



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

PAUTA DA 10ª REUNIÃO - SEMIPRESENCIAL

(2ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura)

**02/04/2024
TERÇA-FEIRA
às 10 horas**

**Presidente: Senador Vanderlan Cardoso
Vice-Presidente: Senador Angelo Coronel**



Comissão de Assuntos Econômicos

**10ª REUNIÃO, ORDINÁRIA - SEMIPRESENCIAL, DA 2ª SESSÃO
LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM**

10ª REUNIÃO, ORDINÁRIA - SEMIPRESENCIAL

terça-feira, às 10 horas

SUMÁRIO

1ª PARTE - AUDIÊNCIA PÚBLICA INTERATIVA

FINALIDADE	PÁGINA
Audiência pública para instrução do PL 3214/2023, que "altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para prever que as placas veiculares informem o município e o estado no qual o veículo está registrado".	9

2ª PARTE - DELIBERATIVA

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PL 675/2019 - Não Terminativo -	SENADOR IRAJÁ	18
2	PL 4388/2023 - Não Terminativo -	SENADOR SÉRGIO PETECÃO	26
3	PLP 201/2019 - Não Terminativo -	SENADORA PROFESSORA DORINHA SEABRA	52
4	PLP 175/2023 - Não Terminativo -	SENADOR WEVERTON	62

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS - CAE

PRESIDENTE: Senador Vanderlan Cardoso

VICE-PRESIDENTE: Senador Angelo Coronel

(27 titulares e 27 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE
Bloco Parlamentar Democracia(PDT, MDB, UNIÃO)			
Alan Rick(UNIÃO)(2)	AC 3303-6333	1 Sergio Moro(UNIÃO)(2)	PR 3303-6202
Professora Dorinha Seabra(UNIÃO)(2)	TO 3303-5990 / 5995 / 5900	2 Efraim Filho(UNIÃO)(2)(5)(14)	PB 3303-5934 / 5931
Rodrigo Cunha(PODEMOS)(2)	AL 3303-6083	3 Davi Alcolumbre(UNIÃO)(2)(5)(14)	AP 3303-6717 / 6720
Eduardo Braga(MDB)(2)	AM 3303-6230	4 Jader Barbalho(MDB)(2)(5)(14)	PA 3303-9831 / 9827 / 9832
Renan Calheiros(MDB)(2)(30)(27)	AL 3303-2261 / 2262 / 2268	5 Giordano(MDB)(36)(34)(2)(5)(11)(13)(14)	SP 3303-4177
Fernando Farias(MDB)(2)	AL 3303-6266 / 6273	6 Fernando Dueire(MDB)(2)	PE 3303-3522
Oriovisto Guimarães(PODEMOS)(2)	PR 3303-1635	7 Marcos do Val(PODEMOS)(2)	ES 3303-6747 / 6753
Carlos Viana(PODEMOS)(2)	MG 3303-3100 / 3116	8 Weverton(PDT)(2)(14)	MA 3303-4161 / 1655
Cid Gomes(PSB)(2)	CE 3303-6460 / 6399	9 Plínio Valério(PSDB)(2)(14)	AM 3303-2898 / 2800
Izalci Lucas(PSDB)(2)(17)	DF 3303-6049 / 6050	10 Randolfe Rodrigues(S/Partido)(2)(14)	AP 3303-6777 / 6568
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PSB, PT, PSD)			
Vanderlan Cardoso(PSD)(4)	GO 3303-2092 / 2099	1 Jorge Kajuru(PSB)(4)(10)(9)(22)	GO 3303-2844 / 2031
Irajá(PSD)(4)	TO 3303-6469 / 6474	2 Margareth Buzetti(PSD)(4)(32)(26)	MT 3303-6408
Otto Alencar(PSD)(4)(9)	BA 3303-3172 / 1464 / 1467	3 Nelsinho Trad(PSD)(4)	MS 3303-6767 / 6768
Omar Aziz(PSD)(4)	AM 3303-6579 / 6581	4 Lucas Barreto(PSD)(4)	AP 3303-4851
Angelo Coronel(PSD)(4)	BA 3303-6103 / 6105	5 Alessandro Vieira(MDB)(4)(20)(16)(31)	SE 3303-9011 / 9014 / 9019
Rogério Carvalho(PT)(4)	SE 3303-2201 / 2203	6 Paulo Paim(PT)(4)	RS 3303-5232 / 5231 / 5230 / 5235
Augusta Brito(PT)(4)	CE 3303-5940	7 Humberto Costa(PT)(4)	PE 3303-6285 / 6286
Teresa Leitão(PT)(4)	PE 3303-2423	8 Jaques Wagner(PT)(4)	BA 3303-6390 / 6391
Sérgio Petecão(PSD)(4)(10)	AC 3303-4086 / 6708 / 6709	9 Daniella Ribeiro(PSD)(7)	PB 3303-6788 / 6790
Zenaide Maia(PSD)(19)(21)	RN 3303-2371 / 2372 / 2358	10 Flávio Arns(PSB)(38)(19)	PR 3303-6301
Bloco Parlamentar Vanguarda(PL, NOVO)			
Wellington Fagundes(PL)(18)(1)(28)(29)(24)(25)	MT 3303-6219 / 3778 / 3772 / 6209 / 6213 / 3775	1 Jaime Bagattoli(PL)(1)(33)(23)	RO 3303-2714
Rogério Marinho(PL)(1)	RN 3303-1826	2 Flávio Bolsonaro(PL)(1)	RJ 3303-1717 / 1718
Wilder Moraes(PL)(35)(37)(1)	GO 3303-6440	3 Magno Malta(PL)(1)	ES 3303-6370
Eduardo Gomes(PL)(1)	TO 3303-6349 / 6352	4 Romário(PL)(1)	RJ 3303-6519 / 6517
Bloco Parlamentar Aliança(PP, REPUBLICANOS)			
Ciro Nogueira(PP)(1)	PI 3303-6187 / 6188 / 6183	1 Esperidião Amin(PP)(1)	SC 3303-6446 / 6447 / 6454
Tereza Cristina(PP)(1)(15)	MS 3303-2431	2 Laércio Oliveira(PP)(1)	SE 3303-1763 / 1764
Mecias de Jesus(REPUBLICANOS)(1)	RR 3303-5291 / 5292	3 Damares Alves(REPUBLICANOS)(1)	DF 3303-3265

- (1) Em 07.03.2023, os Senadores Wellington Fagundes, Rogério Marinho, Wilder Moraes, Eduardo Gomes, Ciro Nogueira, Luis Carlos Heinze e Mecias de Jesus foram designados membros titulares, e os Senadores Jaime Bagattoli, Flávio Bolsonaro, Magno Malta, Romário, Esperidião Amin, Laércio Oliveira e Damaraes Alves membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a Comissão (Of. 53/2023-BLVANG).
- (2) Em 07.03.2023, os Senadores Alan Rick, Professora Dorinha Seabra, Rodrigo Cunha, Eduardo Braga, Renan Calheiros, Fernando Farias, Oriovisto Guimarães, Carlos Viana, Cid Gomes e Alessandro Vieira foram designados membros titulares; e os Senadores Sergio Moro, Efraim Filho, Davi Alcolumbre, Jader Barbalho, Giordano, Fernando Dueire, Marcos do Val, Randolfe Rodrigues, Weverton e Plínio Valério, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a Comissão (Of. 07/2023-BLDEM).
- (3) Em 08.03.2023, a Comissão reunida elegeu o Senador Vanderlan Cardoso Presidente deste colegiado.
- (4) Em 07.03.2023, os Senadores Vanderlan Cardoso, Irajá, Sérgio Petecão, Omar Aziz, Angelo Coronel, Rogério Carvalho, Augusta Brito, Teresa Leitão e Flávio Arns foram designados membros titulares, e os Senadores Otto Alencar, Margareth Buzetti, Nelsinho Trad, Lucas Barreto, Dr. Samuel Araújo, Paulo Paim, Humberto Costa e Jaques Wagner, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a Comissão (Of. 03/2023-BLREDEM).
- (5) Em 10.03.2023, os Senadores Jader Barbalho, Efraim Filho, Giordano e Davi Alcolumbre foram designados membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a Comissão (Of. 08/2023-BLDEM).
- (6) Em 14.03.2023, a Comissão reunida elegeu o Senador Angelo Coronel Vice-Presidente deste colegiado.
- (7) Em 15.03.2023, a Senadora Daniella Ribeiro foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, em vaga cedida pelo PSB, para compor a Comissão (Of. 17/2023-BLREDEM).
- (8) Em 20.03.2023, os Partidos PROGRESSISTAS e REPUBLICANOS passam a formar o Bloco Parlamentar PP/REPUBLICANOS (Of. 05/2023-BLPPP).
- (9) Em 22.03.2023, o Senador Otto Alencar foi designado membro titular, em substituição ao Senador Sérgio Petecão, e o Senador Sérgio Petecão foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Otto Alencar, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a Comissão (Of. nº 20/2023-BLREDEM).
- (10) Em 27.03.2023, o Senador Sérgio Petecão foi designado membro titular, em substituição ao Senador Flávio Arns; e o Senador Flávio Arns foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Sérgio Petecão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a Comissão (Of. nº 27/2023-BLREDEM).
- (11) Em 12.04.2023, o Senador Jayme Campos foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Davi Alcolumbre, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a Comissão (Of. nº 27/2023-BLDEM).
- (12) 1 (uma) vaga compartilhada entre os Blocos, de acordo com o cálculo de proporcionalidade comunicado por meio dos Ofícios nºs 36 a 38/2023-SGM, em 28/02/2023.
- (13) Em 25.04.2023, o Senador Davi Alcolumbre foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Jayme Campos, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a Comissão (Of. nº 29/2023-BLDEM).

