



Of. Conjunto 001/2022

Brasília, 07 de junho de 2022.

**Ilmo. Sr.  
Deputado Federal**

Vimos por meio deste solicitar apoio ao PL 2835/2019, que atualmente tramita na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) da Câmara dos Deputados. Na comissão anterior, a de Finanças e Tributação, o relator, Deputado Felipe Rigoni (União Brasil-ES), apresentou emenda para garantir a autonomia negocial na contratação de tripulantes para aeronaves que operem serviços aéreos não regulares, como I – aviação agrícola; II – táxi aéreo; e III – transporte aeromédico de remoção, tecidos e órgãos. É importante enfatizar que a emenda aprovada ao PL 2835/2019 não se aplica à aviação comercial, que continuará necessitando de contrato de trabalho para o exercício regular da atividade pelos tripulantes a serviço das companhias aéreas.

O tema é de tal forma relevante que, no ano passado, no dia 9 de junho, foi sancionada a lei 14.163/2021, que altera a relação trabalhista dos tripulantes de aeronaves operadas por órgãos públicos. A Lei foi resultado da Medida Provisória 1.029/21, editada em fevereiro de 2021 pelo governo federal, para permitir ao poder público contratar empresa terceirizada para fornecimento de aeronaves tripuladas sem que haja obrigatoriedade de formalização de contrato de trabalho firmado diretamente entre o aeronauta e o operador da aeronave, conforme requerido pelo art. 20 da Lei 13.475/2017.

Agora, a referida emenda ao PL 2835/2019, aprovada na Comissão de Finanças e Tributação, tem objetivo de ampliar essa flexibilização aos serviços aéreos não regulares, como é o caso da aviação agrícola, do táxi aéreo, dos serviços aéreos especializados, da instrução de voo e da aviação privada, que compõem o grande segmento da aviação de negócios, de enorme importância para a economia do Brasil. A seguir, uma breve explicação de cada subsegmento:

## **Aviação agrícola**

Por desempenhar um trabalho muitas vezes sazonal, conforme a época da lavoura tratada pela pulverização, reúne condições de mercado que, igualmente, comportam a contratação direta de serviço de pilotagem. Sendo a segunda frota Aeroagrícola do mundo, distribuída entre empresas prestadoras de serviço e empresários rurais, a aviação agrícola brasileira, no pico da safra, ou em situações excepcionais, como no combate a incêndios, pode necessitar a contratação de pilotos de forma rápida e temporária, o que só a existência de terceirizados possibilita. A experiência dos Estados Unidos da América, país com a maior frota Aeroagrícola do mundo, e ainda com ampla liberdade de negociação, comprova que a contratação de empresa de pilotos Aeroagrícolas é uma alternativa viável e segura.

## **Táxi Aéreo**

São diversas as atividades desempenhadas pelos táxis aéreos nacionais. O maior contratante de seus serviços é o poder público, principalmente o governo federal em ações de caráter humanitário de atendimento a comunidades indígenas e no transporte aeromédico e de tecidos, órgãos, vacinas e insumos médicos, além de autarquias como o IBAMA. Governos estaduais e entidades privadas também são fortes usuários do transporte aeromédico, atividade que desempenhou papel fundamental durante a pandemia da Covid 19. O transporte de pessoas e cargas em grandes helicópteros entre o continente e as plataformas marítimas extratoras de petróleo é outra atividade realizada pelo táxi aéreo nacional. O transporte de pequenas encomendas, as ligações aéreas sistemáticas entre cidades de pequeno e médio porte e o fretamento de aeronaves são outras atividades realizadas por aviões e helicópteros de táxi aéreo de fundamental importância para a conectividade aérea de nosso enorme país.

## **Serviços aéreos especializados**

Aqui enquadram-se todas as atividades aéreas remuneradas à exceção do transporte de passageiros e de cargas, a instrução de voo e a aviação agrícola e os voos panorâmicos, atividades são classificadas à parte na prática brasileira. Seus principais subsegmentos

são a reportagem aérea, a publicidade aérea: aviões que rebocam faixas com propagandas e informações ou anunciam mensagens por meios acústicos, usualmente em localidades litorâneas, a aerofotogrametria, aerotopografia e prospecção de minerais e outros elementos, a provocação artificial de chuvas e o combate a incêndios.

### **Instrução de voo**

Trata-se da formação prática de pilotos privados e comerciais de acordo ou de obtenção e renovação de habilitações pelos CIACs (Centros de Instrução da Aviação Civil), que são as centenas de escolas de aviação e de aeroclubes espalhados pelo Brasil.

### **Aviação privada**

Operação com aeronaves certificadas para operar sem fins comerciais. Os operadores de aeronaves privadas podem ser pessoas físicas ou jurídicas – neste caso, a regra geral é que a empresa não seja de transporte aéreo público. Todavia, uma aeronave privada também pode pertencer a uma empresa de aviação, desde que esta não seja utilizada para fins de fretamento. Aeronaves deste segmento são majoritariamente utilizadas por empresas e profissionais de todos os segmentos na consecução de seus negócios.

Além de dar mais condições para os operadores da aviação de negócios escolherem a forma de contratação de tripulação, a possibilidade de exercer seu ofício via pessoa jurídica própria oportuniza ao piloto optar por regime tributário menos oneroso – no lucro presumido ou até no regime do Simples Nacional – como alternativa à pesada e conhecida carga fiscal (27,5% de Imposto de Renda) incidente sobre a remuneração de pessoa física.

