



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

PAUTA DA 55ª REUNIÃO

(2ª Sessão Legislativa Ordinária da 54ª Legislatura)

**27/11/2012
TERÇA-FEIRA
às 10 horas**

**Presidente: Senador Delcídio do Amaral
Vice-Presidente: Senador Lobão Filho**



Comissão de Assuntos Econômicos

55ª REUNIÃO, ORDINÁRIA, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 54ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 27/11/2012.

55ª REUNIÃO, ORDINÁRIA

Terça-feira, às 10 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PLS 312/2007 - Não Terminativo -	SEN. VANESSA GRAZZIOTIN	15
2	PLC 132/2008 - Não Terminativo -	SEN. JOSÉ PIMENTEL	33
3	PLS 278/2011 (Tramita em conjunto com: PLS 609/2011) - Não Terminativo -	SEN. ROBERTO REQUIÃO	45
4	PLS 340/2011 - Não Terminativo -	SEN. JOÃO VICENTE CLAUDINO	217
5	PLS 736/2011 - Não Terminativo -	SEN. JOSÉ PIMENTEL	224
6	INS 1/2012 - Não Terminativo -	SEN. MARCO ANTÔNIO COSTA	236

7	OFS 24/2012 - Não Terminativo -	SEN. JAYME CAMPOS	244
8	PLS 46/2012 - Não Terminativo -	SEN. VITAL DO RÊGO	255
9	PLS 371/2012 - Não Terminativo -	SEN. JOSÉ AGRIPINO	263
10	PLS 764/2011 - Terminativo -	SEN. JORGE VIANA	271
11	PLS 239/2008 - Terminativo -	SEN. JOSÉ PIMENTEL	308
12	PLS 311/2009 - Terminativo -	SEN. WALTER PINHEIRO	334
13	PLS 149/2011 - Terminativo -	SEN. ARMANDO MONTEIRO	367
14	PLS 268/2012 - Terminativo -	SEN. GIM	382
15	RQE 45/2012 - Não Terminativo -		396

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS - CAE

PRESIDENTE: Senador Delcídio do Amaral

VICE-PRESIDENTE: Senador Lobão Filho

(27 titulares e 27 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE
Bloco de Apoio ao Governo(PT, PDT, PSB, PC DO B, PRB)			
Delcídio do Amaral(PT)	MS (61) 3303-2452 a 3303 2457	1 Zeze Perrella(PDT)(18)(22)	MG 3303-2191
Eduardo Suplicy(PT)	SP (61) 3303-3213/2817/2818	2 Walter Pinheiro(PT)(42)	BA (61) 33036788/6790
José Pimentel(PT)(17)(18)	CE 6390/6391	3 Anibal Diniz(PT)(50)(51)	AC (61) 3303-4546 / 3303-4547
Humberto Costa(PT)	PE (61) 3303-6285 / 6286	4 Wellington Dias(PT)	PI (61) 3303 9049/9050/9053
Lindbergh Farias(PT)	RJ (61) 3303-6426 / 6427	5 Jorge Viana(PT)	AC (61) 3303-6366 e 3303-6367
Acir Gurgacz(PDT)(43)(44)(55)(56)	RO (61) 3303-3132/1057	6 Cristovam Buarque(PDT)(16)	DF (61) 3303-2281
Lídice da Mata(PSB)	BA (61) 3303-6408/ 3303-6417	7 Antonio Carlos Valadares(PSB)	SE (61) 3303-2201 a 2206
Vanessa Grazziotin(PC DO B)	AM 6726	8 Inácio Arruda(PC DO B)	CE 5791/5793
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PMDB, PP)			
Casildo Maldaner(PMDB)	SC (61) 3303-4206-07	1 Vital do Rêgo(PMDB)	PB (61) 3303-6747
Eduardo Braga(PMDB)	AM (61) 3303-6230	2 Sérgio Souza(PMDB)(25)(30)	PR (61) 3303-6271/ 6261
Valdir Raupp(PMDB)(45)(46)(58)(59)	RO (61) 3303-2252/2253	3 Romero Jucá(PMDB)	RR (61) 3303-2111 a 2117
Roberto Requião(PMDB)	PR (61) 3303-6623/6624	4 Ana Amélia(PP)	RS (61) 3303 6083/6084
Eunício Oliveira(PMDB)	CE 6245	5 Waldemir Moka(PMDB)	MS 6767 / 6768
Luiz Henrique(PMDB)	SC (61) 3303-6446/6447	6 Clésio Andrade(PMDB)(11)(15)(24)(34)(35)	MG (61) 3303-4621 e 3303-5067
Lobão Filho(PMDB)	MA (61) 3303-2311 a 2314	7 Benedito de Lira(PP)	AL 6144 até 6151
Francisco Dornelles(PP)	RJ 3303-4229	8 Ciro Nogueira(PP)	PI (61) 3303-6185 / 6187
Ivo Cassol(PP)(19)(20)(26)(28)	RO (61) 3303.6328 / 6329	9 Ricardo Ferraço(PMDB)(13)	ES (61) 3303-6590
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)			
Aloysio Nunes Ferreira(PSDB)(9)	SP 6063/6064	1 Alvaro Dias(PSDB)	PR (61) 3303-4059/4060
Cyro Miranda(PSDB)	GO (61) 3303-1962	2 Aécio Neves(PSDB)(10)	MG (61) 3303-6049/6050
Flexa Ribeiro(PSDB)	PA (61) 3303-2342	3 Paulo Bauer(PSDB)	SC (61) 3303-6529
José Agripino(DEM)	RN (61) 3303-2361 a 2366	4 Lúcia Vânia(PSDB)(39)(40)(41)	GO (61) 3303-2035/2844
Jayme Campos(DEM)(39)	MT (61) 3303-4061/1048	5 Wilder Moraes(DEM)(12)(23)(49)	GO (61)3303 2092 a (61)3303 2099
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PSC, PPL, PR)			
Armando Monteiro(PTB)	PE (61) 3303 6124 e 3303 6125	1 Fernando Collor(PTB)	AL (61) 3303-5783/5786
João Vicente Claudino(PTB)	PI (61) 3303-2415/4847/3055	2 Gim(PTB)(57)	DF (61) 3303-1161/3303-1547
Antonio Russo(PR)(34)(35)(36)	MS 3303-1128 / 4844	3 Cidinho Santos(PR)(47)(48)	MT 3303-6170/3303-6167
João Ribeiro(PR)	TO (61) 3303-2163/2164	4 Alfredo Nascimento(PR)(29)	AM (61) 3303-1166
PSD PSOL			
Marco Antônio Costa(31)(33)(52)(53)	TO (61) 3303-2708	1 Randolfe Rodrigues	AP (61) 3303-6568

- (1) Em 08.02.2011, foi lido o Ofício nº 1, de 2011, da Liderança do PSOL, designando a Senadora Marinor Brito como membro titular; e o Senador Randolfe Rodrigues como membro suplente, para comporem a CAE.
- (2) Os Líderes do PSDB e do DEM comunicam a formação do bloco composto por seus partidos, mediante o Ofício nº 31/11-GLPSDB, de 10.02.2011, lido na sessão do Senado de 25 de fevereiro de 2011.
- (3) Em 17.02.2011, foi lido o Ofício nº 22, de 2011, da Liderança do PSDB, designando os Senadores Aécio Neves, Cyro Miranda e Flexa Ribeiro como membros titulares; e os Senadores Alvaro Dias, Aloysio Nunes e Paulo Bauer como membros suplentes, para comporem a CAE.
- (4) Em 17.02.2011, foi lido o Ofício nº 15, de 2011, da Liderança do PTB, designando os Senadores Armando Monteiro e João Vicente Claudino como membros titulares; e os Senadores Fernando Collor e Gim Argello como membros suplentes, para comporem a CAE.
- (5) Em 22.02.2011, foi lido o Ofício nº 51, de 2011, da Liderança do PMDB, designando os Senadores Casildo Maldaner, Eduardo Braga, Valdir Raupp, Roberto Requião, Eunício Oliveira, Luiz Henrique, Lobão Filho, Francisco Dornelles e Ivo Cassol como membros titulares; e os Senadores Vital do Rêgo, Wilson Santiago, Romero Jucá, Ana Amélia, Waldemir Moka, Gilvam Borges, Benedito de Lira e Ciro Nogueira como membros suplentes, para comporem a CAE.
- (6) Em 22.02.2011, foi lido o Ofício nº 12, de 2011, da Liderança do DEM, designando os Senadores José Agripino e Demóstenes Torres como membros titulares; e o Senador Jayme Campos e a Senadora Kátia Abreu como membros suplentes, para comporem a CAE.
- (7) Em 22.02.2011, foi lido o Ofício nº 16, de 2011, da Liderança do PT e do Bloco de Apoio ao Governo, designando os Senadores Delcídio Amaral, Eduardo Suplicy, Gleisi Hoffmann, Humberto Costa, Lindbergh Farias, Clésio Andrade, João Ribeiro, Acir Gurgacz, Lídice da Mata e Vanessa Grazziotin como membros titulares; e os Senadores José Pimentel, Ângela Portela, Marta Suplicy, Wellington Dias, Jorge Viana, Blairo Maggi, Vicentinho Alves, Pedro Taques, Antonio Carlos Valadares e Inácio Arruda como membros suplentes, para comporem a CAE.
- (8) Em 23.02.2011, a Comissão reunida elegeu os Senadores Delcídio Amaral e Lobão Filho, respectivamente, Presidente e Vice-Presidente deste colegiado.
- (9) Em 23.03.2011, o Senador Aloysio Nunes Ferreira é designado membro titular do Bloco Parlamentar PSDB/DEM na Comissão (Of. nº 059/11-GLPSDB), em substituição ao Senador Aécio Neves.

- (10) Em 23.03.2011, o Senador Aécio Neves é designado membro suplente do Bloco Parlamentar PSDB/DEM na Comissão (Of. nº 059/11-GLPSDB), em substituição ao Senador Aloysio Nunes Ferreira.
- (11) Em 29.03.2011, o Senador Gilvam Borges licenciou-se nos termos do art. 43, inciso I, do Regimento Interno, por 121 dias, a partir de 29.03.11, conforme RQS nº 291/2011, deferido na sessão de 29.03.11.
- (12) Em 05.04.2011, a Senadora Maria do Carmo Alves é designada membro suplente do Bloco Parlamentar Minoria (PSDB/DEM) na Comissão (Of. nº 033/11-GLDEM), em substituição à Senadora Kátia Abreu.
- (13) Em 06.04.2011, o Senador Ricardo Ferraço é designado membro suplente do Bloco Parlamentar (PMDB/PP/PMN/PSC/PV) na Comissão (of. nº 103/2011 - GLPMDB).
- (14) O Senador João Ribeiro licenciou-se nos termos do art. 43, inciso I, do Regimento Interno, pelo período de 3 de maio a 31 de agosto de 2011, conforme Requerimento nº 472/2011, aprovado na sessão de 03.05.11.
- (15) Em 10.05.2011, o Senador Geovani Borges é designado suplente do Bloco PMDB/PP/PSC/PMN/PV na Comissão, em substituição ao Senador Gilvam Borges (Of. nº 141/2011-GLPMDB).
- (16) Em 26.05.2011, o Senador Cristovam Buarque é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Pedro Taques (Of. nº 66/2011-GLDBAG).
- (17) Em 08.06.2011, lido ofício da Senadora Gleisi Hoffmann comunicando, nos termos do inciso II do art. 39 do Regimento Interno do Senado Federal, ter tomado posse no cargo de Ministra de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República (D.O.U. nº 109, Seção 2, de 8 de junho de 2011).
- (18) Em 28.06.2011, em substituição à Senadora Gleisi Hoffmann, o Senador José Pimentel é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, deixando de ocupar a suplência (Of. nº 079/2011-GLDBAG).
- (19) Em 12.07.2011, o Senador Ivo Cassol licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 126 dias, a partir de 13.07.11, conforme RQS nºs 848 e 849 de 2011, aprovado na sessão de 12.07.11.
- (20) Em 14.07.2011, o Senador Reditario Cassol é designado titular do Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB/PP/PSC/PMN/PV) na Comissão, em substituição ao Senador Ivo Cassol (Of. nº 223/2011-GLPMDB).
- (21) O PR deixou de integrar o Bloco de Apoio ao Governo, conforme OF. Nº 056/2011-GLPR, lido na sessão do Senado de 3 de agosto de 2011.
- (22) Em 18.08.2011, o Senador Zeze Perrella é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão (Of. nº 104/2011 - GLDBAG).
- (23) Em 05.10.2011, em substituição à Senadora Maria do Carmo Alves, o Senador Clovis Fecury é designado membro suplente do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão (Of. nº 060/2011-GLDEM).
- (24) Em 06.10.2011, o Senador Sérgio Souza é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Geovani Borges (Of. nº 271/2011 - GLPMDB).
- (25) Em 08.11.2011, vago em virtude de o Senador Wilson Santiago ter deixado o mandato.
- (26) Em 14.11.2011, vago em razão do término do mandato do Senador Reditario Cassol, em face da reassunção do membro titular, Senador Ivo Cassol (Of. nº 656/2011-GSICAS).
- (27) Nos termos da decisão do Presidente do Senado publicada no DSF de 17.11.2011.
- (28) Em 16.11.2011, o Senador Ivo Cassol é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (OF. GLPMDB nº 294/2011).
- (29) Em 23.11.2011, o Senador Alfredo Nascimento é designado membro suplente do PR na Comissão, em decorrência de novas indicações do Partido (Of. Leg. 017/2011 GLPR).
- (30) Em 28.11.2011, foi lido o Ofício nº 298-2011-GLPMDB, comunicando o remanejamento do Senador Sérgio Souza, da 6ª para a 2ª suplência do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão.
- (31) Em 28.12.2011, vago em virtude de a Senadora Marínor Brito ter deixado o mandato.
- (32) Em 16.02.2012, foi lido o Of. nº 6/2012-GLPSD, comunicando o compartilhamento de vagas entre o PSD e o PSOL na Comissão.
- (33) Em 16.02.2012, a Senadora Kátia Abreu é designada membro titular do PSD/PSOL na Comissão (Of. nº 6/2012 - GLPSD).
- (34) Em 20.03.2012, o Senador Clésio Andrade comunicou ao Senado sua filiação partidária ao PMDB (Of.GSCAND nº 91/2012, lido na sessão desta data).
- (35) Em 20.03.2012, o Senador Clésio Andrade é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (Of.GLPMDB nº 32/2012).
- (36) Em 21.03.2012, o Senador Antônio Russo é designado membro titular do PR na Comissão (Of. nº 004/2012-GLPR).
- (37) Os Líderes do PTB e do PR comunicam a formação do Bloco União e Força, composto por seus partidos, mediante o OF. Nº 064/GLPTB/SF, lido na sessão do Senado de 3 de abril de 2012.
- (38) Em 10.04.2012, foi lido expediente do Senador Eduardo Amorim comunicando ter o PSC deixado de integrar o Bloco Parlamentar da Maioria; foi lido também o OF. Nº 004/2012-GLBUF/SF, da Liderança do Bloco Parlamentar União e Força e da Liderança do PSC, comunicando que o PSC passou a integrar aquele Bloco.
- (39) Em 17.4.2012, em substituição ao Senador Demóstenes Torres, o Senador Jayme Campos é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, ficando a vaga de suplente a ser indicada posteriormente (Of. nº 20/2012-GLDEM).
- (40) Em 25.04.2012, a Liderança do DEM cede uma vaga de suplente na Comissão ao PSDB (Of. Nº 027/12-GLDEM).
- (41) Em 25.04.2012, a Senadora Lúcia Vânia é designada membro suplente na Comissão em vaga cedida pelo DEM (Of. nº 48/12-GLPSDB).
- (42) Em 22.05.2012, o Senador Walter Pinheiro é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição à Senadora Ângela Portela (Of. nº 073/2012-GLDBAG).
- (43) Senador Acir Gurgacz licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 123 dias, a partir de 29.06.12, conforme os Requerimentos nºs 609 e 610, de 2012, aprovados na sessão de 28.06.12.
- (44) Em 04.07.2012, o Senador Assis Gurgacz é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Acir Gurgacz (Of. nº 089/2012-GLDBAG).
- (45) Senador Valdir Raupp licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 122 dias, a partir de 16.07.12, conforme os Requerimentos nºs 677 e 678, de 2012, aprovados na sessão de 11.07.12.
- (46) Em 1º.08.2012, o Senador Tomás Correia é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Valdir Raupp (Of. GLPMDB nº 181/2012).
- (47) Senador Blairo Maggi licenciou-se nos termos do art. 43, inciso I e II, do Regimento Interno, por 130 dias, a partir de 09.08.12, conforme os Requerimentos nºs 724 e 725/2012, aprovados na sessão de 07.08.12.
- (48) Em 09.08.2012, o Senador Cidinho Santos é designado membro suplente do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição ao Senador Blairo Maggi (Of. Nº 075/2012/BLUFOR/SF).
- (49) Em 29.08.2012, é lido o Of. nº 046/12-GLDEM, designando o Senador Wilder Moraes como membro suplente do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, a partir de 10.09.2012, em substituição ao Senador Clovis Fecury.
- (50) Em 13.09.2012, lido o Ofício nº 198/2012, da Senadora Marta Suplicy, comunicando, nos termos do inciso II do art. 39 do Regimento Interno do Senado Federal, ter tomado posse no cargo de Ministra de Estado da Cultura (D.O.U. nº 178, Seção 2, de 13 de setembro de 2012).
- (51) Em 14.09.2012, o Senador Aníbal Diniz é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição à Senadora Marta Suplicy (Of. nº 109/2012-GLDBAG).
- (52) Em 02.10.2012, a Senadora Kátia Abreu licenciou-se nos termos do art. 43, inciso II, do Regimento Interno, por 121 dias, a partir de 02.10.2012, conforme RQS nº 869/2012, deferido na sessão de 01.10.2012.
- (53) Em 16.10.2012, o Senador Marco Antônio Costa é designado membro titular do PSD/PSOL na Comissão, em substituição à Senadora Kátia Abreu (Of. nº 55/2012 - GLPSD).
- (54) Em 06.10.2011, o Senador Sérgio Souza é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Geovani Borges (Of. nº 271/2011 - GLPMDB).
- (55) Vago em virtude de o Senador Assis Gurgacz não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Acir Gurgacz, em 30.10.2012 (Of. GSAGUR-172/2012).
- (56) Em 30.10.2012, o Senador Acir Gurgacz é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Assis Gurgacz (Of. nº 139/2012 - GLDBAG).
- (57) Em 6.11.2011, foi lido o Of. 214/12-GSGA, do Senador Gim, solicitando ao Presidente do Senado a substituição do seu nome parlamentar "Senador Gim Argello" pelo nome "Senador Gim".
- (58) Vago em virtude de o Senador Tomás Correia não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Valdir Raupp, em 15.11.2012.
- (59) Em 23.11.2012, o Senador Valdir Raupp é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (OF. GLPMDB nº 361/2012).



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE COMISSÕES
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES

**2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
54ª LEGISLATURA**

**Em 27 de novembro de 2012
(terça-feira)
às 10h**

PAUTA

55ª Reunião, Ordinária

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS - CAE

Deliberativa	
Local	Sala de Reuniões nº 19 da Ala Senador Alexandre Costa

Retificação: Alteração na numeração da reunião.

PAUTA

ITEM 1

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 312, de 2007

- Não Terminativo -

Altera a Lei 11.284, de 02 de março de 2006, que "Dispõe sobre a gestão de florestas públicas para a produção sustentável; institui, na estrutura do Ministério do Meio Ambiente, o Serviço Florestal Brasileiro - SFB; cria o Fundo Nacional de Desenvolvimento Florestal - FNDF; altera as Leis nºs 10.683, de 28 de maio de 2003, 5.868, de 12 de dezembro de 1972, 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, 4.771, de 15 de setembro de 1965, 6.938, de 31 de agosto de 1981, e 6.015, de 31 de dezembro de 1973; e dá outras providências".

Autoria: Senador Mozarildo Cavalcanti

Relatoria: Senadora Vanessa Grazziotin

Relatório: Favorável ao Projeto.

Observações:

1. A Matéria será apreciada pelas Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania e de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle em decisão terminativa.

Textos disponíveis:

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

[Avulso da matéria](#)

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Assuntos Econômicos

[Relatório](#)

[Voto em separado](#)

[Voto em separado](#)

[Relatório](#)

Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

[Relatório](#)

ITEM 2

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 132, de 2008 - Complementar

- Não Terminativo -

Altera a legislação do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transportes Interestadual, Intermunicipal e de Comunicação - ICMS, acrescentando § 6º ao art. 13 da Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996.

Autoria: Deputado José Carlos Aleluia

Relatoria: Senador José Pimentel

Relatório: Favorável ao Projeto com as Emendas nºs 1 e 2 que apresenta.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Assuntos Econômicos

[Relatório](#)

ITEM 3

TRAMITAÇÃO CONJUNTA

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 278, de 2011**- Não Terminativo -**

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), e a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências, para proteger direitos dos usuários de serviços de transporte aéreo.

Autoria: Senadora Angela Portela

Textos disponíveis:[Avulso da matéria](#)[Texto inicial](#)[Legislação citada](#)[Avulso de requerimento \(RQS 1172/2011\)](#)**Comissão de Assuntos Econômicos**[Relatório](#)[Parecer aprovado na comissão](#)[Relatório](#)**Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle**[Relatório](#)**TRAMITA EM CONJUNTO**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 609, de 2011**- Não Terminativo -**

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para instituir crédito, em favor do passageiro, da franquia de bagagem não utilizada.

Autoria: Senador Cícero Lucena

Relatoria: Senador Roberto Requião

Relatório: Favorável ao Projeto de Lei do Senado nº 278 de 2011 e contrário ao Projeto de Lei do Senado nº 609 de 2011.

Observações:

1. As Matérias serão apreciadas pelas Comissões de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle, de Serviços de Infraestrutura e de Constituição, Justiça e Cidadania em decisão terminativa.

Textos disponíveis:[Avulso da matéria](#)[Texto inicial](#)[Legislação citada](#)**Comissão de Assuntos Econômicos**[Relatório](#)**Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle**[Relatório](#)[Relatório](#)[Relatório](#)**ITEM 4**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 340, de 2011**- Não Terminativo -**

Altera a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, que dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não, para permitir o ressarcimento ao Sistema Único de Saúde das despesas médicas e suplementares quando o atendimento da vítima for realizado por serviço próprio, contratado ou conveniado do Sistema Único de Saúde.

Autoria: Senador Ivo Cassol

Relatoria: Senador João Vicente Claudino

Relatório: Favorável ao Projeto com a Emenda nº 1 que apresenta.

Observações:

1. A Matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Sociais, em decisão terminativa.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

Comissão de Assuntos Econômicos

[Relatório](#)

ITEM 5

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 736, de 2011 - Complementar

- Não Terminativo -

Altera os arts. 11 e 12 da Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996, que “dispõe sobre o imposto dos Estados e do Distrito Federal sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS)”.

Autoria: Senador Francisco Dornelles

Relatoria: Senador José Pimentel

Relatório: Favorável ao Projeto com a Emenda nº 1 que apresenta.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

Comissão de Assuntos Econômicos

[Relatório](#)

ITEM 6

INDICAÇÃO Nº 1, de 2012

- Não Terminativo -

Sugere, nos termos regimentais, a criação e a manutenção, pelo Senado Federal, de banco de dados sócio-econômicos relativos a temas de índole federativa, a exemplo do endividamento público e operações de crédito, arrecadação do ICMS, repartição das receitas tributárias, transferências constitucionais e legais, dentre outros.

Autoria: Senador Renan Calheiros

Relatoria: Senador Marco Antônio Costa

Relatório: Favorável nos termos do Projeto de Resolução do Senado que apresenta.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Assuntos Econômicos

[Relatório](#)[Relatório](#)**ITEM 7**OFÍCIO "S" Nº 24, de 2012**- Não Terminativo -**

Solicita a prorrogação do prazo de exercício da Resolução nº 59/2010, do Senado Federal, que autoriza o Estado do Rio Grande do Norte a contratar operação de crédito externo, com garantia da União, com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), no valor de até US\$ 7.000.000,00 (sete milhões de dólares americanos), por mais 540 (quinhentos e quarenta) dias, contados a partir de 1º de julho de 2012.

Autoria: Governo do Estado do Rio Grande do Norte

Relatoria: Senador Jayme Campos

Relatório: Favorável nos termos do Projeto de Resolução do Senado que apresenta.

Textos disponíveis:[Avulso da matéria](#)

Comissão de Assuntos Econômicos

[Relatório](#)**ITEM 8**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 46, de 2012**- Não Terminativo -**

Assegura aos estabelecimentos com atividades na área de turismo rural, ecoturismo e de aventura tarificação de energia elétrica equivalente à classe rural e suas subclasses.

Autoria: Senador Lauro Antonio

Relatoria: Senador Vital do Rêgo

Relatório: Favorável ao Projeto.

Observações:

1. A Matéria será apreciada pela Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, em decisão terminativa.

Textos disponíveis:[Avulso da matéria](#)[Texto inicial](#)[Legislação citada](#)

Comissão de Assuntos Econômicos

[Relatório](#)**ITEM 9**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 371, de 2012**- Não Terminativo -**

Altera a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), para obrigar a administradora de cartão de crédito a informar na fatura disponibilizada ao consumidor o nome empresarial do fornecedor acompanhado do respectivo título de estabelecimento.

Autoria: Senador Antonio Carlos Valadares

Relatoria: Senador José Agripino

Relatório: Favorável ao Projeto.

Observações:

1. A Matéria ainda será apreciada pela Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle, em decisão terminativa

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

Comissão de Assuntos Econômicos

[Relatório](#)

ITEM 10

TURNO SUPLEMENTAR DO SUBSTITUTIVO OFERECIDO AO

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 764, de 2011

- Terminativo -

Ementa do Projeto: Altera a Lei nº 11.508, de 20 de julho de 2007, que dispõe sobre o regime tributário, cambial e administrativo das Zonas de Processamento de Exportação, e dá outras providências.

Autoria do Projeto: Senadora Lídice da Mata

Relatoria do Projeto: Senador Jorge Viana

Relatório: Pela rejeição das Emendas nºs 1, 2, 4, 5, 6, 8, 10, 11, 13 e 14, oferecidas ao Substitutivo, e pela aprovação parcial das Emendas nºs 3, 7 e 9, oferecidas ao Substitutivo, nos termos das Subemendas que apresenta.

Observações:

1. Em 16/10/12, foi aprovado Substitutivo Integral ao Projeto de Lei do Senado nº 764 de 2011. De acordo com o art. 282 do Regimento Interno do Senado Federal, a Matéria está sendo submetida a Turno Suplementar, podendo ser oferecidas emendas até o encerramento da discussão;

2. Em 30/10/12, foram oferecidas ao Substitutivo as Emendas nº 1, de autoria do Senador Armando Monteiro, nºs 2 a 7, de autoria do Senador Aloysio Nunes Ferreira, e nºs 8 a 14, de autoria do Senador Eduardo Suplicy;

3. Em 31/10/2012, o Senador Eduardo Suplicy retirou a Emenda nº 12, de sua autoria.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

[Emendas apresentadas nas Comissões](#)

Comissão de Assuntos Econômicos

[Relatório](#)

[Parecer aprovado na comissão](#)

[Substitutivo](#)

[Relatório](#)

Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

[Relatório](#)

[Parecer aprovado na comissão](#)

ITEM 11

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 239, de 2008

- Terminativo -

Altera a Lei nº 7.827, de 27 de setembro de 1989, que regulamenta o art. 159, inciso I, alínea c, da Constituição Federal, institui o Fundo Constitucional de Financiamento do Norte - FNO, o Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste - FNE e o Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste - FCO, e dá outras providências, para o fim de regulamentar o risco de crédito decorrente das operações financeiras com recursos dos Fundos Constitucionais.

Autoria: Senador Tasso Jereissati

Relatoria: Senador José Pimentel

Relatório: Pela rejeição do Projeto.

Observações:

1. A Matéria foi apreciada pela Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, com Parecer favorável ao Projeto com as Emendas nºs 1, 2, 3 e 4-CDR;
2. Em 20/10/2009, foi realizada Audiência Pública para instruir a Matéria;
3. Em 1/12/2009, a Comissão aprovou Parecer concluindo, preliminarmente, pela reautuação, a fim de que o Projeto de Lei Complementar fosse alterado para Projeto de Lei Ordinária;
4. Em 20/11/2012, foi concedida Vista Coletiva.

Textos disponíveis:

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

[Avulso da matéria](#)

[Avulso do Parecer](#)

Comissão de Assuntos Econômicos

[Relatório](#)

[Relatório](#)

[Parecer aprovado na comissão](#)

[Relatório](#)

[Relatório](#)

[Relatório](#)

Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

[Parecer aprovado na comissão](#)

ITEM 12

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 311, de 2009

- Terminativo -

Institui o Regime Especial de Tributação para o Incentivo ao Desenvolvimento e à Produção de Fontes Alternativas de Energia Elétrica - REINFA e estabelece medidas de estímulo à produção e ao consumo de energia limpa.

Autoria: Senador Fernando Collor

Relatoria: Senador Walter Pinheiro

Relatório: Pela aprovação do Projeto e, ainda, pela aprovação parcial das Emendas nºs 1,2,3,4 e 5-CI, nos termos do Substitutivo que apresenta.

Observações:

1. A Matéria foi apreciada pela Comissão de Serviços de Infraestrutura, com Parecer favorável ao Projeto com as Emendas nºs 1, 2, 3, 4 e 5 - CI.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)[Legislação citada](#)

Comissão de Assuntos Econômicos

[Relatório](#)[Relatório](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)[Parecer aprovado na comissão](#)**ITEM 13****PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 149, de 2011****- Terminativo -**

Altera o art. 47 da Lei nº 4.506, de 30 de novembro de 1964, para considerar como operacionais as despesas de capacitação de empregados, para fins de apuração do imposto de renda das pessoas jurídicas.

Autoria: Senadora Vanessa Grazziotin**Relatoria:** Senador Armando Monteiro**Relatório:** Pela aprovação do Projeto.**Observações:**

1. A Matéria foi apreciada pela Comissão de Assuntos Sociais, com Parecer favorável ao Projeto.

Textos disponíveis:[Avulso da matéria](#)[Texto inicial](#)[Legislação citada](#)[Quadro comparativo](#)

Comissão de Assuntos Econômicos

[Relatório](#)

Comissão de Assuntos Sociais

[Relatório](#)[Parecer aprovado na comissão](#)**ITEM 14****PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 268, de 2012****- Terminativo -**

Concede isenção da Contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidente sobre veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros.

Autoria: Senador Cássio Cunha Lima**Relatoria:** Senador Gim**Relatório:** Pela aprovação do Projeto.**Observações:**

1. A Matéria foi apreciada pela Comissão de Serviços de Infraestrutura, com Parecer favorável ao Projeto.

Textos disponíveis:[Avulso da matéria](#)[Texto inicial](#)[Legislação citada](#)**Comissão de Assuntos Econômicos**[Relatório](#)**Comissão de Serviços de Infraestrutura**[Relatório](#)[Parecer aprovado na comissão](#)**ITEM 15****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS Nº 45, de 2012**

Requer, nos termos do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública com o Presidente do Banco do Brasil, Sr. Aldemir Bendine, e com o Presidente da Caixa Econômica Federal, Sr. Jorge Fontes Hereda, para debate dos recentes planos de redução de juros aos correntistas lançados pelos bancos que presidem.

Autoria: Senador Lindbergh Farias

Observações:

1. Em 20/11/2012, foi lido o Requerimento pelo Presidente da Comissão.

Comissão de Assuntos Econômicos[Texto inicial](#)

1

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 312, de 2007, do Senador Mozarildo Cavalcanti que *altera a Lei 11.284, de 02 de março de 2006, que "dispõe sobre a gestão de florestas públicas para a produção sustentável; institui, na estrutura do Ministério do Meio Ambiente, o Serviço Florestal Brasileiro - SFB; cria o Fundo Nacional de Desenvolvimento Florestal - FNDF; altera as Leis nºs 10.683, de 28 de maio de 2003, 5.868, de 12 de dezembro de 1972, 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, 4.771, de 15 de setembro de 1965, 6.938, de 31 de agosto de 1981, e 6.015, de 31 de dezembro de 1973; e dá outras providências"*.

RELATORA: Senadora VANESSA GRAZZIOTIN

I – RELATÓRIO

A proposição em exame é o PLS nº 312, de 2007, do Senador Mozarildo Cavalcanti, que altera a Lei nº 11.284, de 2006, que dispõe sobre a gestão de florestas públicas para a produção sustentável; institui o Serviço Florestal Brasileiro (SFB) na estrutura do Ministério do Meio Ambiente (MMA) e cria o Fundo Nacional de Desenvolvimento Florestal (FNDF), além de alterar as Leis nºs 10.683, de 2003; 5.868, de 1972; 9.605, de 1998; 4.771, de 1965, 6.938; e 6.015, de 1973.

A proposição contém oito artigos. O art. 1º determina a exclusão do § 1º do art. 2º da Lei nº 11.284, de 2006.

O art. 2º determina que o Plano Anual de Outorga Florestal (PAOF) deverá ser submetido à aprovação prévia pelo Senado Federal. Segundo a Lei nº 11.284, de 2006, o PAOF deve ser proposto pelo órgão gestor e definido pelo poder concedente, com a descrição de todas as

florestas públicas a serem submetidas a processos de concessão no ano em que vigorar.

O art. 3º altera o § 2º do art. 41 da Lei nº 11.284, de 2006, substituindo o Conselho Consultivo do FNDF, constituído por representantes dos entes federativos e da sociedade civil, por um conselho curador formado por representantes das seguintes instituições: Ministérios do Meio Ambiente, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior; da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; e da Defesa, Ministério Público Federal, Ministério Público dos Estados, Senado Federal, Câmara dos Deputados, Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e Ordem dos Advogados do Brasil (OAB).

Pelo art. 4º do PLS, o art. 56 da Lei nº 11.284, de 2006, também é alterado, determinando que o Serviço Florestal Brasileiro será dirigido por um Diretor-Geral, excluídos os quatro outros diretores previstos. Em função disso, altera também o art. 58, de modo a fazer referência apenas ao Diretor-Geral, ao definir as qualificações que devem ser apresentadas pela pessoa indicada para o cargo; e acrescenta parágrafo a esse artigo, para determinar que o Diretor-Geral, nomeado pelo Presidente da República, deverá ser aprovado pelo Senado Federal.

O art. 5º do PLS dá nova redação ao art. 62 da Lei 11.284, de 2006, de modo a estipular que a Ouvidoria do Serviço Florestal Brasileiro deverá enviar, também para as Comissões de Fiscalização e Controle da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, relatório circunstanciado de suas atividades e apreciações sobre a atuação do Serviço Florestal.

O art. 6º do PLS nº 312 de 2007, modifica o art. 66 da Lei nº 11.284, de 2006, para criar apenas o cargo de Diretor-Geral do Serviço Florestal Brasileiro e determinar que os demais cargos do Grupo Direção e Assessoramento Superior serão criados por lei.

O art. 7º exclui a Seção V, Capítulo II, do Título IV, da Lei nº 11.284, de 2006, que dispõe sobre a autonomia administrativa do Sistema Florestal Brasileiro. Finalmente, o art. 8º altera o art. 50-A, da Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 (Lei de Crimes Ambientais), para determinar que o Juiz poderá conceder perdão judicial se a conduta for praticada visando à subsistência imediata pessoal do agente ou de sua família.

Na justificação o autor defende que a gestão do Fundo

Nacional de Desenvolvimento Florestal seja controlada por um conselho curador, com caráter não mais apenas consultivo, e especifica as instituições que o compõem. Argumenta que o Serviço Florestal Brasileiro não deva ter total autonomia administrativa e financeira. Opina ainda o autor que a prévia aprovação, pelo Senado Federal, dos diretores nomeados pelo Presidente da República para compor a diretoria do SFB, restabelece o disposto pelo projeto que originou a Lei nº 11.284, de 2006.

O PLS será analisado também pelas Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), e de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), cabendo à última a decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas ao PLS nº 312, de 2007, no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Inicialmente, cabe destacar que compete a esta Comissão opinar sobre aspectos econômicos da matéria, nos termos do art. 99 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

Os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa serão apreciados na CMA, comissão cuja competência é terminativa.

Com respeito ao mérito, entende-se o Projeto de Lei adequado, pois confere mais responsabilidade ao Congresso Nacional, notadamente ao Senado Federal, na análise dos planos anuais de outorga de concessões florestais de exploração por manejo sustentável de florestas públicas, realizadas pela União, Estados ou Municípios. Pela Lei em questão o PAOF deve ser analisado pelo órgão consultivo da respectiva esfera de governo, pela Secretaria de Patrimônio da União do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no caso de áreas de florestas públicas sob o domínio da União, e pelo Conselho de Defesa Nacional quando estiverem incluídas áreas situadas na faixa de fronteira

Outra medida positiva do PLS é a atribuição de maiores poderes ao conselho do FNDF, que passa a ter composição definida na Lei. Assume ainda a função de curadoria, mais adequada por se tratar da utilização de recursos públicos que serão utilizados para fomentar o desenvolvimento de atividades sustentáveis de base florestal no Brasil e a

promover a inovação tecnológica do setor.

O PLS submete ainda ao Senado Federal a aprovação do indicado pelo Presidente da República para o cargo de Diretor Geral do Serviço Florestal Brasileiro, que passa a ser apenas por ele dirigido, e não mais por um conselho diretor, cuja composição é definida apenas pelo Poder Executivo. O PLS também regulamenta melhor as condições para indicação de nomes para o cargo. Tal medida se revela adequada, uma vez que o SFB gerenciará um patrimônio de valor incalculável, que são as florestas públicas da União.

O envio pela Ouvidoria do SFB de relatório circunstanciado de suas atividades e apreciações sobre a atuação do Serviço para as Comissões de Fiscalização e Controle da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, também se afigura uma medida adequada, dentre as demais apresentadas pela proposição.

III – VOTO

Pelos motivos expostos, opinamos pela *aprovação* do Projeto de Lei do Senado nº 312, de 2007.

Sala da Comissão, 04 de Outubro de 2011

, Presidente

, Relatora



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 312, DE 2007

Altera a Lei 11.284, de 02 de março de 2006, que "Dispõe sobre a gestão de florestas públicas para a produção sustentável; institui, na estrutura do Ministério do Meio Ambiente, o Serviço Florestal Brasileiro - SFB; cria o Fundo Nacional de Desenvolvimento Florestal - FNDF; altera as Leis nos 10.683, de 28 de maio de 2003, 5.868, de 12 de dezembro de 1972, 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, 4.771, de 15 de setembro de 1965, 6.938, de 31 de agosto de 1981, e 6.015, de 31 de dezembro de 1973; e dá outras providências".

Art. 1º. Exclua-se o § 1º, do Art. 2º, da Lei 11.284, de 02 de março de 2006.

Art. 2º. O Art. 10, da Lei 11.284, de 02 de março de 2006, passa a ser acrescido do seguinte parágrafo:

Art. 10.

.....

§ 4º O PAOF deverá ser submetido à prévia aprovação pelo Senado Federal.

Art. 3º. O §2º do Art. 41 da Lei 11.284, de 02 de março de 2006, passa a vigorar com a seguinte redação:

§ 2º O FNDF contará com um conselho curador, com participação dos entes federativos e da sociedade civil, com a função de deliberar sobre a distribuição dos seus recursos e a avaliação de sua legal e adequada aplicação.

I – O conselho curador cito no caput deste parágrafo será composto por:

- a) um representante do Ministério do Meio Ambiente e da Amazônia Legal;*
- b) um representante do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior;*
- c) um representante do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento;*
- d) um representante do Ministério da Defesa;*
- e) um representante do Ministério Público Federal;*
- f) um representante do Ministério Público dos Estados;*
- g) um representante do Senado Federal;*
- h) um representante da Câmara dos Deputados;*
- i) um representante do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária – INCRA;*
- j) um representante do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente;*
- k) um representante da Ordem dos Advogados do Brasil.*

Art.4º. A Seção I, do Capítulo II, da Lei 11.284, de 2006, passa a vigorar com a seguinte redação:

Seção I

Do Diretor

Art. 56. O Poder Executivo disporá sobre a estrutura organizacional e funcionamento do SFB, observado o disposto neste artigo.

§ 1º O SFB será dirigido por um Diretor-Geral, ao qual caberá:

I – exercer a administração do SFB;

II – examinar, decidir e executar ações necessárias ao cumprimento das competências do SFB;

III – editar normas sobre matérias de competência do SFB;

IV – aprovar o regimento interno do SFB, a organização, a estrutura e o âmbito decisório de cada diretoria;

V – elaborar e divulgar relatórios sobre as atividades do SFB;

VI – conhecer e julgar pedidos de reconsideração de decisões de componentes das diretorias do SFB.

Art. 57 O SFB terá, em sua estrutura, unidade de assessoramento jurídico, observada a legislação pertinente.

Art. 58. O Diretor-Geral será brasileiro, de reputação ilibada, experiência comprovada e elevado conceito no campo de especialidade do cargo para o qual será nomeado.

§ 1º O Diretor-Geral será nomeado pelo Presidente da República e aprovado pelo Senado Federal.

§ 2º O regulamento do SFB disciplinará a substituição do Diretor-Geral em seus impedimentos ou afastamentos regulamentares e ainda no período de vacância que anteceder à nomeação de novo diretor.

Art. 59. Está impedido de exercer cargo de direção no SFB quem mantiver, ou tiver mantido nos 24 (vinte e quatro) meses anteriores à nomeação, os seguintes vínculos com qualquer pessoa jurídica concessionária ou com produtor florestal independente:

I – acionista ou sócio com participação individual direta superior a 1% (um por cento) no capital social ou superior a 2% (dois por cento) no capital social de empresa controladora;

II – membro do conselho de administração, fiscal ou de diretoria executiva;

III – empregado, mesmo com o contrato de trabalho suspenso, inclusive das empresas controladoras ou das fundações de previdência de que sejam patrocinadoras.

Parágrafo único. Também está impedido de exercer cargo de direção no SFB membro do conselho ou diretoria de associação ou sindicato, regional ou nacional, representativo de interesses dos agentes mencionados no caput deste artigo, ou de categoria profissional de empregados desses agentes.

Art. 60. Os ex-dirigentes do SFB, durante os 12 (doze) meses seguintes ao seu desligamento do cargo, estarão impedidos de prestar, direta ou indiretamente, independentemente da forma ou natureza do contrato, qualquer tipo de serviço às pessoas jurídicas concessionárias, sob regulamentação ou fiscalização do SFB, inclusive controladas, coligadas ou subsidiárias.

Art. 5º. Dê-se às alíneas “a” e “b”, do inciso III, do Art. 62, e ao § 1º do mesmo artigo, da Lei 11.284, de 02 de março de 2006, a seguinte redação:

Art. 62.

I –

II –

III –

a) relatório circunstanciado de suas atividades e encaminhá-lo à Diretoria-Geral do SFB, ao Ministro de Estado do Meio Ambiente, bem como às comissões de fiscalização e controle da Câmara dos Deputados e do Senado Federal;

b) apreciações sobre a atuação do SFB, encaminhando-as ao Diretor Geral, à Comissão de Gestão de Florestas Públicas, aos Ministros de Estado do Meio Ambiente, da Fazenda, do Planejamento, Orçamento e Gestão e Chefe da Casa Civil da Presidência da República, bem como às comissões de fiscalização e controle da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, publicando-as para conhecimento geral.

§ 1º O Ouvidor atuará junto ao Diretor Geral do SFB, sem subordinação hierárquica, e exercerá as suas atribuições sem acumulação com outras funções.

