumidores.

### PLP 20/2003

**Autor:** Deputado Luiz Carlos Hauly (PSDB/PR)

**Relator:** Deputado Osmar Serraglio (PMDB/PR)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Tributação

**Prioridade:** Não

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:10 ICMS sobre querosene de aviação Árvore de apensados e outros documentos da matéria
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:10 Altera dispositivos da Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996, que dispõe sobre o imposto dos Estados e do Distrito Federal sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, e dá outras providências.?
<b>Situação</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:10 CD ? 06/02/2015 ?Desarquivado. Pronta para Pauta no PLENÁRIO (PLEN); Pronta para Pauta na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC).
<b>Nossa Posição</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:10 CONVERGENTE O PLP 20/03 altera dispositivos da Lei Complementar nº 87/96, para permitir que o ICMS possa ser cobrado mediante incidência monofásica, mesmo ocorrendo operação interestadual. Ao PLP 20/03 foi apensado o PLP 25/03, com idêntica finalidade. Tanto o projeto principal, como o apensado, cumpre com perfeição a norma de definição dos combustíveis e lubrificantes sujeitos à cobrança unifásica, nos termos exigidos pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001, que alterou as normas do ICMS para permitir a referida incidência monofásica. Ambos os PLPs incluem o querosene de aviação na extensa lista dos combustíveis sujeitos à incidência monofásica, o que poderá permitir redução nos preços dos tributos incidentes.

## AREA RESTRITA

### PL 3046/2011

**Autor:** Deputado Aguinaldo Ribeiro (PP/PB)

**Relator:** Deputado Raul Lima (PP/RR)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Tributação

**Prioridade:** Não

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:12 desoneração tributária Árvore de apensados e outros documentos da matéria (ver site CD)
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:12 Altera a Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, para dispor sobre isenção do pagamento da tarifa aeroportuária.
<b>Situação</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:12 CD ? Mercosul Aguardando Parecer do Relator Dep. Arthur Oliveira Maia (SD-BA) na Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul. (MERCOSUL)
<b>Nossa Posição</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:12 CONVERGENTE O PL acrescenta ao art. 1º da Lei nº 7.920/89, novo § 2º, para isentar do pagamento do ATAERO incidente sobre a tarifa de embarque internacional, o passageiro de voo destinado a países do Mercosul.  Trata-se de medida oportuna que trará benefício econômico aos passageiros que embarcam no Brasil com destino países do MERCUSUL ou a países a ele associados, incrementando o fluxo de passageiros e, por conseguinte, contribuindo para o processo de integração regional.

### PL 5569/2013

**Autor:** Deputado Alexandre Leite (DEM/SP)

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

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Tributação

**Prioridade:** Não

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:14 desoneração tributária Árvore de apensados e outros documentos da matéria
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:14 Altera a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, retirando a incidência da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível - Cide sobre a importação e comercialização no mercado interno de gasolina e querosene de aviação.
<b>Situação</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:14 CD - CVT: em 15/04/2015 a Presidenta, Dep. Clarissa Garotinho (PR-RJ), avocou a relatoria desta proposição nos termos do Art. 41, VI do RICD 29/04/2015, já tendo o PL parecer favorável do Dep.



## AREA RESTRITA

Alexandre Toledo. Aguardando Parecer do Relator na Comissão de Viação e Transportes (CVT)

modificado em 28/09/2015 às 16:14

### Nossa Posição

CONVERGENTE

O PL propõe a desoneração dos combustíveis de aviação, para assegurar às empresas brasileiras melhores condições de competição com suas congêneres estrangeiras, tornando definitiva a não-incidência da Cide sobre os combustíveis em tela.