- (14) Em 16.05.2023, os Senadores Efraim Filho, Davi Alcolumbre, Jader Barbalho, Giordano, Weverton, Plínio Valério e Randolfe Rodrigues tiveram suas posições como suplentes modificadas na Comissão, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. nº 44/2023-BLDEM).
- (15) Em 05.06.2023, a Senadora Tereza Cristina foi designada membro titular, em substituição ao Senador Luis Carlos Heinze, pelo Bloco Parlamentar Aliança, para compor a Comissão (Of. nº 25/2023-BLALIAN).
- (16) Vago em 11.06.2023, em razão do retorno do titular.
- (17) Em 22.06.2023, o Senador Izalci Lucas foi designado membro titular, em substituição ao Senador Alessandro Vieira, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a Comissão (Of. nº 101/2023-BLDEM).
- (18) Em 07.07.2023, o Senador Mauro Carvalho Junior foi designado membro titular, em substituição ao Senador Wellington Fagundes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a Comissão (Of. nº 128/2023-BLVANG).
- (19) Em 12.07.2023 foi definida pelos líderes a distribuição da vaga compartilhada entre os Blocos Parlamentares Democracia, Resistência Democrática e Vanguarda, cabendo nesta Comissão ao Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 81/2023-GLMDB).
- (20) Em 08.08.2023, o Senador Alessandro Vieira foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 82/2023-BLRESDEM).
- (21) Em 14.09.2023, a Senadora Zenaide Maia foi designada membro titular, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a Comissão (Of. nº 100/2023-BLRESDEM).
- (22) Em 03.10.2023, o Senador Jorge Kajuru foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Flávio Arns, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 106/2023-BLRESDEM).
- (23) Em 17.10.2023, o Senador Eduardo Girão foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Jaime Bagattoli, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 153/2023-BLVANG).
- (24) Vago em 02.11.2023, em razão do retorno do titular (Of. nº 11/2023-GSWFAGUN).
- (25) Em 07.11.2023, o Senador Wellington Fagundes foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a Comissão (Of. nº 170/2023-BLVANG).
- (26) Em 22.11.2023, o Senador Carlos Fávaro foi designado membro suplente, em substituição à Senadora Margareth Buzetti, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Ofs. nºs 120 e 121/2023-BLRESDEM).
- (27) Em 22.11.2023, o Senador Alessandro Vieira foi designado membro titular, em substituição ao Senador Renan Calheiros, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. nº 174/2023-BLDEM).
- (28) Em 22.11.2023, o Senador Carlos Portinho foi designado membro titular, em substituição ao Senador Wellington Fagundes, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 178/2023-BLVANG).
- (29) Em 23.11.2023, o Senador Wellington Fagundes foi designado membro titular, em substituição ao Senador Carlos Portinho, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 179/2023-BLVANG).
- (30) Em 23.11.2023, o Senador Renan Calheiros foi designado membro titular, em substituição ao Senador Alessandro Vieira, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. nº 175/2023-BLDEM).
- (31) Em 24.11.2023, o Senador Alessandro Vieira foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 122/2023-BLRESDEM).
- (32) Em 28.11.2023, a Senadora Margareth Buzetti foi designada membro suplente, em substituição ao Senador Carlos Fávaro, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 123/2023-BLRESDEM).
- (33) Em 28.11.2023, o Senador Jaime Bagattoli foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Eduardo Girão, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 180/2023-BLVANG).
- (34) Em 29.02.2024, o Senador Veneziano Vital do Rêgo foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Giordano, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 10/2024-BLDEM).
- (35) Em 12.03.2024, o Senador Eduardo Girão foi designado membro titular, em substituição ao Senador Wilder Moraes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 14/2024-BLVANG).
- (36) Em 13.03.2024, o Senador Giordano foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Veneziano Vital do Rêgo, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 16/2024-BLDEM).
- (37) Em 14.03.2024, o Senador Wilder Moraes foi designado membro titular, em substituição ao Senador Eduardo Girão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 15/2024-BLVANG).
- (38) Em 18.03.2024, o Senador Flávio Arns foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a Comissão (Of. nº 11/2024-BLRESDEM).

REUNIÕES ORDINÁRIAS: TERÇAS-FEIRAS 10 HORAS
SECRETÁRIO(A): JOÃO PEDRO DE SOUZA LOBO CAETANO
TELEFONE-SECRETARIA: 6133033516
FAX:

ALA ALEXANDRE COSTA - SALA 19
TELEFONE - SALA DE REUNIÕES: 3303-3516
E-MAIL: cae@senado.leg.br



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA

2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
57ª LEGISLATURA

Em 2 de abril de 2024
(terça-feira)
às 10h

PAUTA

10ª Reunião, Ordinária - Semipresencial

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS - CAE

1ª PARTE	Audiência Pública Interativa
2ª PARTE	Deliberativa
Local	Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 19

Retificações:

1. Atualizado o tipo de reunião para "semipresencial". (27/03/2024 19:50)

1ª PARTE**Audiência Pública Interativa****Assunto / Finalidade:**

Audiência pública para instrução do PL 3214/2023, que "altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para prever que as placas veiculares informem o município e o estado no qual o veículo está registrado".

Observações:

A reunião será interativa, transmitida ao vivo e aberta à participação dos interessados por meio do portal e-cidadania, na internet, em senado.leg.br/ecidadania ou pelo telefone da ouvidoria 0800 061 22 11.

Requerimentos de realização de audiência:

- [REQ 164/2023 - CAE](#), Senador Omar Aziz
- [PL 3214/2023](#), Senador Esperidião Amin

Convidados:**Representante do Ministério da Justiça**

Aguardando Confirmação

Representante do Ministério das Relações Exteriores;

Aguardando Confirmação

Representante do Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

Aguardando Confirmação

Representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Aguardando Confirmação

2ª PARTE**PAUTA****ITEM 1****PROJETO DE LEI Nº 675, DE 2019****- Não Terminativo -**

Dispõe sobre a anistia aos empréstimos registrados em nome dos membros das cooperativas e associações comunitárias do município de Rosário junto ao Banco do Nordeste (BNB) e Banco do Brasil (BB), referente à primeira e a segunda etapas do Pólo de Confeções de Rosário (MA) e dá outras providências.

Autoria: Senador Weverton

Relatoria: Senador Irajá

Relatório: Favorável ao projeto com duas emendas apresentadas.

Observações:

1. Em 19/3/2024, foi concedida vista coletiva da matéria.
2. A matéria será apreciada pela CCJ, em decisão terminativa.

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CAE\)](#)
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)

ITEM 2**PROJETO DE LEI Nº 4388, DE 2023****- Não Terminativo -**

Altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, para permitir a utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) para subsidiar a aquisição do querosene de aviação comercializado em aeroportos localizados na Região Norte.

Autoria: Senador Alan Rick

Relatoria: Senador Sérgio Petecão

Relatório: Favorável ao projeto e contrário às emendas nºs 1 a 4.

Observações:

1. Em 28/02/2024, foi apresentada a Emenda nº 1, de autoria do senador Angelo Coronel.
2. Em 29/02/2024, foi recebida a emenda nº 2, de autoria do senador Alessandro Vieira.
3. Em 04/03/2024, foi recebida a emenda nº 3, de autoria do senador Mecias de Jesus.
4. Em 07/03/2024, foi recebida a emenda nº 4, de autoria do senador Alessandro Vieira.
5. Recebido requerimento nº 19/2024-CAE, de autoria do Senador Alessandro Vieira, de destaque da Emenda nº 2 ao PL 4388/2023.

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CAE\)](#)
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)
[Emenda 1 \(CAE\)](#)
[Emenda 2 \(CAE\)](#)
[Emenda 3 \(CAE\)](#)
[Emenda 4 \(CAE\)](#)

ITEM 3**PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 201, DE 2019****- Não Terminativo -**

Altera o inciso I do §1º do art. 48 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, para garantir a participação popular e a realização de audiências públicas, durante os processos de elaboração e discussão dos planos, lei de diretrizes orçamentárias e orçamentos.

Autoria: Senador Alessandro Vieira

Relatoria: Senadora Professora Dorinha Seabra

Relatório: Favorável ao projeto.

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CAE\)](#)
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)

ITEM 4**PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 175, DE 2023****- Não Terminativo -**

Altera a Lei Complementar nº 172, de 15 de abril de 2020, a fim de conceder prazo aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios para executar atos de transposição e de transferência.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Weverton

Relatório: Não apresentado

Textos da pauta:

[Avulso inicial da matéria](#)

**SENADO FEDERAL****REQUERIMENTO Nº DE - CAE**

Requeiro, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de instruir o PL 3214/2023, que “altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para prever que as placas veiculares informem o município e o estado no qual o veículo está registrado”.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- representante do Ministério da Justiça;
- representante do Ministério das Relações Exteriores;
- representante do Conselho Nacional de Trânsito (Contran);
- representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Sala da Comissão, 19 de setembro de 2023.