Art. 6º. O Art. 66, da Lei 11.284, de 02 de março de 2006, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 66. Fica criado o cargo de Diretor Geral do Serviço Florestal Brasileiro, cabendo a este a remuneração do Grupo Direção e Assessoramento Superiores Seis – DAS-6.

I – os demais cargos de Grupo Direção e Assessoramento Superiores serão definidos em Lei.

Art. 7º. Exclua-se a Seção V, do Capítulo II, do Título IV, da Lei 11.284, de 02 de março de 2006.

Art. 8º. Dê-se ao §1º, do Art. 50-A, da Lei 9.065, de 12 de fevereiro de 1998, citado no Art. 82 da Lei 11.284, de 02 de março de 2006, a seguinte redação:

Art. 81. A Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, passa a vigorar acrescida dos seguintes arts. 50-A e 69-A:

“Art. 50-A.

§ 1º O Juiz poderá conceder perdão judicial se a conduta for praticada visando à subsistência imediata pessoal do agente ou de sua família.

Sala das Sessões, em

de 2007.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei da Câmara n.º 62, de 2005, o qual deu origem à Lei 11.284, de 02 de março de 2006, além do seu aodado processo, causado pelo pedido de urgência do Senhor Presidente da República, conteve erros que poderão causar enorme prejuízo ao erário brasileiro. A atual conjuntura não aceita que erros legislativos, que são dever desta Casa corrigir, sejam protagonistas das páginas jornalísticas abaixo da palavra “ESCANDALO”.

O referido projeto eivou-se de inconstitucionalidade, quando em seu Art. 2º, parágrafo 1º, versa:

Art. 2º.

*§ 1º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios **PROMOVERÃO** (grifo nosso) as adaptações necessárias de sua legislação às prescrições desta Lei, buscando atender às peculiaridades das diversas modalidades de gestão de florestas públicas.*

Como uma legislação infraconstitucional pode determinar que Estados, Distrito Federal e municípios modifiquem sua legislação adequando-se a esta? Este ato somente é cabível às Leis Complementares e a própria Lei Magma.

Outro aspecto pernicioso inculcado na Lei em tela é quanto à gestão do Fundo Nacional de Desenvolvimento Florestal – FNDF. Versa o texto que este será gerido unicamente por cinco pessoas, sejam estas as que representam o Conselho Diretor. Ora, a previsão para o aporte deste fundo nos próximos anos pode chegar a bilhões de dólares, isto mesmo, bilhões de dólares, valor muito além do que os modicamente previstos por Sua Excelência, a Ministra do Meio Ambiente, em sua exposição de motivos ao Projeto de Lei encaminhado ao Congresso.

Podem os defensores desta Lei citar o Conselho Consultivo do Fundo, ora, o que diz o texto da Lei:

*§ 2º O FNDF contará com um conselho consultivo, com participação dos entes federativos e da sociedade civil, com a função de **OPINAR** (grifo nosso) sobre a distribuição dos seus recursos e a avaliação de sua aplicação.*

Senhores Senadores, se vale o que está escrito, o referido conselho poderá somente opinar. Opinar não é determinar, então o referido conselho somente poderá sugestionar, cabendo a decisão única e exclusivamente aos cinco integrantes do Conselho Diretor.

Proponho, neste Projeto de Lei, que sejam representados os ministérios afetos à questão, bem como faço ser representado o Senado Federal, a Câmara dos Deputados e a sociedade civil, através da Ordem dos Advogados do Brasil, bem como o Ministério Público Federal, eterno vigilante dos direitos dos cidadãos brasileiros.

Cabe ainda chamar a atenção ao já mencionado Conselho Diretor. Seguindo a lógica deste Projeto de Lei, a criação do Conselho Curador do FNDF dispensa a existência de um Conselho, o qual somente trará ainda mais gastos aos cofres públicos, sem, no entanto dar a sua contrapartida à sociedade.

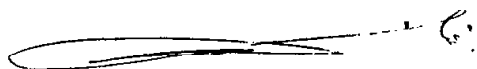
Outro aspecto importante é a oitiva desta Casa. É previsível que as áreas que formem uma determinada concessão se estendam de forma interestadual, sejam localizadas em áreas de fronteira, ou mesmo representem grande porção de um determinado Estado da Federação. Esta é a Casa através da qual os Estados se fazem presentes junto ao Executivo Federal, cabe-nos a missão de defender seus interesses institucionais e sociais. Isto posto, é nossa responsabilidade auferir a competência e honestidade da pessoa que será responsável por todo este arcabouço.

Há ainda o escabroso artigo 67, que confere autonomia administrativa a um órgão que gerirá um dos maiores patrimônios brasileiros. Nossas florestas são objeto da cobiça internacional, isto é fato, nem ao menos o Banco Central tem tal autonomia, se formos nos apegar a valores geridos, quanto valerão nossas florestas?

Meus nobres pares, venho aqui tentar reparar um erro ao qual foi compelido o Congresso Nacional, principalmente pelos órgãos públicos responsáveis pelo Meio Ambiente, quando à época passou-se a idéia de que, se não votássemos o projeto tal e qual ele se apresentava, seria decretado o fim de nossas florestas. Bem, o projeto foi aprovado, cabe agora ao Congresso Nacional, sem o aqodamento de antes, reparar os erros cometidos no Projeto de Lei da Câmara 62, de 2005, já que nossas florestas não correm mais o risco de se esvaírem do dia para a noite.

Isto posto coloco o Projeto de Lei em tela à luz desta Casa para que o mesmo seja aperfeiçoado pelos meus nobres pares.

Sala das Sessões, 12 de junho de 2007.


Senador MOZARILDO CAVALCANTI

LEGISLAÇÃO CITADA

Lei 11.284/2006

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a gestão de florestas públicas para produção sustentável, institui o Serviço Florestal Brasileiro - SFB, na estrutura do Ministério do Meio Ambiente, e cria o Fundo Nacional de Desenvolvimento Florestal - FNDF.

Art. 2º Constituem princípios da gestão de florestas públicas:

I - a proteção dos ecossistemas, do solo, da água, da biodiversidade e valores culturais associados, bem como do patrimônio público;

II - o estabelecimento de atividades que promovam o uso eficiente e racional das florestas e que contribuam para o cumprimento das metas do desenvolvimento sustentável local, regional e de todo o País;

III - o respeito ao direito da população, em especial das comunidades locais, de acesso às florestas públicas e aos benefícios decorrentes de seu uso e conservação;

IV - a promoção do processamento local e o incentivo ao incremento da agregação de valor aos produtos e serviços da floresta, bem como à diversificação industrial, ao desenvolvimento tecnológico, à utilização e à capacitação de empreendedores locais e da mão-de-obra regional;

V - o acesso livre de qualquer indivíduo às informações referentes à gestão de florestas públicas, nos termos da Lei nº 10.650, de 16 de abril de 2003;

VI - a promoção e difusão da pesquisa florestal, faunística e edáfica, relacionada à conservação, à recuperação e ao uso sustentável das florestas;

VII - o fomento ao conhecimento e a promoção da conscientização da população sobre a importância da conservação, da recuperação e do manejo sustentável dos recursos florestais;

VIII - a garantia de condições estáveis e seguras que estimulem investimentos de longo prazo no manejo, na conservação e na recuperação das florestas.

§ 1º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão as adaptações necessárias de sua legislação às prescrições desta Lei, buscando atender às peculiaridades das diversas modalidades de gestão de florestas públicas.

.....

Art. 10. O Plano Anual de Outorga Florestal - PAOF, proposto pelo órgão gestor e definido pelo poder concedente, conterá a descrição de todas as florestas públicas a serem submetidas a processos de concessão no ano em que vigorar.

§ 1º O Paof será submetido pelo órgão gestor à manifestação do órgão consultivo da respectiva esfera de governo.

§ 2º A inclusão de áreas de florestas públicas sob o domínio da União no Paof requer manifestação prévia da Secretaria de Patrimônio da União do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.

§ 3º O Paof deverá ser previamente apreciado pelo Conselho de Defesa Nacional quando estiverem incluídas áreas situadas na faixa de fronteira definida no § 2º do art. 20 da Constituição Federal.

Art. 41. Fica criado o Fundo Nacional de Desenvolvimento Florestal - FNDF, de natureza contábil, gerido pelo órgão gestor federal, destinado a fomentar o desenvolvimento de atividades sustentáveis de base florestal no Brasil e a promover a inovação tecnológica do setor.

§ 1º Os recursos do FNDF serão aplicados prioritariamente em projetos nas seguintes áreas:

I - pesquisa e desenvolvimento tecnológico em manejo florestal;

II - assistência técnica e extensão florestal;

III - recuperação de áreas degradadas com espécies nativas;

IV - aproveitamento econômico racional e sustentável dos recursos florestais;

V - controle e monitoramento das atividades florestais e desmatamentos;

VI - capacitação em manejo florestal e formação de agentes multiplicadores em atividades florestais;

VII - educação ambiental;

VIII - proteção ao meio ambiente e conservação dos recursos naturais.

§ 2º O FNDF contará com um conselho consultivo, com participação dos entes federativos e da sociedade civil, com a função de opinar sobre a distribuição dos seus recursos e a avaliação de sua aplicação.

§ 3º Aplicam-se aos membros do conselho de que trata o § 2º deste artigo as restrições previstas no art. 59 desta Lei.

§ 4º Adicionalmente aos recursos previstos na alínea c do inciso II do **caput** e na alínea d do inciso II do § 1º, ambos do art. 39 desta Lei, constituem recursos do FNDF a reversão dos saldos anuais não aplicados, doações realizadas por entidades nacionais ou internacionais, públicas ou privadas, e outras fontes de recursos que lhe forem especificamente destinadas, inclusive orçamentos compartilhados com outros entes da Federação.

§ 5º É vedada ao FNDF a prestação de garantias.

§ 6º Será elaborado plano anual de aplicação regionalizada dos recursos do FNDF, devendo o relatório de sua execução integrar o relatório anual de que trata o § 2º do art. 53 desta Lei, no âmbito da União.

§ 7º Os recursos do FNDP somente poderão ser destinados a projetos de órgãos e entidades públicas, ou de entidades privadas sem fins lucrativos.

§ 8º A aplicação dos recursos do FNDP nos projetos de que trata o inciso I do § 1º deste artigo será feita prioritariamente em entidades públicas de pesquisa

§ 9º A aplicação dos recursos do FNDP nos projetos de que trata o § 1º deste artigo poderá abranger comunidades indígenas, sem prejuízo do atendimento de comunidades locais e outros beneficiários e observado o disposto no § 7º deste artigo.

.....

CAPÍTULO II

DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL E GESTÃO DO SERVIÇO FLORESTAL BRASILEIRO

Seção I

Do Conselho Diretor

Art. 56. O Poder Executivo disporá sobre a estrutura organizacional e funcionamento do SFB, observado o disposto neste artigo.

§ 1º O SFB será dirigido por um Conselho Diretor, composto por um Diretor-Geral e 4 (quatro) diretores, em regime de colegiado, ao qual caberá:

- I - exercer a administração do SFB;
- II - examinar, decidir e executar ações necessárias ao cumprimento das competências do SFB;
- III - editar normas sobre matérias de competência do SFB;
- IV - aprovar o regimento interno do SFB, a organização, a estrutura e o âmbito decisório de cada diretoria;
- V - elaborar e divulgar relatórios sobre as atividades do SFB;
- VI - conhecer e julgar pedidos de reconsideração de decisões de componentes das diretorias do SFB.

§ 2º As decisões relativas às atribuições do SFB são tomadas pelo Conselho Diretor, por maioria absoluta de votos.

Art. 57. O SFB terá, em sua estrutura, unidade de assessoramento jurídico, observada a legislação pertinente.

Art. 58. O Diretor-Geral e os demais membros do Conselho Diretor do SFB serão brasileiros, de reputação ilibada, experiência comprovada e elevado conceito no campo de especialidade dos cargos para os quais serão nomeados.

§ 1º (VETADO)

§ 2º O regulamento do SFB disciplinará a substituição do Diretor-Geral e os demais membros do Conselho Diretor em seus impedimentos ou afastamentos regulamentares e ainda no período de vacância que anteceder à nomeação de novo diretor.

Art. 59. Está impedido de exercer cargo de direção no SFB quem mantiver, ou tiver mantido nos 24 (vinte e quatro) meses anteriores à nomeação, os seguintes vínculos com qualquer pessoa jurídica concessionária ou com produtor florestal independente:

I - acionista ou sócio com participação individual direta superior a 1% (um por cento) no capital social ou superior a 2% (dois por cento) no capital social de empresa controladora;

II - membro do conselho de administração, fiscal ou de diretoria executiva;

III - empregado, mesmo com o contrato de trabalho suspenso, inclusive das empresas controladoras ou das fundações de previdência de que sejam patrocinadoras.

Parágrafo único. Também está impedido de exercer cargo de direção no SFB membro do conselho ou diretoria de associação ou sindicato, regional ou nacional, representativo de interesses dos agentes mencionados no **caput** deste artigo, ou de categoria profissional de empregados desses agentes.

.....

Art. 62. O SFB contará com uma Ouvidoria, à qual competirá:

I - receber pedidos de informação e esclarecimento, acompanhar o processo interno de apuração das denúncias e reclamações afetas ao SFB e responder diretamente aos interessados, que serão cientificados, em até 30 (trinta) dias, das providências tomadas;

II - zelar pela qualidade dos serviços prestados pelo SFB e acompanhar o processo interno de apuração das denúncias e reclamações dos usuários, seja contra a atuação do SFB, seja contra a atuação dos concessionários;

III - produzir, semestralmente e quando julgar oportuno:

a) relatório circunstanciado de suas atividades e encaminhá-lo à Diretoria-Geral do SFB e ao Ministro de Estado do Meio Ambiente;

b) apreciações sobre a atuação do SFB, encaminhando-as ao Conselho Diretor, a Comissão de Gestão de Florestas Públicas, aos Ministros de Estado do Meio Ambiente, da Fazenda, do Planejamento, Orçamento e Gestão e Chefe da Casa Civil da Presidência da República, bem como às comissões de fiscalização e controle da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, publicando-as para conhecimento geral.

§ 1º O Ouvidor atuará junto ao Conselho Diretor do SFB, sem subordinação hierárquica, e exercerá as suas atribuições sem acumulação com outras funções.

§ 2º O Ouvidor será nomeado pelo Presidente da República para mandato de 3 (três) anos, sem direito a recondução.

§ 3º O Ouvidor somente poderá perder o mandato em caso de renúncia, condenação judicial transitada em julgado ou condenação em processo administrativo disciplinar.

§ 4º O processo administrativo contra o Ouvidor somente poderá ser instaurado pelo Ministro de Estado do Meio Ambiente.

§ 5º O Ouvidor terá acesso a todos os assuntos e contará com o apoio administrativo de que necessitar.

§ 6º Aplica-se ao ex-Ouvidor o disposto no art. 60 desta Lei.

.....

Art. 66. Ficam criados 49 (quarenta e nove) cargos do Grupo Direção e Assessoramento Superiores - DAS, no âmbito do Poder Executivo Federal, para reestruturação do Ministério do Meio Ambiente, com a finalidade de integrar a estrutura do SFB, assim distribuídos:

I - 1 (um) DAS-6;

II - 4 (quatro) DAS-5,

III - 17 (dezessete) DAS-4;

IV - 10 (dez) DAS-3;

V - 9 (nove) DAS-2;

VI - 8 (oito) DAS-1.

.....

Seção V

Da Autonomia Administrativa do SFB

Art. 67. O Poder Executivo poderá assegurar ao SFB autonomia administrativa e financeira, no grau conveniente ao exercício de suas atribuições, mediante a celebração de contrato de gestão e de desempenho, nos termos do § 8º do art. 37 da Constituição Federal, negociado e firmado entre o Ministério do Meio Ambiente e o Conselho Diretor.

§ 1º O contrato de gestão e de desempenho será o instrumento de controle da atuação administrativa do SFB e da avaliação do seu desempenho, bem como elemento integrante da sua prestação de contas, bem como do Ministério do Meio Ambiente, aplicado o disposto no art. 9º da Lei nº 8.443, de 16 de julho de 1992, sendo sua inexistência considerada falta de natureza formal, conforme disposto no inciso II do art. 16 da mesma Lei.

§ 2º O contrato de gestão e de desempenho deve estabelecer, nos programas anuais de trabalho, indicadores que permitam quantificar, de forma objetiva, a avaliação do SFB.

§ 3º O contrato de gestão e de desempenho será avaliado periodicamente e, se necessário, revisado por ocasião da renovação parcial da diretoria do SFB.

...

Art. 82. A Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, passa a vigorar acrescida dos seguintes arts. 50-A e 69-A:

"Art. 50-A. Desmatar, explorar economicamente ou degradar floresta, plantada ou nativa, em terras de domínio público ou devolutas, sem autorização do órgão competente:

Pena - reclusão de 2 (dois) a 4 (quatro) anos e multa.

§ 1º Não é crime a conduta praticada quando necessária à subsistência imediata pessoal do agente ou de sua família.

§ 2º Se a área explorada for superior a 1.000 ha (mil hectares), a pena será aumentada de 1 (um) ano por milhar de hectare."

"Art. 69-A. Elaborar ou apresentar, no licenciamento, concessão florestal ou qualquer outro procedimento administrativo, estudo, laudo ou relatório ambiental total ou parcialmente falso ou enganoso, inclusive por omissão:

Pena - reclusão, de 3 (três) a 6 (seis) anos, e multa.

§ 1º Se o crime é culposo:

Pena - detenção, de 1 (um) a 3 (três) anos.

§ 2º A pena é aumentada de 1/3 (um terço) a 2/3 (dois terços), se há dano significativo ao meio ambiente, em decorrência do uso da informação falsa, incompleta ou enganosa."

...

(Às Comissões de Assuntos Econômicos; de Constituição, Justiça e Cidadania; e de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle, cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 13/6/2007.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

(OS:11394/2008)

2

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 132, de 2008 – Complementar (Projeto de Lei Complementar nº 182, de 2004, na origem), do Deputado José Carlos Aleluia, que *altera a legislação do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transportes Interestadual, Intermunicipal e de Comunicação – ICMS, acrescentando § 6º ao art. 13 da Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996.*

RELATOR: Senador **JOSÉ PIMENTEL**

I – RELATÓRIO

Submete-se à apreciação desta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 132, de 2008 – Complementar (Projeto de Lei Complementar nº 182, de 2004, na origem), de autoria do Deputado JOSÉ CARLOS ALELUIA. A proposição compõe-se de dois artigos.

O art. 1º altera a Lei Complementar (LCP) nº 87, de 13 de setembro de 1996, a chamada Lei Kandir, para estabelecer que a subvenção econômica aos consumidores residenciais de baixa renda recebida pelas distribuidoras de energia elétrica não compõe a base de cálculo do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transportes Interestadual, Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) incidente sobre a distribuição de energia elétrica.

O art. 2º determina que a lei complementar resultante produzirá efeitos somente a partir de 1º de janeiro do ano subsequente ao de sua publicação.

Na justificação, o autor informa que o Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ) autorizou a incidência do ICMS sobre a parcela subvencionada da conta de energia elétrica dos consumidores de baixa renda, o que deverá determinar um aumento médio de 14% nessa despesa. Argui que o acréscimo do imposto representará um pesado ônus sobre os segmentos mais pobres da população, podendo prejudicar os esforços em prol da universalização do acesso à energia elétrica.

A proposição foi aprovada na sessão de 13 de agosto de 2008 do Plenário da Câmara dos Deputados, com parecer favorável das Comissões de Minas e Energia, Finanças e Tributação e Constituição, Justiça e de Cidadania daquela Casa. Prevaleceu o substitutivo proposto pela Comissão de Finanças e Tributação, com significativas alterações de Plenário.

Nesta CAE, única comissão designada para instruir o projeto, não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 99, inciso IV, do Regimento Interno do Senado Federal, compete a esta CAE opinar sobre proposições pertinentes a tributos, como é o caso.

O PLC nº 132, de 2008 – Complementar, é constitucional. A iniciativa das leis complementares é outorgada também a membro da Câmara dos Deputados, a teor do *caput* do art. 61 da Constituição Federal (CF). A União e o Congresso Nacional são competentes para legislar, mediante lei complementar, sobre a base de cálculo do ICMS, por força da alínea *i* do inciso XII do § 2º do art. 155 da CF.

Relativamente à técnica legislativa, a ementa do projeto é vazia ou cega, ou seja, é omissa acerca do objeto da lei. Também a redação do seu art. 1º está truncada. A fim de adequar essas partes do projeto aos ditames da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, serão apresentadas duas emendas de redação ao final.

Quanto ao mérito, entendemos que o PLC nº 132, de 2008 – Complementar, vai ao encontro da justiça fiscal para o consumidor de energia elétrica residencial de baixa renda e merece prosperar. Entretanto, as alterações de última hora introduzidas pelo Plenário da Câmara dos

Deputados truncaram a redação de seu art. 1º, que precisa ser emendado, como será detalhado a seguir.

A fim de uniformizar a política tarifária aplicável ao consumidor da Subclasse Residencial Baixa Renda, a Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, unificou os critérios para classificação nessa subclasse. Recentemente, a Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, denominou-a “Tarifa Social de Energia Elétrica” e estabeleceu parâmetros mais rígidos para sua concessão. Criou uma tabela regressiva de descontos nas seguintes faixas de consumo medido em kWh/mês: até 30; de 31 a 100; e de 101 a 220. Exigiu que os moradores das unidades consumidoras beneficiárias em todas as faixas pertençam a uma família inscrita em programas sociais do Governo Federal ou então que pelo menos um morador receba o benefício de prestação continuada da assistência social.

Como a definição dada pela Lei nº 10.438, de 2002, elevou consideravelmente o número de consumidores classificados como baixa renda, tornou-se necessária a criação de uma subvenção a ser repassada às distribuidoras para cobrir o acréscimo do montante subsidiado, complementando a quantia que já vinha sendo alocada por meio da estrutura tarifária das distribuidoras de energia elétrica. Para esse fim, o art. 5º da Lei nº 10.604, de 17 de dezembro de 2002, autorizou a concessão de subvenção econômica oriunda de fundo gerido pelas Centrais Elétricas Brasileiras S/A (Eletrobrás) para contribuir para a modicidade tarifária da subclasse de consumidores residenciais de baixa renda.

É exatamente sobre essa subvenção recebida pelas distribuidoras que os Fiscos estaduais têm buscado obter receitas do ICMS, cobrança que, se aprovado este PLC nº 132, de 2008 – Complementar, será extinta a partir de 1º de janeiro do ano subsequente ao da publicação da lei resultante.

O Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ), perfilhando o entendimento dos Fiscos estaduais, editou os Convênios ICMS nºs 78, 79, 127 e 148, todos de 2004, e nºs 2 e 5, de 2005, que reconheceram a incidência do ICMS sobre a subvenção da baixa renda, na medida em que dispensaram somente por determinados períodos o recolhimento de ICMS, ou então apenas o de multa e juros de mora, porém sem abrir mão da cobrança futura.

O Convênio ICMS nº 60, de 6 de julho de 2007, autorizou os Estados da Bahia e de Rondônia a conceder isenção de ICMS sobre a

subvenção. O partido Democratas intentou a Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 3.973/DF, com o propósito de fincar posição no sentido de que o Confaz não pode autorizar a isenção de um imposto que não é devido. O Ministro Luiz Fux requereu, em 31 de maio de 2011, a inclusão da ação em pauta para julgamento pelo Pleno do Supremo Tribunal Federal.

Alguns Estados baixaram leis concedendo isenção do ICMS sobre a parcela de subvenção de baixa renda, a saber:

- a) Pernambuco (LCP nº 62, de 15 de julho de 2004);
- b) Mato Grosso (Lei nº 8.233, de 14 de dezembro de 2004);
- c) Paraná (Lei nº 14.959, de 21 de dezembro de 2005);
- d) Rio Grande do Sul (Lei nº 12.421, de 27 de dezembro de 2005);
- e) Minas Gerais (Lei nº 17.247, de 27 de dezembro de 2007);
- f) Bahia (Decreto Estadual nº 9.281, de 21 de dezembro de 2004, e Convênio ICMS nº 60, de 6 de julho de 2007); e
- g) Rondônia (Convênio ICMS nº 60, de 2007, e Decreto Estadual nº 13.176, de 5 de outubro de 2007).

A energia elétrica é considerada mercadoria para fins de aplicação do ICMS. O art. 13 da LCP nº 87, de 1996, determina que a base de cálculo do imposto sobre o seu fornecimento é unicamente o valor da operação. Em complemento, a alínea *a* do inciso II do § 1º desse art. 13 prevê que seguros, juros e demais importâncias pagas, **recebidas** ou debitadas integram a base de cálculo do imposto.

Entretanto, essa complementação, como afirma Roque Antonio Carrazza (ICMS, 13.ed., Malheiros, 2009, p. 263), “deve ser entendida em termos, de modo a evitar que, eventualmente, numa interpretação *muito mais elástica*, venham incluídas as subvenções, que nenhuma relação guardam com o valor econômico da operação de fornecimento de energia elétrica, em si mesma considerada” (grifo do original).

Também a nosso ver, não há como inferir que a subvenção, porque discriminada na conta de energia por força do art. 2º do Decreto nº 4.538, de 23 de dezembro de 2002, que regulamentou a citada Lei nº 10.604, de 2002, passará a compor o valor da operação mercantil entre a distribuidora e o consumidor de baixa renda. O destaque na fatura tem um caráter meramente informativo e não deveria influenciar o montante cobrado do consumidor.

No caso do consumidor da Subclasse Residencial Baixa Renda, o valor da operação corresponde exclusivamente ao montante cobrado na fatura pela energia consumida, não sendo legítimo cobrar o imposto sobre o subsídio, sobre o “não-preço”.

Para positivar esse entendimento, o substitutivo elaborado pelo Deputado COLBERT MARTINS na Comissão de Finanças e Tributação acrescentava ao art. 13 da LCP nº 87, de 1996, § 6º com a seguinte redação:

§ 6º Nas operações relativas à energia elétrica, não compõem a base de cálculo do ICMS os recursos utilizados para custear a subvenção econômica destinada à modicidade tarifária dos consumidores finais integrantes da Subclasse Residencial Baixa Renda, de que trata o art. 5º da Lei nº 10.604, de 17 de dezembro de 2002.

No Plenário da Câmara dos Deputados, essa redação sofreu alterações de última hora, sendo aprovada a seguinte:

§ 6º Nas operações relativas à energia elétrica, não compõe a base de cálculo do ICMS parcela do consumo, custeada pelos recursos, destinada à modicidade tarifária dos consumidores finais integrantes da Subclasse Residencial Baixa Renda, de que trata a Lei nº 10.604, de 17 de dezembro de 2002.

Essa redação final está truncada após a palavra “recursos”. Também faz referência à Lei nº 10.604, de 2002, desconsiderando que os recursos para a subvenção hoje provêm da Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), conforme determina o art. 13 da Lei nº 10.438, de 2002. A nosso sentir, essa última seria a lei a ser referida. Não o faremos na emenda de redação proposta ao final porque a LCP nº 87, de 1996, veicula normas gerais relativas ao ICMS, não sendo de boa técnica legislativa particularizar as hipóteses nela previstas.

Sublinhamos o alcance do projeto sob exame: desonerará as distribuidoras de energia elétrica situadas em Estados outros que PE, MT, PR, RS, MG, BA e RO de recolher ICMS sobre a subvenção da Subclasse Residencial Baixa Renda recebida do Governo Federal. As distribuidoras, por seu turno, deixarão de exigir o ICMS do consumidor de baixa renda, que é o contribuinte de fato do imposto.

Os consumidores de baixa renda residentes no Distrito Federal não serão beneficiados, pois a Companhia Energética de Brasília não recebe a subvenção, embora exija e recolha o ICMS pago pelo consumidor de baixa renda sobre a diferença entre a tarifa normal e aquela de baixa renda, conforme determinação de seu controlador, o Governo do Distrito Federal.

III – VOTO

Ante o exposto, opinamos pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 132, de 2008 – Complementar, com as seguintes emendas de redação:

EMENDA Nº – CAE

Dê-se à ementa do Projeto a seguinte redação:

“Acrescenta § 6º ao art. 13 da Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996, para estabelecer que não compõem a base de cálculo do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual, Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) os recursos recebidos pelas distribuidoras de energia elétrica, na forma de subvenção econômica referente ao atendimento dos consumidores finais beneficiados pela Tarifa Social de Energia Elétrica integrantes da Subclasse Residencial Baixa Renda.”

EMENDA Nº – CAE

Dê-se ao § 6º do art. 13 da Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996, acrescido na forma do art. 1º do Projeto, a seguinte redação:

“Art. 1º

‘Art. 13.

.....

§ 6º Nas operações relativas à energia elétrica, não compõem a base de cálculo do ICMS os recursos recebidos pelas distribuidoras de energia elétrica, na forma de subvenção econômica referente ao atendimento dos consumidores finais beneficiados pela Tarifa Social de Energia Elétrica integrantes da Subclasse Residencial Baixa Renda.’ (NR)”

Sala da Comissão, de agosto de 2011.

, Presidente,

, Relator



SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 132, DE 2008
(Complementar)
(nº 182/2004, Complementar, na Casa de origem)

Altera a legislação do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transportes Interestadual, Intermunicipal e de Comunicação - ICMS, acrescentando § 6º ao art. 13 da Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 13 da Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996, passa a vigorar acrescido do seguinte § 6º:

"Art. 13.

.....

§ 6º Nas operações relativas à energia elétrica, não compõe a base de cálculo do ICMS parcela do consumo, custeada pelos recursos, destinada à modicidade tarifária dos consumidores finais integrantes da Subclasse Residencial Baixa Renda, de que trata a Lei nº 10.604, de 17 de dezembro de 2002." (NR)

Art. 2º Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação e produz efeitos a partir de 1º de janeiro do ano subsequente.

PROJETO DE LEI ORIGINAL COMPLEMENTAR Nº 182, DE 2004

Acrescenta parágrafo ao art. 13 da Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996, para excluir da base de cálculo do ICMS o montante da parcela de consumo de energia elétrica custeado com recursos da Conta de Desenvolvimento Energético – CDE.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Acrescente-se ao art. 13 da Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996, o seguinte parágrafo:

“Art. 13.

.....
§ 6º. Nas operações relativas a energia elétrica, fica excluído da base de cálculo do imposto o montante da parcela de consumo custeado com recursos da Conta de Desenvolvimento Energético – CDE para atendimento à subvenção econômica destinada à modicidade da tarifa aos consumidores finais integrantes da Subclasse Residencial Baixa Renda, de que trata a Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002.”

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

JUSTIFICAÇÃO

A sanha descontrolada do Governo em arrecadar tributos não tem encontrado balizamentos para a sua atuação. Divulgações feitas por jornais de grande circulação nacional dão notícia de que o Conselho Nacional de Política Fazendária – CONFAZ pretende determinar a tributação total da conta de energia elétrica dos consumidores de baixa renda. Atualmente, esses consumidores só pagam o ICMS sobre a parte que efetivamente pagam.

Esses consumidores foram agraciados, em 2002, com a Lei nº 10.438, que tinha como um de seus vários objetivos o rateio dos custos de natureza operacional, tributária e administrativa da energia elétrica utilizada pela Subclasse Residencial de Baixa Renda. Agora, o CONFAZ pretende agir no viés da política de universalização da energia que foi, inclusive, encampada pelo próprio Governo PT, no seu programa "Luz Para Todos".

Só para recordar, à época do lançamento do "Luz Para Todos", o Governo Federal divulgou que a estratégia era utilizar a energia elétrica como indutor de desenvolvimento econômico das comunidades e também para servir de mecanismo para a redução da pobreza. A chegada da energia elétrica nas residências de 12 milhões de brasileiros que vivem sem luz elétrica ainda facilitaria a integração dos programas sociais do Governo Federal, além de permitir o acesso a serviços de saúde, educação, abastecimento de água e saneamento.

Ocorre que, se implantada a determinação do CONFAZ de se cobrar ICMS sobre a parte subsidiada pela Conta de Desenvolvimento Energético - CDE, a energia do consumidor de baixa renda poderá ser onerada em até 14%. Desando, sobremaneira, no orçamento já tão escasso dessa classe econômica. Todo esforço que se tem empregado em proteger os hipossuficientes que só a bem pouco tempo conseguiram acesso à energia em seus lares seria, assim, colocado por terra.

Sala das Sessões, 27 de maio de 2004.

Deputado José Carlos Aleluia
PFL/BA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 10.604, DE 17 DE DEZEMBRO DE 2002.

Dispõe sobre recursos para subvenção a consumidores de energia elétrica da Subclasse Baixa Renda, dá nova redação aos arts. 27 e 28 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, e dá outras providências.

LEI COMPLEMENTAR Nº 87, DE 13 DE SETEMBRO DE 1996

Dispõe sobre o imposto dos Estados e do Distrito Federal sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, e dá outras providências. (LEI KANDIR)

Art. 13. A base de cálculo do imposto é:

§ 5º Nas operações e prestações interestaduais entre estabelecimentos de contribuintes diferentes, caso haja reajuste do valor depois da remessa ou da prestação, a diferença fica sujeita ao imposto no estabelecimento do remetente ou do prestador.

(À Comissão de Assuntos Econômicos)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 2/9/2008.

3

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre os Projetos de Lei do Senado nº 609, de 2011, de autoria do Senador Cícero Lucena, que *“Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para instituir crédito, em favor do passageiro, da franquia de bagagem não utilizada.”* e nº 278, de 2011, de autoria da Senadora Ângela Portela, que *“Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), e a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências, para proteger direitos dos usuários de serviços de transporte aéreo.”*

RELATOR: Senador **ROBERTO REQUIÃO**

I – RELATÓRIO

São submetidos ao exame desta Comissão, tramitando conjuntamente por proporem alterações no Código Brasileiro de Aeronáutica, em decorrência da aprovação do Requerimento nº 590/2012, os Projetos de Lei nº 609, de 2011, de autoria do Senador Cícero Lucena, que *“Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para instituir crédito, em favor do passageiro, da franquia de bagagem não utilizada.”* e nº 278, de 2011, de autoria da Senadora Ângela Portela, que *“Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), e a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências, para proteger direitos dos usuários de serviços de transporte aéreo.”*

Sobre o PLS nº 609/2011

O PLS nº 609 tem as seguintes finalidades:

1. faculta ao passageiro conduzir objeto pessoal como bagagem de mão (proposta de redação para o parágrafo único do art. 227 do CBA);
2. exige que o transportador aéreo emita o tíquete (NOTA) de bagagem em duas vias, nos casos em que o contrato de transporte aéreo abranger franquia para transporte de bagagem (proposta de nova redação do art. 234 do CBA);
3. assegura ao passageiro que não usar da franquia de bagagem o direito de utilizar essa mesma franquia em outro voo do mesmo transportador, dentro de um ano (proposta de redação do § 3º do art. 234 do CBA);
4. dá ao passageiro o direito de crédito em valor para compra de passagens ou em pontos de programa de fidelidade, em caso da não utilização de franquia de bagagem em um ano. O cálculo seria feito em preço do quilo excedente (proposta de redação do § 4º do art. 234 do CBA).

Na CMA, o Projeto recebeu parecer do Senador Sérgio Souza, por sua rejeição. O parecer, todavia, não foi apreciado, em razão de a matéria ter sido objeto do requerimento nº 590/2012, que determinou sua apreciação conjunta com o PLS nº 278, iniciando, a partir de então, sua apreciação pela CAE.

Sobre o PLS nº 278/2011

O PLS nº 278, de 2011, já foi submetido a esta Comissão, na qual foi aprovado, em 09/08/2011, parecer deste mesmo Relator com o mesmo conteúdo do presente parecer.

Este PLS nº 278, por sua vez, traz as seguintes propostas:

1. o art. 1º do projeto altera o art. 193 da Lei nº 7.565, de 1986, de forma a explicitar na lei a necessidade de prévia autorização da autoridade aeronáutica para exploração por parte das empresas prestadoras de serviço de transporte aéreo doméstico regular. Essa autorização será formalizada por meio de Horário de Transporte (HOTRAN), que indicará horários, números de voos, frequências, tipos de aeronaves e oferta de assentos. Adicionalmente, prevê-se que a desistência da exploração de linha aérea autorizada, assim como da frequência, deverá ser comunicada à autoridade aeronáutica com antecedência mínima de três meses. No caso de a empresa desistir da exploração de linha aérea, não será autorizada nova exploração no prazo de dois anos;

2. o artigo 1º altera também o art. 229 da Lei nº 7.565, de 1986, ao prever que, no caso de cancelamento da viagem pelo transportador, além do reembolso do valor já pago pelo bilhete, o passageiro terá direito ao recebimento de multa em valor correspondente ao da tarifa cheia;

3. o artigo 2º acrescenta três parágrafos ao art. 222 da Lei nº 7.565, de 1986, explicitando que integram o contrato de transporte aéreo as Condições Gerais de Transporte que serão fixadas pela autoridade aeronáutica. Tais condições deverão especificar os serviços correspondentes a cada tarifa oferecida, que deverão ser claramente informados ao consumidor antes da aquisição do bilhete, vedada qualquer cobrança adicional pelos serviços abrangidos. Além disso, estabelece que a autoridade aeronáutica disciplinará e fiscalizará a forma de apresentação das tarifas nas páginas eletrônicas de venda dos bilhetes, de forma a evitar qualquer tipo de propaganda enganosa quanto às tarifas, ou mesmo inclusão de custos adicionais de forma sub-reptícia;

4. o art. 3º acrescenta dispositivo à Lei nº 11.182, de 2005, que veda expressamente a manipulação de tarifas ou de linhas que vise à dominação dos mercados ou à eliminação da concorrência, devendo qualquer indício de tal prática ser imediatamente comunicado aos órgãos de defesa da concorrência;

Na justificativa do projeto, a autora da proposição chama a atenção para a ampliação recente do mercado consumidor de serviços aéreos, o que tem estimulado algumas empresas a fazerem uso de expedientes condenáveis na busca do lucro, em prejuízo da população e da concorrência.

Como exemplos desse comportamento, cita: a interrupção abrupta de serviços, a suspensão das frequências, o cancelamento dos voos, a cobrança adicional por serviços essenciais e o abuso do poder econômico.

O projeto visa combater tais práticas, propondo alterações na legislação em vigor, de forma a proteger os usuários dos serviços de transporte aéreo. Segundo a autora, “a aviação civil tem prestado um grande serviço ao País, mas é preciso que o mercado aéreo seja adequadamente regulado, para que os interesses dos passageiros não sejam deixados em segundo plano”.

Sobre os dois PLS

As matérias serão, ainda, apreciadas pela Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle, pela Comissão de Serviços de Infraestrutura e, nos termos do art. 49, I, do Regimento Interno do Senado Federal, pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, conforme deliberação tomada quando da apreciação do Requerimento nº 590/2012.

Não foram oferecidas no prazo regimental emendas a nenhum dos dois projetos em apreço.

II – ANÁLISE

Consoante o art. 99 (caput e inciso I) do Regimento Interno do Senado, cabe à CAE “opinar sobre proposições pertinentes ao (...) aspecto econômico e financeiro de qualquer matéria que lhe seja submetida por

despacho do Presidente”.

Análise do PLS nº 609/2011

Relativamente à faculdade que o PLS pretende dar ao passageiro de conduzir objetos pessoais como bagagem de mão, a proposição parecer inócua e injurídica. Inócua, porque a Convenção de Varsóvia já prevê, em seu art. 4.1, o direito de conduzir objetos de uso pessoal em mãos. Injurídica, porque a Convenção somente admite objetos PEQUENOS, o que não permitiria a condução, em mãos, de quaisquer objetos de uso pessoal.

Além disso, o conteúdo do parágrafo proposto já existe hoje no próprio CBA, como § 3º do art. 234 daquele Código:

§ 3º Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

No que se refere à exigência de que o transportador aéreo emita o tíquete (NOTA) de bagagem em duas vias, nos casos em que o contrato de transporte aéreo abranger franquia para transporte de bagagem (proposta de nova redação do art. 234 do CBA), deve-se ressaltar que a atual redação do o art. 234 já exige a entrega ao passageiro, da NOTA DE BAGAGEM, independentemente do contrato.

O projeto, por sua vez, está condicionando essa entrega apenas às situações em que o contrato abranger FRANQUIA DE TRANSPORTE DE BAGAGEM. Ora, se todos os contratos de transporte aéreo no Brasil já preveem a franquia, a disposição proposta afigura-se inócua, ao passo que, em ocorrendo a não previsão de franquia, o passageiro passa a não ter direito de receber a NOTA DE BAGAGEM que ele despachar pagando por ela.

No que tange à proposta de dispositivo que assegura ao passageiro que não usar da franquia de bagagem o direito de utilizar essa mesma franquia em outro voo do mesmo transportador, dentro de um ano (proposta de redação do § 3º do art. 234 do CBA), conclui-se, por um lado,

que não há impedimento jurídico à norma; por outro lado, salvo melhor juízo, na forma como proposta, o dispositivo permitiria que um passageiro obtivesse o crédito de bagagem em trechos de pequeno valor para utilizarem em trechos de grande valor, o que redundaria em uma injustiça cometida contra as empresas transportadoras.

Por fim, quanto à proposta de dar ao passageiro o direito de crédito em valor para compra de passagens ou em pontos de programa de fidelidade, em caso da não utilização de franquia de bagagem em um ano, em que o cálculo seria feito em preço do quilo excedente, há que se considerar: (i) que comumente as empresas cobram em torno de R\$ 6,00 por quilo excedente, com franquia de 23 quilos; (ii) que a aprovação da proposta significaria a constituição de um crédito de R\$ 138,00 por voo em que o passageiro não despachar bagagem; (iii) que tal medida tenderia a eliminar as ofertas especiais de passagens, como ocorre comumente, por exemplo, a R\$ 50,00 por trecho.

Isso ocorreria em razão da perda da relação custo versus benefícios para as empresas que ao venderem uma passagem a R\$ 50,00, teriam que oferecer um crédito de R\$ 138,00 de ressarcimento de franquia de bagagem, que poderia ser utilizado para compra de passagens em valor correspondente a 276% da receita auferida.

A proposta, portanto, muito ao contrário de trazer benefício aos passageiros, pode se tornar um mecanismo que afaste todas as hipóteses de promoções em benefício, especialmente, de usuários menos abastados.

Devem ser considerados, ainda, os argumentos expostos nos dois pareceres proferidos pelo Senador Sérgio Souza, oferecidos à CMA, que acrescentam razões à rejeição deste Projeto.

Análise do PLS nº 278/2011

Relativamente ao PLS nº 278/2011, colaciono a análise que fiz sobre o mesmo projeto em parecer que já foi aprovado em 09 de agosto de 2011, por esta mesma CAE:

Compete a esta Comissão de Assuntos Econômicos, nos termos do art. 99, inciso I, do Regimento Interno, examinar a matéria sob o aspecto econômico e financeiro e sobre ela emitir parecer.

Vale assinalar, preliminarmente, que não há óbice de ordem constitucional ou jurídica à proposição, que atende aos requisitos de regimentalidade e de técnica legislativa, em especial, da Lei Complementar nº 95, de 1998, que dispõe sobre a elaboração e redação das leis. Portanto, sob esse prisma, não vislumbramos óbices à aprovação da proposta.

Sob o aspecto econômico e financeiro, não vemos conflito com a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), pois as alterações propostas na legislação não implicam em aumento de despesa pública ou renúncia de receitas, não afetando o equilíbrio das contas públicas.

Em relação ao mérito, julgamos a proposta pertinente e oportuna. De fato, houve recentemente crescimento expressivo do mercado de serviços de transporte aéreo, em função da maior concorrência entre as empresas aéreas, com o aumento da oferta de passagens e redução de preços. Além disso, o mercado aéreo passou a incorporar passageiros de classes inferiores de renda, dado o aumento do poder aquisitivo dessa camada da população. Com isso, muitas empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo passaram a se aproveitar dessa situação, cometendo falhas injustificadas e desrespeitando os usuários desses serviços, o que tem acarretado sérios prejuízos para os passageiros.