Trata-se de medida oportuna que trará benefícios aos consumidores em razão da provável redução dos preços das passagens aéreas decorrente da desoneração fiscal proposta

## AREA RESTRITA

### PEC 140/2012

**Autor:** Deputado Assis Carvalho (PT/PI)

**Relator:** Deputado Ricardo Berzoini (PT-SP)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Tributação

**Prioridade:** Não

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:17  Incidência de IPVA sobre aeronaves Árvore de apensados e outros documentos da matéria
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:17 Altera o inciso III do art. 155 da Constituição Federal para determinar que seja o imposto incidente sobre veículos automotores terrestres, aéreos e aquáticos.
<b>Situação</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:17 CD - Mesa Aguardando constituição de Comissão Temporária
<b>Nossa Posição</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:17 DIVERGENTE  Projeto apensado à PEC 283/2013, com parecer do Relator, Deputado Ricardo Berzoini, pela admissibilidade. A PEC 283/2013 prevê a incidência do IPVA sobre veículos automotores terrestres, aéreos e aquáticos, porém exclui da tributação os veículos aquáticos e aéreos de uso comercial, destinados à pesca e ao transporte de passageiros e de cargas. Neste caso, a justificativa para exclusão de aeronaves comerciais é que as mesmas se destinam a uso coletivo, enquanto as demais a uso privado.  Trata-se de mais uma iniciativa irracional de aumento de tributos, porquanto as embarcações e aeronaves já são sujeitas ao pagamento de substanciais contribuições, taxas e tarifas pelo uso dos meios aquaviários e do espaço aéreo.

### PL 2131/1989

**Autor:** Deputado Francisco Amaral (PMDB/SP)

**Relator:** Deputado Paulo Paim (PT/SP)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Aeronautas e Aeroviários

**Prioridade:** Não

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:19  Repouso do aeronauta Árvore de apensados e outros documentos da matéria
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:19 Estabelece critérios para determinação dos intervalos de repouso correspondente ao trabalho noturno dos tripulantes de aeronaves.

## AREA RESTRITA

### Situação

modificado em 28/09/2015 às 16:19

CD - Mesa Diretora, em 06/09/2001. Apensado a este, o PL 5.280, de 2001

SEM NOTA TÉCNICA

### Nossa Posição

modificado em 28/09/2015 às 16:19

DIVERGENTE

A regra atual (art. 36 da Lei nº 7.183/84) estabelece que ?ocorrendo o regresso de viagem de uma tripulação simples entre 23:00 (vinte e três) e 06:00 (seis) horas, tendo havido pelo menos 3 (três) horas de jornada, o tripulante não poderá ser escalado para trabalho dentro desse espaço de tempo no período noturno subsequente?.

O projeto de lei objetiva alterar o atual critério de determinação dos intervalos de repouso dos aeronautas, abrangendo qualquer tipo de tripulação ou serviço, para estabelecer que ?tendo transcorrido pelo menos 3 (três) horas de jornada que incluam tempo de voo e/ou de serviço de reserva, de trânsito (permanência no solo entre etapas) ou tempo de instrução dentro do período de 23h às 6h, serão observados os seguintes critérios: a) o intervalo mínimo de repouso entre jornada de até 12 (doze) horas será acrescido de 3 (três) horas; b) na base domiciliar. o aeronauta não poderá ser escalado para nova jornada que inclua trabalho ou instrução no período subsequente entre 23h e 6h.?

Inobstante ser relevante a preocupação do legislador em assegurar repouso adequado ao aeronauta, a intervenção estatal na relação entre capital e trabalho não é desejável, sobretudo diante de situações como as do presente caso, que podem e devem ser equacionadas mediante normas coletivas livremente estabelecidas entre as partes, que melhor se adequariam à realidade produtiva e às necessidades do mercado de trabalho, não desestimulando restringindo ou limitando o estabelecimento de acordos ou convenções coletivas que reflitam, efetivamente, a necessidade e o interesse das partes.

## AREA RESTRITA

### PL 3298/1989

**Autor:** Deputado Floriceno Paixão (PDT/RJ)

**Relator:** Deputado Mendes Ribeiro (PMDB/RS)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Aeronautas e Aeroviários

**Prioridade:** Não

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:21 dispensa do serviço para aeronauta
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:21 Introduz dispositivos na Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta.
<b>Situação</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:21 CD - Pronta para Pauta no PLENÁRIO desde 11/04/1994. SEM NOTA TECNICA
<b>Nossa Posição</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:21 DIVERGENTE O PL propõe nova redação ao art. 19 da Lei nº 7.183/84, interferindo na relação entre empresas aéreas e aeronautas, para estabelecer critérios quanto às inspeções periódicas de saúde e ampliar direitos e trabalhistas no que se refere à demissão e ao controle de moléstias adquiridas durante a permanência fora da base domiciliar.  A proposta de intervenção estatal na relação entre as empresas aéreas e aeronautas não é desejável, sobretudo diante de situações como as do presente caso, que podem e devem ser equacionadas mediante normas coletivas livremente estabelecidas entre as partes, que melhor se adequariam à realidade produtiva e às necessidades do mercado de trabalho, não desestimulando restringindo ou limitando o estabelecimento de acordos ou convenções coletivas que reflitam, efetivamente, a necessidade e o interesse das partes.