Senador Omar Aziz
(PSD - AM)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lucas Barreto

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei nº 3.214, de 2023, do Senador Esperidião Amin, que *altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para prever que as placas veiculares informem o município e o estado no qual o veículo está registrado.*

Relator: Senador **LUCAS BARRETO**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei nº 3.214, de 2023, que pretende alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro – CTB), para prever que as placas veiculares informem o município e o estado no qual o veículo está registrado.

Para tanto, insere § 11 ao art. 115 do CTB para determinar que as placas veiculares conterão a informação do município e estado no qual o veículo está registrado.

A Lei de que resultar a proposição entrará em vigor 365 dias após sua publicação oficial e produzirá efeitos apenas para os emplacamentos ocorridos após essa data.

De acordo com o autor da proposição, a informação ostensiva do local de registro veicular é muito importante para que as autoridades de trânsito e de segurança pública consigam identificar com facilidade a origem de um veículo em situações como infrações de trânsito, roubos, furtos e outros crimes relacionados ao veículo.

**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador Lucas Barreto

Ademais, para o autor, esse dado facilita a identificação de veículos irregulares, como os que estão com a documentação vencida, envolvidos em práticas de transporte ilegal de passageiros ou cargas, ou que possuam pendências administrativas junto aos órgãos de trânsito.

O autor destaca ainda o significado cultural e identitário da informação uma vez que serve para reforçar o senso de pertencimento à região e o orgulho local. Ademais, facilitaria a percepção pelos locais de que o “visitante” passa por hesitações no tráfego em cidade que não é a sua. Por último, tornaria mais fácil o trabalho de levantamento de estatísticas de visitantes em cidades polo de turismo.

O projeto foi distribuído às Comissões de Assuntos Econômicos e de Constituição, Justiça e Cidadania, em decisão terminativa. Não foram oferecidas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

De acordo com o art. 99, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, cabe à CAE analisar o aspecto econômico e financeiro da matéria.

Preliminarmente, registramos que a matéria sob exame não apresenta vícios de constitucionalidade formal, uma vez que o tema da proposição está compreendido no campo da competência legislativa privativa da União, consoante dispõe o art. 22, XI, da Constituição Federal. Ademais, não se trata de matéria submetida à iniciativa privativa do Presidente da República, nos termos do § 1º do art. 61 da Carta Magna.

No que concerne à juridicidade, o projeto corretamente altera o Código de Trânsito Brasileiro. Note-se, ainda, que não se trata de matéria cuja disciplina exija a aprovação de lei complementar, motivo pelo qual a lei ordinária revela-se o instrumento adequado à sua inserção no ordenamento jurídico nacional.

No mérito, acato a argumentação do autor da proposição. A medida, além de importar maior identificação da população com suas



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Lucas Barreto

origens, implica na facilitação da aplicação de medias de segurança, tanto em operações de trânsito, quanto no combate ao crime.

Ademais, a medida não acarretará efeitos econômicos, tendo em vista que somente os carros emplacados após a vigência da lei é que terão que adotar as novas placas.

III – VOTO

Ante o exposto, nosso voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 3.214, de 2023.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 3214, DE 2023

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para prever que as placas veiculares informem o município e o estado no qual o veículo está registrado.

AUTORIA: Senador Esperidião Amin (PP/SC)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para prever que as placas veiculares informem o município e o estado no qual o veículo está registrado.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 115 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a inclusão do seguinte § 11:

“**Art. 115.**

.....

§ 11. As placas conterão a informação do município e estado no qual o veículo está registrado.” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor 365 dias após sua publicação oficial, produzindo efeitos apenas para os emplacamentos ocorridos após essa data.

JUSTIFICAÇÃO

As placas veiculares são elementos visuais que desempenham papel essencial na identificação dos veículos e na promoção da segurança viária. Ao longo dos anos, seu formato e conteúdo evoluíram, com alterações que visavam principalmente a padronização e a ampliação do número de combinações possíveis para atender à crescente frota de veículos. No entanto, a retirada do nome do estado e da cidade das placas dificultou a

Brasília:
Senado Federal – Anexo II – Ala Senador Nilo Coelho –
Gabinete 2
70165-900 – Brasília – DF
31)3303-6446

E-mail: sen.esperidioamin@senado.leg.br

Assinado eletronicamente por Sen. Esperidião Amin

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8321958690>

Florianópolis:

Rua Álvaro de Carvalho, 267 – 10º Andar Ed. Mapil – Centro
88010-040 – Florianópolis – SC
Telefone: (48)3222-4100



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

identificação geográfica dos veículos, o que traz consequências negativas para a adequada fiscalização do trânsito.

A informação ostensiva do local de registro veicular é muito importante para que as autoridades de trânsito e de segurança pública consigam identificar com facilidade a origem de um veículo em situações como infrações de trânsito, roubos, furtos e outros crimes relacionados ao veículo. De fato, as polícias rodoviárias, agentes de tráfego e outros órgãos de fiscalização dependem dessa informação para realizar seu trabalho de forma eficiente e precisa. A identificação geográfica proporcionada pelas placas facilita a identificação de veículos irregulares, como os que estão com a documentação vencida, envolvidos em práticas de transporte ilegal de passageiros ou cargas, ou que possuam pendências administrativas junto aos órgãos de trânsito.

Além disso, há que se considerar que as placas com o nome do estado e da cidade também têm um significado cultural e identitário importante. A identificação geográfica nos veículos serviria para reforçar o senso de pertencimento à região e o orgulho local, e, portanto, contribuiria para fortalecer a identidade regional. Ademais, facilita a percepção pelos locais de que o “visitante” passa por hesitações no tráfego em cidade que não é a sua. Por último, tornaria mais fácil o trabalho de levantamento de estatísticas de visitantes em cidades polo de turismo.

São esses os motivos que nos movem a apresentar esse PL, quais sejam os de fortalecer a fiscalização de trânsito, promover o senso de identidade regional, evitar acidentes decorrentes da não familiaridade com o trânsito local e facilitar o levantamento de estatísticas turísticas. Esperamos contar com o apoio dos nobres Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

Brasília:
Senado Federal – Anexo II – Ala Senador Nilo Coelho –
Gabinete 2
70165-900 – Brasília – DF
31)3303-6446

Florianópolis:
Rua Álvaro de Carvalho, 267 – 10º Andar Ed. Mapil – Cent
88010-040 – Florianópolis – SC
Telefone: (48)3222-4100

E-mail: sen.esperidiaoamin@senado.leg.br

Assinado eletronicamente por Sen. Esperidião Amin

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8321958690>

Avulso do PL 3214/2023 [3 de 4]

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro - 9503/97
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997;9503>
- art115

2ª PARTE - DELIBERATIVA

1

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei (PL) nº 675, de 2019, que dispõe sobre a anistia aos empréstimos registrados em nome dos membros das cooperativas e associações comunitárias do município de Rosário junto ao Banco do Nordeste (BNB) e Banco do Brasil (BB), referente à primeira e a segunda etapas do Polo de Confeções de Rosário (MA) e dá outras providências.

RELATOR: Senador IRAJÁ

I – RELATÓRIO

Submete-se a esta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei (PL) nº 675, de 2019, do Senador Weverton, que dispõe que terão anistia total os membros das cooperativas e das associações comunitárias do município de Rosário, no Maranhão (MA), que contraíram dívidas junto ao Banco do Nordeste (BNB) e ao Banco do Brasil (BB), referentes à primeira e à segunda etapas de implantação do chamado Polo de Confeções de Rosário.

O PL é composto de apenas 3 artigos. O art. 1º traz o comando central do projeto, determinando a referida anistia. O art. 2º cancela as inscrições dos anistiados em cadastros negativos de crédito. O art. 3º, por sua vez, estabelece a cláusula de vigência, imediata.

Segundo o autor, em 1995, empresários taiwaneses acordaram um projeto com o governo do Maranhão com previsão de criação, em Rosário, de um empreendimento comercial/industrial voltado para a fabricação e comercialização de confeções, que veio a se tomar conhecido como o Polo de Confeções de Rosário. A coordenação desse Polo ficou a cargo da empresa KAO I Indústria e Comércio de Confeções Ltda e mais 90 grupos formados por moradores de Rosário, que foram inicialmente organizados em associações

comunitárias e depois reunidos numa grande cooperativa, denominada Rosacoop. Eram 40 participantes em cada grupo, o que dava um total de 3,6 mil pessoas. Assim, foram elaborados 180 projetos que foram encaminhados ao Papp (Programa de Apoio ao Pequeno Produtor Rural), programa sustentado por empréstimo concedido à União pelo Banco Mundial (Bird) para fomentar atividades agrícolas de regiões pobres do país.

Foram liberados mais de R\$ 4 milhões oriundos do Papp, inclusive com contrapartida do governo do Estado do Maranhão. Ademais, as associações contraíram dois empréstimos no Banco do Nordeste, sendo um no valor de R\$ 3.145.860,00 e o outro, de R\$ 4.024.980,00. Somados com o empréstimo liberado pelo Papp, o montante chegou a mais de R\$ 11 milhões, em valores de 1995 e 1996.

Esses recursos foram liberados para a construção de galpões e os cooperados foram meros intermediários. Ainda segundo o autor, houve fraudes em todos os processos licitatórios, o que beneficiaria os autores dos projetos. Em 1998, o governo do Maranhão rompeu o protocolo de intenções, afastando a empresa KAO I do empreendimento. Em 2019, ano de apresentação do PL, a dívida estaria em mais de R\$ 24 milhões.