Também cabe observar que os pilotos da aviação de negócios são profissionais com alta capacitação, formados primeiro como pilotos civis, e depois na área de sua especialidade, além de possuírem, no mínimo, a conclusão em ensino médio, conforme regulamentos da ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. Logo, os pilotos da aviação de negócios têm formação para bem decidirem sobre a melhor forma de atuar – como pessoa física ou



jurídica – e ainda conhecimento técnico e mercadológico para negociarem em posição de equilíbrio com os contratantes.

Quanto às responsabilidades pela prestação de serviço, sua distribuição já é regulada pela legislação aeronáutica, sendo o operador, empresa ou privado, responsável pelas boas condições da aeronave, e o piloto, pessoa física ou jurídica, com o ônus de bem desempenhar o serviço de condução do avião. Logo, a possibilidade de contratar pessoa jurídica prestadora de serviço não isenta o contratante de suas responsabilidades civis ou aeronáuticas.

Diante destas razões, reforçamos que o PL 2835/2019, com a emenda aprovada na CFT, tem como objetivo permitir ao serviço aéreo não regular a contratação direta de tripulantes, de forma a desenvolver o setor da aviação agrícola, promovendo melhores condições tanto para os pilotos quanto para as empresas.

Atenciosamente,

Flávio José de Vasconcellos Pires  
Diretor Geral  
Associação Brasileira de Aviação Geral - ABAG

Thiago Magalhães Silva  
Presidente do Sindicato Nacional das  
Empresas de Aviação Agrícola – SINDAG

Juan Henrique P. Ibañes  
Presidente SINEAC  
Sindicato Interestadual das Escolas de Ensino da Aviação Civil - SINEAC

Gilberto Scheffer  
Diretor Secretário  
Sindicato Nacional das Empresas de Taxi Aéreo - SNETA

PL 2835-2019 - Sugestão de ofício aos membros da CCJC R2 pdf  
Código do documento 09d8d11d-3fea-429b-9d86-5b3c3c6c32b2



## Assinaturas

-  FLAVIO JOSE DE VASCONCELLOS PIRES  
flavio.pires@abag.org.br  
Assinou
-  Thiago Magalhães Silva  
thiago@aeroagricola.com.br  
Assinou
-  JUAN HENRIQUE PEREIRA IBANEZ  
juan.henrique@aerotd.com.br  
Assinou
-  Gilberto dos santos scheffer  
diretoria@voerima.com.br  
Assinou



Juan Henrique Pereira Ibanez



## Eventos do documento

### 08 Jun 2022, 15:57:21

Documento 09d8d11d-3fea-429b-9d86-5b3c3c6c32b2 **criado** por ROMULO LUIS MOTA SILVA (ae7fb6e8-de0f-401f-ae23-158d3b0a7ec4). Email: administrativo@abag.org.br. - DATE\_ATOM: 2022-06-08T15:57:21-03:00

### 08 Jun 2022, 16:00:16

Assinaturas **iniciadas** por ROMULO LUIS MOTA SILVA (ae7fb6e8-de0f-401f-ae23-158d3b0a7ec4). Email: administrativo@abag.org.br. - DATE\_ATOM: 2022-06-08T16:00:16-03:00

### 08 Jun 2022, 16:09:31

GILBERTO DOS SANTOS SCHEFFER **Assinou** (91c1dc19-6880-4b82-8f66-f954e5252dcb) - Email: diretoria@voerima.com.br - IP: 131.221.120.102 (131.221.120.102 porta: 26164) - Documento de identificação informado: 289.748.672-49 - DATE\_ATOM: 2022-06-08T16:09:31-03:00

### 08 Jun 2022, 16:35:36

FLAVIO JOSE DE VASCONCELLOS PIRES **Assinou** (8be3728d-c266-4943-8fef-6ce72fdf79f9) - Email: flavio.pires@abag.org.br - IP: 177.68.70.178 (177-68-70-178.dsl.telesp.net.br porta: 35914) - Documento de identificação informado: 392.880.726-91 - DATE\_ATOM: 2022-06-08T16:35:36-03:00

### 08 Jun 2022, 18:50:25

JUAN HENRIQUE PEREIRA IBANEZ **Assinou** (e9668bce-1bb1-45e8-aca0-ae7cb07530cd) - Email:

---

juan.henrique@aerotd.com.br - IP: 189.28.35.38 (38.35.28.189.intercorp.com.br porta: 53164) - Documento de identificação informado: 033.748.119-90 - DATE\_ATOM: 2022-06-08T18:50:25-03:00

**08 Jun 2022, 20:19:56**

THIAGO MAGALHÃES SILVA **Assinou** (4eec3423-527d-450c-94ea-f687a21d0764) - Email: thiago@aeroagricola.com.br - IP: 177.200.70.93 (177-200-70-93.alcanstelecom.com.br porta: 49738) - **Geolocalização: -20.71151649350134 -47.88400396637308** - Documento de identificação informado: 218.096.068-96 - DATE\_ATOM: 2022-06-08T20:19:56-03:00

---

Hash do documento original

(SHA256):abc9c9a31da5e0c4dfd2d3603a03549505b8a12446941b0a3340dc71dd8ef3a7

(SHA512):868f9e2bac7618da9b61e31e949f759bb5df7b9556487d8d0f8986dc413b98fcad96e2411a7a1fdc1818e190a5bbec8d2d40160e29aa564038639b0cf5d0431

Esse log pertence **única e exclusivamente** aos documentos de HASH acima

**Esse documento está assinado e certificado pela D4Sign**