Com efeito, praticamente todos que precisam do transporte aéreo para se deslocar pelo Brasil e para o exterior já passaram por transtornos decorrentes de cancelamento de voos, cobranças indevidas por serviços adicionais, abusos decorrentes do poder econômico (como o overbooking), sem que haja a devida compensação pelos males causados por tais práticas.

As alterações legais propostas pelo projeto vão ao encontro da necessidade de se ter uma regulamentação mais eficaz do mercado de prestação de serviços aéreos de

transporte regular, com instrumentos que permitam a prevenção de práticas abusivas, bem como o adequado acompanhamento e fiscalização das atividades do setor.

Convém lembrar que o transporte aéreo regular é um serviço de utilidade pública e que os usuários desse serviço devem ter seus interesses resguardados pelo Estado face às disparidades entre a capacidade econômica do consumidor e as companhias de aviação, as quais não raro abusam da dependência econômica de seus usuários.

Nesse sentido, o projeto se coaduna com a Constituição Federal, que estabelece como princípio básico da ordem econômica a defesa do consumidor, conforme dispõe o inciso V do art. 170. A proposta ora sob análise é, portanto, meritória, pois está inserida nesse espírito de defesa do consumidor.

III – VOTO

Diante do exposto, opino pela **rejeição** do PLS nº 609, de 2011, e pela **aprovação** do PLS nº 278, de 2011.

Sala da Comissão,

Senador

, Presidente

Senador

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 278, DE 2011

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (*Código Brasileiro de Aeronáutica*), e a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que *cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências*, para proteger direitos dos usuários de serviços de transporte aéreo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 193 e 229 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 193.** As empresas prestadoras de serviço de transporte aéreo doméstico regular poderão explorar quaisquer linhas aéreas, mediante prévia autorização da autoridade aeronáutica, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado.

§ 1º A autorização para exploração de linha aérea regular será formalizada por meio de Horário de Transporte (HOTRAN), que indicará horários, números de voos, frequências, tipos de aeronaves e oferta de assentos.

§ 2º As normas estabelecidas no HOTRAN integram as Condições Gerais de Transporte vigentes entre a empresa e os passageiros.

2

§ 3º A desistência da exploração de linha aérea autorizada, assim como da frequência, deverá ser comunicada à autoridade aeronáutica com antecedência mínima de três meses.

§ 4º A empresa que desistir da exploração de linha aérea não será autorizada a explorá-la novamente em prazo inferior a dois anos.” (NR)

“**Art. 229.** O passageiro tem direito ao recebimento de multa em valor correspondente ao da tarifa cheia e ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.” (NR)

Art. 2º O art. 222 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 2º, 3º e 4º, convertendo-se seu atual parágrafo único em § 1º:

“**Art. 222.** ”

§ 1º ”

§ 2º Integram o contrato de transporte aéreo as Condições Gerais de Transporte, que serão fixadas pela autoridade aeronáutica.

§ 3º As Condições Gerais de Transporte especificarão os serviços correspondentes a cada tarifa oferecida, que deverão ser claramente informados ao consumidor antes da aquisição do bilhete, vedada qualquer cobrança adicional pelos serviços abrangidos.

§ 4º A autoridade aeronáutica disciplinará e fiscalizará a forma de apresentação das tarifas nas páginas eletrônicas de venda dos bilhetes, de forma a evitar propaganda enganosa quanto às tarifas, ou a inclusão de custos adicionais de forma sub-reptícia.” (NR)

Art. 3º A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“**Art. 49-A.** É vedada a manipulação de tarifas ou de linhas que vise à dominação dos mercados ou à eliminação da concorrência, devendo qualquer indício de tal prática ser imediatamente comunicado aos órgãos de defesa da concorrência.”

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

3

JUSTIFICAÇÃO

O setor aéreo encontra-se em franco crescimento nos últimos anos. Milhões de pessoas estão, pela primeira vez em suas vidas, tendo a oportunidade de viajar de avião, realizando, assim, um sonho de décadas.

Esse quadro decorre, fundamentalmente, de dois fatores. De um lado, a ampliação da concorrência entre as empresas aéreas, que aumentou a oferta e fez os preços das passagens baixarem. De outro, a elevação da renda das camadas mais pobres da população, que ampliou seu poder aquisitivo, transformando-as num segmento consumidor de serviços de transporte aéreo.

Esse contexto de ampliação do mercado consumidor de serviços aéreos propicia, no entanto, que algumas empresas façam uso de expedientes condenáveis na busca do lucro, em prejuízo da população e da concorrência. Exemplos desse comportamento são a interrupção abrupta de serviços, a suspensão de frequências, o cancelamento de voos, a cobrança adicional por serviços essenciais e o abuso do poder econômico, práticas que a presente proposição pretende combater.

Com relação à interrupção de serviços, que causa enormes prejuízos às localidades que deixam de ser atendidas, propomos que a desistência da exploração de linha aérea seja comunicada à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) com antecedência mínima de três meses, de modo a evitar que os passageiros e a população em geral sejam surpreendidos e a permitir que as autoridades busquem soluções alternativas para o problema. O mesmo princípio valerá para a suspensão de frequências, rotineiramente manipuladas pelas empresas quando desafiadas por eventual concorrência.

A fim de evitar que a operação de determinadas linhas seja usada como instrumento de eliminação da concorrência, nosso projeto propõe que não se permita à empresa aérea que houver desistido de explorar uma linha voltar a fazê-lo em prazo inferior a dois anos.

Propomos, ainda, que o cancelamento de voos específicos seja punido, mediante pagamento ao passageiro de multa de valor equivalente ao da tarifa cheia cobrada pela empresa aérea no trecho correspondente, acrescido de reembolso do valor pago na aquisição do bilhete.

Para coibir a cobrança indevida por serviços adicionais, propomos que a ANAC especifique quais são os serviços correspondentes a cada tarifa oferecida, que deverão ser claramente informados ao consumidor antes da aquisição do bilhete, vedada qualquer cobrança adicional pelos serviços abrangidos, além de estabelecer que a ANAC discipline e fiscalize a forma como essas tarifas são apresentadas nos sites de venda de

4

passagens, de forma a evitar a propaganda enganosa e a oferta de serviços extras, como seguros de viagem, de forma sub-reptícia.

Por fim, propomos que todo e qualquer indício de manipulação de tarifas ou de linhas que vise à dominação dos mercados ou à eliminação de empresas rivais seja imediatamente comunicado aos órgãos de defesa da concorrência, representados pela Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda, pela Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça e pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), para investigação relativa à prática de infração contra a ordem econômica.

Visando assegurar a coerência dos dispositivos propostos, também inserimos na proposição artigos relativos ao Horário de Transporte (HOTRAN), documento que especifica as características de cada linha aérea autorizada, e às Condições Gerais de Transporte, regulamento relativo às cláusulas do contrato entre transportador e passageiro. Trata-se de matérias objeto de normas do Poder Executivo, mas cuja legitimidade será maior se forem incorporadas à legislação ordinária.

A aviação civil tem prestado um grande serviço ao País, mas é preciso que o mercado aéreo seja adequadamente regulado, para que os interesses dos passageiros não sejam deixados em segundo plano.

Contamos com o apoio de nossos Pares para a aprovação desta proposição, que fortalecerá os direitos do consumidor de serviços de transporte aéreo.

Sala das Sessões,

Senadora **ANGELA PORTELA**

5
LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986.

Vide texto compilado
Mensagem de veto

Dispõe sobre o Código Brasileiro de
Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

TÍTULO I
Introdução

CAPÍTULO I
Disposições Gerais

Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.

§ 1º Os Tratados, Convenções e Atos Internacionais, celebrados por delegação do Poder Executivo e aprovados pelo Congresso Nacional, vigoram a partir da data neles prevista para esse efeito, após o depósito ou troca das respectivas ratificações, podendo, mediante cláusula expressa, autorizar a aplicação provisória de suas disposições pelas autoridades aeronáuticas, nos limites de suas atribuições, a partir da assinatura (artigos 14, 204 a 214).

§ 2º Este Código se aplica a nacionais e estrangeiros, em todo o Território Nacional, assim como, no exterior, até onde for admitida a sua extraterritorialidade.

§ 3º A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (artigo 12).

Art. 2º Para os efeitos deste Código consideram-se autoridades aeronáuticas competentes as do Ministério da Aeronáutica, conforme as atribuições definidas nos respectivos regulamentos.

6

CAPÍTULO II

Disposições de Direito Internacional Privado

Art. 3º Consideram-se situadas no território do Estado de sua nacionalidade:

I - as aeronaves militares, bem como as civis de propriedade ou a serviço do Estado, por este diretamente utilizadas (artigo 107, §§ 1º e 3º);

II - as aeronaves de outra espécie, quando em alto mar ou região que não pertença a qualquer Estado.

Parágrafo único. Salvo na hipótese de estar a serviço do Estado, na forma indicada no item I deste artigo, não prevalece a extraterritorialidade em relação à aeronave privada, que se considera sujeita à lei do Estado onde se encontre.

Art. 4º Os atos que, originados de aeronave, produzem efeito no Brasil, regem-se por suas leis, ainda que iniciados no território estrangeiro.

Art. 5º Os atos que, provenientes da aeronave, tiverem início no Território Nacional, regem-se pelas leis brasileiras, respeitadas as leis do Estado em que produzem efeito.

Art. 6º Os direitos reais e os privilégios de ordem privada sobre aeronaves regem-se pela lei de sua nacionalidade.

Art. 7º As medidas assecuratórias de direito regulam-se pela lei do país onde se encontrar a aeronave.

Art. 8º As avarias regulam-se pela lei brasileira quando a carga se destinar ao Brasil ou for transportada sob o regime de trânsito aduaneiro (artigo 244, § 6º).

Art. 9º A assistência, o salvamento e o abalroamento regem-se pela lei do lugar em que ocorrerem (artigos 23, § 2º, 49 a 65).

Parágrafo único. Quando pelo menos uma das aeronaves envolvidas for brasileira, aplica-se a lei do Brasil à assistência, salvamento e abalroamento ocorridos em região não submetida a qualquer Estado.

Art. 10. Não terão eficácia no Brasil, em matéria de transporte aéreo, quaisquer disposições de direito estrangeiro, cláusulas constantes de contrato, bilhete de passagem, conhecimento e outros documentos que:

I - excluam a competência de foro do lugar de destino;

7

II - visem à exoneração de responsabilidade do transportador, quando este Código não a admite;

III - estabeleçam limites de responsabilidade inferiores aos estabelecidos neste Código (artigos 246, 257, 260, 262, 269 e 277).

TÍTULO II

Do Espaço Aéreo e seu Uso para Fins Aeronáuticos

CAPÍTULO I

Do Espaço Aéreo Brasileiro

Art. 11. O Brasil exerce completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território e mar territorial.

Art. 12. Ressalvadas as atribuições específicas, fixadas em lei, submetem-se às normas (artigo 1º, § 3º), orientação, coordenação, controle e fiscalização do Ministério da Aeronáutica:

I - a navegação aérea;

II - o tráfego aéreo;

III - a infra-estrutura aeronáutica;

IV - a aeronave;

V - a tripulação;

VI - os serviços, direta ou indiretamente relacionados ao voo.

Art. 13. Poderá a autoridade aeronáutica deter a aeronave em voo no espaço aéreo (artigo 18) ou em pouso no território brasileiro (artigos 303 a 311), quando, em caso de flagrante desrespeito às normas de direito aeronáutico (artigos 1º e 12), de tráfego aéreo (artigos 14, 16, § 3º, 17), ou às condições estabelecidas nas respectivas autorizações (artigos 14, §§ 1º, 3º e 4º, 15, §§ 1º e 2º, 19, parágrafo único, 21, 22), coloque em risco a segurança da navegação aérea ou de tráfego aéreo, a ordem pública, a paz interna ou externa.

8
CAPÍTULO II
Do Tráfego Aéreo

Art. 14. No tráfego de aeronaves no espaço aéreo brasileiro, observam-se as disposições estabelecidas nos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte (artigo 1º, § 1º), neste Código (artigo 1º, § 2º) e na legislação complementar (artigo 1º, § 3º).

§ 1º Nenhuma aeronave militar ou civil a serviço de Estado estrangeiro e por este diretamente utilizada (artigo 3º, I) poderá, sem autorização, voar no espaço aéreo brasileiro ou aterrissar no território subjacente.

§ 2º É livre o tráfego de aeronave dedicada a serviços aéreos privados (artigos 177 a 179), mediante informações prévias sobre o voo planejado (artigo 14, § 4º).

§ 3º A entrada e o tráfego, no espaço aéreo brasileiro, da aeronave dedicada a serviços aéreos públicos (artigo 175), dependem de autorização, ainda que previstos em acordo bilateral (artigos 203 a 213).

§ 4º A utilização do espaço aéreo brasileiro, por qualquer aeronave, fica sujeita às normas e condições estabelecidas, assim como às tarifas de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota (artigo 23).

§ 5º Estão isentas das tarifas previstas no parágrafo anterior as aeronaves pertencentes aos aeroclubes.

§ 6º A operação de aeronave militar ficará sujeita às disposições sobre a proteção ao voo e ao tráfego aéreo, salvo quando se encontrar em missão de guerra ou treinamento em área específica.

Art. 15. Por questão de segurança da navegação aérea ou por interesse público, é facultado fixar zonas em que se proíbe ou restringe o tráfego aéreo, estabelecer rotas de entrada ou saída, suspender total ou parcialmente o tráfego, assim como o uso de determinada aeronave, ou a realização de certos serviços aéreos.

§ 1º A prática de esportes aéreos tais como balonismo, volovelismo, asas voadoras e similares, assim como os vôos de treinamento, far-se-ão em áreas delimitadas pela autoridade aeronáutica.

§ 2º A utilização de veículos aéreos desportivos para fins econômicos, tais como a publicidade, submete-se às normas dos serviços aéreos públicos especializados (artigo 201).

9

Art. 16 Ninguém poderá opor-se, em razão de direito de propriedade na superfície, ao sobrevôo de aeronave, sempre que este se realize de acordo com as normas vigentes.

§ 1º No caso de pouso de emergência ou forçado, o proprietário ou possuidor do solo não poderá opor-se à retirada ou partida da aeronave, desde que lhe seja dada garantia de reparação do dano.

§ 2º A falta de garantia autoriza o seqüestro da aeronave e a sua retenção até que aquela se efetive.

§ 3º O lançamento de coisas, de bordo de aeronave, dependerá de permissão prévia de autoridade aeronáutica, salvo caso de emergência, devendo o Comandante proceder de acordo com o disposto no artigo 171 deste Código.

§ 4º O prejuízo decorrente do sobrevôo, do pouso de emergência, do lançamento de objetos ou alijamento poderá ensejar responsabilidade.

Art. 17. É proibido efetuar, com qualquer aeronave, vôos de acrobacia ou evolução que possam constituir perigo para os ocupantes do aparelho, para o tráfego aéreo, para instalações ou pessoas na superfície.

Parágrafo único. Excetua-se da proibição, os vôos de prova, produção e demonstração quando realizados pelo fabricante ou por unidades especiais, com a observância das normas fixadas pela autoridade aeronáutica.

Art. 18. O Comandante de aeronave que receber de órgão controlador de vôo ordem para pousar deverá dirigir-se, imediatamente, para o aeródromo que lhe for indicado e nele efetuar o pouso.

§ 1º Se razões técnicas, a critério do Comandante, impedirem de fazê-lo no aeródromo indicado, deverá ser solicitada ao órgão controlador a determinação de aeródromo alternativo que ofereça melhores condições de segurança.

§ 2º No caso de manifesta inobservância da ordem recebida, a autoridade aeronáutica poderá requisitar os meios necessários para interceptar ou deter a aeronave.

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, efetuado o pouso, será autuada a tripulação e apreendida a aeronave (artigos 13 e 303 a 311).

§ 4º A autoridade aeronáutica que, excedendo suas atribuições e sem motivos relevantes, expedir a ordem de que trata o caput deste artigo, responderá pelo excesso cometido, sendo-lhe aplicada a pena de suspensão por prazo que variará de 30 (trinta) a 90 (noventa) dias, conversíveis em multa.

10

Art. 19. Salvo motivo de força maior, as aeronaves só poderão decolar ou pousar em aeródromo cujas características comportarem suas operações.

Parágrafo único. Os pousos e decolagens deverão ser executados, de acordo com procedimentos estabelecidos, visando à segurança do tráfego, das instalações aeroportuárias e vizinhas, bem como a segurança e bem-estar da população que, de alguma forma, possa ser atingida pelas operações.

Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:

I - marcas de nacionalidade e matrícula, e esteja munida dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade (artigos 109 a 114);

II - equipamentos de navegação, de comunicações e de salvamento, instrumentos, cartas e manuais necessários à segurança do voo, pouso e decolagem;

III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do Diário de Bordo (artigo 84, parágrafo único) da lista de passageiros, manifesto de carga ou relação de mala postal que, eventualmente, transportar.

Parágrafo único. Pode a autoridade aeronáutica, mediante regulamento, estabelecer as condições para vôos experimentais, realizados pelo fabricante de aeronave, assim como para os vôos de traslado.

Art. 21. Salvo com autorização especial de órgão competente, nenhuma aeronave poderá transportar explosivos, munições, arma de fogo, material bélico, equipamento destinado a levantamento aerofotogramétrico ou de prospecção, ou ainda quaisquer outros objetos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública, da própria aeronave ou de seus ocupantes.

Parágrafo único. O porte de aparelhos fotográficos, cinematográficos, eletrônicos ou nucleares, a bordo de aeronave, poderá ser impedido quando a segurança da navegação aérea ou o interesse público assim o exigir.

11

CAPÍTULO III

Entrada e Saída do Espaço Aéreo Brasileiro

Art. 22. Toda aeronave proveniente do exterior fará, respectivamente, o primeiro pouso ou a última decolagem em aeroporto internacional.

Parágrafo único. A lista de aeroportos internacionais será publicada pela autoridade aeronáutica, e suas denominações somente poderão ser modificadas mediante lei federal, quando houver necessidade técnica dessa alteração.

Art. 23. A entrada no espaço aéreo brasileiro ou o pouso, no território subjacente, de aeronave militar ou civil a serviço de Estado estrangeiro sujeitar-se-á às condições estabelecidas (artigo 14, § 1º).

§ 1º A aeronave estrangeira, autorizada a transitar no espaço aéreo brasileiro, sem pousar no território subjacente, deverá seguir a rota determinada (artigo 14, §§ 1º, 2º, 3º e 4º).

§ 2º A autoridade aeronáutica poderá estabelecer exceções ao regime de entrada de aeronave estrangeira, quando se tratar de operação de busca, assistência e salvamento ou de vôos por motivos sanitários ou humanitários.

Art. 24. Os aeroportos situados na linha fronteira do território brasileiro poderão ser autorizados a atender ao tráfego regional, entre os países limítrofes, com serviços de infra-estrutura aeronáutica, comuns ou compartilhados por eles.

Parágrafo único. As aeronaves brasileiras poderão ser autorizadas a utilizar aeroportos situados em países vizinhos, na linha fronteira ao Território Nacional, com serviços de infra-estrutura aeronáutica comuns ou compartilhados.

TÍTULO III

Da Infra-Estrutura Aeronáutica

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 25. Constitui infra-estrutura aeronáutica o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo:

I - o sistema aeroportuário (artigos 26 a 46);

12

II - o sistema de proteção ao voo (artigos 47 a 65);

III - o sistema de segurança de voo (artigos 66 a 71);

IV - o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro (artigos 72 a 85);

V - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos (artigos 86 a 93);

VI - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo (artigos 94 a 96);

VII - o sistema de formação e adestramento de pessoal destinado à navegação aérea e à infra-estrutura aeronáutica (artigos 97 a 100);

VIII - o sistema de indústria aeronáutica (artigo 101);

IX - o sistema de serviços auxiliares (artigos 102 a 104);

X - o sistema de coordenação da infra-estrutura aeronáutica (artigo 105).

§ 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infra-estrutura aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão sempre de autorização prévia de autoridade aeronáutica, que os fiscalizará, respeitadas as disposições legais que regulam as atividades de outros Ministérios ou órgãos estatais envolvidos na área.

§ 2º Para os efeitos deste artigo, sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de coordenação, orientação técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica.

CAPÍTULO II Do Sistema Aeroportuário

SEÇÃO I Dos Aeródromos

Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronave, terminal de carga aérea, terminal de passageiros e as respectivas facilidades.

Parágrafo único. São facilidades: o balisamento diurno e noturno; a iluminação do pátio; serviço contra-incêndio especializado e o serviço de remoção de emergência médica; área de pré-embarque, climatização, ônibus, ponte de embarque, sistema de

13

esteiras para despacho de bagagem, carrinhos para passageiros, pontes de desembarque, sistema de ascenso-descenso de passageiros por escadas rolantes, orientação por circuito fechado de televisão, sistema semi-automático anunciador de mensagem, sistema de som, sistema informativo de voo, climatização geral, locais destinados a serviços públicos, locais destinados a apoio comercial, serviço médico, serviço de salvamento aquático especializado e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade aeronáutica.

Art. 27. Aeródromo é toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.

Art. 28. Os aeródromos são classificados em civis e militares.

§ 1º Aeródromo civil é o destinado ao uso de aeronaves civis.

§ 2º Aeródromo militar é o destinado ao uso de aeronaves militares.

§ 3º Os aeródromos civis poderão ser utilizados por aeronaves militares, e os aeródromos militares, por aeronaves civis, obedecidas as prescrições estabelecidas pela autoridade aeronáutica.

Art. 29. Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados.

Art. 30. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado.

§ 1º Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro.

§ 2º Os aeródromos privados só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, vedada a exploração comercial.

Art. 31. Consideram-se:

I - Aeroportos os aeródromos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas;

II - Helipontos os aeródromos destinados exclusivamente a helicópteros;

III - Heliportos os helipontos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

14

Art. 32. Os aeroportos e heliportos serão classificados por ato administrativo que fixará as características de cada classe.

Parágrafo único. Os aeroportos destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares, serão classificados como aeroportos internacionais (artigo 22).

Art. 33. Nos aeródromos públicos que forem sede de Unidade Aérea Militar, as esferas de competência das autoridades civis e militares, quanto à respectiva administração, serão definidas em regulamentação especial.

SEÇÃO II

Da Construção e Utilização de Aeródromos

Art. 34. Nenhum aeródromo poderá ser construído sem prévia autorização da autoridade aeronáutica.

Art. 35. Os aeródromos privados serão construídos, mantidos e operados por seus proprietários, obedecidas as instruções, normas e planos da autoridade aeronáutica (artigo 30).

Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados:

I - diretamente, pela União;

II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica;

III - mediante convênio com os Estados ou Municípios;

IV - por concessão ou autorização.

§ 1º A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o Território Nacional, a construção, administração e exploração, sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade aeronáutica.

§ 2º A operação e a exploração de aeroportos e heliportos, bem como dos seus serviços auxiliares, constituem atividade monopolizada da União, em todo o Território Nacional, ou das entidades da Administração Federal Indireta a que se refere este artigo, dentro das áreas delimitadas nos atos administrativos que lhes atribuírem bens, rendas, instalações e serviços.

15

§ 3º Compete à União ou às entidades da Administração Indireta a que se refere este artigo, estabelecer a organização administrativa dos aeroportos ou heliportos, por elas explorados, indicando o responsável por sua administração e operação, fixando-lhe as atribuições e determinando as áreas e serviços que a ele se subordinam.

§ 4º O responsável pela administração, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar.

§ 5º Os aeródromos públicos, enquanto mantida a sua destinação específicas pela União, constituem universidades e patrimônios autônomos, independentes do titular do domínio dos imóveis onde estão situados (artigo 38).

Art. 37. Os aeródromos públicos poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.

Parágrafo único. Os preços de utilização serão fixados em tabelas aprovadas pela autoridade aeronáutica, tendo em vista as facilidades colocadas à disposição das aeronaves, dos passageiros ou da carga, e o custo operacional do aeroporto.

SEÇÃO III

Do Patrimônio Aeroportuário

Art. 38. Os aeroportos constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica, embora não tenha a União a propriedade de todos os imóveis em que se situam.

§ 1º Os Estados, Municípios, entidades da Administração Indireta ou particulares poderão contribuir com imóveis ou bens para a construção de aeroportos, mediante a constituição de patrimônio autônomo que será considerado como universalidade.

§ 2º Quando a União vier a desativar o aeroporto por se tornar desnecessário, o uso dos bens referidos no parágrafo anterior será restituído ao proprietário, com as respectivas acessões.

16

SEÇÃO IV

Da Utilização de Áreas Aeroportuárias

Art. 39. Os aeroportos compreendem áreas destinadas:

I - à sua própria administração;

II - ao pouso, decolagem, manobra e estacionamento de aeronaves;

III - ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas;

IV - aos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos;

V - ao terminal de carga aérea;

VI - aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos internacionais;

VII - ao público usuário e estacionamento de seus veículos;

VIII - aos serviços auxiliares do aeroporto ou do público usuário;

IX - ao comércio apropriado para aeroporto.

Art. 40. Dispensa-se do regime de concorrência pública a utilização de áreas aeroportuárias pelos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos públicos, para suas instalações de despacho, escritório, oficina e depósito, ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves.

§ 1º O termo de utilização será lavrado e assinado pelas partes em livro próprio, que poderá ser escriturado, mecanicamente, em folhas soltas.

§ 2º O termo de utilização para a construção de benfeitorias permanentes deverá ter prazo que permita a amortização do capital empregado.

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, se a administração do aeroporto necessitar da área antes de expirado o prazo, o usuário terá direito à indenização correspondente ao capital não amortizado.

§ 4º Em qualquer hipótese, as benfeitorias ficarão incorporadas ao imóvel e, findo o prazo, serão restituídas, juntamente com as áreas, sem qualquer indenização, ressalvado o disposto no parágrafo anterior.

17

§ 5º Aplica-se o disposto neste artigo e respectivos parágrafos aos permissionários de serviços auxiliares.

Art. 41. O funcionamento de estabelecimentos empresariais nas áreas aeroportuárias de que trata o artigo 39, IX, depende de autorização da autoridade aeronáutica, com exclusão de qualquer outra, e deverá ser ininterrupto durante as 24 (vinte e quatro) horas de todos os dias, salvo determinação em contrário da administração do aeroporto.

Parágrafo único. A utilização das áreas aeroportuárias no caso deste artigo sujeita-se à licitação prévia, na forma de regulamentação baixada pelo Poder Executivo.

Art. 42. À utilização de áreas aeroportuárias não se aplica a legislação sobre locações urbanas.

SEÇÃO V Das Zonas de Proteção

Art. 43. As propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais.

Parágrafo único. As restrições a que se refere este artigo são relativas ao uso das propriedades quanto a edificações, instalações, culturas agrícolas e objetos de natureza permanente ou temporária, e tudo mais que possa embaraçar as operações de aeronaves ou causar interferência nos sinais dos auxílios à radionavegação ou dificultar a visibilidade de auxílios visuais.

Art. 44. As restrições de que trata o artigo anterior são as especificadas pela autoridade aeronáutica, mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea:

- I - Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos;
- II - Plano de Zoneamento de Ruído;
- III - Plano Básico de Zona de Proteção de Heliportos;
- IV - Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea.

§ 1º De conformidade com as conveniências e peculiaridades de proteção ao voo, a cada aeródromo poderão ser aplicados Planos Específicos, observadas as prescrições, que couberem, dos Planos Básicos.

18

§ 2º O Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano Básico de Zoneamento de Ruído, o Plano de Zona de Proteção de Helipontos e os Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea serão aprovados por ato do Presidente da República.

§ 3º Os Planos Específicos de Zonas de Proteção de Aeródromos e Planos Específicos de Zoneamento de Ruído serão aprovados por ato do Ministro da Aeronáutica e transmitidos às administrações que devam fazer observar as restrições.

§ 4º As Administrações Públicas deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos.

§ 5º As restrições especiais estabelecidas aplicam-se a quaisquer bens, quer sejam privados ou públicos.

Art. 45. A autoridade aeronáutica poderá embargar a obra ou construção de qualquer natureza que contrarie os Planos Básicos ou os Específicos de cada aeroporto, ou exigir a eliminação dos obstáculos levantados em desacordo com os referidos planos, posteriormente à sua publicação, por conta e risco do infrator, que não poderá reclamar qualquer indenização.

Art. 46. Quando as restrições estabelecidas impuserem demolições de obstáculos levantados antes da publicação dos Planos Básicos ou Específicos, terá o proprietário direito à indenização.

CAPÍTULO III Do Sistema de Proteção ao Voo

SEÇÃO I Das Várias Atividades de Proteção ao Voo

Art. 47. O Sistema de Proteção ao Voo visa à regularidade, segurança e eficiência do fluxo de tráfego no espaço aéreo, abrangendo as seguintes atividades:

- I - de controle de tráfego aéreo;
- II - de telecomunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea;
- III - de meteorologia aeronáutica;
- IV - de cartografia e informações aeronáuticas;

19

V - de busca e salvamento;

VI - de inspeção em vôo;

VII - de coordenação e fiscalização do ensino técnico específico;

VIII - de supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea.

Art. 48. O serviço de telecomunicações aeronáuticas classifica-se em:

I - fixo aeronáutico;

II - móvel aeronáutico;

III - de radionavegação aeronáutica;

IV - de radiodifusão aeronáutica;

V - móvel aeronáutico por satélite;

VI - de radionavegação aeronáutica por satélite.

Parágrafo único. O serviço de telecomunicações aeronáuticas poderá ser operado:

a) diretamente pelo Ministério da Aeronáutica;

b) mediante autorização, por entidade especializada da Administração Federal Indireta, vinculada àquele Ministério, ou por pessoas jurídicas ou físicas dedicadas às atividades aéreas, em relação às estações privadas de telecomunicações aeronáuticas.

SEÇÃO II

Da Coordenação de Busca, Assistência e Salvamento

Art. 49. As Atividades de Proteção ao Vôo abrangem a coordenação de busca, assistência e salvamento.

Art. 50. O Comandante da aeronave é obrigado a prestar assistência a quem se encontrar em perigo de vida no mar, no ar ou em terra, desde que o possa fazer sem perigo para a aeronave, sua tripulação, seus passageiros ou outras pessoas.

Art. 51. Todo Comandante de navio, no mar, e qualquer pessoa, em terra, são obrigados, desde que o possam fazer sem risco para si ou outras pessoas, a prestar

20

assistência a quem estiver em perigo de vida, em consequência de queda ou avaria de aeronave.

Art. 52. A assistência poderá consistir em simples informação.

Art. 53. A obrigação de prestar socorro, sempre que possível, recai sobre aeronave em vôo ou pronta para partir.

Art. 54. Na falta de outros recursos, o órgão do Ministério da Aeronáutica, encarregado de coordenar operações de busca e salvamento, poderá, a seu critério, atribuir a qualquer aeronave, em vôo ou pronta para decolar, missão específica nessas operações.

Art. 55. Cessa a obrigação de assistência desde que o obrigado tenha conhecimento de que foi prestada por outrem ou quando dispensado pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica a que se refere o artigo anterior.

Art. 56. A não prestação de assistência por parte do Comandante exonera de responsabilidade o proprietário ou explorador da aeronave, salvo se tenham determinado a não prestação do socorro.

Art. 57. Toda assistência ou salvamento prestado com resultado útil dará direito à remuneração correspondente ao trabalho e à eficiência do ato, nas seguintes bases:

I - considerar-se-ão, em primeiro lugar:

- a) o êxito obtido, os esforços, os riscos e o mérito daqueles que prestaram socorro;
- b) o perigo passado pela aeronave socorrida, seus passageiros, sua tripulação e sua carga;
- c) o tempo empregado, as despesas e prejuízos suportados tendo em conta a situação especial do assistente.

II - em segundo lugar, o valor das coisas recuperadas.

§ 1º Não haverá remuneração:

- a) se o socorro for recusado ou se carecer de resultado útil;
- b) quando o socorro for prestado por aeronave pública.

21

§ 2º O proprietário ou armador do navio conserva o direito de se prevalecer do abandono, ou da limitação de responsabilidade fixada nas leis e convenções em vigor.

Art. 58. Todo aquele que, por imprudência, negligência ou transgressão, provocar a movimentação desnecessária de recursos de busca e salvamento ficará obrigado a indenizar a União pelas despesas decorrentes dessa movimentação, mesmo que não tenha havido perigo de vida ou solicitação de socorro.

Art. 59. Prestada assistência voluntária, aquele que a prestou somente terá direito à remuneração se obtiver resultado útil, salvando pessoas ou concorrendo para salvá-las.

Art. 60. Cabe ao proprietário ou explorador indenizar a quem prestar assistência a passageiro ou tripulante de sua aeronave.

Art. 61. Se o socorro for prestado por diversas aeronaves, embarcações, veículos ou pessoas envolvendo vários interessados, a remuneração será fixada em conjunto pelo Juiz, e distribuída segundo os critérios estabelecidos neste artigo.

§ 1º Os interessados devem fazer valer seus direitos à remuneração no prazo de 6 (seis) meses, contado do dia do socorro.

§ 2º Decorrido o prazo, proceder-se-á ao rateio.

§ 3º Os interessados que deixarem fluir o prazo estabelecido no § 1º sem fazer valer seus direitos ou notificar os obrigados, só poderão exercitá-los sobre as importâncias que não tiverem sido distribuídas.

Art. 62. A remuneração não excederá o valor que os bens recuperados tiverem no final das operações de salvamento.

Art. 63. O pagamento da remuneração será obrigatório para quem usar aeronave sem o consentimento do seu proprietário ou explorador.

Parágrafo único. Provada a negligência do proprietário ou explorador, estes responderão, solidariamente, pela remuneração.

Art. 64. A remuneração poderá ser reduzida ou suprimida se provado que:

I - os reclamantes concorreram voluntariamente ou por negligência para agravar a situação de pessoas ou bens a serem socorridos;

II - se, comprovadamente, furtaram ou tornaram-se cúmplices de furto, extravio ou atos fraudulentos.

22

Art. 65. O proprietário ou explorador da aeronave que prestou socorro pode reter a carga até ser paga a cota que lhe corresponde da remuneração da assistência ou salvamento, mediante entendimento com o proprietário da mesma ou com a seguradora.

CAPÍTULO IV Do Sistema de Segurança de Voo

SEÇÃO I Dos Regulamentos e Requisitos de Segurança de Voo

Art. 66. Compete à autoridade aeronáutica promover a segurança de voo, devendo estabelecer os padrões mínimos de segurança:

I - relativos a projetos, materiais, mão-de-obra, construção e desempenho de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos; e

II - relativos à inspeção, manutenção em todos os níveis, reparos e operação de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos.

§ 1º Os padrões mínimos serão estabelecidos em Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica, a vigorar a partir de sua publicação.

§ 2º Os padrões poderão variar em razão do tipo ou destinação do produto aeronáutico.

Art. 67. Somente poderão ser usadas aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos que observem os padrões e requisitos previstos nos Regulamentos de que trata o artigo anterior, ressalvada a operação de aeronave experimental.

§ 1º Poderá a autoridade aeronáutica, em caráter excepcional, permitir o uso de componentes ainda não homologados, desde que não seja comprometida a segurança de voo.

§ 2º Considera-se aeronave experimental a fabricada ou montada por construtor amador, permitindo-se na sua construção o emprego de materiais referidos no parágrafo anterior.

§ 3º Compete à autoridade aeronáutica regulamentar a construção, operação e emissão de Certificado de Marca Experimental e Certificado de Autorização de Voo Experimental para as aeronaves construídas por amadores.

SEÇÃO II

Dos Certificados de Homologação

Art. 68. A autoridade aeronáutica emitirá certificado de homologação de tipo de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos que satisfizerem as exigências e requisitos dos Regulamentos.

§ 1º Qualquer pessoa interessada pode requerer o certificado de que trata este artigo, observados os procedimentos regulamentares.

§ 2º A emissão de certificado de homologação de tipo de aeronave é indispensável à obtenção do certificado de aeronavegabilidade.

§ 3º O disposto neste artigo e seus §§ 1º e 2º aplica-se aos produtos aeronáuticos importados, os quais deverão receber o certificado correspondente no Brasil.

Art. 69. A autoridade aeronáutica emitirá os certificados de homologação de empresa destinada à fabricação de produtos aeronáuticos, desde que o respectivo sistema de fabricação e controle assegure que toda unidade fabricada atenderá ao projeto aprovado.

Parágrafo único. Qualquer interessado em fabricar produto aeronáutico, de tipo já certificado, deverá requerer o certificado de homologação de empresa, na forma do respectivo Regulamento.

Art. 70. A autoridade aeronáutica emitirá certificados de homologação de empresa destinada à execução de serviços de revisão, reparo e manutenção de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos.

§ 1º Qualquer oficina de manutenção de produto aeronáutico deve possuir o certificado de que trata este artigo, obedecido o procedimento regulamentar.

§ 2º Todo explorador ou operador de aeronave deve executar ou fazer executar a manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais componentes, a fim de preservar as condições de segurança do projeto aprovado.

§ 3º A autoridade aeronáutica cancelará o certificado de aeronavegabilidade se constatar a falta de manutenção.

§ 4º A manutenção, no limite de até 100 (cem) horas, das aeronaves pertencentes aos aeroclubes que não disponham de oficina homologada, bem como das aeronaves mencionadas no § 4º, do artigo 107, poderá ser executada por mecânico licenciado pelo Ministério da Aeronáutica.

24

Art. 71. Os certificados de homologação, previstos nesta Seção, poderão ser emendados, modificados, suspensos ou cassados sempre que a segurança de vôo ou o interesse público o exigir.

Parágrafo único. Salvo caso de emergência, o interessado será notificado para, no prazo que lhe for assinado, sanar qualquer irregularidade verificada.

CAPÍTULO V Sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro

SEÇÃO I Do Registro Aeronáutico Brasileiro

Art. 72. O Registro Aeronáutico Brasileiro será público, único e centralizado, destinando-se a ter, em relação à aeronave, as funções de:

I - emitir certificados de matrícula, de aeronavegabilidade e de nacionalidade de aeronaves sujeitas à legislação brasileira;

II - reconhecer a aquisição do domínio na transferência por ato entre vivos e dos direitos reais de gozo e garantia, quando se tratar de matéria regulada por este Código;

III - assegurar a autenticidade, inalterabilidade e conservação de documentos inscritos e arquivados;

IV - promover o cadastramento geral.

§ 1º É obrigatório o fornecimento de certidão do que constar do Registro.

§ 2º O Registro Aeronáutico Brasileiro será regulamentado pelo Poder Executivo.

Art. 73. Somente são admitidos a registro:

I - escrituras públicas, inclusive as lavradas em consulados brasileiros;

II - documentos particulares, com fé pública, assinados pelas partes e testemunhas;

III - atos autênticos de países estrangeiros, feitos de acordo com as leis locais, legalizados e traduzidos, na forma da lei, assim como sentenças proferidas por tribunais estrangeiros após homologação pelo Supremo Tribunal Federal;

IV - cartas de sentença, formais de partilha, certidões e mandados extraídos de autos de processo judicial.

25

Art. 74. No Registro Aeronáutico Brasileiro serão feitas:

I - a matrícula de aeronave, em livro próprio, por ocasião de primeiro registro no País, mediante os elementos constantes do título apresentado e da matrícula anterior, se houver;

II - a inscrição:

a) de títulos, instrumentos ou documentos em que se institua, reconheça, transfira, modifique ou extinga o domínio ou os demais direitos reais sobre aeronave;

b) de documentos relativos a abandono, perda, extinção ou alteração essencial de aeronave;

c) de atos ou contratos de exploração ou utilização, assim como de arresto, seqüestro, penhora e apreensão de aeronave.

III - a averbação na matrícula e respectivo certificado das alterações que vierem a ser inscritas, assim como dos contratos de exploração, utilização ou garantia;

IV - a autenticação do Diário de Bordo de aeronave brasileira;

V - a anotação de usos e práticas aeronáuticas que não contrariem a lei, a ordem pública e os bons costumes.

Art. 75. Poderá ser cancelado o registro, mediante pedido escrito do proprietário, sempre que não esteja a aeronave ou os motores gravados, e com o consentimento por escrito do respectivo credor fiduciário, hipotecário ou daquele em favor de quem constar ônus real.

Parágrafo único. Nenhuma aeronave brasileira poderá ser transferida para o exterior se for objeto de garantia, a não ser com a expressa concordância do credor.

Art. 76. Os emolumentos, relativos ao registro, serão pagos pelo interessado, de conformidade com normas aprovadas pelo Ministério da Aeronáutica.

SEÇÃO II

Do Procedimento de Registro de Aeronaves

Art. 77. Todos os títulos levados a registro receberão no Protocolo o número que lhes competir, observada a ordem de entrada.

26

Art. 78. O número de ordem determinará a prioridade do título, e esta a preferência dos direitos dependentes do registro.

Art. 79. O título de natureza particular apresentado em via única será arquivado no Registro Aeronáutico Brasileiro, que fornecerá certidão do mesmo, ao interessado.

Art. 80. Protocolizado o título, proceder-se-á aos registros, prevalecendo, para efeito de prioridade, os títulos prenotados no Protocolo sob número de ordem mais baixo.

Art. 81. No Protocolo será anotada, à margem da prenotação, a exigência feita pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. Opondo-se o interessado, o processo será solucionado pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica, com recurso à autoridade aeronáutica superior.

Art. 82. Cessarão automaticamente os efeitos da prenotação se, decorridos 30 (trinta) dias do seu lançamento no Protocolo, não tiver o título sido registrado por omissão do interessado em atender às exigências legais.

Art. 83. Em caso de permuta, serão feitas as inscrições nas matrículas correspondentes, sob um único número de ordem no Protocolo.

Art. 84. O Diário de Bordo será apresentado ao Registro Aeronáutico Brasileiro para autenticação dos termos de abertura, encerramento e número de páginas.

Parágrafo único. O Diário de Bordo deverá ser encadernado e suas folhas numeradas, contendo na primeira e na última, respectivamente, o termo de abertura e encerramento com o número de suas páginas, devidamente autenticados pelo Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 85. O Registro Aeronáutico Brasileiro assentará em livro próprio ex officio ou a pedido da associação de classe interessada os costumes e práticas aeronáuticas que não contrariem a lei ou os bons costumes, após a manifestação dos órgãos jurídicos do Ministério da Aeronáutica.

CAPÍTULO VI

Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

Art. 86. Compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes Aeronáuticos.

§ 1º (Vetado).

§ 2º A investigação de quaisquer outros acidentes relacionados com a infra-estrutura aeronáutica, desde que não envolva aeronaves, não está abrangida nas atribuições próprias da Comissão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos.

§ 3º (Vetado).

§ 4º (Vetado).

§ 5º (Vetado).

§ 6º (Vetado).

Art. 87. A prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todas as pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves, bem assim com as atividades de apoio da infra-estrutura aeronáutica no território brasileiro.

Art. 88. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido.

Parágrafo único. A autoridade pública que tiver conhecimento do fato ou nele intervier, comunica-lo-á imediatamente, sob pena de responsabilidade por negligência, à autoridade aeronáutica mais próxima do acidente.

Art. 89. Exceto para efeito de salvar vidas, nenhuma aeronave acidentada, seus restos ou coisas que por ela eram transportadas, podem ser vasculhados ou removidos, a não ser em presença ou com autorização da autoridade aeronáutica.

Art. 90. Sempre que forem acionados os serviços de emergência de aeroporto para a prestação de socorro, o custo das despesas decorrentes será indenizado pelo explorador da aeronave socorrida.