A proposição foi distribuída à CAE e à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), cabendo à última a decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas no prazo regulamentar.

II - ANÁLISE

Conforme disposições do art. 99, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CAE opinar sobre *aspecto econômico e financeiro de qualquer matéria que lhe seja submetida por despacho do Presidente, por deliberação do Plenário, ou por consulta de comissão*.

Como o Projeto será encaminhado à CCJ, abster-nos-emos de apreciar os aspectos relativos à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da matéria.

No que diz respeito ao mérito, ressaltamos um aspecto fundamental à análise empreendida: o aspecto conjuntural que envolveu a contratação dos referidos empréstimos junto aos bancos oficiais.

A ideia de construção do Polo de Confeções de Rosário, pequena cidade do Maranhão com pouco mais de 40 mil habitantes, começou com um acordo entre o Governo do Maranhão, a Prefeitura Municipal e empresários taiwaneses, que previa a criação de um complexo voltado para a fabricação e comercialização de confeções.

Segundo o autor do PL em análise, os 3.600 trabalhadores de Rosário (MA) foram utilizados pelos empresários taiwaneses e contraíram dívidas milionárias a partir de uma cooperativa de trabalhadores, com a perspectiva de que estavam construindo um futuro promissor para a região.

Assim, como ressaltou o nobre autor do Projeto, os trabalhadores assinaram toda a documentação junto aos bancos confiando naqueles que conduziam o empreendimento, que teriam gerenciado os recursos diretamente.

Os trabalhadores não participaram da administração ou aplicação desses recursos e acabaram ficando responsáveis pelo pagamento das dívidas contraídas para a execução do projeto. Em outras palavras, não foram beneficiários materiais do empréstimo, ainda que sejam os responsáveis legais.

No caso, juntamente com a má-fé dos fraudadores, a negligência dos órgãos oficiais de fomento, o Banco do Brasil e o BNB, provocou o efeito reverso de suas políticas de apoio aos produtores rurais e de desenvolvimento regional. Em vez de prover meios de reduzir a pobreza, mediante renda obtida a partir do empreendimento, proporcionou a contração de dívidas por aqueles que deveriam ser beneficiados pelo projeto, sem que conseguisse identificar os reais responsáveis pelo financiamento.

Além disso, diante do quadro de inadimplência, foi retirada dos cooperados a possibilidade de acesso a novos créditos que lhes permitissem empreender em negócios próprios, posto que passaram a estar inscritos em cadastros de negativação de crédito.

Assim, concordamos que sejam anistiadas as dívidas dos membros das associações comunitárias e das cooperativas do Município de Rosário (MA), referentes à primeira e à segunda etapas do Polo de Confeções de Rosário, além do cancelamento de suas inscrições nos cadastros de proteção ao crédito.

Queremos enfatizar que embora os recursos sejam significativos para os pequenos produtores rurais da cidade de Rosário, no Maranhão, eles são irrisórios diante de outros subsídios, explícitos ou implícitos, que são concedidos em todo o país, e diante do volume de recursos orçamentários. Dessa forma, o projeto em análise não fere a Lei de Responsabilidade Fiscal, pois é um valor que pode ser considerado irrelevante, conforme o § 3º do art. 16 da Lei nº 101, de 4 de maio de 2000.

Propomos apenas emendas de redação, a fim de que seja retirado o acento do termo Polo, pois foi redigido conforme a antiga grafia, e nova redação ao artigo 2º do PL, para que conste apenas o cancelamento das inscrições nos cadastros de proteção ao crédito, sem se circunscrever aos tipos de cadastros.

III – VOTO

Em razão do exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 675, de 2019, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº – CAE

Substitua-se o termo Pólo pela grafia Polo na ementa e no art. 1º do PL nº 675, de 2019.

EMENDA Nº – CAE

Dê-se ao art. 2º do PL nº 675, de 2019, a seguinte redação:

“Art. 2º. Os beneficiários por esta Lei terão o cancelamento em cadastros de crédito da inscrição negativa de suas dívidas remidas.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

Projeto de Lei nº 675 de 2019



CAE e e e J 11

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton Rocha

*À Comissão de
Assuntos Econômicos
e de Constituição,
Justiça e Cidadania
em reunião
terminativa.*

Em 12/02/2019

O Congresso Nacional decreta:

Dispõe sobre a anistia aos empréstimos registrados em nome dos membros das cooperativas e associações comunitárias do município de Rosário junto ao Banco do Nordeste (BNB) e Banco do Brasil (BB), referente à primeira e a segunda etapas do Pólo de Confeções de Rosário (MA) e dá outras providências.

Art. 1º Terão anistia total os membros das cooperativas e das associações comunitárias do município de Rosário, que contraíram dívidas junto ao Banco do Nordeste (BNB) e Banco do Brasil (BB), referente à primeira e a segunda etapas do Pólo de Confeções de Rosário (MA).

Art. 2º Os anistiados por essa lei terão o cancelamento das inscrições feitas no Serasa (Centralização de Serviços dos Bancos), Cadin (Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal) e SPC (Serviço de Proteção ao Crédito).

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Em 1995, empresários taiwaneses acordaram um projeto com o governo do Maranhão com previsão de criação, em Rosário, de um empreendimento comercial/industrial voltado para a fabricação e comercialização de confeções, que veio a se tomar conhecido como o Pólo de Confeções de Rosário.

A coordenação desse Polo ficou a cargo da empresa KAO I Indústria e Comércio de Confeções Ltda e mais 90 grupos formados por moradores de Rosário, que foram inicialmente organizados em associações comunitárias e depois reunidos numa grande cooperativa, denominada Rosacoop. Eram 40 participantes em cada grupo, o que dava um total de 3,6 mil pessoas, que não sabiam que estavam sendo manipuladas covardemente e figuravam como

Recebido em 06/02/19
Hora: 19:30

tomadores de empréstimos e responsáveis pelos pagamentos das dívidas contraídas para a execução do projeto.

Assim, foram elaborados 180 projetos que foram encaminhados ao Papp (Programa de Apoio ao Pequeno Produtor Rural), programa este sustentado por empréstimo concedido à União pelo Banco Mundial (Bird) para fomentar atividades agrícolas de regiões pobres do país. Os trabalhadores assinaram toda a documentação na confiança naqueles que conduziam o empreendimento.

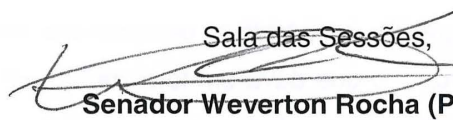
Foram liberados mais de quatro milhões de reais oriundos do Papp, inclusive com contrapartida do governo do estado. Coube à KAO I a construção dos galpões onde o pólo iria funcionar. E, mais uma vez, houve golpe: Chhai Kwo Chheng e José de Ribamar Almeida induziram as associações a contraírem dois empréstimos no Banco do Nordeste, sendo um no valor de R\$ 3.145.860,00 e o outro, de R\$ 4.024.980,00. Somados com o empréstimo liberado pelo Papp, o montante chegou a mais de 11 milhões de reais, isso em valores de 1995 e 1996. A dívida ficou para os trabalhadores.

Além disso, em todos os processos licitatórios foram constatadas fraudes, beneficiando Chhai Chheng. Em 1998, o governo do Maranhão rompeu o protocolo de intenções, afastando a empresa KAO I do empreendimento, que causou inúmeros prejuízos ao povo de Rosário.

Atualmente a situação está insustentável, pois estes trabalhadores estão com dívidas que chegam a 24 milhões de reais. E notório que os membros das associações não passaram de intermediários para a liberação de créditos, não participando da administração ou aplicação desses recursos e sequer sabendo que figuravam como tomadores de empréstimos, por se tratar de pessoas humildes e sem instrução.

Portanto, este projeto se faz necessário por oferecer uma chance honrosa a estes mais de 3600 trabalhadores de quitarem essas dívidas contraídas de forma fraudulenta.

Diante de todos os argumentos apresentados, requer a apreciação dos pares do presente Projeto de Lei e com a certeza de que será aprovado, uma vez que a solicitação se faz justa.

Sala das Sessões,

Senador Weverton Rocha (PDT MA)



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 675, DE 2019

Dispõe sobre a anistia aos empréstimos registrados em nome dos membros das cooperativas e associações comunitárias do município de Rosário junto ao Banco do Nordeste (BNB) e Banco do Brasil (BB), referente à primeira e a segunda etapas do Pólo de Confeccões de Rosário (MA) e dá outras providências.

AUTORIA: Senador Weverton (PDT/MA)



[Página da matéria](#)

2ª PARTE - DELIBERATIVA

2



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Sérgio Petecão

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei nº 4388, de 2023, do Senador Alan Rick, que *altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, para permitir a utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) para subsidiar a aquisição do querosene de aviação comercializado em aeroportos localizados na Região Norte.*

Relator: Senador **SÉRGIO PETECÃO****I – RELATÓRIO**

É submetido a esta Comissão o Projeto de Lei (PL) nº 4338, de 2023. A proposição conta com dois artigos.