### PL 4477/1989

**Autor:** Deputado Jose Maria Eymael (PDC/SP)

**Relator:** Deputado Vilmar Rocha (PFL/GO)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Aeronautas e Aeroviários

**Prioridade:** Não

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:23  Instalação de poltrona e beliche para descanso de tripulantes Árvore de pensados e outros documentos da matéria
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:23 Modifica a Lei nº 7.183/84, para determinar a instalação de poltrona e beliche para descanso de tripulantes a bordo de aeronaves.

## AREA RESTRITA

---

### Situação

modificado em 28/09/2015 às 16:23  
CD - Pronta para Ordem do Dia, em 20/02/1994.  
SEM NOTA TECNICA

---

### Nossa Posição

modificado em 28/09/2015 às 16:23  
DIVERGENTE

O PL propõe nova redação ao art. 12 da Lei nº 7.183/84, para assegurar às tripulações compostas a utilização, em turnos de rodízio, quantidade de poltronas reclináveis igual à metade do número de comissários e quantidade de beliches igual à metade do número dos demais tripulantes em vôos internacionais, e de poltronas reclináveis, nos vôos domésticos. Em ambos os casos quando o número de tripulantes for ímpar, a quantidade de poltronas e/ou de beliches será igual à metade do seu número, com aproximação para o inteiro superior. O autor justificatifica à iniciativa alegando que a finalidade da mesma é estabelecer condições mínimas que tornem possível o sistema de turnos de rodízio a bordo.

As condições de trabalho dos aeronautas já atendem as recomendações previstas em atos e acordos internacionais de que participa o Brasil, assim como as aeronaves já são construídas e configuradas para atender tais peculiaridades. A alteração das regras, com a criação de situação única e singular aplicável somente no Brasil, implica em trazer insegurança jurídica às empresas aéreas e perda de competitividade perante suas congêneres estrangeiras, além do que implicará em reconfiguração de toda a frota aérea nacional engajada no transporte internacional, cujas aeronaves são fabricadas e homologadas no exterior e no Brasil, implicando em milhões de dólares de investimentos e no brutal aumento dos custos das passagens aéreas, podendo inviabilizar suas atividades.

## AREA RESTRITA

### PL 4999/1990

**Autor:** Senador Roberto Saturnino (PDT-RJ)

**Relator:** Deputado Nilson Gibson (PMN/PE)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Aeronautas e Aeroviários

**Prioridade:** Não

<b>Foco</b>	<p>modificado em 28/09/2015 às 16:25</p> <p>Adicional de periculosidade para os aeroviários Obs.: origem no Senado Federal (PLS 320/85) Árvore de apensados e outros documentos da matéria</p>
<b>O que é</b>	<p>modificado em 28/09/2015 às 16:25</p> <p>Dispõe sobre concessão do adicional de insalubridade aos trabalhadores da categoria dos aeroviários, nas funções que especifica.</p>
<b>Situação</b>	<p>modificado em 28/09/2015 às 16:25</p> <p>CD - Mesa Diretora, em 09/05/1996: aguarda deliberação de recurso que solicita apreciação pelo Plenário. Está na relação de PLs que o Plenário pode apreciar para exame do recurso. 23/06/2015 - Aprovado o Recurso n. 70/1996. A matéria virá à pauta do Plenário oportunamente.</p>
<b>Nossa Posição</b>	<p>modificado em 28/09/2015 às 16:25</p> <p>DIVERGENTE</p> <p>O PL tem por finalidade assegurar a percepção do adicional de insalubridade, em valor correspondente ao grau médio, os trabalhadores da categoria dos aeroviários que exercem as seguintes funções: a) recepcionistas; b) despachantes operacionais de vôo; c) despachantes (técnico de tráfego e de carga); d) conferentes (de carga, de tráfego e de comissaria); e) motoristas; f) tarifeiros; g) escaladores de tripulantes; h) faxineiros de avião, fixos na rampa; i) ajudantes de linha, fixos na rampa; j) chefes de equipe, fixos na rampa; l) motoristas, fixos na rampa; m) auxiliares de supervisor, fixos na rampa; n) supervisores, fixos na rampa; o) apontadores de pista, fixos na rampa; p) coordenadores de manutenção, fixos na rampa; q) mecânicos de manutenção, fixos na rampa; r) funcionários dos hangares de manutenção; e s) funcionários dos hangares de carga.</p> <p>Trata-se de projeto rigorosamente desnecessário, uma vez que a prestação de serviços em ambientes insalubres devidamente caracterizados de acordo com as normas legais e regulamentares vigentes já assegura aos trabalhadores o respectivo adicional.</p>