Art. 91. As despesas de remoção e desinterdição do local do acidente aeronáutico, inclusive em aeródromo, correrão por conta do explorador da aeronave acidentada, desde que comprovada a sua culpa ou responsabilidade.

Parágrafo único. Caso o explorador não disponha de recursos técnicos ou não providencie tempestivamente a remoção da aeronave ou de seus restos, a administração do aeroporto encarregar-se-á dessa providência.

Art. 92. Em caso de acidentes aéreos ocorridos por atos delituosos, far-se-á a comunicação à autoridade policial para o respectivo processo.

28

Parágrafo único. Para o disposto no caput deste artigo, a autoridade policial, juntamente com as autoridades aeronáuticas, deverão considerar as infrações às Regulamentações Profissionais dos aeroviários e dos aeronautas, que possam ter concorrido para o evento.

Art. 93. A correspondência transportada por aeronave acidentada deverá ser entregue, o mais rápido possível, à entidade responsável pelo serviço postal, que fará a devida comunicação à autoridade aduaneira mais próxima, no caso de remessas postais internacionais.

CAPÍTULO VII

Sistema de Facilitação, Segurança da Aviação Civil e Coordenação do Transporte Aéreo

SEÇÃO I

Da Facilitação do Transporte Aéreo

Art. 94. O sistema de facilitação do transporte aéreo, vinculado ao Ministério da Aeronáutica, tem por objetivo estudar as normas e recomendações pertinentes da Organização de Aviação Civil Internacional - OACI e propor aos órgãos interessados as medidas adequadas a implementá-las no País, avaliando os resultados e sugerindo as alterações necessárias ao aperfeiçoamento dos serviços aéreos.

SEÇÃO II

Da Segurança da Aviação Civil

Art. 95. O Poder Executivo deverá instituir e regular a Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil.

§ 1º A Comissão mencionada no caput deste artigo tem como objetivos:

I - assessorar os órgãos governamentais, relativamente à política e critérios de segurança;

II - promover a coordenação entre:

- a) os serviços de controle de passageiros;
- b) a administração aeroportuária;
- c) o policiamento;
- d) as empresas de transporte aéreo;

29

e) as empresas de serviços auxiliares.

§ 2º Compete, ainda, à referida Comissão determinar as normas e medidas destinadas a prevenir e a enfrentar ameaças e atos contra a aviação civil e as instalações correlatas.

SEÇÃO III Da Coordenação do Transporte Aéreo Civil

Art. 96. O Poder Executivo regulamentará o órgão do sistema de coordenação do transporte aéreo civil, a fim de:

I - propor medidas visando a:

a) assegurar o desenvolvimento harmônico do transporte aéreo, no contexto de programas técnicos e econômico-financeiros específicos;

b) acompanhar e fiscalizar a execução desses programas.

II - apreciar, sob os aspectos técnico-aeronáuticos e econômico-financeiros, os pedidos de importação e exportação de aeronaves civis e propor instruções para o incentivo da indústria nacional de natureza aeroespacial.

CAPÍTULO VIII Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal

SEÇÃO I Dos Aeroclubes

Art. 97. Aeroclube é toda sociedade civil com patrimônio e administração próprios, com serviços locais e regionais, cujos objetivos principais são o ensino e a prática da aviação civil, de turismo e desportiva em todas as suas modalidades, podendo cumprir missões de emergência ou de notório interesse da coletividade.

§ 1º Os serviços aéreos prestados por aeroclubes abrangem as atividades de:

I - ensino e adestramento de pessoal de vôo;

II - ensino e adestramento de pessoal da infra-estrutura aeronáutica;

III - recreio e desportos.

30

§ 2º Os aeroclubes e as demais entidades afins, uma vez autorizadas a funcionar, são considerados como de utilidade pública.

SEÇÃO II

Da Formação e Adestramento de Pessoal de Aviação Civil

Art. 98. Os aeroclubes, escolas ou cursos de aviação ou de atividade a ela vinculada (artigo 15, §§ 1º e 2º) somente poderão funcionar com autorização prévia de autoridade aeronáutica.

§ 1º As entidades de que trata este artigo, após serem autorizadas a funcionar, são consideradas de utilidade pública.

§ 2º A formação e o adestramento de pessoal das Forças Armadas serão estabelecidos em legislação especial.

Art. 99. As entidades referidas no artigo anterior só poderão funcionar com a prévia autorização do Ministério da Aeronáutica.

Parágrafo único. O Poder Executivo baixará regulamento fixando os requisitos e as condições para a autorização e o funcionamento dessas entidades, assim como para o registro dos respectivos professores, aprovação de cursos, expedição e validade dos certificados de conclusão dos cursos e questões afins.

SEÇÃO III

Da Formação e Adestramento de Pessoal Destinado à Infra-Estrutura Aeronáutica

Art. 100. Os programas de desenvolvimento de ensino e adestramento de pessoal civil vinculado à infra-estrutura aeronáutica compreendem a formação, aperfeiçoamento e especialização de técnicos para todos os elementos indispensáveis, imediata ou mediatamente, à navegação aérea, inclusive à fabricação, revisão e manutenção de produtos aeronáuticos ou relativos à proteção ao (omissão do Diário Oficial).

Parágrafo único. Cabe à autoridade aeronáutica expedir licença ou certificado de controladores de tráfego aéreo e de outros profissionais dos diversos setores de atividades vinculadas à navegação aérea e à infra-estrutura aeronáutica.

CAPÍTULO IX

Sistema de Indústria Aeronáutica

Art. 101. A indústria aeronáutica, constituída de empresas de fabricação, revisão, reparo e manutenção de produto aeronáutico ou relativo à proteção ao vôo depende de registro e de homologação (artigos 66 a 71).

31

CAPÍTULO X
Dos Serviços Auxiliares

Art. 102. São serviços auxiliares:

I - as agências de carga aérea, os serviços de rampa ou de pista nos aeroportos e os relativos à hotelaria nos aeroportos;

II - os demais serviços conexos à navegação aérea ou à infra-estrutura aeronáutica, fixados, em regulamento, pela autoridade aeronáutica.

§ 1º [\(Vetado\)](#).

§ 2º Serão permitidos convênios entre empresas nacionais e estrangeiras, para que cada uma opere em seu respectivo país, observando-se suas legislações específicas.

Art. 103. Os serviços de controle aduaneiro nos aeroportos internacionais serão executados de conformidade com lei específica.

Art. 104. Todos os equipamentos e serviços de terra utilizados no atendimento de aeronaves, passageiros, bagagem e carga são de responsabilidade dos transportadores ou de prestadores autônomos de serviços auxiliares.

CAPÍTULO XI
Sistema de Coordenação da Infra-Estrutura Aeronáutica

Art. 105. Poderá ser instalado órgão ou Comissão com o objetivo de:

I - promover o planejamento integrado da infra-estrutura aeronáutica e sua harmonização com as possibilidades econômico-financeiras do País;

II - coordenar os diversos sistemas ou subsistemas;

III - estudar e propor as medidas adequadas ao funcionamento harmônico dos diversos sistemas ou subsistemas;

IV - coordenar os diversos registros e homologações exigidos por lei.

32

TÍTULO IV Das Aeronaves

CAPÍTULO I Disposições Gerais

Art. 106. Considera-se aeronave todo aparelho manobrável em voo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas.

Parágrafo único. A aeronave é bem móvel registrável para o efeito de nacionalidade, matrícula, aeronavegabilidade (artigos 72, I, 109 e 114), transferência por ato entre vivos (artigos 72, II e 115, IV), constituição de hipoteca (artigos 72, II e 138), publicidade (artigos 72, III e 117) e cadastramento geral (artigo 72, V).

Art. 107. As aeronaves classificam-se em civis e militares.

§ 1º Consideram-se militares as integrantes das Forças Armadas, inclusive as requisitadas na forma da lei, para missões militares (artigo 3º, I).

§ 2º As aeronaves civis compreendem as aeronaves públicas e as aeronaves privadas.

§ 3º As aeronaves públicas são as destinadas ao serviço do Poder Público, inclusive as requisitadas na forma da lei; todas as demais são aeronaves privadas.

§ 4º As aeronaves a serviço de entidades da Administração Indireta Federal, Estadual ou Municipal são consideradas, para os efeitos deste Código, aeronaves privadas (artigo 3º, II).

§ 5º Salvo disposição em contrário, os preceitos deste Código não se aplicam às aeronaves militares, reguladas por legislação especial (artigo 14, § 6º).

CAPÍTULO II Da Nacionalidade, Matrícula e Aeronavegabilidade

SEÇÃO I Da Nacionalidade e Matrícula

Art. 108. A aeronave é considerada da nacionalidade do Estado em que esteja matriculada.

33

Art. 109. O Registro Aeronáutico Brasileiro, no ato da inscrição, após a vistoria técnica, atribuirá as marcas de nacionalidade e matrícula, identificadoras da aeronave.

§ 1º A matrícula confere nacionalidade brasileira à aeronave e substitui a matrícula anterior, sem prejuízo dos atos jurídicos realizados anteriormente.

§ 2º Serão expedidos os respectivos certificados de matrícula e nacionalidade e de aeronavegabilidade.

Art. 110. A matrícula de aeronave já matriculada em outro Estado pode ser efetuada pelo novo adquirente, mediante a comprovação da transferência da propriedade; ou pelo explorador, mediante o expresse consentimento do titular do domínio.

Parágrafo único. O consentimento do proprietário pode ser manifestado, por meio de mandato especial, em cláusula do respectivo contrato de utilização de aeronave, ou em documento separado.

Art. 111 A matrícula será provisória quando:

I - feita pelo explorador, usuário, arrendatário, promitente-comprador ou por quem, sendo possuidor, não tenha a propriedade, mas tenha o expresse mandato ou consentimento do titular do domínio da aeronave;

II - o vendedor reserva, para si a propriedade da aeronave até o pagamento total do preço ou até o cumprimento de determinada condição, mas consente, expressamente, que o comprador faça a matrícula.

§ 1º A ocorrência da condição resolutiva, estabelecida no contrato, traz como consequência o cancelamento da matrícula, enquanto a quitação ou a ocorrência de condição suspensiva autoriza a matrícula definitiva.

§ 2º O contrato de compra e venda, a prazo, desde que o vendedor não reserve para si a propriedade, enseja a matrícula definitiva.

Art. 112. As marcas de nacionalidade e matrícula serão canceladas:

I - a pedido do proprietário ou explorador quando deva inscrevê-la em outro Estado, desde que não exista proibição legal (artigo 75 e Parágrafo único);

II - ex officio quando matriculada em outro país;

III - quando ocorrer o abandono ou perecimento da aeronave.

34

Art. 113. As inscrições constantes do Registro Aeronáutico Brasileiro serão averbadas no certificado de matrícula da aeronave.

SEÇÃO II

Do Certificado de Aeronavegabilidade

Art. 114. Nenhuma aeronave poderá ser autorizada para o voo sem a prévia expedição do correspondente certificado de aeronavegabilidade que só será válido durante o prazo estipulado e enquanto observadas as condições obrigatórias nele mencionadas (artigos 20 e 68, § 2º).

§ 1º São estabelecidos em regulamento os requisitos, condições e provas necessários à obtenção ou renovação do certificado, assim como o prazo de vigência e casos de suspensão ou cassação.

§ 2º Poderão ser convalidados os certificados estrangeiros de aeronavegabilidade que atendam aos requisitos previstos no regulamento de que trata o parágrafo anterior, e às condições aceitas internacionalmente.

CAPÍTULO III

Da Propriedade e Exploração da Aeronave

SEÇÃO I

Da Propriedade da Aeronave

Art. 115. Adquire-se a propriedade da aeronave:

I - por construção;

II - por usucapião;

III - por direito hereditário;

IV - por inscrição do título de transferência no Registro Aeronáutico Brasileiro;

V - por transferência legal (artigos 145 e 190).

§ 1º Na transferência da aeronave estão sempre compreendidos, salvo cláusula expressa em contrário, os motores, equipamentos e instalações internas.

35

§ 2º Os títulos translativos da propriedade de aeronave, por ato entre vivos, não transferem o seu domínio, senão da data em que se inscreverem no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 116. Considera-se proprietário da aeronave a pessoa natural ou jurídica que a tiver:

I - construído, por sua conta;

II - mandado construir, mediante contrato;

III - adquirido por usucapião, por possuí-la como sua, baseada em justo título e boa-fé, sem interrupção nem oposição durante 5 (cinco) anos;

IV - adquirido por direito hereditário;

V - inscrito em seu nome no Registro Aeronáutico Brasileiro, consoante instrumento público ou particular, judicial ou extrajudicial (artigo 115, IV).

§ 1º Deverá constar da inscrição e da matrícula o nome daquele a quem, no título de aquisição, for transferida a propriedade da aeronave.

§ 2º Caso a inscrição e a matrícula sejam efetuadas por possuidor que não seja titular da propriedade da aeronave, deverá delas constar o nome do proprietário e a averbação do seu expresso mandato ou consentimento.

Art. 117. Para fins de publicidade e continuidade, serão também inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro:

I - as arrematações e adjudicações em hasta pública;

II - as sentenças de divórcio, de nulidade ou anulações de casamento quando nas respectivas partilhas existirem aeronaves;

III - as sentenças de extinção de condomínio;

IV - as sentenças de dissolução ou liquidação de sociedades, em que haja aeronaves a partilhar;

V - as sentenças que, nos inventários, arrolamentos e partilhas, adjudicarem aeronaves em pagamento de dívidas da herança;

36

VI - as sentenças ou atos de adjudicação, assim como os formais ou certidões de partilha na sucessão legítima ou testamentária;

VII - as sentenças declaratórias de usucapião.

Art. 118. Os projetos de construção, quando por conta do próprio fabricante, ou os contratos de construção quando por conta de quem a tenha contratado serão inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 1º No caso de hipoteca de aeronave em construção mediante contrato, far-se-ão, ao mesmo tempo, a inscrição do respectivo contrato de construção e a da hipoteca.

§ 2º No caso de hipoteca de aeronave em construção por conta do fabricante faz-se, no mesmo ato, a inscrição do projeto de construção e da respectiva hipoteca.

§ 3º Quando não houver hipoteca de aeronave em construção, far-se-á a inscrição do projeto construído por ocasião do pedido de matrícula.

Art. 119. As aeronaves em processo de homologação, as destinadas à pesquisa e desenvolvimento para fins de homologação e as produzidas por amadores estão sujeitas à emissão de certificados de autorização de voo experimental e de marca experimental (artigos 17, Parágrafo único, e 67, § 1º).

Art. 120. Perde-se a propriedade da aeronave pela alienação, renúncia, abandono, perecimento, desapropriação e pelas causas de extinção previstas em lei.

§ 1º Ocorre o abandono da aeronave ou de parte dela quando não for possível determinar sua legítima origem ou quando manifestar-se o proprietário, de modo expresso, no sentido de abandoná-la.

§ 2º Considera-se perecida a aeronave quando verificada a impossibilidade de sua recuperação ou após o transcurso de mais de 180 (cento e oitenta) dias a contar da data em que dela se teve a última notícia oficial.

§ 3º Verificado, em inquérito administrativo, o abandono ou perecimento da aeronave, será cancelada ex officio a respectiva matrícula.

Art. 121. O contrato que objetive a transferência da propriedade de aeronave ou a constituição sobre ela de direito real poderá ser elaborado por instrumento público ou particular.

Parágrafo único. No caso de contrato realizado no exterior aplica-se o disposto no artigo 73, item III.

37

SEÇÃO II

Da Exploração e do Explorador de Aeronave

Art. 122. Dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, a utiliza, legitimamente, por conta própria, com ou sem fins lucrativos.

Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave:

I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi-aéreo;

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;

III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;

IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.

Art. 124. Quando o nome do explorador estiver inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante qualquer contrato de utilização, exclui-se o proprietário da aeronave da responsabilidade inerente à exploração da mesma.

§ 1º O proprietário da aeronave será reputado explorador, até prova em contrário, se o nome deste não constar no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 2º Provando-se, no caso do parágrafo anterior, que havia explorador, embora sem ter o seu nome inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, haverá solidariedade do explorador e do proprietário por qualquer infração ou dano resultante da exploração da aeronave.

CAPÍTULO IV

Dos Contratos sobre Aeronave

SEÇÃO I

Do Contrato de Construção de Aeronave

Art. 125. O contrato de construção de aeronave deverá ser inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro.

38

Parágrafo único. O contrato referido no caput deste artigo deverá ser submetido à fiscalização do Ministério da Aeronáutica, que estabelecerá as normas e condições de construção.

Art. 126. O contratante que encomendou a construção da aeronave, uma vez inscrito o seu contrato no Registro Aeronáutico Brasileiro, adquire, originariamente, a propriedade da aeronave, podendo dela dispor e reavê-la do poder de quem quer que injustamente a possua.

SEÇÃO II

Do Arrendamento

Art. 127. Dá-se o arrendamento quando uma das partes se obriga a ceder à outra, por tempo determinado, o uso e gozo de aeronave ou de seus motores, mediante certa retribuição.

Art. 128. O contrato deverá ser feito por instrumento público ou particular, com a assinatura de duas testemunhas, e inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 129. O arrendador é obrigado:

I - a entregar ao arrendatário a aeronave ou o motor, no tempo e lugar convençionados, com a documentação necessária para o vôo, em condições de servir ao uso a que um ou outro se destina, e a mantê-los nesse estado, pelo tempo do contrato, salvo cláusula expressa em contrário;

II - a garantir, durante o tempo do contrato, o uso pacífico da aeronave ou do motor.

Parágrafo único. Pode o arrendador obrigar-se, também, a entregar a aeronave equipada e tripulada, desde que a direção e condução técnica fiquem a cargo do arrendatário.

Art. 130. O arrendatário é obrigado:

I - a fazer uso da coisa arrendada para o destino convençionado e dela cuidar como se sua fosse;

II - a pagar, pontualmente, o aluguel, nos prazos, lugar e condições acordadas;

III - a restituir ao arrendador a coisa arrendada, no estado em que a recebeu, ressalvado o desgaste natural decorrente do uso regular.

39

Art. 131. A cessão do arrendamento e o subarrendamento só poderão ser realizados por contrato escrito, com o consentimento expresso do arrendador e a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 132. A não inscrição do contrato de arrendamento ou de subarrendamento determina que o arrendador, o arrendatário e o subarrendatário, se houver, sejam responsáveis pelos danos e prejuízos causados pela aeronave.

SEÇÃO III Do Fretamento

Art. 133. Dá-se o fretamento quando uma das partes, chamada fretador, obriga-se para com a outra, chamada afretador, mediante o pagamento por este, do frete, a realizar uma ou mais viagens preestabelecidas ou durante certo período de tempo, reservando-se ao fretador o controle sobre a tripulação e a condução técnica da aeronave.

Art. 134. O contrato será por instrumento público ou particular, sendo facultada a sua inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro (artigos 123 e 124).

Art. 135. O fretador é obrigado:

I - a colocar à disposição do afretador aeronave equipada e tripulada, com os documentos necessários e em estado de aeronavegabilidade;

II - a realizar as viagens acordadas ou a manter a aeronave à disposição do afretador, durante o tempo convencionado.

Art. 136. O afretador é obrigado:

I - a limitar o emprego da aeronave ao uso para o qual foi contratada e segundo as condições do contrato;

II - a pagar o frete no lugar, tempo e condições acordadas.

SEÇÃO IV Do Arrendamento Mercantil de Aeronave

Art. 137. O arrendamento mercantil deve ser inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante instrumento público ou particular com os seguintes elementos:

I - descrição da aeronave com o respectivo valor;

40

II - prazo do contrato, valor de cada prestação periódica, ou o critério para a sua determinação, data e local dos pagamentos;

III - cláusula de opção de compra ou de renovação contratual, como faculdade do arrendatário;

IV - indicação do local, onde a aeronave deverá estar matriculada durante o prazo do contrato.

§ 1º Quando se tratar de aeronave proveniente do exterior, deve estar expreso o consentimento em que seja inscrita a aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro com o cancelamento da matrícula primitiva, se houver.

§ 2º Poderão ser aceitas, nos respectivos contratos, as cláusulas e condições usuais nas operações de leasing internacional, desde que não contenha qualquer cláusula contrária à Constituição Brasileira ou às disposições deste Código.

CAPÍTULO V

Da Hipoteca e Alienação Fiduciária de Aeronave

SEÇÃO I

Da Hipoteca Convencional

Art. 138. Poderão ser objeto de hipoteca as aeronaves, motores, partes e acessórios de aeronaves, inclusive aquelas em construção.

§ 1º Não pode ser objeto de hipoteca, enquanto não se proceder à matrícula definitiva, a aeronave inscrita e matriculada provisoriamente, salvo se for para garantir o contrato, com base no qual se fez a matrícula provisória.

§ 2º A referência à aeronave, sem ressalva, compreende todos os equipamentos, motores, instalações e acessórios, constantes dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade.

§ 3º No caso de incidir sobre motores, deverão eles ser inscritos e individuados no Registro Aeronáutico Brasileiro, no ato da inscrição da hipoteca, produzindo esta os seus efeitos ainda que estejam equipando aeronave hipotecada a distinto credor, exceto no caso de haver nos respectivos contratos cláusula permitindo a rotatividade dos motores.

41

§ 4º Concluída a construção, a hipoteca estender-se-á à aeronave se recair sobre todos os componentes; mas continuará a gravar, apenas, os motores e equipamentos individuados, se somente sobre eles incidir a garantia.

§ 5º Durante o contrato, o credor poderá inspecionar o estado dos bens, objeto da hipoteca.

Art. 139. Só aquele que pode alienar a aeronave poderá hipotecá-la e só a aeronave que pode ser alienada poderá ser dada em hipoteca.

Art. 140. A aeronave comum a 2 (dois) ou mais proprietários só poderá ser dada em hipoteca com o consentimento expresso de todos os condôminos.

Art. 141. A hipoteca constituir-se-á pela inscrição do contrato no Registro Aeronáutico Brasileiro e com a averbação no respectivo certificado de matrícula.

Art. 142. Do contrato de hipoteca deverão constar:

I - o nome e domicílio das partes contratantes;

II - a importância da dívida garantida, os respectivos juros e demais consectários legais, o termo e lugar de pagamento;

III - as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, assim como os números de série de suas partes componentes;

IV - os seguros que garantem o bem hipotecado.

§ 1º Quando a aeronave estiver em construção, do instrumento deverá constar a descrição de conformidade com o contrato, assim como a etapa da fabricação, se a hipoteca recair sobre todos os componentes; ou a individuação das partes e acessórios se sobre elas incidir a garantia.

§ 2º No caso de contrato de hipoteca realizado no exterior, devem ser observadas as indicações previstas no artigo 73, item III.

Art. 143. O crédito hipotecário aéreo prefere a qualquer outro, com exceção dos resultantes de:

I - despesas judiciais, crédito trabalhista, tributário e proveniente de tarifas aeroportuárias;

42

II - despesas por socorro prestado; gastos efetuados pelo comandante da aeronave, no exercício de suas funções, quando indispensáveis à continuação da viagem; e despesas efetuadas com a conservação da aeronave.

Parágrafo único. A preferência será exercida:

- a) no caso de perda ou avaria da aeronave, sobre o valor do seguro;
- b) no caso de destruição ou inutilização, sobre o valor dos materiais recuperados ou das indenizações recebidas de terceiros;
- c) no caso de desapropriação, sobre o valor da indenização.

SEÇÃO II

Da Hipoteca Legal

Art. 144. Será dada em favor da União a hipoteca legal das aeronaves, peças e equipamentos adquiridos no exterior com aval, fiança ou qualquer outra garantia do Tesouro Nacional ou de seus agentes financeiros.

Art. 145. Os bens mencionados no artigo anterior serão adjudicados à União, se esta o requerer no Juízo Federal, comprovando:

I - a falência, insolvência, liquidação judicial ou extrajudicial, antes de concluído o pagamento do débito garantido pelo Tesouro Nacional ou seus agentes financeiros;

II - a ocorrência dos fatos previstos no artigo 189, I e II deste Código.

Art. 146. O débito que tenha de ser pago pela União ou seus agentes financeiros, vencido ou vincendo, será cobrado do adquirente ou da massa falida pelos valores despendidos por ocasião do pagamento.

§ 1º A conversão da moeda estrangeira, se for o caso, será feita pelo câmbio do dia, observada a legislação complementar pertinente.

§ 2º O valor das aeronaves adjudicadas à União será o da data da referida adjudicação.

§ 3º Do valor do crédito previsto neste artigo será deduzido o valor das aeronaves adjudicadas à União, cobrando-se o saldo.

43

§ 4º Se o valor das aeronaves for maior do que as importâncias despendidas ou a despende, pela União ou seus agentes financeiros, poderá aquela vender em leilão as referidas aeronaves pelo valor da avaliação.

§ 5º Com o preço alcançado, pagar-se-ão as quantias despendidas ou a despende, e o saldo depositar-se-á, conforme o caso, em favor da massa falida ou liquidante.

§ 6º Se no primeiro leilão não alcançar lance superior ou igual à avaliação, far-se-á, no mesmo dia, novo leilão condicional pelo maior preço.

§ 7º Se o preço alcançado no leilão não for superior ao crédito da União, poderá esta optar pela adjudicação a seu favor.

Art. 147. Far-se-á ex officio a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro:

I - da hipoteca legal;

II - da adjudicação de que tratam os artigos 145, 146, § 7º e 190 deste Código.

Parágrafo único. Os atos jurídicos, de que cuida o artigo, produzirão efeitos ainda que não levados a registro no tempo próprio.

SEÇÃO III Da Alienação Fiduciária

Art. 148. A alienação fiduciária em garantia transfere ao credor o domínio resolúvel e a posse indireta da aeronave ou de seus equipamentos, independentemente da respectiva tradição, tornando-se o devedor o possuidor direto e depositário com todas as responsabilidades e encargos que lhe incumbem de acordo com a lei civil e penal.

Art. 149. A alienação fiduciária em garantia de aeronave ou de seus motores deve ser feita por instrumento público ou particular, que conterá:

I - o valor da dívida, a taxa de juros, as comissões, cuja cobrança seja permitida, a cláusula penal e a estipulação da correção monetária, se houver, com a indicação exata dos índices aplicáveis;

II - a data do vencimento e o local do pagamento;

III - a descrição da aeronave ou de seus motores, com as indicações constantes do registro e dos respectivos certificados de matrícula e de aeronavegabilidade.

44

§ 1º No caso de alienação fiduciária de aeronave em construção ou de seus componentes, do instrumento constará a descrição conforme o respectivo contrato e a etapa em que se encontra.

§ 2º No caso do parágrafo anterior, o domínio fiduciário transferir-se-á, no ato do registro, sobre as partes componentes, e estender-se-á à aeronave construída, independente de formalidade posterior.

Art. 150. A alienação fiduciária só tem validade e eficácia após a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 151. No caso de inadimplemento da obrigação garantida, o credor fiduciário poderá alienar o objeto da garantia a terceiros e aplicar o respectivo preço no pagamento do seu crédito e das despesas decorrentes da cobrança, entregando ao devedor o saldo, se houver.

§ 1º Se o preço não bastar para pagar o crédito e despesas, o devedor continuará obrigado pelo pagamento do saldo.

§ 2º Na falência, liquidação ou insolvência do devedor, fica assegurado ao credor o direito de pedir a restituição do bem alienado fiduciariamente.

§ 3º O proprietário fiduciário ou credor poderá proceder à busca e apreensão judicial do bem alienado fiduciariamente, diante da mora ou inadimplemento do credor.

Art. 152. No caso de falência, insolvência, liquidação judicial ou extrajudicial do adquirente ou importador, sem o pagamento do débito para com o vendedor, e de ter o Tesouro Nacional ou seus agentes financeiros de pagá-lo, a União terá o direito de receber a quantia despendida com as respectivas despesas e consectários legais, deduzido o valor das aeronaves, peças e equipamentos, objeto da garantia, procedendo-se de conformidade com o disposto em relação à hipoteca legal (artigos 144 e 145).

CAPÍTULO VI

Do Seqüestro, da Penhora e Apreensão da Aeronave

SEÇÃO I

Do Seqüestro da Aeronave

Art. 153. Nenhuma aeronave empregada em serviços aéreos públicos (artigo 175) poderá ser objeto de seqüestro.

Parágrafo único. A proibição é extensiva à aeronave que opera serviço de transporte não regular, quando estiver pronta para partir e no curso de viagem da espécie.

45

Art. 154. Admite-se o seqüestro:

I - em caso de desapossamento da aeronave por meio ilegal;

II - em caso de dano à propriedade privada provocado pela aeronave que nela fizer pouso forçado.

Parágrafo único. Na hipótese do inciso II, não será admitido o seqüestro se houver prestação de caução suficiente a cobrir o prejuízo causado.

SEÇÃO II

Da Penhora ou Apreensão da Aeronave

Art. 155. Toda vez que, sobre aeronave ou seus motores, recair penhora ou apreensão, esta deverá ser averbada no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 1º Em caso de penhora ou apreensão judicial ou administrativa de aeronaves, ou seus motores, destinados ao serviço público de transporte aéreo regular, a autoridade judicial ou administrativa determinará a medida, sem que se interrompa o serviço.

§ 2º A guarda ou depósito de aeronave penhorada ou de qualquer modo apreendida judicialmente far-se-á de conformidade com o disposto nos artigos 312 a 315 deste Código.

TÍTULO V

Da Tripulação

CAPÍTULO I

Da Composição da Tripulação

Art. 156. São tripulantes as pessoas devidamente habilitadas que exercem função a bordo de aeronaves.

§ 1º A função remunerada a bordo de aeronaves nacionais é privativa de titulares de licenças específicas, emitidas pelo Ministério da Aeronáutica e reservada a brasileiros natos ou naturalizados.

§ 2º A função não remunerada, a bordo de aeronave de serviço aéreo privado (artigo 177) pode ser exercida por tripulantes habilitados, independente de sua nacionalidade.

§ 3º No serviço aéreo internacional poderão ser empregados comissários estrangeiros, contanto que o número não exceda 1/3 (um terço) dos comissários a bordo da mesma aeronave.

46

Art. 157. Desde que assegurada a admissão de tripulantes brasileiros em serviços aéreos públicos de determinado país, deve-se promover acordo bilateral de reciprocidade.

Art. 158. A juízo da autoridade aeronáutica poderão ser admitidos como tripulantes, em caráter provisório, instrutores estrangeiros, na falta de tripulantes brasileiros.

Parágrafo único. O prazo do contrato de instrutores estrangeiros, de que trata este artigo, não poderá exceder de 6 (seis) meses.

Art. 159. Na forma da regulamentação pertinente e de acordo com as exigências operacionais, a tripulação constituir-se-á de titulares de licença de voo e certificados de capacidade física e de habilitação técnica, que os credenciem ao exercício das respectivas funções.

CAPÍTULO II

Das Licenças e Certificados

Art. 160. A licença de tripulantes e os certificados de habilitação técnica e de capacidade física serão concedidos pela autoridade aeronáutica, na forma de regulamentação específica.

Parágrafo único. A licença terá caráter permanente e os certificados vigorarão pelo período neles estabelecido, podendo ser revalidados.

Art. 161. Será regulada pela legislação brasileira a validade da licença e o certificado de habilitação técnica de estrangeiros, quando inexistir convenção ou ato internacional vigente no Brasil e no Estado que os houver expedido.

Parágrafo único. O disposto no caput do presente artigo aplica-se a brasileiro titular de licença ou certificado obtido em outro país.

Art. 162. Cessada a validade do certificado de habilitação técnica ou de capacidade física, o titular da licença ficará impedido do exercício da função nela especificada.

Art. 163. Sempre que o titular de licença apresentar indício comprometedor de sua aptidão técnica ou das condições físicas estabelecidas na regulamentação específica, poderá ser submetido a novos exames técnicos ou de capacidade física, ainda que válidos estejam os respectivos certificados.

Parágrafo único. Do resultado dos exames acima especificados caberá recurso dos interessados à Comissão técnica especializada ou à junta médica.

47

Art. 164. Qualquer dos certificados de que tratam os artigos anteriores poderá ser cassado pela autoridade aeronáutica se comprovado, em processo administrativo ou em exame de saúde, que o respectivo titular não possui idoneidade profissional ou não está capacitado para o exercício das funções especificadas em sua licença.

Parágrafo único. No caso do presente artigo, aplica-se o disposto no parágrafo único do artigo 163.

CAPÍTULO III Do Comandante de Aeronave

Art. 165. Toda aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem.

Parágrafo único. O nome do Comandante e dos demais tripulantes constarão do Diário de Bordo.

Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

§ 1º O Comandante será também responsável pela guarda de valores, mercadorias, bagagens despachadas e mala postal, desde que lhe sejam asseguradas pelo proprietário ou explorador condições de verificar a quantidade e estado das mesmas.

§ 2º Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente, ao Comandante da aeronave.

§ 3º Durante a viagem, o Comandante é o responsável, no que se refere à tripulação, pelo cumprimento da regulamentação profissional no tocante a:

I - limite da jornada de trabalho;

II - limites de voo;

III - intervalos de repouso;

IV - fornecimento de alimentos.

Art. 167. O Comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem.

48

Parágrafo único. No caso de pouso forçado, a autoridade do Comandante persiste até que as autoridades competentes assumam a responsabilidade pela aeronave, pessoas e coisas transportadas.

Art. 168 Durante o período de tempo previsto no artigo 167, o Comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontrem a bordo da aeronave e poderá:

I - desembarcar qualquer delas, desde que comprometa a boa ordem, a disciplina, ponha em risco a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo;

II - tomar as medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados;

III - alijar a carga ou parte dela, quando indispensável à segurança de voo (artigo 16, § 3º).

Parágrafo único. O Comandante e o explorador da aeronave não serão responsáveis por prejuízos ou consequências decorrentes de adoção das medidas disciplinares previstas neste artigo, sem excesso de poder.

Art. 169. Poderá o Comandante, sob sua responsabilidade, adiar ou suspender a partida da aeronave, quando julgar indispensável à segurança do voo.

Art. 170. O Comandante poderá delegar a outro membro da tripulação as atribuições que lhe competem, menos as que se relacionem com a segurança do voo.

Art. 171. As decisões tomadas pelo Comandante na forma dos artigos 167, 168, 169 e 215, parágrafo único, inclusive em caso de alijamento (artigo 16, § 3º), serão registradas no Diário de Bordo e, concluída a viagem, imediatamente comunicadas à autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. No caso de estar a carga sujeita a controle aduaneiro, será o alijamento comunicado à autoridade fazendária mais próxima.

Art. 172. O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar para cada voo a data, natureza do voo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada, incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral.

Parágrafo único. O Diário de Bordo referido no caput deste artigo deverá estar assinado pelo piloto Comandante, que é o responsável pelas anotações, aí também incluídos os totais de tempos de voo e de jornada.

49

Art. 173. O Comandante procederá ao assento, no Diário de Bordo, dos nascimentos e óbitos que ocorrerem durante a viagem, e dele extrairá cópia para os fins de direito.

Parágrafo único. Ocorrendo mal súbito ou óbito de pessoas, o Comandante providenciará, na primeira escala, o comparecimento de médicos ou da autoridade policial local, para que sejam tomadas as medidas cabíveis.

TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos

CAPÍTULO I Introdução

Art. 174. Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos privados (artigos 177 a 179) e os serviços aéreos públicos (artigos 180 a 221).

Art. 175. Os serviços aéreos públicos abrangem os serviços aéreos especializados públicos e os serviços de transporte aéreo público de passageiro, carga ou mala postal, regular ou não regular, doméstico ou internacional.

§ 1º A relação jurídica entre a União e o empresário que explora os serviços aéreos públicos pauta-se pelas normas estabelecidas neste Código e legislação complementar e pelas condições da respectiva concessão ou autorização.

§ 2º A relação jurídica entre o empresário e o usuário ou beneficiário dos serviços é contratual, regendo-se pelas respectivas normas previstas neste Código e legislação complementar, e, em se tratando de transporte público internacional, pelo disposto nos Tratados e Convenções pertinentes (artigos 1º, § 1º; 203 a 213).

§ 3º No contrato de serviços aéreos públicos, o empresário, pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave, obriga-se, em nome próprio, a executar determinados serviços aéreos, mediante remuneração, aplicando-se o disposto nos artigos 222 a 245 quando se tratar de transporte aéreo regular.

Art. 176. O transporte aéreo de mala postal poderá ser feito, com igualdade de tratamento, por todas as empresas de transporte aéreo regular, em suas linhas, atendendo às conveniências de horário, ou mediante fretamento especial.

§ 1º No transporte de remessas postais o transportador só é responsável perante a Administração Postal na conformidade das disposições aplicáveis às relações entre eles.

§ 2º Salvo o disposto no parágrafo anterior, as disposições deste Código não se aplicam ao transporte de remessas postais.

50

CAPÍTULO II

Serviços Aéreos Privados

Art. 177. Os serviços aéreos privados são os realizados, sem remuneração, em benefício do próprio operador (artigo 123, II) compreendendo as atividades aéreas:

I - de recreio ou desportivas;

II - de transporte reservado ao proprietário ou operador da aeronave;

III - de serviços aéreos especializados, realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador da aeronave.

Art. 178. Os proprietários ou operadores de aeronaves destinadas a serviços aéreos privados, sem fins comerciais, não necessitam de autorização para suas atividades aéreas (artigo 14, § 2º).

§ 1º As aeronaves e os operadores deverão atender aos respectivos requisitos técnicos e a todas as disposições sobre navegação aérea e segurança de vôo, assim como ter, regularmente, o seguro contra danos às pessoas ou bens na superfície e ao pessoal técnico a bordo.

§ 2º As aeronaves de que trata este artigo não poderão efetuar serviços aéreos de transporte público (artigo 267, § 2º).

Art. 179. As pessoas físicas ou jurídicas que, em seu único e exclusivo benefício, se dediquem à formação ou adestramento de seu pessoal técnico, poderão fazê-lo mediante a anuência da autoridade aeronáutica.

CAPÍTULO III

Serviços Aéreos Públicos

SEÇÃO I

Da Concessão ou Autorização para os Serviços Aéreos Públicos

Art. 180. A exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não regular ou de serviços especializados.

Art. 181. A concessão somente será dada à pessoa jurídica brasileira que tiver:

I - sede no Brasil;

51

II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

III - direção confiada exclusivamente a brasileiros.

§ 1º As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima, cujos estatutos deverão conter expressa proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.

§ 2º Pode ser admitida a emissão de ações preferenciais até o limite de 2/3 (dois terços) do total das ações emitidas, não prevalecendo as restrições não previstas neste Código.

§ 3º A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 1/5 (um quinto) do capital a que se refere o item II deste artigo, depende de aprovação da autoridade aeronáutica.

§ 4º Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 1/5 (um quinto) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.

Art. 182. A autorização pode ser outorgada:

I - às sociedades anônimas nas condições previstas no artigo anterior;

II - às demais sociedades, com sede no País, observada a maioria de sócios, o controle e a direção de brasileiros.

Parágrafo único. Em se tratando de serviços aéreos especializados de ensino, adestramento, investigação, experimentação científica e de fomento ou proteção ao solo, ao meio ambiente e similares, pode a autorização ser outorgada, também, a associações civis.

Art. 183. As concessões ou autorizações serão regulamentadas pelo Poder Executivo e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante anuência da autoridade competente.

SEÇÃO II

Da Aprovação dos Atos Constitutivos e suas Alterações

Art. 184. Os atos constitutivos das sociedades de que tratam os artigos 181 e 182 deste Código, bem como suas modificações, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica, para serem apresentados ao Registro do Comércio.

Parágrafo único. A aprovação de que trata este artigo não assegura à sociedade qualquer direito em relação à concessão ou autorização para a execução de serviços aéreos.

Art. 185. A sociedade concessionária ou autorizada de serviços públicos de transporte aéreo deverá remeter, no 1º (primeiro) mês de cada semestre do exercício social, relação completa:

I - dos seus acionistas, com a exata indicação de sua qualificação, endereço e participação social;

II - das transferências de ações, operadas no semestre anterior, com a qualificação do transmitente e do adquirente, bem como do que representa, percentualmente, a sua participação social.

§ 1º Diante dessas informações, poderá a autoridade aeronáutica:

I - considerar sem validade as transferências operadas em desacordo com a lei;

II - determinar que, no período que fixar, as transferências dependerão de aprovação prévia.

§ 2º É exigida a autorização prévia, para a transferência de ações:

I - que assegurem ao adquirente ou retirem do transmitente o controle da sociedade;

II - que levem o adquirente a possuir mais de 10% (dez por cento) do capital social;

III - que representem 2% (dois por cento) do capital social;

IV - durante o período fixado pela autoridade aeronáutica, em face da análise das informações semestrais a que se refere o § 1º, item II, deste artigo;

V - no caso previsto no artigo 181, § 3º.

53

Art. 186. As empresas de que tratam os artigos 181 e 182, tendo em vista a melhoria dos serviços e maior rendimento econômico ou técnico, a diminuição de custos, o bem público ou o melhor atendimento dos usuários, poderão fundir-se ou incorporar-se.

§ 1º A consorciação, a associação e a constituição de grupos societários serão permitidas tendo em vista a exploração dos serviços de manutenção de aeronaves, os serviços de características comuns e a formação, treinamento e aperfeiçoamento de tripulantes e demais pessoal técnico.

§ 2º Embora pertencendo ao mesmo grupo societário, uma empresa não poderá, fora dos casos previstos no caput deste artigo, explorar linhas aéreas cuja concessão tenha sido deferida a outra.

§ 3º Todos os casos previstos no caput e no § 1º deste artigo só se efetuarão com a prévia autorização do Ministério da Aeronáutica.

SEÇÃO III

Da Intervenção, Liquidação e Falência de Empresa Concessionária de Serviços Aéreos Públicos

Art. 187. Não podem impetrar concordata as empresas que, por seus atos constitutivos, tenham por objeto a exploração de serviços aéreos de qualquer natureza ou de infra-estrutura aeronáutica.

Art. 188. O Poder Executivo poderá intervir nas empresas concessionárias ou autorizadas, cuja situação operacional, financeira ou econômica ameace a continuidade dos serviços, a eficiência ou a segurança do transporte aéreo.

§ 1º A intervenção visará ao restabelecimento da normalidade dos serviços e durará enquanto necessária à consecução do objetivo.

§ 2º Na hipótese de ser apurada, por perícia técnica, antes ou depois da intervenção, a impossibilidade do restabelecimento da normalidade dos serviços:

I - será determinada a liquidação extrajudicial, quando, com a realização do ativo puder ser atendida pelo menos a metade dos créditos;

II - será requerida a falência, quando o ativo não for suficiente para atender pelo menos à metade dos créditos, ou quando houver fundados indícios de crimes falenciais.

Art. 189. Além dos previstos em lei, constituem créditos privilegiados da União nos processos de liquidação ou falência de empresa de transporte aéreo:

54

I - a quantia despendida pela União para financiamento ou pagamento de aeronaves e produtos aeronáuticos adquiridos pela empresa de transporte aéreo;

II - a quantia por que a União se haja obrigado, ainda que parceladamente, para pagamento de aeronaves e produtos aeronáuticos, importados pela empresa de transporte aéreo.

Art. 190. Na liquidação ou falência de empresa de transporte aéreo, serão liminarmente adjudicadas à União, por conta e até o limite do seu crédito, as aeronaves e produtos aeronáuticos adquiridos antes da instauração do processo:

I - com a contribuição financeira da União, aval, fiança ou qualquer outra garantia desta ou de seus agentes financeiros;

II - pagos no todo ou em parte pela União ou por cujo pagamento ela venha a ser responsabilizada após o início do processo.

§ 1º A adjudicação de que trata este artigo será determinada pelo Juízo Federal, mediante a comprovação, pela União, da ocorrência das hipóteses previstas nos itens I e II deste artigo.