O art. 1º inclui novo inciso no § 2º do art. 63 da Lei nº 12.462, de 2011. Esse dispositivo institui o Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, vinculado à Secretaria de Aviação Civil. O parágrafo mencionado, em particular, disciplina as aplicações dos recursos desse Fundo. Presentemente, são admitidos os seguintes usos: (i) no desenvolvimento e no



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Sérgio Petecão

fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil; e (ii) no incremento do turismo. O novo inciso inclui nesse rol o subsídio, na forma do regulamento, para a aquisição de querosene de aviação comercializado em aeroportos localizados na Região Norte.

O art. 2º contém a cláusula de vigência e determina que a nova norma entrará em vigor na data de sua publicação.

Na Justificação do projeto, o Senador Alan Rick sustenta o seguinte:

... de acordo com o art. 3º, III, da Constituição Federal, um dos objetivos da nossa República é a erradicação da pobreza e da marginalização bem como a redução das desigualdades sociais e regionais. Não há dúvida de que o Brasil é um país de dimensões continentais, e, por isso, é necessário que a União envie esforços para amenizar tamanhas diferenças entre seus diversos entes. Por isso, a utilização dos recursos do FNAC com o fim de subsidiar o QAV [querosene de aviação] comercializado em aeroportos localizados na Região Norte é medida certa nessa direção, já que se trata da aplicação do princípio da isonomia, o qual determina o tratamento igual aos iguais, e o desigual aos desiguais.

A proposição foi apresentada em 12 de setembro último e a sua apreciação ficou a cargo das Comissões de Assuntos Econômicos (CAE) e de Serviços de Infraestrutura (CI), cabendo a esta última decidir terminativamente. No dia 27 de setembro fui designado relator da matéria.

Em 2024, houve a apresentação de quatro emendas à proposição. A Emenda nº 1, de autoria do Senador Angelo Coronel, possibilita que o subsídio para a aquisição de querosene de aviação comercializado em aeroportos alcance, além da Região Norte, a Região Nordeste. Por seu turno, a Emenda nº 2, de autoria do Senador Alessandro Vieira, tem o mesmo propósito da Emenda nº 1.

Contudo, a Emenda nº 2 vincula a concessão do subsídio ao atendimento de três condicionalidades legais por parte de cada aeroporto: i) realização de até 50 decolagens diárias na média anual; ii) oferta regular e

**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador Sérgio Petecão

em quantidade adequada de voos regionais que liguem o aeroporto aos principais aeroportos da mesma região; e iii) localização em estado que pratique política de desoneração de impostos estaduais para o querosene de aviação.

A primeira e a terceira condições serão verificadas pelo órgão competente no momento da autorização do subsídio e depois a cada doze meses, ao passo que o segundo requisito será examinado seis meses após a implantação do subsídio e depois a cada doze meses. O não cumprimento de qualquer uma das mencionadas condições implicará a recusa à concessão ou a extinção do subsídio.

A Emenda nº 3, de autoria do Senador Mecias de Jesus, objetiva que o subsídio para a aquisição de querosene de aviação comercializado em aeroportos localizados na Região Norte beneficiará prioritariamente os serviços de transporte aéreo de produtos de primeira necessidade, tais como os integrantes da cesta básica e os medicamentos.

Já a Emenda nº 4, também de autoria do Senador Alessandro Vieira, tem teor quase idêntico à Emenda nº 2. A diferença entre elas reside no fato de que, enquanto esta restringe o subsídio aos aeroportos das Regiões Norte e Nordeste com até 50 decolagens diárias na média anual, aquela amplia o acesso ao subsídio a todos os aeroportos do Brasil com no máximo 60 partidas diárias na média anual.

II – ANÁLISE

Consoante o art. 99, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, a CAE tem competência para opinar sobre o aspecto econômico e financeiro das matérias que lhe são submetidas.

O projeto institui fonte de custeio para um programa setorial e regional de desenvolvimento. Dessa forma, ele pertence ao rol de atribuições legislativas do Congresso Nacional, assim como não se insere entre as que



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Sérgio Petecão

competem privativamente ao Presidente da República, conforme, respectivamente, o inciso IV do art. 48 e o § 1º do art. 61, ambos da Lei Maior.

Conforme o § 1º do já citado art. 63 da Lei nº 12.462, de 2011, o FNAC conta com as seguintes fontes de recursos: (i) os valores devidos como contrapartida à União em razão das outorgas de infraestrutura aeroportuária; (ii) os rendimentos de suas aplicações financeiras; e (iii) outros que lhe forem atribuídos.

O Fundo também contava com recursos advindos do Adicional sobre Tarifa Aeroportuária (Ataero) e de parcela da Tarifa de Embarque Internacional (TEI), mas essas fontes foram extintas pelas Leis nºs 13.319, de 2016, e 14.034, de 2020.

O § 5º do mesmo artigo também prevê o uso dos recursos desse Fundo nas seguintes finalidades: (i) no desenvolvimento, na ampliação e na reestruturação de aeroportos concedidos, desde que tais ações não constituam obrigação do concessionário; e (ii) no custeio de eventuais despesas decorrentes de responsabilidade civil perante terceiros, na hipótese de ocorrência de danos a bens e a pessoas, passageiros ou não, provocados por atentados terroristas, por atos de guerra ou por eventos correlatos contra aeronaves de matrícula brasileira operadas por empresas brasileiras de transporte aéreo público, excluídas as empresas de táxi aéreo.

Os recursos do FNAC são geridos e administrados pela Secretaria de Aviação Civil ou, a seu critério, por instituição financeira pública federal, quando destinados à modernização, construção, ampliação ou reforma de aeródromos públicos. Atualmente, conforme o Decreto do Presidente da República nº 11.354, de 2023, esse órgão integra a estrutura do Ministério de Portos e Aeroportos.

Em termos de impacto financeiro e orçamentário, a presente proposta tem caráter meramente autorizativo. As despesas ocorrerão se e quando forem incluídas na lei orçamentária. Dessa forma, não cabe o disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Sérgio Petecão

(ADCT), que exige que a proposição legislativa que crie despesa obrigatória seja acompanhada da estimativa do seu impacto orçamentário e financeiro. São igualmente incabíveis as restrições e compensações previstas nos arts. 16 e 17 da Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101, de 2000) e no art. 132 da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) para 2024 (Lei nº 14.791, de 2023).

Segundo o Portal da Transparência,¹ as despesas autorizadas do Fundo em 2022 alcançaram R\$ 3,7 bilhões, mas as despesas executadas somaram tão somente R\$ 18,2 milhões. Já os pagamentos referentes a despesas de anos anteriores foram da ordem de R\$ 26,6 bilhões. No entanto, ao analisar a execução orçamentária de 2018, o recém citado ministério assinalou *que grande parte da dotação para o exercício é alocada na Reserva de Contingência (recursos sem despesa correspondente)*.²

Importa notar que, em agosto passado, o então Ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, admitiu que o FNAC poderia *ser utilizado para subsidiar o combustível de aviões e solucionar os problemas de voos e os altos preços das passagens no Acre*.³

Destaque-se, ainda, que esta não será a primeira ampliação do campo de atuação do FNAC. Com efeito, a permissão para que seus recursos sejam empregados no incremento do turismo foi introduzida mais recentemente, pela Lei nº 14.002, de 2020, resultado da incorporação ao nosso ordenamento legal do Projeto de Lei de Conversão (PLV) nº 8, de 2020, que por sua vez foi um desdobramento da Medida Provisória (MPV) nº 907, de 2019.

Por fim, convém expor as razões que desaconselham o acatamento das emendas apresentadas à proposição. Como se sabe o gasto com combustível é o custo mais relevante na estrutura de despesas das companhias aéreas. Como esse gasto é função direta da distância percorrida em voo, quanto maior for esta, maior será aquele, de modo que o equilíbrio

1. ¹ Vide: <https://portaldatransparencia.gov.br/orgaos/62901?ano=2022>.

2. ² Vide: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/conteudo/aviacao/saiba-mais-fnac>.

3. ³ Vide: <https://agencia.ac.gov.br/utilizacao-do-fundo-nacional-da-aviacao-civil-pode-resolver-problemas-de-voos-e-passagens-no-acre/>.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Sérgio Petecão

financeiro do percurso aéreo tende a levar a companhia a aumentar o preço das passagens ou do frete.

Tal situação reflete o que ocorre com o transporte de cargas e passageiros na Região Norte. As grandes distâncias a percorrer pelos aviões em voos regionais, nacionais ou até mesmo locais é o fator preponderante para que o custo variável das empresas aéreas em operações com origem em estados da Região Norte seja maior do que em voos que se realizam nos estados das outras regiões do país. A escalada no preço do querosene de aviação nos anos recentes apenas potencializou esse fato.

Daí decorre que a restrição da concessão do subsídio ao combustível comercializado em aeroportos localizados na Região Norte tão somente busca nivelar o custo variável das operações aéreas nos estados amazônicos aos patamares observados nas demais regiões geográficas. Em suma, como bem observado pelo autor da proposição, a medida representa a aplicação do princípio da isonomia, de tratamento igual aos iguais e desigual aos desiguais. Caso a Região Nordeste ou outras regiões geográficas do País também fossem alcançadas pelo subsídio, não haveria certeza sobre a paridade de tratamento entre elas e a Região Norte.

Ademais, não é recomendável a imposição de condicionalidades rígidas à política pública de subsídio do querosene de aviação. De um lado, o limite máximo diário de 50 ou 60 decolagens na média anual, equivalente a até 18.250 ou 21.900 decolagens por ano, na ordem correspondente, pode vir a excluir indevidamente, nos anos seguintes, os Aeroportos Internacionais de Belém e Manaus do subsídio.