### PL 5865/1990

**Autor:** Deputado Celio de Castro (PSB/MG)

**Relator:** Deputado Andre Benassi (PSDB/SP)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Aeronautas e Aeroviários

**Prioridade:** Não

<b>Foco</b>	<p>modificado em 28/09/2015 às 16:27</p> <p>Organização dos quadros de carreira dos aeroviários</p>
-------------	---

## AREA RESTRITA

Árvore de apensados e outros documentos da matéria

### O que é

modificado em 28/09/2015 às 16:27

Acrescenta dispositivos ao Decreto nº 1.232, de 22 de junho de 1962 (Regulamenta a profissão de Aeroviário).

### Situação

modificado em 28/09/2015 às 16:27

CD - Plenário, em 25/04/2000: pronto para a Ordem do Dia.

### Nossa Posição

modificado em 28/09/2015 às 16:27

DIVERGENTE

O PL tem por finalidade ampliar a regulação do exercício da profissão de aeroviário (trabalhador que, não sendo aeronauta, exerce função remunerada nos serviços terrestres de empresas de transportes aéreos, aeroclubes, escolas de aviação civil, bem como o titular ou não, de licença e certificado, que preste serviço de natureza permanente na conservação, manutenção e despacho de aeronaves.), para impor às empresas que exploram serviços aéreos de qualquer natureza, bem como aos demais empregadores não aeroviários cujos grupos de funcionários do setor de transporte aéreo sejam constituídos de mais de 10 (dez) empregados, a criação de quadros de aeroviários organizados em carreira, a serem devidamente homologados pelo Ministério do Trabalho. Além disto, o projeto fixa regras para a ascensão funcional dos trabalhadores aeroviários e determina a criação de uma comissão paritária, formada por representantes das categorias econômica e profissional indicados por suas entidades sindicais de nível nacional, que terá por atribuição fixar os critérios e os requisitos para a implantação dos quadros de carreira em cada empresa.

A proposta de intervenção estatal na relação entre as empresas aéreas e os aeroviários não é desejável, sobretudo diante de situações como as do presente caso, que podem e devem ser equacionadas mediante normas coletivas livremente estabelecidas entre as partes, que melhor se adequariam à realidade produtiva e às necessidades do mercado de trabalho, não desestimulando restringindo ou limitando o estabelecimento de acordos ou convenções coletivas que reflitam, efetivamente, a necessidade e o interesse das partes.

## AREA RESTRITA

### PL 7944/2010

**Autor:** Deputado Rodrigo Maia (DEM/RJ)

**Relator:** Deputado Benjamin Maranhão (SD-PB)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Aeronautas e Aeroviários

**Prioridade:** Não

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:29  Cria entidade para a gestão dos negócios e trabalho dos aeronautas Árvore de apensados e outros documentos da matéria
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:29 Cria o ?Conselho Especial para Gestão dos Negócios e Trabalho de Aeronautas?, pessoa jurídica de direito privado, entidade não integrante da Administração Pública, a quem competirá a gestão de negócios referentes aos direitos, deveres, recrutamento e aperfeiçoamento de pessoal destinado ao exercício da profissão de aeronauta.
<b>Situação</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:29 CD - CTASP, Aguardando parecer do relator, Dep. Benjamin Maranhão (SD-PB)
<b>Nossa Posição</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:29 DIVERGENTE O PL cria, equivocadamente, uma entidade com personalidade jurídica de direito privado. O equívoco está em que uma entidade privada não vinculada à Administração Pública não deve ser criada por lei, mas sim de mediante registro junto aos cartórios e órgãos competentes por parte dos interessados na sua instituição. Além disto, o PL, ao fixar atribuição para a Agência Nacional de Aviação Civil -ANAC, invade matéria cuja iniciativa é reservada, com exclusividade, ao Presidente da República.