§ 2º A quantia correspondente ao valor dos bens referidos neste artigo será deduzida do montante do crédito da União, no processo de cobrança executiva, proposto pela União contra a devedora, ou administrativamente, se não houver processo judicial.

Art. 191. Na expiração normal ou antecipada das atividades da empresa, a União terá o direito de adquirir, diretamente, em sua totalidade ou em partes, as aeronaves, peças e equipamentos, oficinas e instalações aeronáuticas, pelo valor de mercado.

SEÇÃO IV

Do Controle e Fiscalização dos Serviços Aéreos Públicos

Art. 192. Os acordos entre exploradores de serviços aéreos de transporte regular, que impliquem em consórcio, pool, conexão, consolidação ou fusão de serviços ou interesses, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica.

Art. 193. Os serviços aéreos de transporte regular ficarão sujeitos às normas que o Governo estabelecer para impedir a competição ruinosa e assegurar o seu melhor rendimento econômico podendo, para esse fim, a autoridade aeronáutica, a qualquer tempo, modificar frequências, rotas, horários e tarifas de serviços e outras quaisquer condições da concessão ou autorização.

55

Art. 194. As normas e condições para a exploração de serviços aéreos não regulares (artigos 217 a 221) serão fixadas pela autoridade aeronáutica, visando a evitar a competição desses serviços com os de transporte regular, e poderão ser alteradas quando necessário para assegurar, em conjunto, melhor rendimento econômico dos serviços aéreos.

Parágrafo único. Poderá a autoridade aeronáutica exigir a prévia aprovação dos contratos ou acordos firmados pelos empresários de serviços especializados (artigo 201), de serviço de transporte aéreo regular ou não regular, e operadores de serviços privados ou desportivos (artigos 15, § 2º e 178, § 2º), entre si, ou com terceiros.

Art. 195. Os serviços auxiliares serão regulados de conformidade com o disposto nos artigos 102 a 104.

Art. 196. Toda pessoa, natural ou jurídica, que explorar serviços aéreos, deverá dispor de adequadas estruturas técnicas de manutenção e de operação, próprias ou contratadas, devidamente homologadas pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. O explorador da aeronave, através de sua estrutura de operações, deverá, a qualquer momento, fornecer aos órgãos do Sistema de Proteção ao Vôo (artigos 47 a 65), os elementos relativos ao vôo ou localização da aeronave.

Art. 197. A fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar.

Parágrafo único. Constituem encargos de fiscalização as inspeções e vistorias em aeronaves, serviços aéreos, oficinas, entidades aerodesportivas e instalações aeroportuárias, bem como os exames de proficiência de aeronautas e aeroviários.

Art. 198. Além da escrituração exigida pela legislação em vigor, todas as empresas que explorarem serviços aéreos deverão manter escrituração específica, que obedecerá a um plano uniforme de contas, estabelecido pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. A receita e a despesa de atividades afins ou subsidiárias não poderão ser escrituradas na contabilidade dos serviços aéreos.

Art. 199. A autoridade aeronáutica poderá, quando julgar necessário, mandar proceder a exame da contabilidade das empresas que explorarem serviços aéreos e dos respectivos livros, registros e documentos.

Art. 200. Toda empresa nacional ou estrangeira de serviço de transporte aéreo público regular obedecerá às tarifas aprovadas pela autoridade aeronáutica.

56

Parágrafo único. No transporte internacional não regular, a autoridade aeronáutica poderá exigir que o preço do transporte seja submetido a sua aprovação prévia.

CAPÍTULO IV Dos Serviços Aéreos Especializados

Art. 201. Os serviços aéreos especializados abrangem as atividades aéreas de:

I - aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia, aerotopografia;

II - prospecção, exploração ou detecção de elementos do solo ou do subsolo, do mar, da plataforma submarina, da superfície das águas ou de suas profundezas;

III - publicidade aérea de qualquer natureza;

IV - fomento ou proteção da agricultura em geral;

V - saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica;

VI - ensino e adestramento de pessoal de vôo;

VII - provocação artificial de chuvas ou modificação de clima;

VIII - qualquer modalidade remunerada, distinta do transporte público.

Art. 202. Obedecerão a regulamento especial os serviços aéreos que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura em qualquer dos seus aspectos, mediante o uso de fertilizantes, semeadura, combate a pragas, aplicação de inseticidas, herbicidas, desfolhadores, povoamento de águas, combate a incêndios em campos e florestas e quaisquer outras aplicações técnicas e científicas aprovadas.

CAPÍTULO V Do Transporte Aéreo Regular

SEÇÃO I Do Transporte Aéreo Regular Internacional

Art. 203. Os serviços de transporte aéreo público internacional podem ser realizados por empresas nacionais ou estrangeiras.

Parágrafo único. A exploração desses serviços sujeitar-se-á:

57

a) às disposições dos tratados ou acordos bilaterais vigentes com os respectivos Estados e o Brasil;

b) na falta desses, ao disposto neste Código.

Da Designação de Empresas Brasileiras

Art. 204. O Governo Brasileiro designará as empresas para os serviços de transporte aéreo internacional.

§ 1º Cabe à empresa ou empresas designadas providenciarem a autorização de funcionamento, junto aos países onde pretendem operar.

§ 2º A designação de que trata este artigo far-se-á com o objetivo de assegurar o melhor rendimento econômico no mercado internacional, estimular o turismo receptivo, contribuir para o maior intercâmbio político, econômico e cultural.

Da Designação e Autorização de Empresas Estrangeiras

Art. 205. Para operar no Brasil, a empresa estrangeira de transporte aéreo deverá:

I - ser designada pelo Governo do respectivo país;

II - obter autorização de funcionamento no Brasil (artigos 206 a 211);

III - obter autorização para operar os serviços aéreos (artigos 212 e 213).

Parágrafo único. A designação é ato de Governo a Governo, pela via diplomática, enquanto os pedidos de autorização, a que se referem os itens II e III deste artigo são atos da própria empresa designada.

Da Autorização para Funcionamento

Art. 206. O pedido de autorização para funcionamento no País será instruído com os seguintes documentos:

I - prova de achar-se a empresa constituída conforme a lei de seu país;

II - o inteiro teor de seu estatuto social ou instrumento constitutivo equivalente;

III - relação de acionistas ou detentores de seu capital, com a indicação, quando houver, do nome, profissão e domicílio de cada um e número de ações ou quotas de participação, conforme a natureza da sociedade;

58

IV - cópia da ata da assembléia ou do instrumento jurídico que deliberou sobre o funcionamento no Brasil e fixou o capital destinado às operações no território brasileiro;

V - último balanço mercantil legalmente publicado no país de origem;

VI - instrumento de nomeação do representante legal no Brasil, do qual devem constar poderes para aceitar as condições em que é dada a autorização (artigo 207).

Art. 207. As condições que o Governo Federal achar conveniente estabelecer em defesa dos interesses nacionais constarão de termo de aceitação assinado pela empresa requerente e integrarão o decreto de autorização.

Parágrafo único. Um exemplar do órgão oficial que tiver feito a publicação do decreto e de todos os documentos que o instruem será arquivado no Registro de Comércio da localidade onde vier a ser situado o estabelecimento principal da empresa, juntamente com a prova do depósito, em dinheiro, da parte do capital destinado às operações no Brasil.

Art. 208. As empresas estrangeiras autorizadas a funcionar no País são obrigadas a ter permanentemente representante no Brasil, com plenos poderes para tratar de quaisquer assuntos e resolvê-los definitivamente, inclusive para o efeito de ser demandado e receber citações iniciais pela empresa.

Parágrafo único. No caso de falência decretada fora do País, perdurarão os poderes do representante até que outro seja nomeado, e os bens e valores da empresa não serão liberados para transferência ao exterior, enquanto não forem pagos os credores domiciliados no Brasil.

Art. 209. Qualquer alteração que a empresa estrangeira fizer em seu estatuto ou atos constitutivos dependerá de aprovação do Governo Federal para produzir efeitos no Brasil.

Art. 210. A autorização à empresa estrangeira para funcionar no Brasil, de que trata o artigo 206, poderá ser cassada:

I - em caso de falência;

II - se os serviços forem suspensos, pela própria empresa, por período excedente a 6 (seis) meses;

III - nos casos previstos no decreto de autorização ou no respectivo Acordo Bilateral;

IV - nos casos previstos em lei (artigo 298).

59

Art. 211. A substituição da empresa estrangeira que deixar de funcionar no Brasil ficará na dependência de comprovação, perante a autoridade aeronáutica, do cumprimento das obrigações a que estava sujeita no País, salvo se forem assumidas pela nova empresa designada.

Da Autorização para Operar

Art. 212. A empresa estrangeira, designada pelo governo de seu país e autorizada a funcionar no Brasil, deverá obter a autorização para iniciar, em caráter definitivo, os serviços aéreos internacionais, apresentando à autoridade aeronáutica:

- a) os planos operacional e técnico, na forma de regulamentação da espécie;
- b) as tarifas que pretende aplicar entre pontos de escala no Brasil e as demais escalas de seu serviço no exterior;
- c) o horário que pretende observar.

Art. 213. Toda modificação que envolva equipamento, horário, frequência e escalas no Território Nacional, bem assim a suspensão provisória ou definitiva dos serviços e o restabelecimento de escalas autorizadas, dependerá de autorização da autoridade aeronáutica, se não for estabelecido de modo diferente em Acordo Bilateral.

Parágrafo único. As modificações a que se refere este artigo serão submetidas à autoridade aeronáutica com a necessária antecedência.

Da Autorização de Agência de Empresa Estrangeira que Não Opere Serviços Aéreos no Brasil

Art. 214. As empresas estrangeiras de transporte aéreo que não operem no Brasil não poderão funcionar no Território Nacional ou nele manter agência, sucursal, filial, gerência, representação ou escritório, salvo se possuírem autorização para a venda de bilhete de passagem ou de carga, concedida por autoridade competente.

§ 1º A autorização de que trata este artigo estará sujeita às normas e condições que forem estabelecidas pelo Ministério da Aeronáutica.

§ 2º Não será outorgada autorização a empresa cujo país de origem não assegure reciprocidade de tratamento às congêneres brasileiras.

§ 3º O representante, agente, diretor, gerente ou procurador deverá ter os mesmos poderes de que trata o artigo 208 deste Código.

60
SEÇÃO II
Do Transporte Doméstico

Art. 215. Considera-se doméstico e é regido por este Código, todo transporte em que os pontos de partida, intermediários e de destino estejam situados em Território Nacional.

Parágrafo único. O transporte não perderá esse caráter se, por motivo de força maior, a aeronave fizer escala em território estrangeiro, estando, porém, em território brasileiro os seus pontos de partida e destino.

Art. 216. Os serviços aéreos de transporte público doméstico são reservados às pessoas jurídicas brasileiras.

CAPÍTULO VI
Dos Serviços de Transporte Aéreo Não Regular

Art. 217. Para a prestação de serviços aéreos não regulares de transporte de passageiro, carga ou mala postal, é necessária autorização de funcionamento do Poder Executivo, a qual será intransferível, podendo estender-se por período de 5 (cinco) anos, renovável por igual prazo.

Art. 218. Além da nacionalidade brasileira, a pessoa interessada em obter a autorização de funcionamento, deverá indicar os aeródromos e instalações auxiliares que pretende utilizar, comprovando:

- I - sua capacidade econômica e financeira;
- II - a viabilidade econômica do serviço que pretende explorar;
- III - que dispõe de aeronaves adequadas, pessoal técnico habilitado e estruturas técnicas de manutenção, próprias ou contratadas;
- IV - que fez os seguros obrigatórios.

Art. 219. Além da autorização de funcionamento, de que tratam os artigos 217 e 218, os serviços de transporte aéreo não regular entre pontos situados no País, ou entre ponto no Território Nacional e outro em país estrangeiro, sujeitam-se à permissão correspondente.

Art. 220. Os serviços de táxi-aéreo constituem modalidade de transporte público aéreo não regular de passageiro ou carga, mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, sob a fiscalização do Ministério da Aeronáutica, e visando a proporcionar atendimento imediato, independente de horário, percurso ou escala.

61

Art. 221. As pessoas físicas ou jurídicas, autorizadas a exercer atividade de fomento da aviação civil ou desportiva, assim como de adestramento de tripulantes, não poderão realizar serviço público de transporte aéreo, com ou sem remuneração (artigos 267, § 2º; 178, § 2º e 179).

TÍTULO VII Do Contrato de Transporte Aéreo

CAPÍTULO I Disposições Gerais

Art. 222. Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a transportar passageiro, bagagem, carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante pagamento.

Parágrafo único. O empresário, como transportador, pode ser pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave.

Art. 223. Considera-se que existe um só contrato de transporte, quando ajustado num único ato jurídico, por meio de um ou mais bilhetes de passagem, ainda que executado, sucessivamente, por mais de um transportador.

Art. 224. Em caso de transporte combinado, aplica-se às aeronaves o disposto neste Código.

Art. 225. Considera-se transportador de fato o que realiza todo o transporte ou parte dele, presumidamente autorizado pelo transportador contratual e sem se confundir com ele ou com o transportador sucessivo.

Art. 226. A falta, irregularidade ou perda do bilhete de passagem, nota de bagagem ou conhecimento de carga não prejudica a existência e eficácia do respectivo contrato.

CAPÍTULO II Do Contrato de Transporte de Passageiro

SEÇÃO I Do Bilhete de Passagem

Art. 227. No transporte de pessoas, o transportador é obrigado a entregar o respectivo bilhete individual ou coletivo de passagem, que deverá indicar o lugar e a data da emissão, os pontos de partida e destino, assim como o nome dos transportadores.

62

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de 1 (um) ano, a partir da data de sua emissão.

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de 4 (quatro) horas, o transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a 4 (quatro) horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço.

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

Art. 233. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

§ 1º Considera-se operação de embarque a que se realiza desde quando o passageiro, já despachado no aeroporto, transpõe o limite da área destinada ao público em geral e entra na respectiva aeronave, abrangendo o percurso feito a pé, por meios mecânicos ou com a utilização de viaturas.

§ 2º A operação de desembarque inicia-se com a saída de bordo da aeronave e termina no ponto de intersecção da área interna do aeroporto e da área aberta ao público em geral.

SEÇÃO II

Da Nota de Bagagem

Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em 2 (duas) vias, com a indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

63

§ 1º A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.

§ 2º Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

§ 3º Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

§ 4º O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 5º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.

CAPÍTULO III Do Contrato de Transporte Aéreo de Carga

Art. 235. No contrato de transporte aéreo de carga, será emitido o respectivo conhecimento, com as seguintes indicações:

I - o lugar e data de emissão;

II - os pontos de partida e destino;

III - o nome e endereço do expedidor;

IV - o nome e endereço do transportador;

V - o nome e endereço do destinatário;

VI - a natureza da carga;

VII - o número, acondicionamento, marcas e numeração dos volumes;

VIII - o peso, quantidade e o volume ou dimensão;

IX - o preço da mercadoria, quando a carga for expedida contrapagamento no ato da entrega, e, eventualmente, a importância das despesas;

X - o valor declarado, se houver;

XI - o número das vias do conhecimento;

XII - os documentos entregues ao transportador para acompanhar o conhecimento;

XIII - o prazo de transporte, dentro do qual deverá o transportador entregar a carga no lugar do destino, e o destinatário ou expedidor retirá-la.

Art. 236. O conhecimento aéreo será feito em 3 (três) vias originais e entregue pelo expedidor com a carga.

§ 1º A 1ª via, com a indicação "do transportador", será assinada pelo expedidor.

§ 2º A 2ª via, com a indicação "do destinatário", será assinada pelo expedidor e pelo transportador e acompanhará a carga.

§ 3º A 3ª via será assinada pelo transportador e por ele entregue ao expedidor, após aceita a carga.

Art. 237. Se o transportador, a pedido do expedidor, fizer o conhecimento, considerar-se-á como tendo feito por conta e em nome deste, salvo prova em contrário.

Art. 238. Quando houver mais de um volume, o transportador poderá exigir do expedidor conhecimentos aéreos distintos.

Art. 239. Sem prejuízo da responsabilidade penal, o expedidor responde pela exatidão das indicações e declarações constantes do conhecimento aéreo e pelo dano que, em consequência de suas declarações ou indicações irregulares, inexatas ou incompletas, vier a sofrer o transportador ou qualquer outra pessoa.

Art. 240. O conhecimento faz presumir, até prova em contrário, a conclusão do contrato, o recebimento da carga e as condições do transporte.

Art. 241. As declarações contidas no conhecimento aéreo, relativas a peso, dimensões, acondicionamento da carga e número de volumes, presumem-se verdadeiras até prova em contrário; as referentes à quantidade, volume, valor e estado da carga só farão prova contra o transportador, se este verificar sua exatidão, o que deverá constar do conhecimento.

Art. 242. O transportador recusará a carga desacompanhada dos documentos exigidos ou cujo transporte e comercialização não sejam permitidos.

Art. 243. Ao chegar a carga ao lugar do destino, deverá o transportador avisar ao destinatário para que a retire no prazo de 15 (quinze) dias a contar do aviso, salvo se estabelecido outro prazo no conhecimento.

65

§ 1º Se o destinatário não for encontrado ou não retirar a carga no prazo constante do aviso, o transportador avisará ao expedidor para retirá-la no prazo de 15 (quinze) dias, a partir do aviso, sob pena de ser considerada abandonada.

§ 2º Transcorrido o prazo estipulado no último aviso, sem que a carga tenha sido retirada, o transportador a entregará ao depósito público por conta e risco do expedidor, ou, a seu critério, ao leiloeiro, para proceder à venda em leilão público e depositar o produto líquido no Banco do Brasil S/A., à disposição do proprietário, deduzidas as despesas de frete, seguro e encargos da venda.

§ 3º No caso de a carga estar sujeita a controle aduaneiro, o alijamento a que se refere o § 1º deste artigo será comunicado imediatamente à autoridade fazendária que jurisdiciona o aeroporto do destino da carga.

Art. 244. Presume-se entregue em bom estado e de conformidade com o documento de transporte a carga que o destinatário haja recebido sem protesto.

§ 1º O protesto far-se-á mediante ressalva lançada no documento de transporte ou mediante qualquer comunicação escrita, encaminhada ao transportador.

§ 2º O protesto por avaria será feito dentro do prazo de 7 (sete) dias a contar do recebimento.

§ 3º O protesto por atraso será feito dentro do prazo de 15 (quinze) dias a contar da data em que a carga haja sido posta à disposição do destinatário.

§ 4º Em falta de protesto, qualquer ação somente será admitida se fundada em dolo do transportador.

§ 5º Em caso de transportador sucessivo ou de transportador de fato o protesto será encaminhado aos responsáveis (artigos 259 e 266).

§ 6º O dano ou avaria e o extravio de carga importada ou em trânsito aduaneiro serão apurados de acordo com a legislação específica (artigo 8º).

Art. 245. A execução do contrato de transporte aéreo de carga inicia-se com o recebimento e persiste durante o período em que se encontra sob a responsabilidade do transportador, seja em aeródromo, a bordo da aeronave ou em qualquer lugar, no caso de aterrissagem forçada, até a entrega final.

Parágrafo único. O período de execução do transporte aéreo não compreende o transporte terrestre, marítimo ou fluvial, efetuado fora de aeródromo, a menos que hajam

66

sido feitos para proceder ao carregamento, entrega, transbordo ou baldeação de carga (artigo 263).

TÍTULO VIII Da Responsabilidade Civil

CAPÍTULO I Da Responsabilidade Contratual

SEÇÃO I Disposições Gerais

Art. 246. A responsabilidade do transportador (artigos 123, 124 e 222, Parágrafo único), por danos ocorridos durante a execução do contrato de transporte (artigos 233, 234, § 1º, 245), está sujeita aos limites estabelecidos neste Título (artigos 257, 260, 262, 269 e 277).

Art. 247. É nula qualquer cláusula tendente a exonerar de responsabilidade o transportador ou a estabelecer limite de indenização inferior ao previsto neste Capítulo, mas a nulidade da cláusula não acarreta a do contrato, que continuará regido por este Código (artigo 10).

Art. 248. Os limites de indenização, previstos neste Capítulo, não se aplicam se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa grave do transportador ou de seus prepostos.

§ 1º Para os efeitos deste artigo, ocorre o dolo ou culpa grave quando o transportador ou seus prepostos quiseram o resultado ou assumiram o risco de produzi-lo.

§ 2º O demandante deverá provar, no caso de dolo ou culpa grave dos prepostos, que estes atuavam no exercício de suas funções.

§ 3º A sentença, no Juízo Criminal, com trânsito em julgado, que haja decidido sobre a existência do ato doloso ou culposos e sua autoria, será prova suficiente.

Art. 249. Não serão computados nos limites estabelecidos neste Capítulo, honorários e despesas judiciais.

Art. 250. O responsável que pagar a indenização desonera-se em relação a quem a receber (artigos 253 e 281, parágrafo único).

Parágrafo único. Fica ressalvada a discussão entre aquele que pagou e os demais responsáveis pelo pagamento.

67

Art. 251. Na fixação de responsabilidade do transportador por danos a pessoas, carga, equipamento ou instalações postos a bordo da aeronave aplicam-se os limites dos dispositivos deste Capítulo, caso não existam no contrato outras limitações.

SEÇÃO II

Do Procedimento Extrajudicial

Art. 252. No prazo de 30 (trinta) dias, a partir das datas previstas no artigo 317, I, II, III e IV, deste Código, o interessado deverá habilitar-se ao recebimento da respectiva indenização.

Art. 253. Nos 30 (trinta) dias seguintes ao término do prazo previsto no artigo anterior, o responsável deverá efetuar aos habilitados os respectivos pagamentos com recursos próprios ou com os provenientes do seguro (artigo 250).

Art. 254. Para os que não se habilitarem tempestivamente ou cujo processo esteja na dependência de cumprimento, pelo interessado, de exigências legais, o pagamento a que se refere o artigo anterior deve ocorrer nos 30 (trinta) dias seguintes à satisfação daquelas.

Art. 255. Esgotado o prazo a que se referem os artigos 253 e 254, se não houver o responsável ou a seguradora efetuado o pagamento, poderá o interessado promover, judicialmente, pelo procedimento sumaríssimo (artigo 275, II, letra e, do CPC), a reparação do dano.

SEÇÃO III

Da Responsabilidade por Dano a Passageiro

Art. 256. O transportador responde pelo dano decorrente:

I - de morte ou lesão de passageiro, causada por acidente ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo, a bordo de aeronave ou no curso das operações de embarque e desembarque;

II - de atraso do transporte aéreo contratado.

§ 1º O transportador não será responsável:

a) no caso do item I, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva;

68

b) no caso do item II, se ocorrer motivo de força maior ou comprovada determinação da autoridade aeronáutica, que será responsabilizada.

§ 2º A responsabilidade do transportador estende-se:

a) a seus tripulantes, diretores e empregados que viajarem na aeronave acidentada, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho;

b) aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia.

Art. 257. A responsabilidade do transportador, em relação a cada passageiro e tripulante, limita-se, no caso de morte ou lesão, ao valor correspondente, na data do pagamento, a 3.500 (três mil e quinhentas) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN, e, no caso de atraso do transporte, a 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN.

§ 1º Poderá ser fixado limite maior mediante pacto acessório entre o transportador e o passageiro.

§ 2º Na indenização que for fixada em forma de renda, o capital par a sua constituição não poderá exceder o maior valor previsto neste artigo.

Art. 258. No caso de transportes sucessivos, o passageiro ou seu sucessor só terá ação contra o transportador que haja efetuado o transporte no curso do qual ocorrer o acidente ou o atraso.

Parágrafo único. Não se aplica o disposto neste artigo se, por estipulação expressa, o primeiro transportador assumir a responsabilidade por todo o percurso do transporte contratado.

Art. 259. Quando o transporte aéreo for contratado com um transportador e executado por outro, o passageiro ou sucessores poderão demandar tanto o transportador contratual como o transportador de fato, respondendo ambos solidariamente.

SEÇÃO IV

Da Responsabilidade por Danos à Bagagem

Art. 260. A responsabilidade do transportador por dano, conseqüente da destruição, perda ou avaria da bagagem despachada ou conservada em mãos do passageiro, ocorrida durante a execução do contrato de transporte aéreo, limita-se ao valor correspondente a 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN, por ocasião do pagamento, em relação a cada passageiro.

69

Art. 261. Aplica-se, no que couber, o que está disposto na seção relativa à responsabilidade por danos à carga aérea (artigos 262 a 266).

SEÇÃO V

Da Responsabilidade por Danos à Carga

Art. 262. No caso de atraso, perda, destruição ou avaria de carga, ocorrida durante a execução do contrato do transporte aéreo, a responsabilidade do transportador limita-se ao valor correspondente a 3 (três) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN por quilo, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor e mediante o pagamento de taxa suplementar, se for o caso (artigos 239, 241 e 244).

Art. 263. Quando para a execução do contrato de transporte aéreo for usado outro meio de transporte, e houver dúvida sobre onde ocorreu o dano, a responsabilidade do transportador será regida por este Código (artigo 245 e Parágrafo único).

Art. 264. O transportador não será responsável se comprovar:

I - que o atraso na entrega da carga foi causado por determinação expressa de autoridade aeronáutica do voo, ou por fato necessário, cujos efeitos não era possível prever, evitar ou impedir;

II - que a perda, destruição ou avaria resultou, exclusivamente, de um ou mais dos seguintes fatos:

- a) natureza ou vício próprio da mercadoria;
- b) embalagem defeituosa da carga, feita por pessoa ou seus prepostos;
- c) ato de guerra ou conflito armado;
- d) ato de autoridade pública referente à carga.

Art. 265. A não ser que o dano atinja o valor de todos os volumes, compreendidos pelo conhecimento de transporte aéreo, somente será considerado, para efeito de indenização, o peso dos volumes perdidos, destruídos, avariados ou entregues com atraso.

Art. 266. Poderá o expedidor propor ação contra o primeiro transportador e contra aquele que haja efetuado o transporte, durante o qual ocorreu o dano, e o destinatário contra este e contra o último transportador.

70

Parágrafo único. Ocorre a solidariedade entre os transportadores responsáveis perante, respectivamente, o expedidor e o destinatário.

CAPÍTULO II

Da Responsabilidade por Danos em Serviços Aéreos Gratuitos

Art. 267. Quando não houver contrato de transporte (artigos 222 a 245), a responsabilidade civil por danos ocorridos durante a execução dos serviços aéreos obedecerá ao seguinte:

I - no serviço aéreo privado (artigos 177 a 179), o proprietário da aeronave responde por danos ao pessoal técnico a bordo e às pessoas e bens na superfície, nos limites previstos, respectivamente, nos artigos 257 e 269 deste Código, devendo contratar seguro correspondente (artigo 178, §§ 1º e 2º);

II - no transporte gratuito realizado por empresa de transporte aéreo público, observa-se o disposto no artigo 256, § 2º, deste Código;

III - no transporte gratuito realizado pelo Correio Aéreo Nacional, não haverá indenização por danos à pessoa ou bagagem a bordo, salvo se houver comprovação de culpa ou dolo dos operadores da aeronave.

§ 1º No caso do item III deste artigo, ocorrendo a comprovação de culpa, a indenização sujeita-se aos limites previstos no Capítulo anterior, e no caso de ser comprovado o dolo, não prevalecem os referidos limites.

§ 2º Em relação a passageiros transportados com infração do § 2º do artigo 178 e artigo 221, não prevalecem os limites deste Código.

CAPÍTULO III

Da Responsabilidade para com Terceiros na Superfície

Art. 268. O explorador responde pelos danos a terceiros na superfície, causados, diretamente, por aeronave em voo, ou manobra, assim como por pessoa ou coisa dela caída ou projetada.

§ 1º Prevalece a responsabilidade do explorador quando a aeronave é pilotada por seus prepostos, ainda que exorbitem de suas atribuições.

§ 2º Exime-se o explorador da responsabilidade se provar que:

I - não há relação direta de causa e efeito entre o dano e os fatos apontados;

71

II - resultou apenas da passagem da aeronave pelo espaço aéreo, observadas as regras de tráfego aéreo;

III - a aeronave era operada por terceiro, não preposto nem dependente, que iludiu a razoável vigilância exercida sobre o aparelho;

IV - houve culpa exclusiva do prejudicado.

§ 3º Considera-se a aeronave em vôo desde o momento em que a força motriz é aplicada para decolar até o momento em que termina a operação de pouso.

§ 4º Tratando-se de aeronave mais leve que o ar, planador ou asa voadora, considera-se em vôo desde o momento em que se desprende da superfície até aquele em que a ela novamente retorne.

§ 5º Considera-se em manobra a aeronave que estiver sendo movimentada ou rebocada em áreas aeroportuárias.

Art. 269. A responsabilidade do explorador estará limitada:

I - para aeronaves com o peso máximo de 1.000kg (mil quilogramas), à importância correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN - Obrigações do Tesouro Nacional;

II - para aeronaves com peso superior a 1.000kg (mil quilogramas), à quantia correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN - Obrigações do Tesouro Nacional, acrescida de 1/10 (um décimo) do valor de cada OTN - Obrigação do Tesouro Nacional por quilograma que exceder a 1.000 (mil).

Parágrafo único. Entende-se por peso da aeronave o autorizado para decolagem pelo certificado de aeronavegabilidade ou documento equivalente.

Art. 270. O explorador da aeronave pagará aos prejudicados habilitados 30% (trinta por cento) da quantia máxima, a que estará obrigado, nos termos do artigo anterior, dentro de 60 (sessenta) dias a partir da ocorrência do fato (artigos 252 e 253).

§ 1º Exime-se do dever de efetuar o pagamento o explorador que houver proposto ação para isentar-se de responsabilidade sob a alegação de culpa predominante ou exclusiva do prejudicado.

§ 2º O saldo de 70% (setenta por cento) será rateado entre todos os prejudicados habilitados, quando após o decurso de 90 (noventa) dias do fato, não pender qualquer processo de habilitação ou ação de reparação do dano (artigos 254 e 255).

72

Art. 271. Quando a importância total das indenizações fixadas exceder ao limite de responsabilidade estabelecido neste Capítulo, serão aplicadas as regras seguintes:

I - havendo apenas danos pessoais ou apenas danos materiais, as indenizações serão reduzidas proporcionalmente aos respectivos montantes;

II - havendo danos pessoais e materiais, metade da importância correspondente ao limite máximo de indenização será destinada a cobrir cada espécie de dano; se houver saldo, será ele utilizado para complementar indenizações que não tenham podido ser pagas em seu montante integral.

Art. 272. Nenhum efeito terão os dispositivos deste Capítulo sobre o limite de responsabilidade quando:

I - o dano resultar de dolo ou culpa grave do explorador ou de seus prepostos;

II - seja o dano causado pela aeronave no solo e com seus motores parados;

III - o dano seja causado a terceiros na superfície, por quem esteja operando ilegal ou ilegítimamente a aeronave.

CAPÍTULO IV Da Responsabilidade por Abalroamento

Art. 273. Consideram-se provenientes de abalroamento os danos produzidos pela colisão de 2 (duas) ou mais aeronaves, em voo ou em manobra na superfície, e os produzidos às pessoas ou coisas a bordo, por outra aeronave em voo.

Art. 274. A responsabilidade pela reparação dos danos resultantes do abalroamento cabe ao explorador ou proprietário da aeronave causadora, quer a utilize pessoalmente, quer por preposto.

Art. 275. No abalroamento em que haja culpa concorrente, a responsabilidade dos exploradores é solidária, mas proporcional à gravidade da falta.

Parágrafo único. Não se podendo determinar a proporcionalidade, responde cada um dos exploradores em partes iguais.

Art. 276. Constituem danos de abalroamento, sujeitos à indenização:

I - os causados a pessoas e coisas a bordo das aeronaves envolvidas;

II - os sofridos pela aeronave abalroada;

73

III - os prejuízos decorrentes da privação de uso da aeronave abalroada;

IV - os danos causados a terceiros, na superfície.

Parágrafo único. Incluem-se no ressarcimento dos danos as despesas, inclusive judiciais, assumidas pelo explorador da aeronave abalroada, em consequência do evento danoso.

Art. 277. A indenização pelos danos causados em consequência do abalroamento não excederá:

I - aos limites fixados nos artigos 257, 260 e 262, relativos a pessoas e coisas a bordo, elevados ao dobro;

II - aos limites fixados no artigo 269, referentes a terceiros na superfície, elevados ao dobro;

III - ao valor dos reparos e substituições de peças da aeronave abalroada, se recuperável, ou de seu valor real imediatamente anterior ao evento, se inconveniente ou impossível a recuperação;

IV - ao décimo do valor real da aeronave abalroada imediatamente anterior ao evento, em virtude da privação de seu uso normal.

Art. 278. Não prevalecerão os limites de indenização fixados no artigo anterior:

I - se o abalroamento resultar de dolo ou culpa grave específico do explorador ou de seus prepostos;

II - se o explorador da aeronave causadora do abalroamento tiver concorrido, por si ou por seus prepostos, para o evento, mediante ação ou omissão violadora das normas em vigor sobre tráfego aéreo;

III - se o abalroamento for consequência de apossamento ilícito ou uso indevido da aeronave, sem negligência do explorador ou de seus prepostos, os quais, neste caso, ficarão eximidos de responsabilidade.

Art. 279. O explorador de cada aeronave será responsável, nas condições e limites previstos neste Código, pelos danos causados:

I - pela colisão de 2 (duas) ou mais aeronaves;

II - por 2 (duas) ou mais aeronaves conjunta ou separadamente.

74

Parágrafo único. A pessoa que sofrer danos, ou os seus beneficiários, terão direito a ser indenizados, até a soma dos limites correspondentes a cada uma das aeronaves, mas nenhum explorador será responsável por soma que exceda os limites aplicáveis às suas aeronaves, salvo se sua responsabilidade for ilimitada, por ter sido provado que o dano foi causado por dolo ou culpa grave (§ 1º do artigo 248).

CAPÍTULO V

Da Responsabilidade do Construtor Aeronáutico e das Entidades de Infra-Estrutura Aeronáutica

Art. 280. Aplicam-se, conforme o caso, os limites estabelecidos nos artigos 257, 260, 262, 269 e 277, à eventual responsabilidade:

I - do construtor de produto aeronáutico brasileiro, em relação à culpa pelos danos decorrentes de defeitos de fabricação;

II - da administração de aeroportos ou da Administração Pública, em serviços de infra-estrutura, por culpa de seus operadores, em acidentes que causem danos a passageiros ou coisas.

CAPÍTULO VI

Da Garantia de Responsabilidade

Art. 281. Todo explorador é obrigado a contratar o seguro para garantir eventual indenização de riscos futuros em relação:

I - aos danos previstos neste Título, com os limites de responsabilidade civil nele estabelecidos (artigos 257, 260, 262, 269 e 277) ou contratados (§ 1º do artigo 257 e parágrafo único do artigo 262);

II - aos tripulantes e viajantes gratuitos equiparados, para este efeito, aos passageiros (artigo 256, § 2º);

III - ao pessoal técnico a bordo e às pessoas e bens na superfície, nos serviços aéreos privados (artigo 178, § 2º, e artigo 267, I);

IV - ao valor da aeronave.

Parágrafo único. O recebimento do seguro exime o transportador da responsabilidade (artigo 250).

Art. 282. Exigir-se-á do explorador de aeronave estrangeira, para a eventual reparação de danos a pessoas ou bens no espaço aéreo ou no território brasileiro:

75

a) apresentação de garantias iguais ou equivalentes às exigidas de aeronaves brasileiras;

b) o cumprimento das normas estabelecidas em Convenções ou Acordos Internacionais, quando aplicáveis.

Art. 283. A expedição ou revalidação do certificado de aeronavegabilidade só ocorrerá diante da comprovação do seguro, que será averbado no Registro Aeronáutico Brasileiro e respectivos certificados.

Parágrafo único. A validade do certificado poderá ser suspensa, a qualquer momento, se comprovado que a garantia deixou de existir.

Art. 284. Os seguros obrigatórios, cuja expiração ocorrer após o início do voo, consideram-se prorrogados até o seu término.

Art. 285. Sob pena de nulidade da cláusula, nas apólices de seguro de vida ou de seguro de acidente, não poderá haver exclusão de riscos resultantes do transporte aéreo.

Parágrafo único. Em se tratando de transporte aéreo, as apólices de seguro de vida ou de seguro de acidentes não poderão conter cláusulas que apresentem taxas ou sobretaxas maiores que as cobradas para os transportes terrestres.

Art. 286. Aquele que tiver direito à reparação do dano poderá exercer, nos limites da indenização que lhe couber, direito próprio sobre a garantia prestada pelo responsável (artigos 250 e 281, Parágrafo único).

CAPÍTULO VII

Da Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional

Art. 287. Para efeito de limite de responsabilidade civil no transporte aéreo internacional, as quantias estabelecidas nas Convenções Internacionais de que o Brasil faça parte serão convertidas em moeda nacional, na forma de regulamento expedido pelo Poder Executivo.

TÍTULO IX

Das Infrações e Providências Administrativas

CAPÍTULO I

Dos Órgãos Administrativos Competentes

Art. 288. O Poder Executivo criará órgão com a finalidade de apuração e julgamento das infrações previstas neste Código e na legislação complementar, especialmente as

76

relativas a tarifas e condições de transporte, bem como de conhecimento dos respectivos recursos.

§ 1º A competência, organização e funcionamento do órgão a ser criado, assim como o procedimento dos respectivos processos, serão fixados em regulamento.

§ 2º Não se compreendem na competência do órgão a que se refere este artigo as infrações sujeitas à legislação tributária.

(Vetado).

CAPÍTULO II

Das Providências Administrativas

Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:

- I - multa;
- II - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;
- III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;
- IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;
- V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.

Art. 290. A autoridade aeronáutica poderá requisitar o auxílio da força policial para obter a detenção dos presumidos infratores ou da aeronave que ponha em perigo a segurança pública, pessoas ou coisas, nos limites do que dispõe este Código.

Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providência administrativa cabível.

§ 1º Quando a infração constituir crime, a autoridade levará, imediatamente, o fato ao conhecimento da autoridade policial ou judicial competente.

§ 2º Tratando-se de crime, em que se deva deter membros de tripulação de aeronave que realize serviço público de transporte aéreo, a autoridade aeronáutica, concomitantemente à providência prevista no parágrafo anterior, deverá tomar as medidas que possibilitem a continuação do voo.

Art. 292. É assegurado o direito à ampla defesa e a recurso a quem responder a procedimentos instaurados para a apuração e julgamento das infrações às normas previstas neste Código e em normas regulamentares.

§ 1º O mesmo direito será assegurado no caso de providências administrativas necessárias à apuração de fatos irregulares ou delituosos.

§ 2º O procedimento será sumário, com efeito suspensivo.

Art. 293. A aplicação das providências ou penalidades administrativas, previstas neste Título, não prejudicará nem impedirá a imposição, por outras autoridades, de penalidades cabíveis.

Art. 294. Será solidária a responsabilidade de quem cumprir ordem exorbitante ou indevida do proprietário ou explorador de aeronave, que resulte em infração deste Código.

Art. 295. A multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida da suspensão de qualquer dos certificados ou da autorização ou permissão.

Art. 296. A suspensão será aplicada para período não superior a 180 (cento e oitenta) dias, podendo ser prorrogada uma vez por igual período.

Art. 297. A pessoa jurídica empregadora responderá solidariamente com seus prepostos, agentes, empregados ou intermediários, pelas infrações por eles cometidas no exercício das respectivas funções.

Art. 298. A empresa estrangeira de transporte aéreo que opere no País será sujeita à multa e, na hipótese de reincidência, à suspensão ou cassação da autorização de funcionamento no caso de não atender:

I - aos requisitos prescritos pelas leis e regulamentos normalmente aplicados, no que se refere ao funcionamento de empresas de transporte aéreo;

II - às leis e regulamentos relativos à:

a) entrada e saída de aeronaves;

b) sua exploração ou navegação durante a permanência no território ou espaço aéreo brasileiro;

c) entrada ou saída de passageiros;

d) tripulação ou carga;

78

- e) despacho;
- f) imigração;
- g) alfândega;
- h) higiene;
- i) saúde.

III - às tarifas, itinerários, frequências e horários aprovados; às condições contidas nas respectivas autorizações; à conservação e manutenção de seus equipamentos de voo no que se relaciona com a segurança e eficiência do serviço; ou à proibição de embarcar ou desembarcar passageiro ou carga em voo de simples trânsito;

IV - à legislação interna, em seus atos e operações no Brasil, em igualdade com as congêneres nacionais.

CAPÍTULO III Das Infrações

Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) até 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

I - procedimento ou prática, no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas dos certificados de habilitação técnica;

II - execução de serviços aéreos de forma a comprometer a ordem ou a segurança pública, ou com violação das normas de segurança dos transportes;

III - cessão ou transferência da concessão, autorização ou permissão, sem licença da autoridade aeronáutica;

IV - transferência, direta ou indireta, da direção ou da execução dos serviços aéreos concedidos ou autorizados;

V - fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas;

VI - recusa de exibição de livros, documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização;

79

VII - prática reiterada de infrações graves;

VIII - atraso no pagamento de tarifas aeroportuárias além do prazo estabelecido pela autoridade aeronáutica;

IX - atraso no pagamento de preços específicos pela utilização de áreas aeroportuárias, fora do prazo estabelecido no respectivo instrumento.

Art. 300. A cassação dependerá de inquérito administrativo no curso do qual será assegurada defesa ao infrator.

Art. 301. A suspensão poderá ser por prazo até 180 (cento e oitenta) dias, prorrogáveis por igual período.

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

I - infrações referentes ao uso das aeronaves:

a) utilizar ou empregar aeronave sem matrícula;

b) utilizar ou empregar aeronave com falsas marcas de nacionalidade ou de matrícula, ou sem que elas correspondam ao que consta do Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB;

c) utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos;

d) utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor;

e) utilizar ou empregar aeronave em serviço especializado, sem a necessária homologação do órgão competente;

f) utilizar ou empregar aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciado;

g) utilizar ou empregar aeronave com inobservância das normas de tráfego aéreo, emanadas da autoridade aeronáutica;

h) introduzir aeronave no País, ou utilizá-la sem autorização de sobrevôo;

i) manter aeronave estrangeira em Território Nacional sem autorização ou sem que esta haja sido revalidada;

80

j) alienar ou transferir, sem autorização, aeronave estrangeira que se encontre no País em caráter transitório, ressalvados os casos de execução judicial ou de medida cautelar;

k) transportar, ciente do conteúdo real, carga ou material perigoso ou proibido, ou em desacordo com as normas que regulam o trânsito de materiais sujeitos a restrições;

l) lançar objetos ou substâncias sem licença da autoridade aeronáutica, salvo caso de alijamento;

m) trasladar aeronave sem licença;

n) recuperar ou reconstruir aeronave acidentada, sem a liberação do órgão competente;

o) realizar vôo com peso de decolagem ou número de passageiros acima dos máximos estabelecidos;

p) realizar vôo com equipamento para levantamento aerofotogramétrico, sem autorização do órgão competente;

q) transportar passageiro em lugar inadequado da aeronave;

r) realizar vôo sem o equipamento de sobrevivência exigido;

s) realizar vôo por instrumentos com aeronave não homologada para esse tipo de operação;

t) realizar vôo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta;

u) realizar vôo solo para treinamento de navegação sendo aluno ainda não habilitado para tal;

v) operar aeronave com plano de vôo visual, quando as condições meteorológicas estiverem abaixo dos mínimos previstos para esse tipo de operação;

w) explorar sistematicamente serviços de táxi-aéreo fora das áreas autorizadas;

x) operar radiofrequências não autorizadas, capazes de causar interferência prejudicial ao serviço de telecomunicações aeronáuticas.