Consoante o Anuário do Transporte Aéreo de 2022⁴, publicado pela Agência Nacional de Aviação Civil, o número de decolagens em cada um dos dois últimos aeroportos em 2022 foi de, respectivamente, 13.868 e 13.033, de sorte que a oferta de voos poderia crescer cerca de 31,6% e 40%

4. ⁴ Vide: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/panorama-do-mercado/anuario-transporte-aereo/2022.zip>.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Sérgio Petecão

com o limite diário de 50 decolagens (ou 57,9% e 68% com o limite maior de partidas), na devida ordem, sem afetar a participação deles no subsídio.

O ponto é que esses aeroportos são os mais importantes da Região Norte, servindo como pontos de abastecimento de aeronaves de voos locais, dada a dificuldade de transporte de combustível até os demais aeroportos amazonenses e paraenses. Se eles forem retirados da política pública no futuro, é provável que haja reversão parcial do desenvolvimento da aviação na Região Norte.

De outro lado, entendo que não é cabível a vinculação da manutenção do subsídio federal ao combustível à desoneração na esfera estadual, pois teremos o efeito indesejável de punir os usuários do transporte aéreo e as empresas de aviação se o ente estadual reverter a sua política de renúncia tributária.

Adicionalmente, julgo que priorizar o transporte aéreo de quaisquer produtos de primeira necessidade no acesso ao subsídio proposto não é recomendável. É sabido que o transporte aéreo de cargas é preferível ao rodoviário no deslocamento de bens de maior valor agregado que ocupam pouco espaço físico, como, por exemplo, medicamentos. O contrário acontece quando os bens são de baixo valor agregado e ocupam maior espaço físico, que é o caso dos produtos alimentícios não perecíveis.

Nessa última situação, mesmo com o subsídio do querosene de aviação, o custo do frete aéreo tenderia a ser maior que o custo do frete rodoviário. Ainda que o frete aéreo não fosse maior, do ponto de vista do financiamento da política pública, não seria possível incentivar o transporte aéreo rotineiro de alimentos da cesta básica ao mesmo tempo em que se incentiva o transporte de outras cargas mais recomendáveis de deslocamento pela via aérea e de pessoas por avião.

A razão para isso reside no fato de que o subsídio não será ilimitado. Como o subsídio será fixado anualmente no orçamento, é preferível que os escassos recursos públicos sejam alocados para o transporte de pessoas, aprimorando e abrindo novas linhas de viagem, e para o



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Sérgio Petecão

transporte de cargas que constituem vantagem competitiva do modal aéreo em relação aos demais, mormente o rodoviário.

III – VOTO

Em face do exposto, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 4388, de 2023, com a rejeição das Emendas nºs 1 a 4.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4388, DE 2023

Altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, para permitir a utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) para subsidiar a aquisição do querosene de aviação comercializado em aeroportos localizados na Região Norte.

AUTORIA: Senador Alan Rick (UNIÃO/AC)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Alan Rick

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

Altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, para permitir a utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) para subsidiar a aquisição do querosene de aviação comercializado em aeroportos localizados na Região Norte.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O §2º do art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, passa a vigorar com a inclusão do seguinte inciso III:

“**Art. 63.**

.....

§ 2º

.....

II –; e

III – no subsídio para a aquisição de querosene de aviação comercializado em aeroportos localizados na Região Norte, na forma do regulamento.

..... (NR)”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.





SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Alan Rick

JUSTIFICAÇÃO

A Amazônia brasileira é uma região de dimensões gigantescas, marcada por vastas extensões de terras e rios, abrigando uma biodiversidade única e comunidades humanas diversas. No entanto, o desenvolvimento econômico na região é frequentemente limitado por desafios logísticos significativos, incluindo o acesso precário à infraestrutura de transporte, como às rodovias e ao transporte aéreo.

De fato, a aviação desempenha um papel crucial na conexão de comunidades remotas, permitindo o acesso a serviços de saúde e educação, bem como o escoamento da produção de maior valor agregado. No entanto, o custo do querosene de aviação (QAV) na Amazônia é significativamente mais alto do que em outras regiões do Brasil, devido às distâncias envolvidas e à falta de infraestrutura logística adequada para o transporte desse combustível. Esse alto custo, por sua vez, torna os voos regionais caros e inacessíveis para muitos residentes e empresas locais, dificultando o crescimento econômico e a conectividade na região. Além disso, a falta de uma política mais clara, capaz de reduzir o preço do QAV, limita o potencial do transporte aéreo como um meio viável de integração e desenvolvimento da região.

Vale lembrar que os estados da Amazônia reduziram o ICMS sobre o QAV de 27%, 25%, 28% (dependendo do estado), para 3%. Mesmo assim, as companhias não transformaram a folga no orçamento em benefício algum para a região.





SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Alan Rick

Nesse contexto, o presente Projeto de Lei visa possibilitar que os recursos do FNAC sejam alocados para subsidiar a redução do preço do querosene de aviação na Região Norte, para tornar os voos regionais mais acessíveis e incentivar seu crescimento econômico.

Deve-se considerar, que para além dos aspectos ligados ao desenvolvimento regional, há ainda a importante questão da integração nacional, uma vez que a promoção da aviação regional, por meio do PL ora apresentado, fortalecerá a integração interna do País, particularmente facilitando o acesso a áreas remotas em casos de emergência, como desastres naturais ou situações de saúde pública, como a da pandemia da covid-19.

Ressalte-se que, de acordo com o art. 3º, III, da Constituição Federal, um dos objetivos da nossa República é a erradicação da pobreza e da marginalização bem como a **redução das desigualdades sociais e regionais**. Não há dúvida de que o Brasil é um país de dimensões continentais, e, por isso, é necessário que a União envide esforços para amenizar tamanhas diferenças entre seus diversos entes. Por isso, a utilização dos recursos do FNAC com o fim de subsidiar o QAV comercializado em aeroportos localizados na Região Norte é medida certa nessa direção, já que se trata da aplicação do princípio da isonomia, o qual determina o tratamento igual aos iguais, e o desigual aos desiguais.

Entendemos que a aprovação deste projeto é fundamental para garantir que o transporte aéreo na Amazônia seja acessível e eficiente, e que, assim, possa impulsionar o desenvolvimento regional e a integração





SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Alan Rick

nacional. Diante disso, solicitamos o apoio dos nobres Pares para sua aprovação, de forma a promover o bem-estar das comunidades amazônicas e o progresso do Brasil como um todo.

Sala das Sessões,

Senador ALAN RICK



LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>
- Lei nº 12.462, de 4 de Agosto de 2011 - LEI-12462-2011-08-04 - 12462/11
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2011;12462>
 - art63_par2

EMENDA Nº
(ao PL 4388/2023)

Dê-se nova redação ao inciso III do § 2º do art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, como proposto pelo art. 1º do Projeto, nos termos a seguir:

“**Art. 63.**

.....

§ 2º

.....

III – no subsídio para a aquisição de querosene de aviação comercializado em aeroportos localizados nas Região Norte e na Região Nordeste, na forma do regulamento.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A região Nordeste é caracterizada por uma grande extensão territorial e por possuir uma quantidade significativa de destinos turísticos e empresariais importantes. Subsidiar o querosene de aviação comercializados em aeroportos com recursos do FNAC (Fundo Nacional da Aviação Civil) pode estimular o crescimento econômico da região ao tornar as viagens aéreas mais acessíveis, promovendo o turismo e facilitando o transporte de mercadorias.

Adicionalmente, o subsídio ao querosene de aviação na região Nordeste do Brasil pode ser justificado como uma medida que promove o desenvolvimento social, a integração nacional e a redução das desigualdades regionais.

Sala das sessões, 27 de fevereiro de 2024.





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Alessandro Vieira

EMENDA Nº - CAE
(ao PL 4388/2023)

Dê-se nova redação ao Projeto nos termos dos itens 1 e 2 a seguir.

Item 1 – Dê-se nova redação à ementa; e acrescentem-se arts. 0 a 0-3 ao Projeto, nos termos a seguir:

“Altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, para permitir e regular a utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) para subsidiar a aquisição do querosene de aviação comercializado em aeroportos com oferta reduzida de voos nas Regiões Norte e Nordeste do país.”

“**Art. 0.** Esta Lei permite e regula a utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) para subsidiar a aquisição do querosene de aviação (QAV) comercializado em aeroportos com oferta reduzida de voos nas Regiões Norte e Nordeste do país.”

“**Art. 0-1.** Os recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) poderão ser utilizados para subsidiar a aquisição do QAV comercializado em aeroportos das Regiões Norte e Nordeste com o objetivo de aumentar a oferta de voos nessas regiões.”

“**Art. 0-2.** Os subsídios citados deverão ser autorizados por órgão competente, na forma do regulamento, aos aeroportos que atendam às seguintes condições:

I – realizem, no máximo, 50 decolagens diárias, em média anual;

II – ofertem, regularmente e em quantidade adequada, voos regionais que liguem o aeroporto aos principais aeroportos da mesma região; e



III – localizem-se em estados que praticam políticas de desoneração de impostos estaduais para o QAV.”