### 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

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:32 Estabelecer novas regras trabalhistas para o exercício da profissão de aeronauta Obs.: Árvore de apensados e outros documentos da matéria
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:32 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).
<b>Situação</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:32 CD ? CTASP Aguardando Parecer do Relator Dep. Luiz Fernando Faria (PP-MG).
<b>Nossa Posição</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:32 DIVERGENTE O Substitutivo aprovado na CVT, na forma do parecer do Deputado José Stédile (PSB-RS), altera as



## AREA RESTRITA

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)

## AREA RESTRITA

### PL 7564/2014

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

**Relator:** Deputado JosÃ© StÃ©dile (PSB-RS)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Aeronautas e Aeroviários

**Prioridade:** Sim

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:35 Aeronautas: adicional de periculosidade Obs.: Árvore de apensados e outros documentos da matéria apensado ao PL 4.824/2012
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:35 Concessão de adicional de periculosidade para os tripulantes quando permanecerem dentro da aeronave durante o seu abastecimento.
<b>Situação</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:35 CD ? Apensado ao PL 4.824/2012
<b>Nossa Posição</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:35 DIVERGENTE 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.

### PL 7812/2014

**Autor:** Deputado Rodrigo Maia (DEM/RJ)

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

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Aeronautas e Aeroviários

**Prioridade:** Não

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:38 Criar mais uma profissão nos setores de aviação civil e de infraestrutura aeroportuária Árvore de apensados e outros documentos da matéria
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:38 Dispõe sobre a profissão de ?Agente de Proteção da Aviação Civil ? APAC?, e dá outras providências.
<b>Situação</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:38 CD ? CVT, Aguardando parecer da relatora, Dep. Clarissa Garotinho (PR/RJ)
<b>Nossa Posição</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:38 DIVERGENTE A proposição prevê a criação e a regulamentação uma nova carreira, denominada de ?Agente de Proteção da Aviação Civil ? APAC?, reservando aos respectivos agentes as seguintes atribuições: I - atuação na inspeção e segurança aeroportuária em conformidade com a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005; II - inspeção de segurança a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos,

## AREA RESTRITA

substâncias ou objetos que possam por em risco os tripulantes, passageiros ou a própria aeronave, bem como aqueles que sejam nocivos à saúde; III - atuação nos embarques nacionais, internacionais, terminais de carga e pátios das aeronaves; IV - operação de aparelhos de raios-X; V - inspeção de bagagens; VI - controle no fluxo de passageiros às áreas de embarque; e VII - controle de funcionários através de credenciais por meio eletrônico.

Propõe, também, o autor do PL, que a carga horária de trabalho de um APAC, seja fixada em seis horas, fixa piso salarial e determina que o exercício da profissão de APAC deva se submeter a prévio registro na Superintendência Regional do Trabalho e Emprego.

As atribuições da carreira que se pretende criar invadem esfera de competência do Estado, a quem cabe exercer, com exclusividade, o poder de polícia e a fiscalização das atividades de aviação civil e de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, razão pela qual há vício de iniciativa, uma vez que, ao dispor sobre matéria de competência de órgãos e agências federais, invade esfera de iniciativa reservada ao Presidente da República.

No mérito, o PL é rigorosamente desnecessário, uma vez que as atribuições da carreira proposta já são exercidas por servidores públicos federais e por aeroviários devidamente autorizados (trabalhador que, não sendo aeronauta, exerce função remunerada nos serviços terrestres de empresas de transportes aéreos e de infraestrutura aeroportuária, cuja profissão é regulada pelo Decreto nº 1.232, de 22 de junho de 1962).