II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

81

- a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;
- b) impedir ou dificultar a ação dos agentes públicos, devidamente credenciados, no exercício de missão oficial;
- c) pilotar aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas;
- d) tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada;
- e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;
- f) utilizar aeronave com tripulante estrangeiro ou permitir a este o exercício de qualquer função a bordo, em desacordo com este Código ou com suas regulamentações;
- g) desobedecer às determinações da autoridade do aeroporto ou prestar-lhe falsas informações;
- h) infringir as Condições Gerais de Transporte ou as instruções sobre tarifas;
- i) desobedecer aos regulamentos e normas de tráfego aéreo;
- j) inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;
- k) inobservar as normas sobre assistência e salvamento;
- l) desobedecer às normas que regulam a entrada, a permanência e a saída de estrangeiro;
- m) infringir regras, normas ou cláusulas de Convenções ou atos internacionais;
- n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo;
- o) permitir, por ação ou omissão, o embarque de mercadorias sem despacho, de materiais sem licença, ou efetuar o despacho em desacordo com a licença, quando necessária;
- p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo;

82

- q) operar a aeronave em estado de embriaguez;
- r) taxiar aeronave para decolagem, ingressando na pista sem observar o tráfego;
- s) retirar-se de aeronave com o motor ligado sem tripulante a bordo;
- t) operar aeronave deixando de manter fraseologia-padrão nas comunicações radiotelefônicas;
- u) ministrar instruções de voo sem estar habilitado.

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

- a) permitir a utilização de aeronave sem situação regular no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou sem observância das restrições do certificado de navegabilidade;
- b) permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular;
- c) permitir o exercício, em aeronave ou em serviço de terra, de pessoal não devidamente licenciado ou com a licença vencida;
- d) firmar acordo com outra concessionária ou permissionária, ou com terceiros, para estabelecimento de conexão, consórcio pool ou consolidação de serviços ou interesses, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica;
- e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;
- f) explorar qualquer modalidade de serviço aéreo para a qual não esteja devidamente autorizada;
- g) deixar de comprovar, quando exigida pela autoridade competente, a contratação dos seguros destinados a garantir sua responsabilidade pelos eventuais danos a passageiros, tripulantes, bagagens e cargas, bem assim, no solo a terceiros;
- h) aceitar, para embarque, mercadorias sem licença das autoridades competentes ou em desacordo com a regulamentação que disciplina o trânsito dessas mercadorias;
- i) ceder ou transferir ações ou partes de seu capital social, com direito a voto, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica, quando necessário (artigo 180);
- j) deixar de dar publicidade aos atos sociais de publicação obrigatória;

83

k) deixar de recolher, na forma e nos prazos da regulamentação respectiva, as tarifas, taxas, preços públicos e contribuições a que estiver obrigada;

l) recusar a exibição de livro, documento, ficha ou informação sobre seus serviços, quando solicitados pelos agentes da fiscalização aeronáutica;

m) desrespeitar convenção ou ato internacional a que estiver obrigada;

n) não observar, sem justa causa, os horários aprovados;

o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;

p) deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada ou, de qualquer forma, descumprir o contrato de transporte;

q) infringir as tarifas aprovadas, prometer ou conceder, direta ou indiretamente, desconto, abatimento, bonificação, utilidade ou qualquer vantagem aos usuários, em função da utilização de seus serviços de transporte;

r) simular como feita, total ou parcialmente, no exterior, a compra de passagem vendida no País, a fim de burlar a aplicação da tarifa aprovada em moeda nacional;

s) promover qualquer forma de publicidade que ofereça vantagem indevida ao usuário ou que lhe forneça indicação falsa ou inexata acerca dos serviços, induzindo-o em erro quanto ao valor real da tarifa aprovada pela autoridade aeronáutica;

t) efetuar troca de transporte por serviços ou utilidades, fora dos casos permitidos;

u) infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos;

v) deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de acidente com aeronave de sua propriedade;

w) deixar de apresentar nos prazos previstos o Resumo Geral dos resultados econômicos e estatísticos, o Balanço e a Demonstração de lucros e perdas;

x) deixar de requerer dentro do prazo previsto a inscrição de atos exigidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro;

y) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de acionistas;

84

z) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de transferências.

IV - infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes:

a) inobservar instruções, normas ou requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica;

b) inobservar termos e condições constantes dos certificados de homologação e respectivos adendos;

c) modificar aeronave ou componente, procedendo à alteração não prevista por órgão homologador;

d) executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo;

e) deixar de cumprir os contratos de manutenção ou inobservar os prazos assumidos para execução dos serviços de manutenção e distribuição de componentes;

f) executar serviços de manutenção ou de reparação em desacordo com os manuais da aeronave, ou em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;

g) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento que tenha afetado a segurança de algum voo em particular e que possa repetir-se em outras aeronaves.

V - infrações imputáveis a fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos:

a) inobservar prescrições e requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica, destinados à homologação de produtos aeronáuticos;

b) inobservar os termos e condições constantes dos respectivos certificados de homologação;

c) alterar projeto de tipo aprovado, da aeronave ou de outro produto aeronáutico, sem que a modificação tenha sido homologada pela autoridade aeronáutica;

d) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento, acidente ou incidente de que, de qualquer modo, tenha ciência, desde que esse defeito ou

85

mau funcionamento venha a afetar a segurança de vôo e possa repetir-se nas demais aeronaves ou produtos aeronáuticos cobertos pelo mesmo projeto de tipo aprovado;

e) descumprir ou deixar de adotar, após a notificação a que se refere o número anterior e dentro do prazo estabelecido pelo órgão competente, as medidas de natureza corretiva ou sanadora de defeitos e mau funcionamento.

VI - infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores:

a) executar ou utilizar serviços técnicos de manutenção, modificação ou reparos de aeronaves e de seus componentes, em oficina não homologada;

b) executar serviços de recuperação ou reconstrução em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;

c) executar serviços de manutenção ou de reparação de aeronave e de seus componentes, sem autorização do órgão competente;

d) utilizar-se de aeronave sem dispor de habilitação para sua pilotagem;

e) executar qualquer modalidade de serviço aéreo sem estar devidamente autorizado;

f) construir campo de pouso sem licença, utilizar campo de pouso sem condições regulamentares de uso, ou deixar de promover o registro de campo de pouso;

g) implantar ou explorar edificação ou qualquer empreendimento em área sujeita a restrições especiais, com inobservância destas;

h) prometer ou conceder, direta ou indiretamente, qualquer modalidade de desconto, prêmio, bonificação, utilidade ou vantagem aos adquirentes de bilhete de passagem ou frete aéreo;

i) promover publicidade de serviço aéreo em desacordo com os regulamentos aeronáuticos, ou com promessa ou artifício que induza o público em erro quanto às reais condições do transporte e de seu preço;

j) explorar serviços aéreos sem concessão ou autorização;

k) vender aeronave de sua propriedade, sem a devida comunicação ao Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou deixar de atualizar, no RAB, a propriedade de aeronave adquirida;

86

l) instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização da autoridade aeronáutica;

m) deixar o proprietário ou operador de aeronave de recolher, na forma e nos prazos da respectiva regulamentação, as tarifas, taxas, preços públicos ou contribuições a que estiver obrigado.

CAPÍTULO IV

Da Detenção, Interdição e Apreensão de Aeronave

Art. 303. A aeronave poderá ser detida por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da Polícia Federal, nos seguintes casos:

I - se voar no espaço aéreo brasileiro com infração das convenções ou atos internacionais, ou das autorizações para tal fim;

II - se, entrando no espaço aéreo brasileiro, desrespeitar a obrigatoriedade de pouso em aeroporto internacional;

III - para exame dos certificados e outros documentos indispensáveis;

IV - para verificação de sua carga no caso de restrição legal (artigo 21) ou de porte proibido de equipamento (parágrafo único do artigo 21);

V - para averiguação de ilícito.

§ 1º A autoridade aeronáutica poderá empregar os meios que julgar necessários para compelir a aeronave a efetuar o pouso no aeródromo que lhe for indicado. (Regulamento)

§ 2º Esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será classificada como hostil, ficando sujeita à medida de destruição, nos casos dos incisos do caput deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada. (Incluído pela Lei nº 9.614, de 1998) (Regulamento)

~~§ 2º A autoridade mencionada no parágrafo anterior responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório.~~

§ 3º A autoridade mencionada no § 1º responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório. (Renumerado do § 2º para § 3º com nova redação pela Lei nº 9.614, de 1998) (Regulamento)

87

Art. 304. Quando, no caso do item IV, do artigo anterior, for constatada a existência de material proibido, explosivo ou apetrechos de guerra, sem autorização, ou contrariando os termos da que foi outorgada, pondo em risco a segurança pública ou a paz entre as Nações, a autoridade aeronáutica poderá reter o material de que trata este artigo e liberar a aeronave se, por força de lei, não houver necessidade de apreendê-la.

§ 1º Se a aeronave for estrangeira e a carga não puser em risco a segurança pública ou a paz entre as Nações, poderá a autoridade aeronáutica fazer a aeronave retornar ao país de origem pela rota e prazo determinados, sem a retenção da carga.

§ 2º Embora estrangeira a aeronave, se a carga puser em risco a segurança pública e a paz entre os povos, poderá a autoridade aeronáutica reter o material bélico e fazer retornar a aeronave na forma do disposto no parágrafo anterior.

Art. 305. A aeronave pode ser interditada:

I - nos casos do artigo 302, I, alíneas a até n; II, alíneas c, d, g e j; III, alíneas a, e, f e g; e V, alíneas a a e;

II - durante a investigação de acidente em que estiver envolvida.

§ 1º Efetuada a interdição, será lavrado o respectivo auto, assinado pela autoridade que a realizou e pelo responsável pela aeronave.

§ 2º Será entregue ao responsável pela aeronave cópia do auto a que se refere o parágrafo anterior.

Art. 306. A aeronave interditada não será impedida de funcionar, para efeito de manutenção.

Art. 307. A autoridade aeronáutica poderá interditar a aeronave, por prazo não superior a 15 (quinze) dias, mediante requisição da autoridade aduaneira, de Polícia ou de saúde.

Parágrafo único. A requisição deverá ser motivada, de modo a demonstrar justo receio de que haja lesão grave e de difícil reparação a direitos do Poder Público ou de terceiros; ou que haja perigo à ordem pública, à saúde ou às instituições.

Art. 308. A apreensão da aeronave dar-se-á para preservar a eficácia da detenção ou interdição, e consistirá em mantê-la estacionada, com ou sem remoção para hangar, área de estacionamento, oficina ou lugar seguro (artigos 155 e 309).

88

Art. 309. A apreensão de aeronave só se dará em cumprimento à ordem judicial, ressalvadas outras hipóteses de apreensão previstas nesta Lei.

Art. 310. Satisfeitas as exigências legais, a aeronave detida, interditada ou apreendida será imediatamente liberada.

Art. 311. Em qualquer dos casos previstos neste Capítulo, o proprietário ou explorador da aeronave não terá direito à indenização.

CAPÍTULO V Da Custódia e Guarda de Aeronave

Art. 312. Em qualquer inquérito ou processo administrativo ou judicial, a custódia, guarda ou depósito de aeronave far-se-á de conformidade com o disposto neste Capítulo.

Art. 313. O explorador ou o proprietário de aeronaves entregues em depósito ou a guarda de autoridade aeronáutica responde pelas despesas correspondentes.

§ 1º Incluem-se no disposto neste artigo:

I - os depósitos decorrentes de apreensão;

II - os seqüestros e demais medidas processuais acautelatórias;

III - a arrecadação em falência, qualquer que seja a autoridade administrativa ou judiciária que a determine;

IV - a apreensão decorrente de processos administrativos ou judiciários.

§ 2º No caso do § 2º do artigo 303, o proprietário ou o explorador da aeronave terá direito à restituição do que houver pago, acrescida de juros compensatórios e indenizações por perdas e danos.

§ 3º No caso do parágrafo anterior, caberá ação regressiva contra o Poder Público cuja autoridade houver agido com excesso de poder ou com espírito emulatório.

Art. 314. O depósito não excederá o prazo de 2 (dois) anos.

§ 1º Se, no prazo estabelecido neste artigo não for autorizada a entrega da aeronave, a autoridade aeronáutica poderá efetuar a venda pública pelo valor correspondente, para ocorrer às despesas com o depósito.

89

§ 2º Não havendo licitante ou na hipótese de ser o valor apurado com a venda inferior ao da dívida, a aeronave será adjudicada ao Ministério da Aeronáutica, procedendo-se ao respectivo assentamento no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica ao depósito decorrente de processo administrativo de natureza fiscal.

Art. 315. Será obrigatório o seguro da aeronave entregue ao depósito, a cargo do explorador ou proprietário.

TÍTULO X Dos Prazos Extintivos

Art. 316. Prescreve em 6 (seis) meses, contados da tradição da aeronave, a ação para haver abatimento do preço da aeronave adquirida com vício oculto, ou para rescindir o contrato e reaver o preço pago, acrescido de perdas e danos.

Art. 317. Prescreve em 2 (dois) anos a ação:

I - por danos causados a passageiros, bagagem ou carga transportada, a contar da data em que se verificou o dano, da data da chegada ou do dia em que devia chegar a aeronave ao ponto de destino, ou da interrupção do transporte;

II - por danos causados a terceiros na superfície, a partir do dia da ocorrência do fato;

III - por danos emergentes no caso de abalroamento a partir da data da ocorrência do fato;

IV - para obter remuneração ou indenização por assistência e salvamento, a contar da data da conclusão dos respectivos serviços, ressalvado o disposto nos parágrafos do artigo 61;

V - para cobrar créditos, resultantes de contratos sobre utilização de aeronave, se não houver prazo diverso neste Código, a partir da data em que se tornem exigíveis;

VI - de regresso, entre transportadores, pelas quantias pagas por motivo de danos provenientes de abalroamento, ou entre exploradores, pelas somas que um deles haja sido obrigado a pagar, nos casos de solidariedade ou ocorrência de culpa, a partir da data do efetivo pagamento;

90

VII - para cobrar créditos de um empresário de serviços aéreos contra outro, decorrentes de compensação de passagens de transporte aéreo, a partir de quando se tornem exigíveis;

VIII - por danos causados por culpa da administração do aeroporto ou da Administração Pública (artigo 280), a partir do dia da ocorrência do fato;

IX - do segurado contra o segurador, contado o prazo do dia em que ocorreu o fato, cujo risco estava garantido pelo seguro (artigo 281);

X - contra o construtor de produto aeronáutico, contado da ocorrência do dano indenizável.

Parágrafo único. Os prazos de decadência e de prescrição, relativamente à matéria tributária, permanecem regidos pela legislação específica.

Art. 318. Se o interessado provar que não teve conhecimento do dano ou da identidade do responsável, o prazo começará a correr da data em que tiver conhecimento, mas não poderá ultrapassar de 3 (três) anos a partir do evento.

Art. 319. As providências administrativas previstas neste Código prescrevem em 2 (dois) anos, a partir da data da ocorrência do ato ou fato que as autorizar, e seus efeitos, ainda no caso de suspensão, não poderão exceder esse prazo.

Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo não se aplica aos prazos definidos no Código Tributário Nacional.

Art. 320. A intervenção e liquidação extrajudicial deverão encerrar-se no prazo de 2 (dois) anos.

Parágrafo único. Ao término do prazo de 2 (dois) anos, a partir do primeiro ato, qualquer interessado ou membro do Ministério Público, poderá requerer a imediata venda dos bens em leilão público e o rateio do produto entre os credores, observadas as preferências e privilégios especiais.

Art. 321. O explorador de serviços aéreos públicos é obrigado a conservar, pelo prazo de 5 (cinco) anos, os documentos de transporte aéreo ou de outros serviços aéreos.

91

TÍTULO XI

Disposições Finais e Transitórias

Art. 322. Fica autorizado o Ministério da Aeronáutica a instalar uma Junta de Julgamento da Aeronáutica com a competência de julgar, administrativamente, as infrações e demais questões dispostas neste Código, e mencionadas no seu artigo 1º, (vetado).

§ 1º (vetado).

§ 2º (vetado).

§ 3º (vetado).

§ 4º O Poder Executivo, através de decreto, regulamentará a organização e o funcionamento da Junta de Julgamento da Aeronáutica.

Art. 323. Este Código entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 324. Ficam revogados o Decreto-Lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, o Decreto-Lei nº 234, de 28 de fevereiro de 1967, a Lei nº 5.448, de 4 de junho de 1968, a Lei nº 5.710, de 7 de outubro de 1971, a Lei nº 6.298, de 15 de dezembro de 1975, a Lei nº 6.350, de 7 de julho de 1976, a Lei nº 6.833, de 30 de setembro de 1980, a Lei nº 6.997, de 7 de junho de 1982, e demais disposições em contrário.

Brasília, 19 de dezembro de 1986. 165º da Independência e 98º da República.

JOSÉ SARNEY

Octávio Júlio Moreira Lima

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 20.12.1986

LEI Nº 11.182, DE 27 DE SETEMBRO DE 2005.

Mensagem de veto

Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC

Art. 1º Fica criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial, vinculada ao Ministério da Defesa, com prazo de duração indeterminado.

Parágrafo único. A ANAC terá sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.

Art. 2º Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.

~~Art. 3º A ANAC, no exercício de suas competências, deverá observar e implementar orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo Conselho de Aviação Civil – CONAC, especialmente no que se refere a:~~

Art. 3º A ANAC, no exercício de suas competências, deverá observar e implementar as orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo governo federal, especialmente no que se refere a: (Redação dada pela Medida Provisória nº 527, de 2011).

I – a representação do Brasil em convenções, acordos, tratados e atos de transporte aéreo internacional com outros países ou organizações internacionais de aviação civil;

II – o estabelecimento do modelo de concessão de infra-estrutura aeroportuária, a ser submetido ao Presidente da República;

III – a outorga de serviços aéreos;

IV – a suplementação de recursos para aeroportos de interesse estratégico, econômico ou turístico; e

V – a aplicabilidade do instituto da concessão ou da permissão na exploração comercial de serviços aéreos.

Art. 4º A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.

93

Art. 5º A ANAC atuará como autoridade de aviação civil, assegurando-se-lhe, nos termos desta Lei, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.

Art. 6º Com o objetivo de harmonizar suas ações institucionais na área da defesa e promoção da concorrência, a ANAC celebrará convênios com os órgãos e entidades do Governo Federal, competentes sobre a matéria.

Parágrafo único. Quando, no exercício de suas atribuições, a ANAC tomar conhecimento de fato que configure ou possa configurar infração contra a ordem econômica, ou que comprometa a defesa e a promoção da concorrência, deverá comunicá-lo aos órgãos e entidades referidos no caput deste artigo, para que adotem as providências cabíveis.

Art. 7º O Poder Executivo instalará a ANAC, mediante a aprovação de seu regulamento e estrutura organizacional, por decreto, no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a partir da publicação desta Lei.

Parágrafo único. A edição do regulamento investirá a ANAC no exercício de suas atribuições.

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

- I – implementar, em sua esfera de atuação, a política de aviação civil;
- II – representar o País junto aos organismos internacionais de aviação civil, exceto nos assuntos relativos ao sistema de controle do espaço aéreo e ao sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;
- III – elaborar relatórios e emitir pareceres sobre acordos, tratados, convenções e outros atos relativos ao transporte aéreo internacional, celebrados ou a ser celebrados com outros países ou organizações internacionais;
- IV – realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;
- V – negociar o estabelecimento de acordos e tratados sobre transporte aéreo internacional, observadas as diretrizes do CONAC;

94

VI – negociar, realizar intercâmbio e articular-se com autoridades aeronáuticas estrangeiras, para validação recíproca de atividades relativas ao sistema de segurança de voo, inclusive quando envolvam certificação de produtos aeronáuticos, de empresas prestadoras de serviços e fabricantes de produtos aeronáuticos, para a aviação civil;

VII – regular e fiscalizar a operação de serviços aéreos prestados, no País, por empresas estrangeiras, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;

VIII – promover, junto aos órgãos competentes, o cumprimento dos atos internacionais sobre aviação civil ratificados pela República Federativa do Brasil;

IX – regular as condições e a designação de empresa aérea brasileira para operar no exterior;

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

XI – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde;

XII – regular e fiscalizar as medidas a serem adotadas pelas empresas prestadoras de serviços aéreos, e exploradoras de infra-estrutura aeroportuária, para prevenção quanto ao uso por seus tripulantes ou pessoal técnico de manutenção e operação que tenha acesso às aeronaves, de substâncias entorpecentes ou psicotrópicas, que possam determinar dependência física ou psíquica, permanente ou transitória;

XIII – regular e fiscalizar a outorga de serviços aéreos;

XIV – conceder, permitir ou autorizar a exploração de serviços aéreos;

XV – promover a apreensão de bens e produtos aeronáuticos de uso civil, que estejam em desacordo com as especificações;

XVI – fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo;

95

XVII – proceder à homologação e emitir certificados, atestados, aprovações e autorizações, relativos às atividades de competência do sistema de segurança de vôo da aviação civil, bem como licenças de tripulantes e certificados de habilitação técnica e de capacidade física e mental, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;

XVIII – administrar o Registro Aeronáutico Brasileiro;

XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;

XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;

XXI – regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

~~XXII – aprovar os planos diretores dos aeroportos e os planos aeroviários estaduais;~~

XXII - aprovar os planos diretores dos aeroportos; (Redação dada pela Medida Provisória nº 527, de 2011).

~~XXIII – propor ao Presidente da República, por intermédio do Ministro de Estado da Defesa, a declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão administrativa, dos bens necessários à construção, manutenção e expansão da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária; (Revogado pela Medida Provisória nº 527, de 2011).~~

XXIV – conceder ou autorizar a exploração da infra-estrutura aeroportuária, no todo ou em parte;

XXV – estabelecer o regime tarifário da exploração da infra-estrutura aeroportuária, no todo ou em parte;

XXVI – homologar, registrar e cadastrar os aeródromos;

~~XXVII – arrecadar, administrar e suplementar recursos para o funcionamento de aeródromos de interesse federal, estadual ou municipal; (Revogado pela Medida Provisória nº 527, de 2011).~~

~~XXVIII – aprovar e fiscalizar a construção, reforma e ampliação de aeródromos e sua abertura ao tráfego;~~

96

XXVIII - fiscalizar a observância dos requisitos técnicos na construção, reforma e ampliação de aeródromos e aprovar sua abertura ao tráfego; (Redação dada pela Medida Provisória nº 527, de 2011).

XXIX – expedir normas e padrões que assegurem a compatibilidade, a operação integrada e a interconexão de informações entre aeródromos;

XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de vôo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;

XXXI – expedir certificados de aeronavegabilidade;

XXXII – regular, fiscalizar e autorizar os serviços aéreos prestados por aeroclubes, escolas e cursos de aviação civil;

XXXIII – expedir, homologar ou reconhecer a certificação de produtos e processos aeronáuticos de uso civil, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;

XXXIV – integrar o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER;

XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

XXXVI – arrecadar, administrar e aplicar suas receitas;

XXXVII – contratar pessoal por prazo determinado, de acordo com a legislação aplicável;

XXXVIII – adquirir, administrar e alienar seus bens;

~~XXXIX – apresentar ao Ministro de Estado da Defesa proposta de orçamento;~~

~~XL – elaborar e enviar o relatório anual de suas atividades ao Ministério da Defesa e, por intermédio da Presidência da República, ao Congresso Nacional;~~

XXXIX - apresentar ao Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República proposta de orçamento; (Redação dada pela Medida Provisória nº 527, de 2011).

97

XL - elaborar e enviar o relatório anual de suas atividades à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e, por intermédio da Presidência da República, ao Congresso Nacional; (Redação dada pela Medida Provisória nº 527, de 2011).

XLI – aprovar o seu regimento interno;

~~XLII – administrar os empregos públicos, os cargos comissionados e as gratificações de que trata esta Lei; (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005)~~

XLII - administrar os cargos efetivos, os cargos comissionados e as gratificações de que trata esta Lei; (Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006)

XLIII – decidir, em último grau, sobre as matérias de sua competência;

XLIV – deliberar, na esfera administrativa, quanto à interpretação da legislação, sobre serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive casos omissos, quando não houver orientação normativa da Advocacia-Geral da União;

XLV – deliberar, na esfera técnica, quanto à interpretação das normas e recomendações internacionais relativas ao sistema de segurança de voo da aviação civil, inclusive os casos omissos;

XLVI – editar e dar publicidade às instruções e aos regulamentos necessários à aplicação desta Lei;

~~XLVII – promover estudos sobre a logística do transporte aéreo e do transporte intermodal, ao longo de eixos e fluxos de produção, em articulação com os demais órgãos governamentais competentes; (Revogado pela Medida Provisória nº 527, de 2011).~~

XLVIII – firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades governamentais, nacionais ou estrangeiros, tendo em vista a descentralização e fiscalização eficiente dos setores de aviação civil e infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária; e

XLIX – contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória da aviação civil e da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, em cooperação com as instituições dedicadas à cultura nacional, orientando e incentivando a participação das empresas do setor.

§ 1º A ANAC poderá credenciar, nos termos estabelecidos em norma específica, pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, de notória especialização, de acordo com padrões internacionalmente aceitos para a aviação civil, para expedição de laudos,

pareceres ou relatórios que demonstrem o cumprimento dos requisitos necessários à emissão de certificados ou atestados relativos às atividades de sua competência.

§ 2º A ANAC observará as prerrogativas específicas da Autoridade Aeronáutica, atribuídas ao Comandante da Aeronáutica, devendo ser previamente consultada sobre a edição de normas e procedimentos de controle do espaço aéreo que tenham repercussão econômica ou operacional na prestação de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.

§ 3º Quando se tratar de aeródromo compartilhado, de aeródromo de interesse militar ou de aeródromo administrado pelo Comando da Aeronáutica, o exercício das competências previstas nos incisos XXII, XXIII, XXIV, XXVI, XXVIII e XXIX do caput deste artigo, dar-se-á em conjunto com o Comando da Aeronáutica.

§ 4º Sem prejuízo do disposto no inciso X do caput deste artigo, a execução dos serviços aéreos de aerolevanteamento dependerá de autorização emitida pelo Ministério da Defesa.

§ 5º Sem prejuízo do disposto no inciso XI do caput deste artigo, a autorização para o transporte de explosivo e material bélico em aeronaves civis que partam ou se destinem a aeródromo brasileiro ou com sobrevôo do território nacional é de competência do Comando da Aeronáutica.

§ 6º Para os efeitos previstos nesta Lei, o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro será explorado diretamente pela União, por intermédio do Comando da Aeronáutica, ou por entidade a quem ele delegar.

§ 7º As expressões infra-estrutura aeronáutica e infra-estrutura aeroportuária, mencionadas nesta Lei, referem-se às infra-estruturas civis, não se aplicando o disposto nela às infra-estruturas militares.

§ 8º O exercício das atribuições da ANAC, na esfera internacional, dar-se-á em coordenação com o Ministério das Relações Exteriores.

99

CAPÍTULO II

DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA ANAC

Seção I

Da Estrutura Básica

Art. 9º A ANAC terá como órgão de deliberação máxima a Diretoria, contando, também, com uma Procuradoria, uma Corregedoria, um Conselho Consultivo e uma Ouvidoria, além das unidades especializadas.

Art. 10. A Diretoria atuará em regime de colegiado e será composta por 1 (um) Diretor-Presidente e 4 (quatro) Diretores, que decidirão por maioria absoluta, cabendo ao Diretor-Presidente, além do voto ordinário, o voto de qualidade.

§ 1º A Diretoria reunir-se-á com a maioria de seus membros.

~~§ 2º A matéria sujeita à deliberação da Diretoria será distribuída ao Diretor responsável pela área para apresentação de relatório. (Revogado pela Medida Provisória nº 527, de 2011).~~

§ 3º As decisões da Diretoria serão fundamentadas.

§ 4º As sessões deliberativas da Diretoria que se destinem a resolver pendências entre agentes econômicos, ou entre estes e usuários da aviação civil, serão públicas.

Art. 11. Compete à Diretoria:

~~I – propor, por intermédio do Ministro de Estado da Defesa, ao Presidente da República, alterações do regulamento da ANAC;~~

I - propor, por intermédio do Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, ao Presidente da República, alterações do regulamento da ANAC. (Redação dada pela Medida Provisória nº 527, de 2011).

II – aprovar procedimentos administrativos de licitação;

III – conceder, permitir ou autorizar a prestação de serviços aéreos;

IV – conceder ou autorizar a exploração da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;

V – exercer o poder normativo da Agência;

100

VI – aprovar minutas de editais de licitação, homologar adjudicações, transferência e extinção de contratos de concessão e permissão, na forma do regimento interno;

VII – aprovar o regimento interno da ANAC;

VIII – apreciar, em grau de recurso, as penalidades impostas pela ANAC; e

IX – aprovar as normas relativas aos procedimentos administrativos internos da Agência.

Parágrafo único. É vedado à Diretoria delegar a qualquer órgão ou autoridade as competências previstas neste artigo.

Art. 12. Os diretores serão brasileiros, de reputação ilibada, formação universitária e elevado conceito no campo de especialidade dos cargos para os quais serão nomeados pelo Presidente da República, após serem aprovados pelo Senado Federal, nos termos da alínea f do inciso III do art. 52 da Constituição Federal.

Art. 13. O mandato dos diretores será de 5 (cinco) anos.

§ 1º Os mandatos dos 1^{os} (primeiros) membros da Diretoria serão, respectivamente, 1 (um) diretor por 3 (três) anos, 2 (dois) diretores por 4 (quatro) anos e 2 (dois) diretores por 5 (cinco) anos, a serem estabelecidos no decreto de nomeação.

§ 2º Em caso de vacância no curso do mandato, este será completado por sucessor investido na forma prevista no art. 12 desta Lei.

Art. 14. Os diretores somente perderão o mandato em virtude de renúncia, de condenação judicial transitada em julgado, ou de pena demissória decorrente de processo administrativo disciplinar.

§ 1º (VETADO)

~~§ 2º Cabe ao Ministro de Estado da Defesa instaurar o processo administrativo disciplinar, que será conduzido por comissão especial constituída por servidores públicos federais estáveis, competindo ao Presidente da República determinar o afastamento preventivo, quando for o caso, e proferir julgamento.~~

§ 2º Cabe ao Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República instaurar o processo administrativo disciplinar, que será conduzido por comissão especial constituída por servidores públicos federais estáveis, competindo ao Presidente da República determinar o afastamento preventivo, quando for o caso, e proferir julgamento. (Redação dada pela Medida Provisória nº 527, de 2011).

101

Art. 15. O regulamento disciplinará a substituição dos diretores em seus impedimentos.

Art. 16. Cabe ao Diretor-Presidente a representação da ANAC, o comando hierárquico sobre o pessoal e o serviço, exercendo todas as competências administrativas correspondentes, bem como a presidência das reuniões da Diretoria.

Art. 17. A representação judicial da ANAC, com prerrogativas processuais de Fazenda Pública, será exercida pela Procuradoria.

Art. 18. O Ouvidor será nomeado pelo Presidente da República para mandato de 2 (dois) anos.

§ 1º Cabe ao Ouvidor receber pedidos de informações, esclarecimentos, reclamações e sugestões, respondendo diretamente aos interessados e encaminhando, quando julgar necessário, seus pleitos à Diretoria da ANAC.

§ 2º O Ouvidor deverá produzir, semestralmente ou quando a Diretoria da ANAC julgar oportuno, relatório circunstanciado de suas atividades.

Art. 19. A Corregedoria fiscalizará a legalidade e a efetividade das atividades funcionais dos servidores e das unidades da ANAC, sugerindo as medidas corretivas necessárias, conforme disposto em regulamento.

Art. 20. O Conselho Consultivo da ANAC, órgão de participação institucional da comunidade de aviação civil na Agência, é órgão de assessoramento da diretoria, tendo sua organização, composição e funcionamento estabelecidos em regulamento.

Seção II

Dos Cargos Efetivos e Comissionados e das Gratificações

~~Art. 21. Ficam criados, para exercício exclusivo na ANAC, os empregos públicos de nível superior de Regulador, de Analista de Suporte à Regulação, os empregos públicos de nível médio de Técnico em Regulação e de Técnico de Suporte à Regulação, os Cargos Comissionados de Direção - CD, de Gerência Executiva - CGE, de Assessoria - CA e de Assistência - CAS, e os Cargos Comissionados Técnicos - CCT, constantes do Anexo I desta Lei. (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005)~~

Art. 21. Ficam criados, para exercício exclusivo na ANAC, os Cargos Comissionados de Direção - CD, de Gerência Executiva - CGE, de Assessoria - CA e de Assistência - CAS, e os Cargos Comissionados Técnicos - CCT, nos quantitativos constantes da Tabela B do Anexo I desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006)

102

~~Art. 22. Ficam criadas as Gratificações de Exercício em Cargo de Confiança e de Representação pelo Exercício de Função, privativas de militar, nos quantitativos e valores previstos no Anexo II desta Lei. (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005)~~

Art. 22. Ficam criadas as Gratificações de Exercício em Cargo de Confiança e de Representação pelo Exercício de Função, privativas dos militares da Aeronáutica a que se refere o art. 46 desta Lei, nos quantitativos e valores previstos no Anexo II desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006)

Parágrafo único. As gratificações a que se refere o caput deste artigo serão pagas àqueles militares designados pela Diretoria da ANAC para o exercício das atribuições dos cargos de Gerência Executiva, de Assessoria, de Assistência e Cargos Comissionados Técnicos da estrutura da ANAC e extinguir-se-ão gradualmente na forma do § 1º do art. 46 desta Lei. (Incluído pela Lei nº 11.292, de 2006)

Art. 23. (VETADO)

Art. 24. Na estrutura dos cargos da ANAC, o provimento por um servidor civil, de Cargo Comissionado de Gerência Executiva, de Assessoria, de Assistência e de Técnico, implicará o bloqueio, para um militar, da concessão de uma correspondente Gratificação de Exercício em Cargo de Confiança e de Gratificação de Representação pelo Exercício de Função, e vice-versa.

Art. 25. Os Cargos Comissionados Técnicos são de ocupação privativa de servidores e empregados do Quadro de Pessoal Efetivo, do Quadro de Pessoal Específico e de requisitados de outros órgãos e entidades da Administração Pública.

Parágrafo único. Ao ocupante de Cargo Comissionado Técnico será pago um valor acrescido ao salário ou vencimento, conforme tabela constante do Anexo I desta Lei.

CAPÍTULO III

DO PROCESSO DECISÓRIO

Art. 26. O processo decisório da ANAC obedecerá aos princípios da legalidade, impessoalidade, eficiência, moralidade e publicidade, assegurado o direito ao contraditório e à ampla defesa.

Art. 27. As iniciativas ou alterações de atos normativos que afetem direitos de agentes econômicos, inclusive de trabalhadores do setor ou de usuários de serviços aéreos, serão precedidas de audiência pública convocada e dirigida pela ANAC.

103

Art. 28. Ressalvados os documentos e autos cuja divulgação possa violar a segurança do País, o segredo protegido ou a intimidade de alguém, todos os demais permanecerão abertos à consulta pública.

CAPÍTULO IV

DA REMUNERAÇÃO POR SERVIÇOS PRESTADOS E PELA OUTORGA DE EXPLORAÇÃO DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

~~Art. 29. A ANAC fica autorizada a cobrar taxas pela prestação de serviços ou pelo exercício do poder de polícia, decorrentes de atividades inerentes à sua missão institucional, destinando o produto da arrecadação ao seu custeio e funcionamento. (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005)~~

Art. 29. Fica instituída a Taxa de Fiscalização da Aviação Civil - TFAC. (Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006)

~~§ 1º A cobrança prevista no caput deste artigo recairá sobre as empresas concessionárias, permissionárias e autorizatárias de serviços aéreos, demais operadores de serviços aéreos, empresas exploradoras de infra-estrutura aeroportuária, agências de carga aérea, pessoas jurídicas que explorem atividades de fabricação, manutenção, reparo ou revisão de produtos aeronáuticos e outros usuários de aviação civil. (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005)~~

~~§ 2º As taxas e seus respectivos fatos geradores são aqueles definidos no Anexo III desta Lei. (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005)~~

§ 1º O fato gerador da TFAC é o exercício do poder de polícia decorrente das atividades de fiscalização, homologação e registros, nos termos do previsto na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica. (Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006)

§ 2º São sujeitos passivos da TFAC as empresas concessionárias, permissionárias e autorizatárias de prestação de serviços aéreos comerciais, os operadores de serviços aéreos privados, as exploradoras de infra-estrutura aeroportuária, as agências de carga aérea, pessoas jurídicas que explorem atividades de fabricação, manutenção, reparo ou revisão de produtos aeronáuticos e demais pessoas físicas e jurídicas que realizem atividades fiscalizadas pela ANAC. (Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006)

§ 3º Os valores da TFAC são os fixados no Anexo III desta Lei. (Incluído pela Lei nº 11.292, de 2006)

104

Art. 29-A. A TFAC não recolhida no prazo e na forma estabelecida em regulamento será cobrada com os seguintes acréscimos: (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005) (Incluído pela Lei nº 11.292, de 2006)

I - juros de mora calculados na forma da legislação aplicável aos tributos federais;

II - multa de mora de 20% (vinte por cento), reduzida a 10% (dez por cento) caso o pagamento seja efetuado até o último dia do mês subsequente ao do seu vencimento; e

III - encargo de 20% (vinte por cento), substitutivo da condenação do devedor em honorários advocatícios, calculado sobre o total do débito inscrito em Dívida Ativa, que será reduzido para 10% (dez por cento) caso o pagamento seja efetuado antes do ajuizamento da execução.

Parágrafo único. Os débitos de TFAC poderão ser parcelados na forma da legislação aplicável aos tributos federais.

Art. 30. (VETADO)

CAPÍTULO V

DAS RECEITAS

Art. 31. Constituem receitas da ANAC:

I – dotações, créditos adicionais e especiais e repasses que lhe forem consignados no Orçamento Geral da União;

II – recursos provenientes de convênios, acordos ou contratos celebrados com órgãos ou entidades federais, estaduais e municipais, empresas públicas ou privadas, nacionais ou estrangeiras, e organismos internacionais;

III – recursos do Fundo Aeroviário;

IV – recursos provenientes de pagamentos de taxas;

V – recursos provenientes da prestação de serviços de natureza contratual, inclusive pelo fornecimento de publicações, material técnico, dados e informações, ainda que para fins de licitação;

VI – valores apurados no aluguel ou alienação de bens móveis ou imóveis;

105

VII – produto das operações de crédito que contratar, no País e no exterior, e rendimentos de operações financeiras que realizar;

VIII – doações, legados e subvenções;

IX – rendas eventuais; e

X – outros recursos que lhe forem destinados.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 32. São transferidos à ANAC o patrimônio, o acervo técnico, as obrigações e os direitos de organizações do Comando da Aeronáutica, correspondentes às atividades a ela atribuídas por esta Lei.

Art. 33. O Fundo Aeroviário, fundo de natureza contábil e de interesse da defesa nacional, criado pelo Decreto-Lei nº 270, de 28 de fevereiro de 1967, alterado pela Lei nº 5.989, de 17 de dezembro de 1973, incluídos seu saldo financeiro e seu patrimônio existentes nesta data, passa a ser administrado pela Agência Nacional de Aviação Civil.

Parágrafo único. O Diretor-Presidente da ANAC passa a ser o gestor do Fundo Aeroviário.

Art. 33-A. Até a instalação da Agência Nacional de Aviação Civil, o Diretor do Departamento de Aviação Civil será o gestor do Fundo Aeroviário. (Incluído pela Lei nº 11.204, de 2005)

Art. 34. A alínea a do parágrafo único do art. 2º, o inciso I do art. 5º e o art. 11 da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º

Parágrafo único.

a) por tarifas aeroportuárias, aprovadas pela Agência Nacional de Aviação Civil, para aplicação em todo o território nacional;

....." (NR)

"Art. 5º

I – do Fundo Aeronáutico, nos casos dos aeroportos diretamente administrados pelo Comando da Aeronáutica; ou

....." (NR)

"Art. 11. O produto de arrecadação da tarifa a que se refere o art. 8º desta Lei constituirá receita do Fundo Aeronáutico." (NR)

Art. 35. O Poder Executivo regulamentará a distribuição dos recursos referidos no inciso I do art. 1º da Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, entre os órgãos e entidades integrantes do Sistema de Aviação Civil na proporção dos custos correspondentes às atividades realizadas.

Art. 36. Fica criado o Quadro de Pessoal Específico, integrado por servidores regidos pela Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990.

§ 1º O Quadro de que trata o caput deste artigo tem caráter temporário, ficando extintos os cargos nele alocados, à medida que ocorrerem vacâncias.

~~§ 2º O ingresso no Quadro de que trata este artigo será feito mediante redistribuição, sendo restrito aos servidores que, em 31 de dezembro de 2001, encontravam-se em exercício nas unidades do Ministério da Defesa, cujas competências foram transferidas para a ANAC.~~

§ 2º O ingresso no quadro de que trata este artigo será feito mediante redistribuição, sendo restrito aos servidores que, em 31 de dezembro de 2004, se encontravam em exercício nas unidades do Ministério da Defesa cujas competências foram transferidas para a ANAC. (Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006)

§ 3º (VETADO)

§ 4º Aos servidores das Carreiras da Área de Ciência e Tecnologia redistribuídos na forma do § 2º deste artigo será devida a Gratificação de Desempenho de Atividade de Ciência e Tecnologia - GDACT, prevista na Medida Provisória nº 2.229-43, de 6 de setembro de 2001, como se em exercício estivessem nos órgãos ou entidades a que se refere o § 1º do art. 1º da Lei nº 8.691, de 28 de julho de 1993. (Incluído pela Lei nº 11.292, de 2006)

Art. 37. A ANAC poderá requisitar, com ônus, servidores e empregados de órgãos e entidades integrantes da Administração Pública.

§ 1º Durante os primeiros 24 (vinte e quatro) meses subseqüentes a sua instalação, a ANAC poderá complementar a remuneração do servidor ou empregado público

107

requisitado até o limite da remuneração do cargo efetivo ou emprego permanente ocupado no órgão ou na entidade de origem, quando a requisição implicar redução dessa remuneração. (Parágrafo único renumerado pela Lei nº 11.292, de 2006)

§ 2º Os empregados das entidades integrantes da administração pública que na data da publicação desta Lei estejam em exercício nas unidades do Ministério da Defesa cujas competências foram transferidas para a ANAC poderão permanecer nessa condição, inclusive no exercício de funções comissionadas, salvo devolução do empregado à entidade de origem ou por motivo de rescisão ou extinção do contrato de trabalho. (Incluído pela Lei nº 11.292, de 2006)

§ 3º Os empregados e servidores de órgãos e entidades integrantes da administração pública requisitados até o término do prazo de que trata o § 1º deste artigo poderão exercer funções comissionadas e cargos comissionados técnicos, salvo devolução do empregado à entidade de origem ou por motivo de rescisão ou extinção do contrato de trabalho. (Incluído pela Lei nº 11.292, de 2006)

Art. 38. (VETADO)

Art. 38-A. O quantitativo de servidores ocupantes dos cargos do Quadro de Pessoal Específico, acrescido dos servidores ou empregados requisitados, não poderá exceder o número de cargos efetivos. (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005) (Incluído pela Lei nº 11.292, de 2006)

Art. 39. Nos termos do inciso IX do art. 37 da Constituição Federal, fica a ANAC autorizada a efetuar a contratação temporária do pessoal imprescindível à implantação de suas atividades, por prazo não excedente a 36 (trinta e seis) meses, a contar de sua instalação.