“**Art. 0-3.** A verificação das condições será realizada por órgão competente e se dará:

I – no momento da autorização, e, depois, a cada 12 (doze) meses, enquanto vigorar o subsídio, para as condições previstas nos incisos I e III do art. 0-2;

II – 6 (seis) meses após a implementação do subsídio e, depois, a cada 12 (doze) meses, enquanto vigorar o benefício, para a condição prevista no inciso II do art. 0-2.

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

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

Item 2 – Dê-se nova redação ao inciso III do § 2º do art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, como proposto pelo art. 1º do Projeto, nos termos a seguir:

“**Art. 63.**

.....

§ 2º

.....

III – no subsídio para a aquisição de querosene de aviação comercializado em aeroportos com oferta reduzida de voos nas Regiões Norte e Nordeste do país, na forma de lei específica e do regulamento.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

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



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

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

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

Segundo estudo da ABEAR, o valor do QAV está diretamente relacionado à distância dos centros de distribuição. As principais refinarias produtoras do QAV ficam em Duque de Caxias (RJ) – REDUC, Paulínia (SP) – REPLAN e São José dos Campos (SP) – REVAP, todas na região Sudeste. Outros fatores relevantes para a composição do preço já estão saturados (benefícios de ICMS e PIS/COFINS) ou estão fora da governabilidade direta do Congresso Nacional (política de preços da Petrobras e preço praticado no mercado internacional). Assim, entende-se que, apesar de não ser o ideal, o subsídio pode estimular a recomposição de rotas importantes que deixaram de operar por serem economicamente inviáveis.

No entanto, ele deve se restringir apenas aos aeroportos com quantidade limitada de voos e contemplar também a região Nordeste, no intuito de aumentar essa oferta no curto prazo, especialmente para os principais aeroportos



da região. Aeroportos nordestinos como os de Maceió (AL), Aracaju (SE), João Pessoa (PB), Natal (RN), São Luiz (MA) e Teresina (PI) possuem menos voos do que os de Belém (PA) e Manaus (AM), por exemplo. Desse modo, direciona-se melhor a política para onde o problema está mais grave.

Ainda, propõe-se a vinculação do subsídio à implementação de redução ou isenção do ICMS sobre o QAV nos estados. O subsídio federal deve vir em caráter complementar às políticas de desoneração estaduais, de modo que estados que já empenham esforços para reduzir o custo de operação de seus aeroportos não sejam prejudicados, nem venham a simplesmente substituí-los pelo benefício federal.

Diante da importância da medida proposta, solicitamos o apoio dos ilustres pares para a aprovação desta Emenda.

Sala da comissão, 28 de fevereiro de 2024.

Senador Alessandro Vieira
(MDB - SE)
Senador





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Senador Mecias de Jesus

EMENDA Nº - CAE
(ao PL 4388/2023)

O art. 2º do Projeto de Lei nº 4388, de 2023, passa a vigorar com a seguinte redação, renumerando-se o atual art. 2º para o art. 3º:

“Art. 2º Para fins de que trata esta Lei, os recursos do subsídio para a aquisição de querosene de aviação comercializado em aeroportos localizados nas Região Norte serão aplicados, prioritariamente, aos serviços de transporte aéreo de produtos de primeira necessidade, que compõe a cesta básica e medicamentos, na forma do regulamento.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei nº 4.388, de 2023, altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, para permitir a utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) para subsidiar a aquisição do querosene de aviação comercializado em aeroportos localizados na Região Norte.

É notório, que as famílias da região norte vivem os dissabores do alto custo do transporte aéreo, em virtude da distância entre as cidades e à falta de infraestrutura que refletem inclusive na distribuição de energia elétrica,



a exemplo do estado de Roraima, que as famílias habitam em localidades com sistemas isolados, que não integram o Sistema Interligado Nacional (SIN).

A presente emenda visa estimular a atuação do poder público a priorizar os recursos do subsídio para a aquisição de querosene de aviação no transporte aéreo de produtos que compõe a cesta básica e medicamentos, na forma do regulamento.

Este isolamento da região norte significa exclusão, na medida que dificulta o suprimento de medicamentos e alimentos em diversas localidades, dificultando o desenvolvimento econômico, especialmente nas áreas mais carentes da nossa região.

Isso, inequivocamente, estimulará a redução dos custos de frete ocasionando o barateamento do valor de mercadorias que circulam na região norte, em especial, o valor dos produtos que compõe a cesta básica e medicamentos tornando-os mais baratos e acessíveis.

Ante o exposto, na certeza de contribuir com essa medida de justiça com essa parcela vulnerável da população, esperamos contar com o apoio de nossos Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 4 de março de 2024.

Senador Mecias de Jesus
(REPUBLICANOS - RR)





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete Senador Alessandro Vieira

EMENDA Nº - CAE
(ao PL 4388/2023)

Dê-se nova redação ao Projeto nos termos dos itens 1 e 2 a seguir.

Item 1 – Dê-se nova redação à ementa; e acrescentem-se arts. 0 a 0-2 ao Projeto, nos termos a seguir:

“Altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, para permitir a utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) para subsidiar a aquisição do querosene de aviação comercializado em aeroportos com baixa oferta de voos.”

“**Art. 0.** Os recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) poderão ser utilizados para subsidiar a aquisição do querosene de aviação comercializado em aeroportos com o objetivo de aumentar a oferta de voos.”

“**Art. 0-1.** Os subsídios citados deverão ser autorizados por órgão competente, na forma do regulamento, aos aeroportos que atendam às seguintes condições:

I – realizem, no máximo, 60 decolagens diárias, em média anual;

II – ofertem, regularmente e em quantidade adequada, voos regionais que liguem o aeroporto aos principais aeroportos da mesma região; e

III – localizem-se em estados que praticam políticas de desoneração de impostos estaduais para o QAV.”

“**Art. 0-2.** A verificação das condições será realizada por órgão competente e se dará:



I – no momento da autorização, e, depois, a cada 12 (doze) meses, enquanto vigorar o subsídio, para as condições previstas nos incisos I e III do art. 0-1; ou

II – 6 (seis) meses após a implementação do subsídio e, depois, a cada 12 (doze) meses, enquanto vigorar o subsídio, para a condição prevista no inciso II do art. 0-1.

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

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

Item 2 – Dê-se nova redação ao inciso III do § 2º do art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, como proposto pelo art. 1º do Projeto, nos termos a seguir:

“**Art. 63.**

.....

§ 2º

.....

III – no subsídio para a aquisição de querosene de aviação comercializado em aeroportos com oferta reduzida de voos, na forma de lei específica e do regulamento.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

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

É de conhecimento geral que o mercado de serviços aéreos está em crise no Brasil. As principais companhias que operam no país sofreram fortes revezes durante a pandemia e ainda não conseguiram se reestabelecer. A quebra



das cadeias de suprimento e a alta no preço dos combustíveis aumentaram drasticamente o custo de operação.

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

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

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

Assim, entende-se que, apesar de não ser o ideal, o subsídio pode estimular a recomposição de rotas importantes que deixaram de operar por serem economicamente inviáveis. No entanto, ele deve se restringir apenas aos aeroportos com quantidade limitada de voos e contemplar também as demais regiões do país, no intuito de aumentar essa oferta no curto prazo, especialmente para os principais aeroportos. Propõe-se um limite de 60 decolagens diárias (em média anual) para o usufruto do benefício. Desse modo, direciona-se melhor a política para onde o problema está mais grave.



Ainda, propõe-se a vinculação do subsídio à implementação de redução ou isenção do ICMS sobre o QAV nos estados. O subsídio federal deve vir em caráter complementar às políticas de desoneração estaduais, de modo que estados que já empenham esforços para reduzir o custo de operação de seus aeroportos não sejam prejudicados, nem venham a simplesmente substituí-los pelo benefício federal.

Outras regras poderão ser incorporadas pela regulamentação infralegal do benefício pelo órgão competente pela autorização e implementação do subsídio.

Diante da importância da medida proposta, solicitamos o apoio dos ilustres pares para a aprovação desta Emenda.

Sala da comissão, 7 de março de 2024.

Senador Alessandro Vieira
(MDB - SE)
Senador



2ª PARTE - DELIBERATIVA

3



SENADO FEDERAL

Gabinete da Senadora PROFESSORA DORINHA SEABRA

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei Complementar nº 201, de 2019, do Senador Alessandro Vieira, que *altera o inciso I do §1º do art. 48 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, para garantir a participação popular e a realização de audiências públicas, durante os processos de elaboração e discussão dos planos, lei de diretrizes orçamentárias e orçamentos.*

Relatora: Senadora **PROFESSORA DORINHA SEABRA**

I – RELATÓRIO

Vem a esta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei Complementar nº 201, de 2019, de autoria do eminente Senador Alessandro Vieira, que altera o inciso I do §1º do art. 48 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, conhecida como Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF, para garantir a participação popular e a realização de audiências públicas, durante os processos de elaboração e discussão dos planos, lei de diretrizes orçamentárias e orçamentos.



SENADO FEDERAL

Gabinete da Senadora PROFESSORA DORINHA SEABRA

O art. 1º promove a alteração pretendida na LRF, determinando que é obrigatório garantir a participação popular e realização de audiências públicas, durante os processos de elaboração e discussão dos planos, lei de diretrizes orçamentárias e orçamentos, sob pena de sanção administrativa a ser aplicada pela Corte de Contas à qual o ente da federação estiver submetido, especificamente aos municípios.

O art. 2º traz a cláusula de vigência da lei em que vier a se tornar o projeto, que será a data de sua publicação.