## AREA RESTRITA

### PL 8255/2014

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

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

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Aeronautas e Aeroviários

**Prioridade:** Sim

<b>Foco</b>	<p>modificado em 28/09/2015 às 16:40</p> <p>Estabelecer novas regras trabalhistas para o exercício da profissão de aeronauta</p> <p>Árvore de pensados e outros documentos da matéria</p>
<b>O que é</b>	<p>modificado em 28/09/2015 às 16:40</p> <p>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.</p>
<b>Situação</b>	<p>modificado em 28/09/2015 às 16:40</p> <p>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.</p> <p>11/08/2015 - Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP) - Encerrado o prazo para emendas ao projeto. Não foram apresentadas emendas.</p>
<b>Nossa Posição</b>	<p>modificado em 28/09/2015 às 16:40</p> <p>DIVERGENTE</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>

## AREA RESTRITA

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.

### PL 1025/2015

**Autor:** Deputado Bruno Covas (PSDB/SP)

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

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Aeronautas e Aeroviários

**Prioridade:** Não

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:42 Tratamento psicológico gratuito aos aeronautas Árvore de apensados e outros documentos da matéria
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:42 Dispõe sobre a obrigatoriedade da companhia aérea oferecer gratuitamente serviço de acompanhamento psicológico aos pilotos, copilotos e demais empregados.
<b>Situação</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:42 CD - CVT Aguardando Parecer do Relatora Dep. Clarissa Garotinho (PP/RJ)
<b>Nossa Posição</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:42 DIVERGENTE O PL tem por finalidade obrigar as companhias aéreas a oferecer atendimento psicológico gratuito e periódico aos pilotos, copilotos e demais empregados que trabalham como tripulantes nos voos que operam no país. Estabelece também que em caso de inaptidão do funcionário para participação de voos, o profissional de saúde deverá notificar diretamente à companhia aérea empregadora, resguardados os motivos sob sigilo profissional e fixa multa no valor de R\$ 100,00 (cem reais) por dia/funcionário nos casos de descumprimento.

As empresas aéreas já cumprem rigoroso e amplo programa de acompanhamento da saúde de seus funcionários, implementado de acordos com normas e recomendações previstas em tratados e acordos internacionais e na legislação aeronáutica brasileira, sendo o PL desnecessário para a aplicação da medida prevista.

## AREA RESTRITA

### 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

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:57 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
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:57 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 público regular, no limite de até 49% do capital com direito a voto.
<b>Situação</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:57 CD ? Plenário em 20/03/2013 (matéria não apreciada por acordo dos Srs. Líderes, com Substitutivo do Relator). No dia 10.03.15 houve a apresentação do Requerimento nº887/1, do Dep. Carlos Eduardo Cadoca(PCdoB/PE) que ?Requer inclusão na Ordem do Dia do Plenário do PL6.716/2009, que amplia a possibilidade de participação do capital externo nas empresas de transporte aéreoEste projeto tem uma árvore de 60 projetos apensados. 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"
<b>Nossa Posição</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:57 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.

### PLS 399/2014

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

**Relator:** aguarda designação

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Capital Estrangeiro

**Prioridade:** Sim

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:59 aumentar a participação de capital externo nas empresas brasileiras de transporte aéreo
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 16:59 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.

## AREA RESTRITA

---

**Situação**

modificado em 28/09/2015 às 16:59  
CCJ ? Aguardando designação do relator

---

**Nossa Posição**

modificado em 28/09/2015 às 16:59  
CONVERGENTE

O PL flexibiliza a participação do capital estrangeiro nas empresas brasileiros 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.

## AREA RESTRITA

### PLS 02/2015

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

**Relator:** Senador Ricardo FerraÃ§o (PMDB/ES) ?

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Capital Estrangeiro

**Prioridade:** Sim

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 17:02 Aumentar a participação de capital externo nas empresas brasileiras de transporte aéreo
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 17:02 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.
<b>Situação</b>	modificado em 28/09/2015 às 17:02 SF ? CCJ em decisão terminativa. Designado relator o Senador Ricardo Ferraço (PMDB/ES). 26/08/2015 - CCJ - Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - Adiado. 18/08/2015 - CCJ - Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - Recebido, às 11h, relatório reformulado pelo Senador Ricardo Ferraço (PMDB/ES), com voto pela aprovação do Projeto 24/09/2015 - Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
<b>Nossa Posição</b>	modificado em 28/09/2015 às 17:02 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.