§ 1º (VETADO)

§ 2º As contratações temporárias serão feitas por tempo determinado, observado o prazo máximo de 12 (doze) meses, podendo ser prorrogadas, desde que sua duração não ultrapasse o termo final da autorização de que trata o caput deste artigo.

Art. 40. Fica a ANAC autorizada a custear as despesas com remoção e estada dos profissionais que, em virtude de nomeação para Cargos Comissionados de Direção, de Gerência Executiva e de Assessoria dos níveis CD I e II, CGE I e II, CA I e II, e para os Cargos Comissionados Técnicos, nos níveis CCT IV e V e correspondentes Gratificações Militares, vierem a ter exercício em cidade diferente de seu domicílio, conforme disposto em norma específica estabelecida pela ANAC, observados os limites de valores estabelecidos para a Administração Pública Federal direta.

108

Art. 40. Aplica-se à ANAC o disposto no art. 22 da Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000. (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006)

Art. 41. Ficam criados 50 (cinquenta) cargos de Procurador Federal na ANAC, observado o disposto na legislação específica.

Art. 42. Instalada a ANAC, fica o Poder Executivo autorizado a extinguir o Departamento de Aviação Civil – DAC e demais organizações do Comando da Aeronáutica que tenham tido a totalidade de suas atribuições transferidas para a ANAC, devendo remanejar para o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão todos os cargos comissionados e gratificações, alocados aos órgãos extintos e atividades absorvidas pela Agência.

Art. 43. Aprovado seu regulamento, a ANAC passará a ter o controle sobre todas as atividades, contratos de concessão e permissão, e autorizações de serviços aéreos, celebrados por órgãos ou entidades da Administração direta ou indireta da União.

Art. 44. (VETADO)

Art. 44-A. Fica o Poder Executivo autorizado a remanejar, transpor, transferir e utilizar para a ANAC as dotações orçamentárias aprovadas em favor das unidades orçamentárias do Ministério da Defesa, na lei orçamentária vigente no exercício financeiro da instalação da ANAC, relativas às funções por ela absorvidas, desde que mantida a mesma classificação orçamentária, expressa por categoria de programação em seu menor nível, conforme definido na lei de diretrizes orçamentárias, inclusive os títulos, descritores, metas e objetivos, assim como o respectivo detalhamento por esfera orçamentária, grupos de despesas, fontes de recursos, modalidades de aplicação e identificadores de uso. (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005) (Incluído pela Lei nº 11.292, de 2006)

Art. 45. O Comando da Aeronáutica prestará os serviços de que a ANAC necessitar, com ônus limitado, durante 180 (cento e oitenta dias) após sua instalação, devendo ser celebrados convênios para a prestação dos serviços após este prazo.

~~Art. 46. Os militares da Aeronáutica, da Ativa, em exercício no Departamento de Aviação Civil e organizações subordinadas, na data de edição desta Lei, passam a ter exercício na ANAC, sendo considerados como em serviço de natureza militar.~~

Art. 46. Os militares da Aeronáutica da ativa em exercício nos órgãos do Comando da Aeronáutica correspondentes às atividades atribuídas à ANAC passam a ter exercício na ANAC, na data de sua instalação, sendo considerados como em serviço de natureza militar. (Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006)

109

§ 1º Os militares da Aeronáutica a que se refere o caput deste artigo deverão retornar àquela Força, no prazo máximo de 60 (sessenta) meses, a contar daquela data, à razão mínima de 20% (vinte por cento) a cada 12 (doze) meses.

§ 2º O Comando da Aeronáutica poderá substituir, a seu critério, os militares em exercício na ANAC.

§ 3º Os militares de que trata este artigo somente poderão ser movimentados no interesse da ANAC, a expensas da Agência e com autorização do Comandante da Aeronáutica.

Art. 47. Na aplicação desta Lei, serão observadas as seguintes disposições:

I – os regulamentos, normas e demais regras em vigor serão gradativamente substituídos por regulamentação a ser editada pela ANAC, sendo que as concessões, permissões e autorizações pertinentes a prestação de serviços aéreos e a exploração de áreas e instalações aeroportuárias continuarão regidas pelos atuais regulamentos, normas e regras, enquanto não for editada nova regulamentação;

II – os contratos de concessão ou convênios de delegação, relativos à administração e exploração de aeródromos, celebrados pela União com órgãos ou entidades da Administração Federal, direta ou indireta, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, devem ser adaptados no prazo de 180 (cento e oitenta) dias contados da data de instalação da ANAC às disposições desta Lei; e

III – as atividades de administração e exploração de aeródromos exercidas pela Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO passarão a ser reguladas por atos da ANAC.

Art. 48. (VETADO)

§ 1º Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.

§ 2º (VETADO)

Art. 49. Na prestação de serviços aéreos regulares, prevalecerá o regime de liberdade tarifária.

110

§ 1º No regime de liberdade tarifária, as concessionárias ou permissionárias poderão determinar suas próprias tarifas, devendo comunicá-las à ANAC, em prazo por esta definido.

§ 2º (VETADO)

§ 3º A ANAC estabelecerá os mecanismos para assegurar a fiscalização e a publicidade das tarifas.

Art. 50. As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão à conta do Orçamento da ANAC.

Art. 51. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 27 de setembro de 2005; 184º da Independência e 117º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Márcio Thomaz Bastos

José Alencar Gomes da Silva

Antonio Palocci Filho

Paulo Bernardo Silva

Dilma Rousseff

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 28.9.2005.

ANEXO I

A) QUADRO DEMONSTRATIVO DOS EMPREGOS E CARGOS EFETIVOS DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

(VETADO)

~~B) QUADRO DEMONSTRATIVO DOS CARGOS COMISSIONADOS DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL~~

~~(Vide Medida Provisória nº 269, de 2005)~~

UNIDADE	CARGOS	DENOMINAÇÃO	CD/CGE/CA/CAS/CCT
	Nº	CARGO	

111

DIRETORIA	1	Diretor-Presidente	CD-I
	4	Diretor	CD-II
	5	Assessor Especial	CA-I
	6	Assistentes	CAS-I
GABINETE	1	Chefe de Gabinete	CCE-II
	4	Assistente	CAS-II
ASSESSORIA DE			
RELAÇÕES COM	1	Chefe	CCE-III
USUÁRIOS	1	Assessor	CA-III
ASSESSORIA	1	Chefe	CCE-III
PARLAMENTAR	1	Assessor	CA-III
ASSESSORIA DE	1	Chefe	CCE-III
COMUNICAÇÃO SOCIAL	1	Assessor	CA-III

112

ASSESSORIA TÉCNICA	1	Chefe	CGE II
	1	Assessor Técnico	CA II
	1	Assistente	CAS II
OUIDORIA	1	Ouvidor	CGE II
	1	Assistente	CAS II
CORREGEDORIA	1	Corregedor	CGE II
	1	Assessor Técnico	CA II
	1	Assistente	CAS II
PROCURADORIA	1	Procurador	CGE II
	3	Assessor Técnico	CA II
	1	Assistente	CAS II
GERÊNCIA DE			
INVESTIGAÇÃO E	01	Gerente-Geral	CGE II
PREVENÇÃO DE	02	Gerente	CGE III
ACIDENTES	01	Assistente	CAS II

113

SUPERINTENDÊNCIA	6	Superintendente	CGE I
	6	Assessor Técnico	CA II
	6	Assistente	CAS I
GERÊNCIA GERAL	18	Gerente Geral	CGE II
	6	Assistente	CAS I
	12	Assistente	CAS II
	26	Gerente	CGE III
GERÊNCIA REGIONAL	8	Gerente	CGE III
	8	Assistente	CAS II
Gerência	24	Gerente Técnico	CGE IV
Técnico-operacional	50	Assistente	CAS II
Serviço de Aviação Civil	75		CCT-V
	61		CCT-IV

114

	44		CCT-III
--	----	--	---------

**C) QUADRO RESUMO DOS CUSTOS DE CARGOS COMISSIONADOS DA AGÊNCIA
NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL**

(Vide Medida Provisória nº 269, de 2005)

CÓDIGO	VALOR (R\$)	QTDE.	VALOR TOTAL
CD-I	8.280,00	1	8.280,00
CD-II	7.866,00	4	31.464,00
CGE-I	7.452,00	6	44.712,00
CGE-II	6.624,00	24	158.976,00
CGE-III	6.210,00	39	242.190,00
CGE-IV	4.140,00	24	99.360,00
CA-I	6.624,00	5	33.120,00
CA-II	6.210,00	11	68.310,00
CA-III	1.863,00	3	5.589,00
CAS-I	1.552,50	18	27.945,00
CAS-II	1.345,50	79	106.294,50

115

SUBTOTAL 1		214	826.240,50
CCT-V	1.574,24	75	118.068,00
CCT-IV	1.150,40	61	70.174,40
CCT-III	692,93	44	30.488,92
SUBTOTAL 2		180	218.731,32
TOTAL (1 + 2)		394	1.044.971,82

ANEXO II

(Vide Medida Provisória nº 269, de 2005)A) QUADRO DAS GRATIFICAÇÕES DE EXERCÍCIO EM CARGO DE CONFIANÇA DA
AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – OFICIAIS GERAIS E OFICIAIS

CÓDIGO	VALOR (R\$)	QTDE.	VALOR TOTAL (R\$)
Grupo-0001 (A)	783,50	35	27.422,50
Grupo-0002 (B)	712,08	50	35.604,00
Grupo-0003 (C)	646,88	24	15.525,12
Grupo-0004 (D)	587,88	3	1.763,64
Grupo-0005 (E)	535,10	97	51.904,70

116

TOTAL	209	132.219,96
-------	-----	------------

B) QUADRO DAS GRATIFICAÇÕES DE REPRESENTAÇÃO PELO EXERCÍCIO DE FUNÇÃO DO MINISTÉRIO DA DEFESA - GRADUADOS

CÓDIGO	VALOR (R\$)	QTDE.	VALOR TOTAL (R\$)
Nível III	409,00	44	17.996,00
Nível IV	466,25	61	28.441,25
Nível V	522,19	75	39.164,25
TOTAL		180	85.601,50

ANEXO I
(Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006)

b) QUADRO DEMONSTRATIVO DOS CARGOS COMISSIONADOS DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

UNIDADE	CARGOS Nº	DENOMINAÇÃO CARGO	CD/CGE/CA/ CAS/CCT
DIRETORIA	1	Diretor-Presidente	CD I
	4	Diretor	CD II

117

	5	Assessor Especial	CA I
	6	Assistentes	CAS I
GABINETE	1	Chefe de Gabinete	CGE II
	4	Assistente	CAS II
ASSESSORIA DE RELAÇÕES COM USUÁRIOS			
	1	Chefe	CGE III
	1	Assessor	CA III
ASSESSORIA PARLAMENTAR	1	Chefe	CGE III
	1	Assessor	CA III
ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL	1	Chefe	CGE III
	1	Assessor	CA III
ASSESSORIA TÉCNICA	1	Chefe	CGE II
	1	Assessor Técnico	CA II

118

	1	Assistente	CAS II
OUVIDORIA	1	Ouvidor	CGE II
	1	Assistente	CAS II
CORREGEDORIA	1	Corregedor	CGE II
	1	Assessor Técnico	CA II
	1	Assistente	CAS II
PROCURADORIA	1	Procurador	CGE II
	3	Assessor Técnico	CA II
	1	Assistente	CAS II
GERÊNCIA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES			
	1	Gerente-Geral	CGE II
	2	Gerente	CGE III
	1	Assistente	CAS II
SUPERINTENDÊNCIA	6	Superintendente	CGE I

119

	6	Assessor Técnico	CA II
	6	Assistente	CAS I
GERÊNCIA-GERAL	18	Gerente-Geral	CGE II
	6	Assistente	CAS I
	12	Assistente	CAS II
	26	Gerente	CGE III
GERÊNCIA REGIONAL	8	Gerente	CGE III
	8	Assistente	CAS II
Gerência	24	Gerente Técnico	CGE IV
Técnico-operacional	50	Assistente	CAS II
Serviço de Aviação Civil	75		CCT-V
	61		CCT-IV
	44		CCT-III

120

c) QUADRO-RESUMO DOS CUSTOS DE CARGOS COMISSIONADOS DA AGÊNCIA
NACIONAL DE AVIAÇÃO
(Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006)

CÓDIGO	VALOR (R\$)	QTDE.	VALOR TOTAL
CD I	8.362,80	1	8.362,80
CD II	7.944,66	4	31.778,64
CGE I	7.526,52	6	45.159,12
CGE II	6.690,24	24	160.565,76
CGE III	6.272,10	39	244.611,90
CGE IV	4.181,40	24	100.353,6
CA I	6.690,24	5	33.451,20
CA II	6.272,10	11	68.993,10
CA III	1.881,63	3	5.644,89
CAS I	1.568,03	18	28.224,45
CAS II	1.358,96	79	107.357,84
SUBTOTAL 1		214	834.502,90

121

CCT-V	1.589,98	75	119.248,68
CCT-IV	1.161,90	61	70.875,90
CCT-III	699,86	44	30.793,84
SUBTOTAL 2		180	220.918,63
TOTAL (1 + 2)		394	1.055.421,53

ANEXO II
(Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006)

a) QUADRO DAS GRATIFICAÇÕES DE EXERCÍCIO EM CARGO DE CONFIANÇA DA
AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - OFICIAIS-GERAIS E OFICIAIS

CÓDIGO	VALOR (R\$)	QTDE.	VALOR TOTAL (R\$)
Grupo 0001 (A)	791,34	35	27.696,90
Grupo 0002 (B)	719,20	77	55.378,40
Grupo 0005 (E)	540,45	97	52.423,65
TOTAL		209	135.498,95

122

b) QUADRO DAS GRATIFICAÇÕES DE REPRESENTAÇÃO PELO EXERCÍCIO DE FUNÇÃO DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – GRADUADOS
(Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006)

CÓDIGO	VALOR (R\$)	QTDE.	VALOR TOTAL (R\$)
Nível III	413,10	44	18.176,40
Nível V	527,42	136	71.729,12
TOTAL		180	89.905,52

ANEXO III

DESCRIÇÃO	VALOR R\$
<u>VETADO</u>	VETADO
SOLICITAÇÃO/CONCESSÃO DE SOBREVÔO DE AERONAVES EM FASE DE INTERNAÇÃO, QUE ULTRAPASSEM O PRAZO DE SEIS MESES, NO BRASIL SEM REGULARIZAÇÃO	36,43
SEGUNDA VIA DA GUIA DE MULTAS (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005) (Revogado pela Lei nº 11.292, de 2006)	0,91
<u>VETADO</u>	<u>VETADO</u>
RECURSO AO INDEFERIMENTO A PEDIDO DE AUTORIZAÇÃO PARA FUNCIONAMENTO JURÍDICO DE EMP. DE SERVIÇOS AÉREOS NÃO REGULARES E DE SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005)	70,12

123

(Revogado pela Lei nº 11.292, de 2006)	
RECURSO A INDEFERIMENTO A PEDIDO DE APROVAÇÃO DE ALTERAÇÃO CONTRATUAL OU DE ATA AGO/AGE DE EMPR. DE SERVIÇOS AÉREOS NÃO REGULARES E DE SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005) (Revogado pela Lei nº 11.292, de 2006)	20,95
ALTERAÇÕES DE LINHA(S) AÉREA(S) REGULAR(ES) DOMÉSTICA(S) TRAMITADAS NA COMCLAR - COM EMISSÃO DE HOTRAN (POR HOTRAN)	14,57
PEDIDO DE CÓPIAS DE DOC. CONSTANTE DE PROCESSOS DE FUNCIONAMENTO JURÍDICO DE EMP. NÃO REGULARES E DE SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS E DE AGENCIAMENTO DE CARGA AÉREA, BEM COMO CÓPIAS DE INTEIRO TEOR DOS MESMOS (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005) (Revogado pela Lei nº 11.292, de 2006)	20,99
AUTORIZAÇÃO PARA FUNCIONAMENTO JURÍDICO DE EMP. TRANSP. AÉREO REGULAR E EMP. DE TRANSPORTE AÉREO NÃO-REGULAR (POR PORTARIA)	318,00
AUTORIZAÇÃO PARA FUNCIONAMENTO DE TÁXI AÉREO INDIVIDUAL	35,52
ANÁLISE/APROVAÇÃO DE ALTERAÇÕES CONTRATUAIS; ATA DE ASSEMBLÉIAS ORDINÁRIAS E EXTRAORDINÁRIAS; REUNIÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO E DA DIRETORIA DE EMPRESAS AÉREAS (POR DOCUMENTO)	50,00
APROVAÇÃO DE TRANSF. DO CONTROLE DO CAPITAL SOCIAL DE S.A. OU DE S.A. POR COTAS DE RESP. LIMITADA	210,00
AUTORIZAÇÃO PARA EMPRESA DE TÁXI AÉREO OPERAR LIGAÇÃO SISTEMÁTICA-PEDIDO TRAMITADO NA COMCLAR	14,55

124

(POR LINHA SOLICITADA)	
AUTORIZAÇÃO EXCEPCIONAL P/ VÔOS CHARTER DE PASSAGEIROS OU CARGA C/ 4 DIAS DE ANTECEDÊNCIA	429,06
AUTORIZAÇÃO EXCEPCIONAL P/ VÔOS CHARTER DE PASSAGEIROS OU CARGA C/ 3 DIAS DE ANTECEDÊNCIA	716,71
AUTORIZAÇÃO EXCEPCIONAL P/ VÔOS CHARTER DE PASSAGEIROS OU CARGA C/ 2 DIAS DE ANTECEDÊNCIA	1.029,73
AUTORIZAÇÃO EXCEPCIONAL P/ VÔOS CHARTER DE PASSAGEIROS OU CARGA C/ 1 DIA DE ANTECEDÊNCIA	2.898,75
CANCELAMENTO DE VÔO POR TEMPO DETERMINADO - EMPRESA AÉREA REGULAR BRASILEIRA (POR VÔO)	5,03
ALTERAÇÃO DE ITINERÁRIO E/OU FREQUÊNCIA E/OU HORÁRIO E/OU EQUIPAMENTO - POR TEMPO DETERMINADO - EMPRESA AÉREA BRASILEIRA (POR VÔO)	5,04
AUTORIZAÇÃO PARA SUSPENSÃO DE HOTRAN - POR TEMPO DETERMINADO (POR HOTRAN)	14,59
EMISSÃO DE HOTRAN (POR HOTRAN)	14,77
AUTORIZAÇÃO PARA VÔO DE FRETAMENTO DE EMPRESA REGULAR COM SEDE NO PAÍS	14,88
AUTORIZAÇÃO PARA CONTRATO DE ARRENDAMENTO/FRETAMENTO DE ANV POR EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO	32,79

125

APROVAÇÃO DE CONTRATO DE RPN OU DE TERMO ADITIVO P/ EMPRESA NÃO REGULAR DE TRANSPORTE AÉREO	25,50
APROVAÇÃO DE CONTRATO DA REDE POSTAL E SEUS ADITIVOS, DE EMPRESA AÉREA REGULAR COM OU SEM EXPEDIÇÃO DE HOTRAN (POR CONTRATO)	32,80
AUTORIZAÇÃO DE CANCELAMENTO PROGRAMADO DE VÔO EM FERIADOS - EMPRESA AÉREA REGULAR BRASILEIRA (POR VÔO)	5,05
AUTORIZAÇÃO PRÉVIA OU HOMOLOGAÇÃO DE CONTRATO DE FRETAMENTO OU ARRENDAMENTO DE AERONAVE POR EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR E EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO NÃO-REGULAR (POR CONTRATO)	32,88
CONFECÇÃO DE CONTRATO DE CONCESSÃO (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005) (Revogado pela Lei nº 11.292, de 2006)	318,11
CONFECÇÃO DE PORTARIA DE AUTORIZAÇÃO PARA OPERAÇÃO – EMPRESA AÉREA NÃO REGULAR(Vide Medida Provisória nº 269, de 2005) (Revogado pela Lei nº 11.292, de 2006)	318,02
AUTORIZAÇÃO DE CANCELAMENTO, INCLUSÃO OU ALTERAÇÃO DE ESCALA, ALTERAÇÃO DE HORÁRIO E/OU FREQUÊNCIA, MUDANÇA DE EQUIPAMENTO E POUSO EXTRA - EMPRESA AÉREA REGULAR BRASILEIRA (POR DOCUMENTO)	25,89
AUTORIZAÇÃO PARA OPERAÇÃO DE VÔO EXTRA OU QUANDO NECESSÁRIO E O FRETAMENTO - EMPRESA AÉREA REGULAR BRASILEIRA (POR VÔO)	5,06

126

VISITA TÉCNICA NA FASE DE CONCESSÃO OU AUTORIZAÇÃO A EMPRESA AÉREA PARA EXPLORAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO REGULAR E NÃO-REGULAR - SUBDEPARTAMENTO DE PLANEJAMENTO NOS MOLDES DOS COD.270/271/272/273 DO STE.	318,33
AUTORIZAÇÃO P/ FUNCIONAMENTO DE EMPRESA ESTRANGEIRA REGULAR NO BRASIL	70,33
AUTORIZAÇÃO PARA EMISSÃO OU ALTERAÇÃO DE HOTRAN INTERNACIONAL (POR HOTRAN)	20,00
AUTORIZAÇÃO PARA EMPRESA REGULAR REALIZAR VÔO DE PASSAGEIRO OU CARGA EXTRA INTERNACIONAL (POR PEDIDO)	15,00
AUTORIZAÇÃO PARA UMA SÉRIE DE 01 A 10 VÔOS INTERNACIONAIS NÃO-REGULARES OU FRETAMENTO DE EMPRESA REGULAR (POR VÔO)	28,00
AUTORIZAÇÃO P/UMA SÉRIE DE 11 A 20 VÔOS INTERNACIONAIS NÃO-REGULARES OU FRETAMENTO DE EMPRESA REGULAR (POR VÔO)	14,99
AUTORIZAÇÃO P/UMA SÉRIE DE 21 OU MAIS VÔOS INTERNACIONAIS NÃO-REGULARES OU FRETAMENTO DE EMPRESA REGULAR (POR VÔO)	34,00
AUTORIZAÇÃO PARA EMPRESA REGULAR REALIZAR ALTERAÇÕES DE VÔOS REGULARES INTERNACIONAIS (POR PEDIDO)	10,11
AUTORIZAÇÃO PARA EMPRESA REGULAR REALIZAR ALTERAÇÕES DE VÔOS NÃO-REGULARES INTERNACIONAIS	20,11

127

(POR PEDIDO)	
AUTORIZAÇÃO PARA EMPRESA REGULAR REALIZAR POUSO TÉCNICO E/OU SOBREVÔO NO TERRITÓRIO BRASILEIRO (POR PEDIDO)	15,11
AUTORIZAÇÃO PARA UMA SÉRIE DE 01 A 10 VÔOS INTERNACIONAIS NÃO-REGULARES OU FRETAMENTO DE EMPRESA NÃO-REGULAR (POR PEDIDO)	28,11
AUTORIZAÇÃO PARA UMA SÉRIE DE 11 A 20 VÔOS INTERNACIONAIS NÃO-REGULARES OU FRETAMENTO DE EMPRESA NÃO-REGULAR (POR PEDIDO)	31,00
AUTORIZAÇÃO P/UMA SÉRIE DE 21 OU MAIS VÔOS INTERNACIONAIS NÃO-REGULARES OU FRETAMENTO DE EMPRESA NÃO-REGULAR (POR PEDIDO)	34,11
AUTORIZAÇÃO EXCEPCIONAL PARA VÔOS CHARTER DE CARGA	293,11
AUTORIZAÇÃO EXCEPCIONAL PARA VÔOS CHARTER DE PASSAGEIROS	293,22
AUTORIZAÇÃO PARA EMPRESA NÃO-REGULAR, COM REPRESENTAÇÃO NO BRASIL, REALIZAR POUSO TÉCNICO E/OU SOBREVÔO NO TERRITÓRIO BRASILEIRO (POR PEDIDO)	28,22
AUTORIZAÇÃO P/ SOBREVÔO E/OU POUSO TÉCNICO DE EMPRESA NÃO-REG. SEM REPRESENTANTE NO BRASIL	35,55
AUTORIZAÇÃO PARA EMPRESA NÃO-REGULAR REALIZAR ALTERAÇÕES DE VÔOS (POR PEDIDO)	25,00

128

AUTORIZAÇÃO P/ EMPRESA ESTRANGEIRA CONTINUAR A OPERAR NO BRASIL	27,32
ALTERAÇÃO NAS TARIFAS AÉREAS DE PASSAGEM E CARGA (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005) (Revogado pela Lei nº 11.292, de 2006)	35,66
INTRODUÇÃO DE NOVAS TARIFAS DE PASSAGEM E DE CARGA (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005) (Revogado pela Lei nº 11.292, de 2006)	41,90
PEDIDOS REFERENTES A CONDIÇÕES GERAIS DE TRANSPORTE AÉREO (Vide Medida Provisória nº 269, de 2005) (Revogado pela Lei nº 11.292, de 2006)	27,33
AUTORIZAÇÃO DE EMBARQUE E/OU DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS E/OU ACOMPANHANTE DE CARGA EM VÔOS CARGUEIROS DE EMPRESAS REGULARES E/OU NÃO-REGULARES	10,22
AUTORIZAÇÃO P/IMPORTAÇÃO DE AERONAVES, AERONAVES EXPERIMENTAIS, ULTRALEVES, BALÕES, DIRIGÍVEIS, PLANADORES, ASAS-DELTA, MOTORES, TURBINAS, PARTES, PEÇAS E COMPONENTES AERONÁUTICOS, SOB QUALQUER TÍTULO	91,08
AUTORIZAÇÃO P/ EXPORTAÇÃO, REEXPORTAÇÃO, DEVOLUÇÃO DE AERONAVES, AERONAVES EXPERIMENTAIS, ULTRALEVES, BALÕES, DIRIGÍVEIS, PLANADORES, ASAS-DELTA, MOTORES, TURBINAS, PARTES, PEÇAS, E COMPONENTES AERONÁUTICOS, SOB QUALQUER TÍTULO	91,11
AUTORIZAÇÃO P/REVISÃO NO EXTERIOR DE AERONAVES, AERONAVES EXPERIMENTAIS, ULTRALEVES, BALÕES, DIRIGÍVEIS, PLANADORES, ASAS-DELTA, MOTORES,	91,22

129

TURBINAS, PARTES, PEÇAS E COMPONENTES AERONÁUTICOS	
<u>VETADO</u>	<u>VETADO</u>
PEDIDO DE ANÁLISE DE PROCESSOS DE IMPORTAÇÃO/EXPORTAÇÃO DE AERONAVES E/OU COMPONENTES AERONÁUTICOS	183,07
CHEQUE INICIAL NO SIMULADOR EM VISTAS A OBTENÇÃO DO CHT DE INSTRUÇÃO EM AERONAVE TIPO (BRASIL), PARA EMPRESAS OPERANDO SEGUNDO O RBHA 121	1.015,00
CHEQUE INICIAL NO SIMULADOR EM VISTAS A OBTENÇÃO DO CHT DE INSTRUÇÃO EM AERONAVE TIPO (EXTERIOR), PARA EMPRESA OPERANDO SEGUNDO O RBHA 121	5.207,00
CHEQUE INICIAL EM ROTA COM VISTAS A OBTENÇÃO DO CHT DE AERONAVE TIPO (BRASIL), PARA EMPRESAS OPERANDO SEGUNDO O RBHA 121	1.389,00
RECHEQUE NO SIMULADOR COM VISTAS A RENOVAÇÃO DO CHT DE AERONAVE TIPO (BRASIL), PARA EMPRESAS OPERANDO SEGUNDO O RBHA 121	1.015,00
RECHEQUE NO SIMULADOR COM VISTAS A RENOVAÇÃO DO CHT DE AERONAVE TIPO (EXTERIOR), PARA EMPRESAS OPERANDO SEGUNDO O RBHA 121	5.207,00
RECHEQUE EM ROTA COM VISTAS A RENOVAÇÃO DO CHT IFR EM AERONAVE TIPO (BRASIL) PARA EMPRESAS OPERANDO SEGUNDO O RBHA 121	1.389,00
RECHEQUE EM ROTA COM VISTAS A RENOVAÇÃO DO CHT IFR EM AERONAVE TIPO (EXTERIOR), PARA EMPRESAS	5.207,00

130

OPERANDO SEGUNDO O RBHA 121	
AVALIAÇÃO INICIAL OU DE ELEVAÇÃO DE NÍVEL DE SIMULADOR DE VÔO COM VISTAS A APROVAÇÃO PARA TREINAMENTO E EXAMES (BRASIL)	8.897,00
AVALIAÇÃO INICIAL DE SIMULADOR DE VÔO COM VISTAS A APROVAÇÃO PARA TREINAMENTO E EXAMES (EXTERIOR)	10.674,00
AVALIAÇÃO RECORRENTE DE SIMULADOR DE VÔO COM VISTAS A RENOVAÇÃO DA APROVAÇÃO PARA TREINAMENTO E EXAMES (BRASIL)	1.875,00
AVALIAÇÃO RECORRENTE DE SIMULADOR DE VÔO COM VISTAS A RENOVAÇÃO DA APROVAÇÃO PARA TREINAMENTO E EXAMES (EXTERIOR)	5.466,00
ANÁLISE INICIAL DE PROGRAMA DE TREINAMENTO DE TRIPULANTES, SEGUNDO O RBHA 121	1.652,00
ANÁLISE INICIAL DE PROGRAMA DE TREINAMENTO DE TRIPULANTES, SEGUNDO O RBHA 135	991,00
ANÁLISE DE REVISÃO PARCIAL DE PROGRAMA DE TREINAMENTO DE TRIPULANTES, SEGUNDO O RBHA 121	991,00
ANÁLISE DE REVISÃO PARCIAL DE PROGRAMA DE TREINAMENTO DE TRIPULANTES, SEGUNDO O RBHA 135	661,00
ETAPA 1 DO PROCESSO DE HOMOLOGAÇÃO DE EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGIDA PELO RBHA 121	620,00
ETAPA 2 DO PROCESSO DE HOMOLOGAÇÃO DE EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGIDA PELO RBHA 121,	2.200,00

131

EXCLUINDO MANUAIS E PROGRAMAS	
ETAPA 1 DO PROCESSO DE HOMOLOGAÇÃO DE EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGIDA PELO RBHA 135-GI	150,00
ETAPA 2 DO PROCESSO DE HOMOLOGAÇÃO DE EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGIDA PELO RBHA 135-GI, EXCLUINDO MANUAIS E PROGRAMAS	300,00
ETAPA 1 DO PROCESSO DE HOMOLOGAÇÃO DE EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGIDA PELO RBHA 135-GII	200,00
ETAPA 2 DO PROCESSO DE HOMOLOGAÇÃO DE EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGIDA PELO RBHA 135-GII, EXCLUINDO MANUAIS E PROGRAMAS	950,00
ETAPA 1 DO PROCESSO DE HOMOLOGAÇÃO DE EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGIDA PELO RBHA 135-GIII	300,00
ETAPA 2 DO PROCESSO DE HOMOLOGAÇÃO DE EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGIDA PELO RBHA 135-GIII, EXCLUINDO MANUAIS E PROGRAMAS	1.900,00
REVISÃO DE ESPECIFICAÇÕES OPERATIVAS PARA EMPRESA REGIDA PELO RBHA 121	100,00
ANÁLISE INICIAL OU EDIÇÃO COMPLETA DE MANUAL GERAL DE MANUTENÇÃO - EMPRESA 121	3.100,00
ANÁLISE INICIAL OU EDIÇÃO COMPLETA DE MANUAL GERAL DE MANUTENÇÃO - EMPRESA 135 G-II	650,00
ANÁLISE INICIAL OU EDIÇÃO COMPLETA DE MANUAL GERAL	1.450,00

132

DE MANUTENÇÃO - EMPRESA 135 G-III	
ANÁLISE DE REVISÃO PARCIAL DE MANUAL GERAL DE MANUTENÇÃO - EMPRESA 121	550,00
ANÁLISE DE REVISÃO PARCIAL DE MANUAL GERAL DE MANUTENÇÃO - EMPRESA 135 G-II	100,00
ANÁLISE DE REVISÃO PARCIAL DE MANUAL GERAL DE MANUTENÇÃO - EMPRESA 135 G-III	350,11
AUDITORIA TÉCNICA PERIÓDICA OU P/VERIFICAÇÃO DE CUMPRIMENTO DE EXIGÊNCIA - EMPRESA 121	1.920,00
AUDITORIA TÉCNICA PERIÓDICA OU P/VERIFIC. DE CUMPRIMENTO DE EXIGÊNCIA - EMPRESA 135 G-I	257,00
AUDITORIA TÉCNICA PERIÓDICA OU P/VERIFIC. DE CUMPRIMENTO DE EXIGÊNCIA - EMPRESA 135 G-II	755,00
AUDITORIA TÉCNICA PERIÓDICA OU P/VERIFIC. DE CUMPRIMENTO DE EXIGÊNCIA - EMPRESA 135 G-III	1.450,11
PEDIDO DE ANÁLISE E APROVAÇÃO DOS PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO DE AERONAVES (POR MOD) E MOTORES (POR MOD) DE EMPRESAS REGIDAS PELO RBHA 121	3.100,11
PEDIDO DE ANÁLISE E APROVAÇÃO DOS PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO DE AERONAVES (POR MOD) E MOTORES (POR MOD) DE EMPRESAS REGIDAS PELO RBHA 135	2.500,00
SOLICITAÇÃO DE APRESENTAÇÃO, ABERTURA OU SEGUNDA VIA DE CIV	100,00

133

AVALIAÇÃO DE EXPERIÊNCIA DE VÔO	100,00
EMISSION DE DECLARAÇÃO/CERTIDÃO DE HORAS DE VÔO	100,00
EMISSION DE LICENÇA DE: PPAV, PPH, PBL, PPL, PPT, PPD, CMS, CAT1 E CAT2, PAL	100,00
EMISSION DE LICENÇA DE: MV E DOV	100,00
EMISSION DE LICENÇA DE: PCAV, PCH, PCPL, PCBL, PCT E PCD	115,00
EMISSION DE LICENÇA DE: PLAV E PLAH	115,00
EMISSION DE CHT INICIAL DE: IFR, MULT, TIPO, PRBP, PRBF E PLPQ	115,00
REVALIDAÇÃO DE CHT DE: PPAV (MONO), PPH (TIPO), PPL, PBL E CMS (TIPO)	100,00
REVALIDAÇÃO DE CHT DE: MV(TIPO), DOV (TIPO) E INV	100,00
REVALIDAÇÃO DE CHT DE: PPAV (IFR) E PPH (IFR)	100,00
REVALIDAÇÃO DE CHT DE: PCAV, PCH, PCPL, PCBL E PCT	100,00
REVALIDAÇÃO DE CHT DE: PCAV, PCH - AMBOS COM TIPO E / OU IFR	100,00
REVALIDAÇÃO DE CHT DE: PLA E PLAH	115,00

134

EMIÇÃO DE ANTECIPAÇÃO DE LICENÇA E / OU CERTIFICADO P/ ESTRANGEIRO, VÁLIDA POR 90 DIAS	115,00
REVALIDAÇÃO DE ANTECIPAÇÃO DE LICENÇA PARA ESTRANGEIRO POR 90 DIAS	115,00
VALIDAÇÃO DE LICENÇA ESTRANGEIRA, ATRAVÉS DE REALIZAÇÃO DE PROVAS NO BRASIL	115,00
REVALIDAÇÃO DE ANTECIPAÇÃO DE LIC INIC P/PIL QUE NÃO TENHAM COMPLETADO O PROC P/RECEBER A LIC E/OU HABILITAÇÃO DEFINITIVA DE: PPAV, PPH, PPL, PBL, PPT, PPD, MV, DOV, CMS, PCAV, PCH, PCPL, PCBL, PCT, PLA, PLAH, PCD	115,00
EMIÇÃO DE SEGUNDA VIA DO CERTIFICADO DE CONHECIMENTO TEÓRICO (CCT), LICENÇA, OU CHT	31,77
DECLARAÇÕES OU CERTIDÕES REFERENTES A HABILITAÇÃO	100,00
EMIÇÃO DE CHT INICIAL TIPO: MV, DOV, CMS, E INV, E INVH	100,00
EMIÇÃO DE CHT DE HABILITAÇÃO PARA MEC DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA	100,00
INSC. P/ EX DE CONHECIMENTO TEÓRICO NAS LICENÇAS E/OU HAB.: MEC MNT ERA, PPAV, PPH, CMS E DOV (POR CARTÃO)	50,00
INSC. P/EX DE CONHECIMENTO TEÓRICO NAS LIC. E/OU HAB.: MV, PCAV, PCH, PLAV, PLAH, PAG, INV E IFR (POR CARTÃO)	50,00

135

REVALIDAÇÃO DO COMPROVANTE DE CONHECIMENTO TEÓRICO	50,00
REALIZAÇÃO DE PROVA PARA LICENÇA DE PLANADOR	50,00
INSCRIÇÃO PARA EXAME 2 ÉPOCA - POR MATÉRIA	50,00
CHEQUE INICIAL SIMULADOR (NO EXTERIOR) OU VALIDAÇÃO DE LICENÇA ESTRANGEIRA ATRAVÉS DE REALIZAÇÃO DE PROVAS NO EXTERIOR	9.782,00
CHEQUE INICIAL EM ROTA - BRASIL	1.937,00
AUTORIZAÇÃO SOBREVÔO DE AERONAVE OPERANDO EM EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR E/OU NÃO-REGULAR	34,36
ANÁLISE DE MANUAL DE PROCEDIMENTOS DE INSPEÇÃO (RBHA 145.45) (REVISÃO)	1.366,00
ANÁLISE DE FIAM OU DIAM ANTERIORMENTE DEVOLVIDA POR INCORREÇÃO	50,00
ANÁLISE E REGISTRO DE FIAM OU DIAM, ANTERIORMENTE INVALIDADA	70,00
PEDIDO DE ANÁLISE POR MUDANÇA DE RAZÃO SOCIAL	180,00
PEDIDO DE VISTORIA INICIAL E ESPECIAL DE PLANADORES E MOTOPLANADORES	400,00

136

PEDIDO DE REVISÃO PARCIAL EM PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO DE AERONAVE (POR MODELO) E MOTORES (POR MODELO)	400,11
REVALIDAÇÃO DO CHE DE EMPRESA DE MANUTENÇÃO NO EXTERIOR (FORA DA AMÉRICA DO SUL)	15.000,00
REVALIDAÇÃO DO CHE DE EMPRESA DE MANUTENÇÃO NO EXTERIOR (NA AMÉRICA DO SUL)	12.500,00
INCLUSÃO DE PADRÃO NO CHE OU NOVOS SERVIÇOS NO ADENDO DE EMPRESA DE MANUTENÇÃO NO EXTERIOR	1.000,00
PEDIDO DE ANÁLISE E ASSESSORAMENTO QUANTO AO CONTROLE DE MANUTENÇÃO DE EMPRESAS	253,38
PEDIDO DE HOMOLOGAÇÃO INICIAL DE EMPRESA E ANÁLISE DO MANUAL DE PROCEDIMENTOS	2.640,00
PEDIDO DE ANÁLISE DE MUDANÇAS DE INSTALAÇÕES RELATIVAS A EMPRESAS JÁ HOMOLOGADAS	416,00
PEDIDO DE EXTENSÃO DE LIMITES PARA EXECUÇÃO DE TAREFAS DO PROGRAMA DE MANUTENÇÃO	416,24
PEDIDO DE EXTENSÃO DE LIMITES PARA CUMPRIMENTO DE DIRETRIZES DE AERONAVEGABILIDADE	416,33
PEDIDO DE ANÁLISE / PARECER TÉCNICO RELATIVO ATIVIDADE MANUTENÇÃO EMPRESA HOMOLOGADA/ FORMAÇÃO	260,00

137

PEDIDO DE CADASTRAMENTO DE ENGENHEIRO	72,86
PEDIDO DE CREDENCIAMENTO DE ENGENHEIRO OU MECÂNICO PARA IAM	72,88
PEDIDOS PARA EMISSÃO CERTIDÕES C/ FINALIDADE DE COMPROVAÇÃO JUNTO A ÓRGÃOS PÚBLICOS	46,18
PEDIDOS DE ANÁLISE E EMISSÃO DE PARECER TEC REL A PROCS. JURÍDICO TENDO EM VISTA FORMAÇÃO DE EMP. TRANSP. AÉREO A EMPRESAS DE MANUTENÇÃO	46,11
VISTORIA INICIAL OU ESPECIAL DE AERONAVE USADA, CAT. DE REGISTRO TPP, E FINS EMISSÃO DE CERTIF. DE AERONAVEGABILIDADE DE AVIÃO COM PMD MENOR QUE 5.670 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR QUE 2.730 KG (POR AERONAVE)	800,00
VISTORIA INICIAL DE AERONAVE NOVA (DE FABRICA), CAT. DE REGISTRO TPP, FINS EMISSÃO DE CERTIFICADO DE AERONAVEG. DE AVIÃO COM PMD MENOR QUE 5.670 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR QUE 2.730 KG (POR AERONAVE)	600,00
VISTORIA INICIAL OU ESPECIAL DE AERONAVE USADA, CAT. DE REGISTRO TPP, FINS EMISSÃO DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE DE AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 5.670 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG (POR AERONAVE)	1.300,00
VISTORIA INICIAL DE AERONAVE NOVA (DE FÁBRICA), CAT. DE REGISTRO TPP, FINS EMISSÃO DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE DE AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 5.670 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG (POR AERONAVE)	1.000,00

138

VISTORIA INICIAL OU ESPECIAL DE AERONAVE USADA, CAT. DE REGISTRO TPX, PRI E SAE, FINS EMISSÃO DE CERTIFICADO DE AERONAVEG. DE AVIÃO COM PMD MENOR QUE 5.670 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR QUE 2.730 KG (POR AERONAVE)	1.300,00
VISTORIA INICIAL DE AERONAVE NOVA (DE FÁBRICA), CAT. DE REGISTRO TPX, PRI E SAE, FINS EMISSÃO DE CERT. DE AERONAVEGABILIDADE DE AVIÃO COM PMD MENOR QUE 5.670 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR QUE 2.730 KG (POR AERONAVE)	1.000,00
VISTORIA INICIAL OU ESPECIAL DE AERONAVE USADA, CAT. DE REGISTRO TPX, PRI E SAE, FINS EMISSÃO DE CERTIFICADO DE AERONAVEG. DE AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 5.670 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG (POR AERONAVE)	1.700,00
VISTORIA INICIAL DE AERONAVE NOVA (DE FÁBRICA), CAT. DE REGISTRO TPX, PRI E SAE, FINS EMISSÃO DE CERTIF. DE AERONAVEG. DE AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 5.670 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG (POR AERONAVE)	1.500,00
ANÁLISE E PARECER TÉCNICO DE ENGENHARIA	416,44
VISTORIA INICIAL OU ESPECIAL DE AERONAVE USADA, CAT. DE REGISTRO TPR E TPN, FINS EMISSÃO DE CERT. DE AERONAVEGABILIDADE DE AVIÃO COM PMD MENOR QUE 12.000 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR QUE 5.000 KG (POR AERONAVE)	2.000,00
VISTORIA INICIAL DE AERONAVE NOVA (DE FÁBRICA), CAT. DE REGISTRO TPR E TPN, FINS EMISSÃO DE CERT. DE AERONAVEGABILIDADE DE AVIÃO COM PMD MENOR QUE 12.000 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR QUE 5.000 KG	1.500,11