Em sua justificação, o autor da proposição ressalta que é preciso estabelecer de maneira mais enfática o envolvimento das pessoas, especificamente nos municípios, no processo de definição do destino dos recursos orçamentários.

Dessa forma, conseguir-se-ia, além de mais transparência, o atendimento das reais necessidades da população. A matéria foi encaminhada exclusivamente a esta Comissão de Assuntos Econômicos. Não foram oferecidas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Consoante o art. 99, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, a CAE tem competência para opinar sobre o aspecto econômico e financeiro das matérias que lhe são submetidas. Nos termos do caput do art. 48 da Lei Maior, o Congresso Nacional, com ulterior sanção presidencial, pode dispor sobre todas as matérias de competência da União, o que inclui o objetivo da presente lei, qual seja normas a serem seguidas na elaboração dos



SENADO FEDERAL

Gabinete da Senadora PROFESSORA DORINHA SEABRA

instrumentos de planejamento orçamentário e financeiro dos entes da federação.

O Projeto de Lei Complementar nº 201, de 2019, atende ao requisito de juridicidade por ser dotado de abstratividade, coercitividade, generalidade e imperatividade, bem como por inovar o ordenamento jurídico. Também atende ao requisito de técnica legislativa por estar de acordo com as regras da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a alteração, elaboração, redação e consolidação das leis, em cumprimento ao art. 59 da Constituição Federal.

As experiências de participação popular foram grande avanço político na democratização do Estado brasileiro. Além da dimensão evidente de ser bem-sucedida em concretizar a diretriz de governar com participação da sociedade civil, a participação estabeleceu vínculos com amplos seguimentos sociais. Ademais, tais políticas de participação popular forneceram possibilidades de que o poder Executivo pudesse impor uma pauta popular junto ao poder legislativo. Com os instrumentos de participação popular, obtiveram-se formas que acabaram por propiciar que as comunidades pudessem realmente escolher suas prioridades. Portanto, permitindo uma distribuição efetiva das despesas governamentais.

É importante ressaltar que os principais instrumentos de participação popular são: a elaboração das lei orçamentária, plano plurianual e lei de diretrizes orçamentárias. Esses instrumentos foram restabelecidos como fundamentos democráticos, a partir da Constituição de 1988. Ressalta-se que decisões essenciais para a vida cotidiana de todas as pessoas encontram-se expressas nos instrumentos constitucionais do planejamento.



SENADO FEDERAL

Gabinete da Senadora PROFESSORA DORINHA SEABRA

Os postos de saúde dos bairros, o asfalto que cobre a rua, a guarda municipal, os parques que divertem as crianças, a remuneração dos servidores públicos que movimentam a máquina pública: todos suportados por recursos públicos.

Por isso, é essencial que o assunto seja tratado com bastante sobriedade. Em se tratando de uma reorientação da forma como será estabelecida a elaboração dos instrumentos de planejamento e orçamento, não há de se falar em ampliação de gastos públicos.

III – VOTO

Considerando-se a constitucionalidade, a juridicidade, a competência dessa Comissão de Assuntos Econômicos, bem como o mérito da matéria, voto pela aprovação Projeto de Lei Complementar nº 201, de 2019.

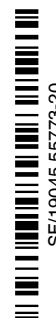
Sala da Comissão, de março de 2024.

Senador Vanderlan Cardoso, Presidente

Senadora Professora Dorinha Seabra, Relatora

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº , DE 2019

Altera o inciso I do §1º do art. 48 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, para garantir a participação popular e a realização de audiências públicas, durante os processos de elaboração e discussão dos planos, lei de diretrizes orçamentárias e orçamentos.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O inciso I do § 1º do art.48 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 48.....

§ 1º

I – garantir a participação popular e a realização de audiências públicas, durante os processos de elaboração e discussão dos planos, lei de diretrizes orçamentárias e orçamentos, sob pena de sanção administrativa a ser aplicada pela Corte de Contas a que o ente da federação estiver submetido, especificamente aos municípios;

.....(NR)”

Art. 2º Esta lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A instituição da participação popular na gestão pública constitui-se em elemento fundamental para o aperfeiçoamento da administração governamental. Nos anos 1990, tivemos crescentemente experiências que buscaram ampliar a participação popular no processo decisório, principalmente no que diz respeito ao planejamento. Destacam-se as experiências de Porto Alegre e do Distrito Federal (1995-1999).

Tais experiências foram grande avanço político na democratização do Estado brasileiro, embora em nível subnacional. Além da dimensão evidente de ser bem-sucedida em concretizar a diretriz de governar com participação popular, a participação estabeleceu vínculos com a sociedade civil e os movimentos sociais. Ademais, tais políticas de participação popular forneceram possibilidades de que o poder Executivo pudesse impor uma pauta popular junto ao poder legislativo.

Dessarte, com os instrumentos de participação popular obtiveram formas que acabaram por propiciar que as comunidades pudessem realmente escolher suas prioridades, portanto com uma distribuição efetiva das despesas governamentais. É importante ressaltar que os principais instrumentos de participação popular são: a lei orçamentária, o plano plurianual e a lei de diretrizes orçamentárias. Esses instrumentos foram restabelecidos como fundamentos democráticos, a partir da Constituição de 1988.

Ressalta-se que decisões essenciais para a vida cotidiana de todas as pessoas encontram-se expressas nos instrumentos constitucionais do planejamento. Os postos de saúde dos bairros, o asfalto que cobre a rua, a guarda municipal, os parques, a remuneração dos servidores públicos que movimentam a máquina pública: todos suportados por dinheiro. Por isso, é essencial que o assunto seja tratado com bastante sobriedade.

O presente projeto de lei complementar visa alterar a Lei de Responsabilidade Fiscal (LC nº 101, de 4 de maio de 2000), a fim de que torne efetiva a participação popular nas decisões de planejamento previstas em seu art. 48. Com a redação que se tem hoje, não se consegue fazer com que a participação popular aconteça obrigatoriamente e de forma ampla.



SF/19045.55773-20

Certo de contar com o apoio de meus Pares para que a proposição apresentada tenha rápida tramitação nessa Casa.

Sala das Sessões,

Senador ALESSANDRO VIEIRA





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 201, DE 2019

Altera o inciso I do §1º do art. 48 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, para garantir a participação popular e a realização de audiências públicas, durante os processos de elaboração e discussão dos planos, lei de diretrizes orçamentárias e orçamentos.

AUTORIA: Senador Alessandro Vieira (CIDADANIA/SE)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>
- Lei Complementar nº 101, de 4 de Maio de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal - 101/00
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei.complementar:2000;101>
 - inciso I do parágrafo 1º do artigo 48

2ª PARTE - DELIBERATIVA

4

CÂMARA DOS DEPUTADOS



Of. nº 13/2024/SGM-P

Brasília, na data da chancela.

A Sua Excelência o Senhor
Senador RODRIGO PACHECO
Presidente do Senado Federal

Assunto: Envio de PLP para apreciação

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei Complementar nº 175, de 2023, da Câmara dos Deputados, que “Altera a Lei Complementar nº 172, de 15 de abril de 2020, a fim de conceder prazo aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios para executar atos de transposição e de transferência”.

Atenciosamente,

ARTHUR LIRA
Presidente



Assi

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/2389006>

Avulso do PLP 175/2023 [4 de 5]

2389006



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 175, DE 2023

Altera a Lei Complementar nº 172, de 15 de abril de 2020, a fim de conceder prazo aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios para executar atos de transposição e de transferência.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

- Texto do projeto de lei da Câmara
- Legislação citada
- Projeto original

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2319333&filename=PLP-175-2023



Página da matéria



Altera a Lei Complementar nº 172, de 15 de abril de 2020, a fim de conceder prazo aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios para executar atos de transposição e de transferência.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei Complementar nº 172, de 15 de abril de 2020, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 5º A transposição e a transferência de saldos financeiros de que trata esta Lei Complementar aplicam-se até o final do exercício financeiro de 2024.

§ 1º Os saldos financeiros de repasses efetuados até 31 de dezembro de 2022 para transferências regulares e automáticas do Fundo Nacional de Saúde (FNS) aos fundos de saúde locais ficam dispensados do cumprimento do disposto no inciso I do *caput* do art. 2º desta Lei Complementar.

§ 2º As transferências financeiras realizadas pelo FNS diretamente aos fundos de saúde estaduais, distritais e municipais, para enfrentamento da pandemia da Covid-19, poderão ser executadas pelos entes federativos até 31 de dezembro de 2024.” (NR)

“Art. 5º-A. Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios devem informar ao Ministério da Saúde, conforme normas deste



Ministério, a nova destinação e a posterior execução orçamentária e financeira.

§ 1º O descumprimento do dever de informar a nova destinação e a posterior execução orçamentária e financeira prevista no *caput* deste artigo torna inaplicável os benefícios de transposição e transferência previstos no art. 1º desta Lei Complementar.

§ 2º O Ministério da Saúde deve atualizar seus dados de despesas com saúde, com a finalidade de garantir a transparência e a fidelidade das informações de aplicações de recursos da União repassados aos entes federativos.”

Art. 2º Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, na data da chancela.

ARTHUR LIRA
Presidente

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei Complementar nº 172, de 15 de Abril de 2020 - LCP-172-2020-04-15 - 172/20
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei.complementar:2020;172>