### PLS 330/2015

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

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

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Capital Estrangeiro

**Prioridade:** Sim

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 17:05 Eliminar a restrição quanto à participação de capital estrangeiro em empresas brasileiras de transporte aéreo
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 17:05 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.
<b>Situação</b>	modificado em 28/09/2015 às 17:05 SF/ CCJ. Em 17/06/2015 foi designado relator o Senador Jader Barbalho
<b>Nossa Posição</b>	modificado em 28/09/2015 às 17:05 DIVERGENTE  O PLS dá nova redação ao III do art. 181 da Lei nº 7.565/86, para permitir a participação de



## AREA RESTRITA

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.

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.

## AREA RESTRITA

### PL 156/2007

**Autor:** Deputado SÃ©rgio Barradas Carneiro (PT/BA)

**Relator:** Deputado Ademir Camilo (PROS-MG)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Relações de Consumo

**Prioridade:** Não

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 17:18  Programa de milhagem Árvore de apensados e outros documentos da matéria
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 17:18 Dispõe sobre a utilização dos prêmios em milhagens aéreas de agentes ou servidores públicos e dá outras providências.
<b>Situação</b>	modificado em 28/09/2015 às 17:20 02/09/2015 Mesa Diretora da Câmara dos Deputados ( MESA ) Arquivado nos termos do artigo 133 do RICD (rejeição na Comissão de mérito).
<b>Nossa Posição</b>	modificado em 28/09/2015 às 17:18 DIVERGENTE  O PL propõe que na aquisição de passagens aéreas por órgãos e entidades da Administração Pública direta e indireta, da União, Estados, DF e Municípios, poderá ser estabelecida margem de preferência em favor das empresas de transporte aéreo de passageiros que mantenham programas de fidelidade e que assegurem vantagens ao órgão ou entidade que custear o deslocamento de seus agentes. A margem de preferência não poderá exceder ao montante, incidente sobre o preço das passagens fornecidas pelas demais empresas, correspondente à estimativa mínima de benefício.  O entendimento das empresas aéreas, até o momento, tem sido contrário à possibilidade prevista no PL, inclusive no que se refere às aquisições de bilhetes por pessoas jurídicas privadas. O argumento é que tal possibilidade tem efeito negativo sobre as receitas de vendas de passagens

### PL 730/2007

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

**Relator:** Deputado MaÃ§al Filho (PMDB-MS)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Relações de Consumo

**Prioridade:** Sim

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 17:23 Requisitos para divulgação de assentos com tarifas promocionais Árvore de apensados e outros documentos da matéria
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 17:23  Acrescenta artigo à Lei nº 7.565/86 (CBA), para obrigar as empresas aéreas a divulgarem, na sua

## AREA RESTRITA

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.

### Situação

modificado em 28/09/2015 às 17:23

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

### Nossa Posição

modificado em 28/09/2015 às 17:23

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

## AREA RESTRITA

### PLS 537/2009

**Autor:** Senador Eduardo Azeredo (PSDB/MG)

**Relator:** Senador Eduardo Amorim (PSC/SE)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Administração Aeroportuária

**Prioridade:** Não

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 17:25 assistência ao passageiro portador de necessidade especial.
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 17:25 Altera a Lei nº 7.565/86, para dispor sobre o embarque e o desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.
<b>Situação</b>	modificado em 28/09/2015 às 17:25 SF - CCJ, em 11/03/2015, relatório do Senador Eduardo Amorim, pela aprovação do Projeto com a Emenda nº 01-CI.
<b>Nossa Posição</b>	modificado em 28/09/2015 às 17:25 DIVERGENTE, COM RESSALVA O PL repete exigência prevista na legislação que regulamenta os direitos e interesses das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, sendo enfático quanto à obrigatoriedade do fornecimento de equipamentos de elevação nos embarques ou desembarques de passageiros realizados diretamente no pátio ou em posições remotas. Todavia não prevê a quem caberá a responsabilidade pela aquisição, manutenção e disponibilização de tais equipamentos nos aeroportos, apenas delegando a matéria para disciplina em regulamentação específica, nos termos do parecer aprovado pela Comissão de Serviços de Infraestrutura. A proposta submete a responsabilidade da implantação do sistema à discricionariedade dos gestores públicos. Melhor seria atribuí-la às administrações aeroportuárias, a quem cabe a responsabilidade do embarque e desembarque de passageiros.

### PL 7982/2010

**Autor:** Deputado Bonifácio de Andrada (PSDB/MG)

**Relator:** Deputado Arnaldo Faria de Sá (PTB-SP)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Relações de Consumo

**Prioridade:** Não

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 17:27  Oferta de alternativas quando do impedimento do oferecimento do serviço Árvore de apensados e outros documentos da matéria
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 17:27 Determina que as empresas de transporte ofereçam alternativas aos usuários quando do impedimento do oferecimento do serviço.
<b>Situação</b>	modificado em 28/09/2015 às 17:29 11/02/2015 - Mesa Diretora da Câmara dos Deputados ( MESA )

---

### Nossa Posição

modificado em 28/09/2015 às 17:27

#### DIVERGENTE

A proposição prevê que quando o passageiro ficar impedido de se deslocar para o destino que deseja, por deficiência do transporte que contratou, seja aéreo, terrestre ou marítimo, terá perante a empresa que lhe vendeu a passagem o direito de requerer outro meio de transporte para chegar ao local pretendido, o que será providenciado por aquela que assumirá a responsabilidade pelas consequências do não cumprimento dessas medidas.

Em que pese à boa intenção do autor do projeto, a proposição é desnecessária, uma vez que a situação que se pretende regular já estar contemplada no art. 741 do Código Civil, verbis: ?Art. 741. Interrompendo-se a viagem por qualquer motivo alheio à vontade do transportador, ainda que em consequência de evento imprevisível, fica ele obrigado a concluir o transporte contratado em outro veículo da mesma categoria, ou, com a anuência do passageiro, por modalidade diferente, à sua custa, correndo também por sua conta as despesas de estada e alimentação do usuário, durante a espera de novo transporte.? Além disto, em quase todas as normas legais e regulamentares aplicáveis aos diferentes tipos de transporte existe a previsão de o transportador contratual responsabilizar-se, direta ou indiretamente, pela conclusão da viagem, sempre às suas expensas, tal como ocorre no modal aéreo (arts. 229 e segs. do CBA).

## AREA RESTRITA

### PLS 278/2011

**Autor:** Senadora Ângela Portela (PT/RR)

**Relator:** Senador Eduardo Amorim (PSC/SE)

**Status:** em acompanhamento

**Tema:** Relações de Consumo

**Prioridade:** Não

<b>Foco</b>	modificado em 28/09/2015 às 17:30  Proteger direitos dos usuários de serviços de transporte aéreo. Obs.: tramita em conjunto o PLS 609/11
<b>O que é</b>	modificado em 28/09/2015 às 17:30 Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), e a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências, para proteger direitos dos usuários de serviços de transporte aéreo.
<b>Situação</b>	modificado em 28/09/2015 às 17:31 17/09/2015 - Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle - relatoria Sen. Jorge Viana (PT-AC)
<b>Nossa Posição</b>	modificado em 28/09/2015 às 17:30 DIVERGENTE A matéria objeto da proposição legislativa já foi disciplinada pelas Resoluções nºs 138, 140 e 141, todas de 2010, da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, que dispõem sobre as condições gerais de transporte e comercialização de bilhetes e dão outras providências. O PLS, portanto é desnecessário, devendo prevalecer o parecer do Senador Eduardo Amorim, que opina pela rejeição do PLS, pelas razões ali constantes.

### PL 1193/1995

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

**Relator:**

**Status:** encerrado

**Tema:** Regulação Tarifária

**Prioridade:** Sim

<b>Foco</b>	modificado em 24/09/2015 às 15:21 reduzir em 50% o valor das tarifas aéreas para as categorias de pessoas que menciona.
<b>O que é</b>	modificado em 11/09/2015 às 10:38 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.
<b>Situação</b>	modificado em 11/09/2015 às 10:38 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).

### Nossa Posição

modificado em 18/09/2015 às 10:55

#### DIVERGENTE

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.

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).

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.

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 consumidores não alcançados pelo benefício social pretendido.