(POR AERONAVE)	
VISTORIA INICIAL OU ESPECIAL DE AERONAVE USADA, CAT. DE REGISTRO TPR E TPN, FINS EMISSÃO DE CERT. DE AERONAVEGABILIDADE DE AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 12.000 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 5.000 KG (POR AERONAVE)	3.000,00
VISITA TÉCNICA RECORRENTE OU PARA VERIFICAÇÃO DE CUMPRIMENTO DE EXIGÊNCIAS DE EMPRESAS DE MANUTENÇÃO RBHA-145	3.200,00
VISTORIA INICIAL DE AERONAVE NOVA (DE FÁBRICA), CAT. DE REGISTRO TPR E TPN, FINS EMISSÃO DE CERTIF. DE AERONAVEGABILIDADE DE AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 12.000 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 5.000 KG (POR AERONAVE)	2.500,11
VISITA TÉCNICA PARA AUTORIZAÇÃO PARA REALIZAÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO POR EMPRESAS AÉREAS NÃO HOMOLOGADAS SEGUNDO O RBHA-145	318,78
VISTORIA INICIAL DE AERONAVES NO EXTERIOR, TENDO EM VISTA A EMISSÃO DOS CERTIFICADOS DE MATRÍCULA E AERONAVEG. DE AVIÃO COM PMD MENOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR QUE 2.730 KG (POR AERONAVE)	13.200,00
VISTORIA INICIAL DE AERONAVES NO EXTERIOR, TENDO EM VISTA A EMISSÃO DOS CERTIFICADOS DE MATRÍCULA E AERONAVEG. DE AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG (POR AERONAVE)	15.000,00
HOMOLOGAÇÃO INICIAL NO EXTERIOR DE EMPRESAS DE MANUTENÇÃO	17.000,00

140

VISTORIA INICIAL OU ESPECIAL EM BALAO OU DIRIGÍVEL PARA EMISSÃO DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE	300,00
AUTORIZAÇÃO PARA EXECUÇÃO DE SERVIÇOS FORA DA SEDE DA EMPRESA	144,00
EMISSÃO DE CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO PARA FABRICAÇÃO DE CONJUNTOS - CAFC	223,00
CERTIDÃO DE TEMPO DE SERV. AO MIN. PREV. E ASSIST. SOCIAL, CEDIDA AOS INSTRUTORES DE PILOTAGEM	10,02
VISTORIA COMPLEMENTAR DE AERONAVE NO BRASIL NA CATEGORIA DE REGISTRO TPN E TPR	1.500,22
EMISSÃO DE CARTEIRA DE PILOTO DESPORTIVO	50,00
REVALIDAÇÃO DE CARTEIRA DE PILOTO DESPORTIVO	5,55
PEDIDO DE INCLUSÃO DE PADRÃO NO CHE, NOVOS SERV. E/OU EQUIP NO ADENDO AO CHE DE EMP. ENQUADRADAS NOS PADRÕES/CLASSES DE HOMOL: PADRÃO C CLASSE 2 (ARNV JATO, TURBO-HÉLICE, HELICOPT. C/ MOT. REAÇÃO) PADRÃO C CL-3/4; PADRÃO D CL-3	1.093,00
PEDIDO DE INCLUSÃO ADENDO/CHE C2, D2, E2, E3, F1, F2, F3, E H	318,77
PEDIDO DE INCLUSÃO ADENDO/CHE C1, D1, E1	318,88
PEDIDOS DE INCLUSÃO DE PADRÃO NO CHE, NOVOS SERVIÇOS E/OU EQUIPAMENTOS NO ADENDO AO CHE DE	29,60

141

EMPRESAS ENQUADRADOS NOS SEGUINTE PADRÕES/CLASSES DE HOMOL: AEROCLUBES (QUALQUER INCLUSÃO)	
REVAL. DE CERTIF. DE HOMOL. DE EMPRESA (CHE) NOS SEGUINTE PADRÕES /CLASSES DE HOMOL.: PADRÃO "C" CLASSE 2 (REVISORAS DE ANV A JATOTURBOHÉLICE, HELICÓPTEROS C/MOTORA REAÇÃO); PADRÃO "C" CLASSE 3/4; PADRÃO D CLASSE 3	1.320,00
REVAL. DE CERTIF. DE HOMOL. DE "EMPRESA" (CHE) QUALIF. SEGUINTE PADRÕES/CLASSES DE HOMOL.: PADRÃO C CLASSE 2 (REVISORA DE ANV E HELICÓPTEROS); PADRÃO D CL. 2; PADRÃO "E" CL. 2/3; PADRÃO F CL. 1, 2 E 3; PADRÃO H CL. ÚNICA	1.056,00
REVALIDAÇÃO DE CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE "EMPRESA" (CHE) QUALIFICADAS NOS SEGUINTE PADRÕES/CLASSES DE HOMOLOGAÇÃO: PADRÃO "C" CLASSE 1; PADRÃO "D" CLASSE 1; PADRÃO "E" CLASSE 1	792,00
REVALIDAÇÃO DE CHE DE AEROCLUBE (FICA ISENTO DE COBRANÇA DE EMOLUMENTO)	0,00
EMIÇÃO DE 2ª (SEGUNDA) VIA DE CHE E/OU ADENDO	72,99
VISTORIA COMPLEMENTAR DE AERONAVE NO BRASIL NA CATEGORIA TPX, TPP E SAE	400,22
RESERVAS DE MARCAS BRASILEIRAS	46,00
INSCRIÇÃO E EMISSÃO DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE E DE MATRÍCULA	56,00

142

EMIÇÃO DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE	56,11
EMIÇÃO DE CERTIFICADO DE MARCA EXPERIMENTAL	56,22
EMIÇÃO DE CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO DE VÔO EXPERIMENTAL	56,33
EMIÇÃO DE SEGUNDA VIA DE CERTIFICADOS - (UNIDADE)	56,44
INFORMAÇÃO DE DESREGISTRO E DE NÃO REGISTRO	56,55
CANCELAMENTO DE MATRÍCULA POR EXPORTAÇÃO	56,66
CERTIDÃO DE PROPRIEDADE E ÔNUS REAIS	16,00
TRANSFERÊNCIA PARA PESSOA NATURAL, AVIÃO PMD MENOR OU IGUAL A 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR OU IGUAL A 2.730 KG, DIRIGÍVEL E BALÃO	56,77
TRANSFERÊNCIA PARA PESSOA JURÍDICA, AVIÃO PMD MENOR OU IGUAL A 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR OU IGUAL A 2.730 KG, DIRIGÍVEL E BALÃO	150,00
TRANSFERÊNCIA PARA PESSOA NATURAL, AVIÃO PMD MAIOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG	113,54
TRANSFÊRENCIA PARA PESSOA JURÍDICA, AVIÃO PMD MAIOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG	300,00

143

CERTIDÃO DE INTEIRO TEOR	56,99
MUDANÇA DE CATEGORIA	36,00
MUDANÇA DE CONFIGURAÇÃO OU MODELO	36,11
MUDANÇA DE RAZÃO SOCIAL	36,22
INSCRIÇÃO DE DIREITOS REAIS (POR FOLHA)	6,00
CANCELAMENTO DE DIREITOS REAIS (POR FOLHA)	6,11
INSCRIÇÃO DE DIREITOS DE USO (POR FOLHA)	6,22
CANCELAMENTO DE DIREITO DE USO (POR FOLHA)	6,33
PEDIDO DE AUTORIZAÇÃO DE TRANSLADO INTERNACIONAL PARA AVIÃO C/ PMD MENOR QUE 5.670 KG E HELICÓPTERO C/ PMD MENOR QUE 2.730 KG	250,00
PEDIDO DE AUTORIZAÇÃO DE TRANSLADO INTERNACIONAL PARA AVIÃO C/ PMD MAIOR QUE 5.670 KG E HELICÓPTERO C/ PMD MAIOR QUE 2.730 KG	500,00
<u>VETADO</u>	<u>VETADO</u>
NOVA MATRÍCULA	86,00
EXPEDIÇÃO DE LICENÇA ESPECIAL PARA ESTRANGEIRO	14,44

144

MUDANÇA DE AERÓDROMO DE REGISTRO	30,00
PEDIDO DE AUTORIZAÇÃO DE TRANSLADO NACIONAL PARA INSPEÇÃO, MANUTENÇÃO OU REPARO PARA OPERADOR RBHA 91	150,00
PEDIDO DE AUTORIZAÇÃO DE TRANSLADO NACIONAL PARA INSPEÇÃO, MANUTENÇÃO OU REPARO PARA OPERADOR RBHA 135 OU 121	300,00
ANÁLISE INICIAL DE LISTA DE EQUIPAMENTOS MÍNIMOS, POR MODELO DE AERONAVES OPERANDO, CONFORME RBHA 121 (MEL)	750,00
ANÁLISE DE REVISÃO DE LISTA DE EQUIPAMENTOS MÍNIMOS, POR MODELO DE AERONAVES OPERANDO, CONFORME RBHA 121 (MEL)	230,00
ANÁLISE INICIAL DE LISTAS DE EQUIPAMENTOS MÍNIMOS, POR MODELOS DE AERONAVES OPERANDO, CONFORME RBHA 135 (MEL)	683,00
ANÁLISE DE REVISÃO DE LISTA DE EQUIPAMENTOS MÍNIMOS, POR MODELO DE AERONAVES OPERANDO, CONFORME RBHA 135 (MEL)	120,00
ANÁLISE INICIAL DE LISTA DE EQUIPAMENTOS MÍNIMOS POR MODELO DE AERONAVE, OPERANDO CONFORME O RBHA 91(MEL)	227,70
ANÁLISE DE REVISÃO DE LISTA DE EQUIPAMENTOS MÍNIMOS, POR MODELO DE AERONAVES OPERANDO, CONFORME O RBHA 91 (MEL)	61,57

145

ANÁLISE DE REVISÃO TEMPORÁRIA DE PROGRAMA DE MANUTENÇÃO, LISTA DE EQUIPAMENTOS MÍNIMOS (POR MODELO) OU MANUAL GERAL DE MANUTENÇÃO	200,11
PEDIDO DE EXTENSÃO DE LIMITES PARA CUMPRIMENTO DE DIRETRIZES DE AERONAVEGABILIDADE PARA EMPRESAS REGIDAS PELO RBHA 135 E RBHA 121	1.200,00
ANÁLISE INICIAL OU EDIÇÃO COMPLETA DE MANUAL GERAL DE OPERAÇÕES - EMPRESA 121	3.100,22
ANÁLISE INICIAL OU EDIÇÃO COMPLETA DE MANUAL GERAL DE OPERAÇÕES - EMPRESA 135 G-II	650,11
ANÁLISE INICIAL OU EDIÇÃO COMPLETA DE MANUAL GERAL DE OPERAÇÕES - EMPRESA 135 G-III	1.450,22
ANÁLISE DE REVISÃO PARCIAL DE MANUAL GERAL DE OPERAÇÕES - EMPRESA 121	550,11
ANÁLISE DE REVISÃO PARCIAL DE MANUAL GERAL DE OPERAÇÕES - EMPRESA 135 G-II	257,11
ANÁLISE DE REVISÃO PARCIAL DE MANUAL GERAL DE OPERAÇÕES - EMPRESA 135 G-III	350,22
SOLICITAÇÃO INICIAL DA AUTORIZAÇÃO PARA OPERAÇÕES DE HELICÓPTEROS COM CARGA EXTERNA	1.450,33
SOLICITAÇÃO DE RENOVAÇÃO DA AUTORIZAÇÃO PARA OPERAÇÕES DE HELICÓPTEROS COM CARGA EXTERNA	650,22

146

SOLICITAÇÃO DE MODIFICAÇÕES DA AUTORIZAÇÃO PARA OPERAÇÕES DE HELICÓPTEROS COM CARGA EXTERNA	949,96
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM BASE - ACOMPANHAMENTO DE EMPRESA 121, DOMÉSTICA OU BANDEIRA NACIONAL	1.312,00
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM BASE - ACOMPANHAMENTO OU HOMOLOGAÇÃO DE EMPRESA 121, EXTERIOR	7.680,00
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM BASE - ACOMPANHAMENTO DE EMPRESA 121, SUPLEMENTAR OU REGIONAL	1.312,11
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM BASE - ACOMPANHAMENTO DE EMPRESA 135, GI	984,00
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM BASE - ACOMPANHAMENTO DE EMPRESA 135, GII	984,11
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM BASE - ACOMPANHAMENTO DE EMPRESA 135, GIII	984,22
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM BASE - HOMOLOGAÇÃO INICIAL DE EMPRESA 121, DOMÉSTICA OU BANDEIRA	1.312,22
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM BASE - HOMOLOGAÇÃO INICIAL DE EMPRESA 121, SUPLEMENTAR/REGIONAL	1.312,33
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM BASE -	984,33

147

HOMOLOGAÇÃO INICIAL DE EMPRESA 135, GI	
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM BASE - HOMOLOGAÇÃO INICIAL DE EMPRESA 135, GII	984,44
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM BASE - HOMOLOGAÇÃO INICIAL DE EMPRESA 135, GIII	984,55
VÔO DE AVALIAÇÃO OPERACIONAL-HOMOLOGAÇÃO EMPRESA 121	984,66
VÔO DE AVALIAÇÃO OPERACIONAL-HOMOLOGAÇÃO EMPRESA 121, EXTERIOR	7.680,11
VÔO DE AVALIAÇÃO OPERACIONAL-HOMOLOGAÇÃO EMPRESA 135	984,77
VÔO DE AVALIAÇÃO OPERACIONAL-HOMOLOGAÇÃO EMPRESA 135, EXTERIOR	3.840,00
VÔO DE ACOMPANHAMENTO DE OPERAÇÕES - ACOMPANHAMENTO DE EMPRESA 121, NACIONAL	984,88
VÔO DE ACOMPANHAMENTO DE OPERAÇÕES - ACOMPANHAMENTO DE EMPRESA 121, EXTERIOR	7.680,22
VÔO DE ACOMPANHAMENTO DE OPERAÇÕES - ACOMPANHAMENTO DE EMPRESA 135, GI	492,00
VÔO DE ACOMPANHAMENTO DE OPERAÇÕES - ACOMPANHAMENTO DE EMPRESA 135, GII	492,11

148

VÔO DE ACOMPANHAMENTO DE OPERAÇÕES - ACOMPANHAMENTO DE EMPRESA 135, GIII	984,88
VÔO DE ACOMPANHAMENTO DE OPERAÇÕES - ACOMPANHAMENTO DE EMPRESA 135, EXTERIOR	3.840,11
ANÁLISE INICIAL (OU REVISÃO MAIOR QUE 50%) DE MANUAL GERAL DE OPERAÇÕES, EMPRESA 121	1.912,00
ANÁLISE INICIAL (OU REVISÃO MAIOR QUE 50%) DE MANUAL GERAL DE OPERAÇÕES, EMPRESA 135, GII	406,00
ANÁLISE INICIAL (OU REVISÃO MAIOR QUE 50%) DE MANUAL GERAL DE OPERAÇÕES, EMPRESA 135, GIII	1.203,00
ANÁLISE INICIAL (OU REVISÃO MAIOR QUE 50%) DE MANUAL DE COMISSÁRIOS - EMPRESA 121	956,00
ANÁLISE INICIAL (OU REVISÃO MAIOR QUE 50%) DE MANUAL DE COMISSÁRIOS - EMPRESA 135	602,00
ANÁLISE DE REVISÃO PARCIAL DE MANUAL DE COMISSÁRIOS - EMPRESA 121	160,00
ANÁLISE DE REVISÃO PARCIAL DE MANUAL DE COMISSÁRIOS - EMPRESA 135	128,00
ANÁLISE INICIAL (OU REVISÃO MAIOR QUE 50%) DE MANUAL DE OPERAÇÕES DE AERONAVE - EMPRESA 121	1.912,11
ANÁLISE INICIAL (OU REVISÃO MAIOR QUE 50%) DE MANUAL DE OPERAÇÕES DE AERONAVE - EMPRESA 135	1.203,11

ANÁLISE DE REVISÃO PARCIAL DE MANUAL DE OPERAÇÕES DE AERONAVE - EMPRESA 121	320,00
ANÁLISE DE REVISÃO PARCIAL DE MANUAL DE OPERAÇÕES DE AERONAVE - EMPRESA 135	257,22
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM ESTAÇÃO DE LINHA - EMP. 121, REG., SUPLEM., DOMÉSTICA OU BAND. NAC.	984,99
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM ESTAÇÃO DE LINHA - EMP.121, BANDEIRA OU SUPLEMENTAR, EXTERIOR	3.840,22
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM ESTAÇÃO DE LINHA - EMP.135, NACIONAL	656,00
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM ESTAÇÃO DE LINHA - EMP.135, EXTERIOR	3.840,33
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES PARA ALTERAÇÃO NAS ESPECIFICAÇÕES OPERATIVAS - EMPRESA 121	985,11
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES PARA ALTERAÇÃO NAS ESPECIFICAÇÕES OPERATIVAS - EMPRESA 135	985,22
ACOMPANHAMENTO DE DEMONSTRAÇÃO DE EVACUAÇÃO PARCIAL EMERGÊNCIA - AERONAVES ATÉ 4 SAÍDAS AO NÍVEL DE ASSOALHO	1.640,00
ACOMPANHAMENTO DE DEMONST.EVACUAÇÃO PARCIAL EMERGÊNCIA - AERONAVES COM MAIS 4 SAÍDAS AO NÍVEL	2.952,00

150

DE ASSOALHO	
ACOMPANHAMENTO DE DEMONSTRAÇÃO PARCIAL DE AMERRISSAGEM - AERONAVES DE ATÉ 4 SAÍDAS AO NÍVEL DE ASSOALHO	1.312,44
ACOMPANHAMENTO DE DEMONSTRAÇÃO PARCIAL DE AMERRISSAGEM - AERONAVES COM MAIS DE 4 SAÍDAS AO NÍVEL DE ASSOALHO	2.296,00
<u>VETADO</u>	<u>VETADO</u>
CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) ANV - AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 30.000 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 4.500 KG	4.466.989,09
CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) ANV - AVIÃO COM PMD ENTRE 15.000 E 30.000 KG E HELICÓPTERO COM PMD ENTRE 3.500 E 4.500 KG	3.447.982,57
CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) ANV - AVIÃO COM PMD ENTRE 5.700 E 15.000 KG E HELICÓPTERO COM PMD ENTRE 2.730 E 3.500 KG	2.520.001,05
CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) ANV - AVIÃO COM PMD MENOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR QUE 2.730 KG, DIRIGÍVEL E BALÃO	891.310,61
CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) DE ANV IMPORTADA - AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG - COM ACORDO DE RECONHECIMENTO	62.804,35
CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) DE ANV IMPORTADA - AVIÃO COM PMD MENOR OU IGUAL A 5.700 KG	31.402,18

151

E HELICÓPTERO COM PMD MENOR OU IGUAL A 2.730 KG - COM ACORDO DE RECONHECIMENTO	
ADENDO AO CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) ANV - AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG	448.600,00
ADENDO AO CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) ANV - AVIÃO COM PMD MENOR OU IGUAL A 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR OU IGUAL A 2.730 KG, DIRIGÍVEL E BALÃO	89.720,00
ADENDO AO CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) ANV IMPORTADA- AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG - COM ACORDO DE RECONHECIMENTO	8.972,05
ADENDO AO CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) ANV IMPORTADA - AVIÃO COM PMD MENOR OU IGUAL A 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR OU IGUAL A 2.730 KG - COM ACORDO DE RECONHECIMENTO	6.729,04
CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) - MOTOR - POTÊNCIA MÁXIMA MAIOR QUE 2.000 LB OU 1.000HP	2.512,16
CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) - MOTOR - POTÊNCIA MÁXIMA MENOR OU IGUAL A 2.000 LB OU 1.000HP	2.512,16
ADENDO AO CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) - MOTOR - POTÊNCIA MÁXIMA MAIOR QUE 2.000 LB OU 1.000HP	2.512,16
ADENDO AO CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) - MOTOR - POTÊNCIA MÁXIMA MENOR OU IGUAL A 2.000 LB OU 1.000HP	2.512,16

152

CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) - HÉLICE PASSO VARIÁVEL	1.884,12
CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) - HÉLICE PASSO FIXO	1.884,12
ADENDO AO CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) - HÉLICE PASSO VARIÁVEL	1.884,12
ADENDO AO CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) - HÉLICE PASSO FIXO	1.884,12
APROVAÇÃO DE DADOS TÉCNICOS RELATIVOS A GRANDES MODIFICAÇÕES ATRAVÉS DE CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO SUPLEMENTAR DE TIPO (CHST) H.02 / H.22 - MODIFICAÇÃO EM AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG	4.934,60
APROVAÇÃO DE DADOS TÉCNICOS RELATIVOS A GRANDES MODIFICAÇÕES ATRAVÉS DE CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO SUPLEMENTAR DE TIPO (CHST) H.02 / H.22 - MODIFICAÇÃO EM AVIÃO COM PMD MENOR OU IGUAL A 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR OU IGUAL A 2.730 KG, DIRIGÍVEL E BALÃO	1.614,96
APROVAÇÃO DE DADOS TÉCNICOS RELATIVOS A GRANDES MODIFICAÇÕES ATRAVÉS DE CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO SUPLEMENTAR DE TIPO (CHST) H.02 / H.22 - MODIFICAÇÃO EM MOTOR	2.063,56
APROVAÇÃO DE DADOS TÉCNICOS RELATIVOS A GRANDES MODIFICAÇÕES ATRAVÉS DE CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO SUPLEMENTAR DE TIPO (CHST) H.02 / H.22 - MODIFICAÇÃO EM HÉLICE	2.063,56

APROVAÇÃO DE DADOS TÉCNICOS RELATIVOS A GRANDES MODIFICAÇÕES ATRAVÉS DO FORMULÁRIO SEGVÔO 001 H.20 - MODIFICADO EM AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG	5.293,48
APROVAÇÃO DE DADOS TÉCNICOS RELATIVOS A GRANDES MODIFICAÇÕES ATRAVÉS DO FORMULÁRIO SEGVÔO 001 H.20 - MODIFICAÇÃO EM AVIÃO COM PMD MENOR OU IGUAL A 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR OU IGUAL A 2.730 KG, DIRIGÍVEL E BALÃO	1.613,96
APROVAÇÃO DE DADOS TÉCNICOS RELATIVOS A GRANDES MODIFICAÇÕES ATRAVÉS DO FORMULÁRIO SEGVÔO 001 H.20 - MODIFICAÇÃO EM MOTOR	2.063,56
APROVAÇÃO DE DADOS TÉCNICOS RELATIVOS A GRANDES MODIFICAÇÕES ATRAVÉS DE SEGVÔO 001 H.20 - MODIFICAÇÃO EM HÉLICE	2.063,56
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PARA AERONAVES RECÉM FABRICADAS (CAARF) - AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG	602,50
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PARA AERONAVES RECÉM FABRICADAS (CAARF) - AVIÃO COM PMD MENOR OU IGUAL A 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR OU IGUAL A 2.730 KG	482,00
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PARA EXPORTAÇÃO DE AERONAVES (CAE) - AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG	602,50
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PARA EXPORTAÇÃO DE AERONAVES (CAE) - AVIÃO COM PMD	482,00

154

MENOR OU IGUAL A 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR OU IGUAL A 2.730 KG	
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PARA EXPORTAÇÃO DE MOTORES (CAE) - POTÊNCIA MÁXIMA MAIOR QUE 2.000 LB OU 1.000 HP	180,75
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PARA EXPORTAÇÃO DE MOTORES (CAE) - POTÊNCIA MÁXIMA MENOR QUE 2.000 LB OU 1.000 HP	180,75
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PARA EXPORTAÇÃO DE HÉLICES (CAE) - PASSO VARIÁVEL	120,50
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PARA EXPORTAÇÃO DE HÉLICES (CAE) - PASSO FIXO	120,50
CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO DE VÔO (CAV) - AVIÃO COM PMD MAIOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MAIOR QUE 2.730 KG	482,00
CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO DE VÔO (CAV) - AVIÃO COM PMD MENOR OU IGUAL A 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR OU IGUAL A 2.730 KG	482,00
HOMOLOGAÇÃO DOS DEMAIS PRODUTOS AERONÁUTICOS - ATESTADO DE PRODUTO AERONÁUTICO APROVADO (APAA)	18.841,20
CREDENCIAMENTO DE REPRESENTANTES - ENGENHARIA /FABRICAÇÃO/ENSAIO EM VÔO - INICIAL	89,72
CREDENCIAMENTO DE REPRESENTANTES - ENGENHARIA/FABRICAÇÃO/ENSAIO EM VÔO - REVALIDAÇÃO	44,86

ANÁLISE DA DOCUMENTAÇÃO DA QUALIDADE (MANUAL DA QUALIDADE, PROCEDIMENTOS E INSTRUÇÕES) - HOMOLOGAÇÃO INICIAL - PEQUENA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	3.140,20
ANÁLISE DA DOCUMENTAÇÃO DA QUALIDADE (MANUAL DA QUALIDADE, PROCEDIMENTOS E INSTRUÇÕES) - HOMOLOGAÇÃO INICIAL - MEDIA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	6.280,40
ANÁLISE DA DOCUMENTAÇÃO DA QUALIDADE (MANUAL DA QUALIDADE, PROCEDIMENTOS E INSTRUÇÕES) - HOMOLOGAÇÃO INICIAL - GRANDE EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	9.420,60
VISITA DE AVALIAÇÃO PRELIMINAR PRÉ - AUDITORIA	628,04
AVALIAÇÃO INICIAL PARA CERTIFICAÇÃO DE EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS - PEQUENA EMPRESA	3.768,24
AVALIAÇÃO INICIAL PARA CERTIFICAÇÃO DE EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS - MÉDIA EMPRESA	5.652,36
AVALIAÇÃO INICIAL PARA CERTIFICAÇÃO DE EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS - GRANDE EMPRESA	12.560,80
AUDITORIA DE MANUTENÇÃO PERIÓDICA DE PEQUENA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	3.768,24
AUDITORIA DE MANUTENÇÃO PERIÓDICA DE MÉDIA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	5.652,36

156

AUDITORIA DE MANUTENÇÃO PERIÓDICA DE GRANDE EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	12.560,80
AUDITORIA DE ACOMPANHAMENTO DE NÃO-CONFORMIDADES DE PEQUENA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	1.884,12
AUDITORIA DE ACOMPANHAMENTO DE NÃO-CONFORMIDADES DE MÉDIA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	2.871,04
AUDITORIA DE ACOMPANHAMENTO DE NÃO-CONFORMIDADES DE GRANDE EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	6.280,40
AUDITORIA EM FORNECEDORES DE EMPRESAS CERTIFICADAS - PEQUENA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	3.768,24
AUDITORIA EM FORNECEDORES DE EMPRESAS CERTIFICADAS - MÉDIA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	5.652,36
AUDITORIA EM FORNECEDORES DE EMPRESAS CERTIFICADAS - GRANDE EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	12.560,80
REVALIDAÇÃO DO SISTEMA DA QUALIDADE DE PEQUENA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	3.768,24
REVAL. DO SIST. DA QUALIDADE DE MÉDIA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	5.652,36

157

REVAL. DO SIST. DA QUALID. DE GRANDE EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	12.560,80
EMIÇÃO DE SEGUNDA VIA DO CERTIF. DE HOMOLOG. EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS OU ADENDO AO CERTIFICADO - CERTIFICAÇÃO DA QUALIDADE	44,86
REVALIDAÇÃO COMPLETA DO MANUAL DA QUALIDADE - PEQUENA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	1.884,12
REVALIDAÇÃO COMPLETA DO MANUAL DA QUALIDADE - MÉDIA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	2.512,16
REVALIDAÇÃO COMPLETA DO MANUAL DA QUALIDADE GRANDE EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	3.140,20
REVISÃO PARCIAL DO MANUAL DA QUALIDADE - ANÁLISE INICIAL, ALTERAÇÕES DURANTE OU PÓS-CERTIFICADO	1.256,08
AUTORIZAÇÃO DE CONSTRUÇÃO DE AERÓDROMO OU DE HELIPONTO PRIVADO	250,11
MODIFICAÇÃO DE CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE AERÓDROMO OU DE HELIPONTO PRIVADO	250,22
RENOVAÇÃO DE REGISTRO DE AERÓDROMO OU HELIPONTO PRIVADO	300,11
AUTORIZAÇÃO PARA FUNCIONAMENTO DE AGÊNCIA DE	28,23

158

CARGA AÉREA	
AUTORIZAÇÃO PARA FUNCIONAMENTO DE FILIAL DE AGÊNCIA DE CARGA AÉREA	9,44
AUTORIZAÇÃO PARA FUNCIONAMENTO DE EMPRESA DE SERVIÇOS AUXILIARES DE TRANSPORTE AÉREO	28,23
ANÁLISE DO MANUAL DE CARGA PERIGOSA	500,11
ANÁLISE DO PLANO DE SEGURANÇA DA CARGA	500,22
VISTORIA EM TERMINAL DE CARGA AÉREA	1.360,00
INSPEÇÃO EM AGÊNCIA DE CARGA AÉREA	1.080,00
INSPEÇÃO REFERENTE À CARGA AÉREA EM EMPRESA AÉREA	2.436,00
INSPEÇÃO EM AEROPORTO DE 1ª CATEGORIA	33.522,00
INSPEÇÃO EM AEROPORTO DE 2ª CATEGORIA	22.425,00
INSPEÇÃO EM AEROPORTO DE 3ª CATEGORIA	14.340,00
INSPEÇÃO EM AEROPORTO DE 4ª CATEGORIA	9.924,00
INSPEÇÃO EM AEROPORTO NÃO CATEGORIZADO	1.000,00
VISTORIA EM EMPRESAS AÉREAS DE TRANSPORTE AÉREO	9.348,00

159

REGULAR - SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL	
VISTORIA EM EMPRESAS AÉREAS DE TRANSPORTE AÉREO NÃO - REGULAR E DE SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS - SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL	4.674,00
HOMOLOGAÇÃO DE AEROPORTO DE 1ª CATEGORIA	53.867,00
HOMOLOGAÇÃO DE AEROPORTO DE 2ª CATEGORIA	36.202,00
HOMOLOGAÇÃO DE AEROPORTO DE 3ª CATEGORIA	23.776,00
HOMOLOGAÇÃO DE AEROPORTO DE 4ª CATEGORIA	16.951,00
HOMOLOGAÇÃO DE AEROPORTO NÃO CATEGORIZADO	3.600,00
REGISTRO DE AERÓDROMO DE USO PRIVADO	1.000,00
REVALIDAÇÃO DE CREDENCIAL DE SEGURANÇA DE VÔO/PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS	100,00
ANÁLISE DE PROGRAMA DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS	6.536,00

(Às Comissões de Assuntos Econômicos; de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor, Fiscalização e Controle; e de Constituição, Justiça e Cidadania, cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 24/05/2011

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília-DF
OS: 12300/2011



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 609, DE 2011

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para instituir crédito, em favor do passageiro, da franquia de bagagem não utilizada.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 227.

Parágrafo único. É facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal como bagagem de mão.” (NR)

“Art. 234. Se o contrato de transporte de passageiro abranger franquia para transporte de bagagem, o transportador entregará ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em 2 (duas) vias, com a indicação do lugar e da data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

.....

§ 3º O transportador assegurará ao passageiro que viajar sem bagagem o uso da franquia não utilizada em outra viagem que realizar com o mesmo transportador no prazo de um ano, vedada a utilização de mais de duas franquias por voo.

§ 4º O passageiro que não fizer uso do crédito de franquia de bagagem de que trata o parágrafo anterior no prazo de um ano será ressarcido, em valor equivalente ao que lhe seria cobrado em caso de excesso de bagagem, mediante pontuação em programa de fidelidade ou crédito na aquisição de passagens aéreas.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O transporte aéreo de passageiros é vendido atualmente em conjunto com uma franquia para o transporte de bagagem. Muitos passageiros, entretanto, acabam não se utilizando desse serviço acessório, pois viajam apenas com objetos de uso pessoal, levados em bagagem de mão.

É o caso, por exemplo, da maioria dos executivos, que frequentemente retornam à cidade de origem no mesmo dia de início da viagem. Muitas pessoas, ainda, evitam embarcar seus pertences para evitar transtornos costumeiros, como a espera na esteira do aeroporto de destino ou mesmo o extravio ou avarias causadas na bagagem durante o transporte.

Esses passageiros são prejudicados no atual modelo, pois são obrigados a pagar por um serviço que não utilizam. Trata-se, evidentemente, de uma hipótese de venda casada, prática abusiva vedada pelo inciso I do art. 39 do Código de Defesa do Consumidor, que assim a expressa: “condicionar o fornecimento de produto ou de serviço ao fornecimento de outro produto ou serviço, bem como, sem justa causa, a limites quantitativos”. Da mesma forma, são prejudicados os passageiros com bagagem despachada de peso inferior ao da franquia estabelecida, pois não podem fazer uso da parcela de peso não utilizada em ocasião posterior.

Há, portanto, uma assimetria evidente com a situação oposta: quando os objetos embarcados apresentam peso superior à franquia, o passageiro é cobrado pelo “excesso de bagagem”.

Nossa proposição visa a alterar o Código Brasileiro de Aeronáutica, para que os contratos de transporte de passageiros e de transporte de bagagem sejam claramente separados. Se o passageiro quiser viajar sem bagagem, não será obrigado a pagar por

3

uma franquía de que não fará uso. Poderá, naturalmente, levar consigo bagagem de mão, que não será embarcada em separado.

Para coibir eventual prática de venda casada, propõe-se ainda que, quando os contratos de transporte de passageiros incluam franquía de bagagem, caso o passageiro não a utilize, obtenha o direito de usá-la em viagem posterior, no prazo de um ano. A fim de evitar qualquer comprometimento da segurança operacional, limita-se a utilização de franquias de bagagem a duas por voo. Caso o passageiro não faça uso da franquía no prazo de um ano, a empresa aérea deverá ressarcir-lo, mediante pontuação em programa de fidelidade ou crédito na aquisição de passagens aéreas, em valor equivalente ao que lhe teria sido cobrado na hipótese de excesso de bagagem.

Tal medida certamente servirá de estímulo ao transporte aéreo, notadamente no segmento das viagens de negócios, que é fator essencial ao desenvolvimento da economia nacional.

Contamos com o apoio de nossos pares para este projeto de lei, que visa a resguardar direitos dos passageiros e contribuir para o fomento da aviação nacional.

Sala das Sessões,

Senador **CÍCERO LUCENA**

LEGISLAÇÃO CITADA

Código Brasileiro de Aeronáutica - Lei 7565/86 | Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

SEÇÃO I

Do Bilhete de Passagem

Art. 227. No transporte de pessoas, o transportador é obrigado a entregar o respectivo bilhete individual ou coletivo de passagem, que deverá indicar o lugar e a data da emissão, os pontos de partida e destino, assim como o nome dos transportadores. Citado por 1

SEÇÃO II

Da Nota de Bagagem

Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em 2 (duas) vias, com a

4

indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes. Citado por 13

§ 1º A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.

§ 2º Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

§ 3º Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

§ 4º O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 5º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga. Citado por 2

(Às Comissões de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle; e de Constituição, Justiça e Cidadania, cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 29/09/2011.

4

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 340, de 2011, que altera a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, que dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não, para permitir o ressarcimento ao Sistema Único de Saúde das despesas médicas e suplementares quando o atendimento da vítima for realizado por serviço próprio, contratado ou conveniado do Sistema Único de Saúde.

RELATOR: Senador **JOÃO VICENTE CLAUDINO**

I – RELATÓRIO

É submetido a esta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 340, de 2011, de autoria do Senador Ivo Cassol, que altera a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, para autorizar o ressarcimento ao Sistema Único de Saúde das despesas médicas e suplementares pelo Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT), ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não, quando o atendimento da vítima for realizado por serviço próprio, contratado ou conveniado do Sistema Único de Saúde.

A proposição é composta por dois artigos. O primeiro dá a seguinte redação aos §§ 2º e 3º do art. 3º e à alínea *c* do § 1º do art. 5º da referida lei:

Art. 3º

.....

§ 2º Assegura-se à vítima o reembolso, no valor de até dois

mil e setecentos reais, previsto no inciso III do *caput* deste artigo, de despesas médico-hospitalares e suplementares, desde que devidamente comprovadas e efetuadas em serviço de saúde em caráter privado, vedada a cessão de direitos.

§ 3º Quando o atendimento for realizado por serviço próprio, contratado ou conveniado ao Sistema Único de Saúde, as despesas de assistência médica e suplementares serão ressarcidas ao fundo municipal ou estadual de saúde respectivo.

.....
Art. 5º

.....
§ 1º

.....
c) fatura ou outra forma de comprovação legalmente válida de despesas efetuadas com o atendimento médico da vítima, até o limite de que trata o inciso III do art. 3º, fornecida pelo fundo municipal ou estadual de saúde, nos casos em que a vítima tiver sido atendida em serviço próprio, contratado ou conveniado ao Sistema Único de Saúde.

O art. 2º contém a cláusula de vigência, pela qual a lei entra em vigor após decorridos trezentos e sessenta e cinco dias de sua publicação oficial.

Na Justificação do projeto, o autor argumenta que o objetivo é permitir o reembolso ao sistema de saúde municipal ou estadual, conforme o caso, do valor gasto pelo erário com o atendimento prestado pelo SUS a vítima de acidentes coberto pelo DPVAT, visto que no caso de o acidentado ser atendido pelo SUS, é o erário estadual ou municipal que arca com as despesas de atendimento médico.

Argumenta, também, que, em vista dos graves problemas financeiros que o sistema de saúde enfrenta no país, o ressarcimento dos gastos do SUS com o atendimento das vítimas de acidentes de trânsito, minimiza os problemas que se vive na saúde.

A presente matéria foi distribuída às Comissões de Assuntos Econômicos (CAE) e de Assuntos Sociais (CAS), cabendo à última a decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Nos termos dos incisos I e III do art. 99 do Regimento Interno do Senado Federal, cabe à Comissão de Assuntos Econômicos opinar sobre aspecto econômico e financeiro de qualquer matéria que lhe seja submetida por despacho do Presidente.

Os aspectos relacionados à constitucionalidade e juridicidade serão analisados pela Comissão de Assuntos Sociais, a quem cabe a deliberação em caráter terminativo. Quanto à técnica legislativa, não há reparos a fazer.

A escassez de recursos para a saúde tem sido preocupação constante do governo federal, estadual e municipal. O Governo Federal chegou a admitir, recentemente, a criação de um imposto para financiar os investimentos necessários, com previsão de arrecadação de mais de R\$ 45 bilhões por ano, discussão que deve se estender até 2012.

O problema não é de fácil solução, diante do atual comprometimento do orçamento federal e das dificuldades financeiras enfrentadas por Estados e Municípios, isso sem falar na crise internacional e seus impactos para a economia interna.

Nesse contexto, no tocante ao mérito, não resta dúvida de que a proposta contribui para reduzir a crise. Além disso, ela não tem impacto no orçamento público visto que os recursos a serem utilizados no ressarcimento tem origem no DPVAT. A matéria é, portanto, oportuna e merece ser acolhida por esta Casa.

Por considerar muito longo e desnecessário o prazo de vigência da lei estabelecido no art. 2º da proposta, apresentamos uma emenda com o objetivo de reduzi-lo à própria publicação.

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 340, de 2011, com a seguinte emenda:

4

EMENDA Nº 1 – CAE
(Ao PLS nº 340, de 2011)

Dê-se a seguinte redação ao art. 2º do Projeto de Lei do Senado nº 340, de 2011:

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

(*) PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 340, DE 2011

Altera a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, que dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não, para permitir o ressarcimento ao Sistema Único de Saúde das despesas médicas e suplementares quando o atendimento da vítima for realizado por serviço próprio, contratado ou conveniado do Sistema Único de Saúde.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 3º e 5º da Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º

§ 2º Assegura-se à vítima o reembolso, no valor de até dois mil e setecentos reais, previsto no inciso III do *caput* deste artigo, de despesas médico-hospitalares e suplementares, desde que devidamente comprovadas e efetuadas em serviço de saúde em caráter privado, vedada a cessão de direitos.

§ 3º Quando o atendimento for realizado por serviço próprio, contratado ou conveniado ao Sistema Único de Saúde, as despesas de assistência médica e suplementares serão ressarcidas ao fundo municipal ou estadual de saúde respectivo.” (NR)

“Art. 5º

§ 1º

c) fatura ou outra forma de comprovação legalmente válida de despesas efetuadas com o atendimento médico da vítima, até o limite de que trata o inciso III do art. 3º, fornecida pelo fundo municipal ou estadual de saúde, nos casos em que a vítima tiver sido atendida em serviço próprio, contratado ou conveniado ao Sistema Único de Saúde.

(*) Avulso republicado em 17 de junho de 2011 por confusão de matérias.

§ 4º Havendo dúvida quanto ao nexo de causa e efeito entre o acidente e as lesões, em caso de despesas médicas e suplementares e invalidez permanente, poderá ser acrescentado ao boletim de atendimento hospitalar, relatório de internação ou tratamento, se houver, fornecido pelo serviço de saúde que prestou o atendimento, mediante pedido verbal ou escrito, pelos interessados, em formulário próprio da entidade fornecedora.

.....” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos trezentos e sessenta e cinco dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

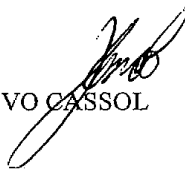
A alteração que propomos da lei que institui o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre – conhecido como DPVAT – objetiva que, no caso de o atendimento da vítima ter sido prestado pelo SUS, o reembolso do valor gasto pelo erário com esse atendimento seja ressarcido ao sistema de saúde municipal ou estadual, conforme o caso.

A contratação do DPVAT é obrigatória a todos os proprietários de veículos automotores de via terrestre. No caso de o acidentado ser atendido pelo SUS, é o erário estadual ou municipal que arca com as despesas.

Em vista dos graves problemas financeiros que o sistema de saúde enfrenta nesse país, entendemos que, ressarcindo os gastos do SUS com o atendimento das vítimas de acidentes de trânsito, estaríamos minimizando de certa forma os problemas que se vive na saúde.

Sala das Sessões,

Senador IVO CAASSOL



(Às Comissões de Assuntos Econômicos; e de Assuntos Sociais, cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no DSF, de 16/06/2011.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

OS: 12947/2011

5

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 736, de 2011 - Complementar, do Senador Francisco Dornelles, que *altera os arts. 11 e 12 da Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996, que “dispõe sobre o imposto dos Estados e do Distrito Federal sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS)”*.

RELATOR: Senador **JOSÉ PIMENTEL**

I – RELATÓRIO

Submete-se à apreciação desta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 736, de 2011 – Complementar, de autoria do Senador Francisco Dornelles, que altera a Lei Complementar (LC) nº 87, de 13 de setembro de 1996 (conhecida por “Lei Kandir”), para aproximar da comunicação propriamente dita o fato gerador do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre **Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação** (doravante referido como ICMS-Comunicação) incidente sobre a telefonia móvel pré-paga. No caso da telefonia fixa pré-paga (orelhão), o projeto passa a também considerar ocorrido o fato gerador quando do fornecimento do cartão indutivo a intermediário que o forneça a usuário do serviço.

Na bem-lançada justificção, o autor argui que a Lei Kandir não acompanhou a evolução da telefonia móvel pré-paga no Brasil nos últimos quinze anos. Aduz, em síntese, que está ultrapassada a atual presunção legal (§ 1º do art. 12) que antecipa (elemento temporal) a ocorrência do fato gerador do ICMS-Comunicação para o momento do fornecimento dos meios de pagamento (créditos) ao usuário da telefonia móvel pré-paga. Isso porque os créditos

poderão ser utilizados para pagar serviços de valor adicionado, sobre os quais, de acordo com a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, não incide ICMS-Comunicação. Com relação à telefonia fixa pré-paga, pondera que a antecipação do fato gerador merece continuar, porque os cartões indutivos usados nos orelhões se prestam à utilização exclusiva em comunicação. Propõe aprimoramento dessa hipótese de antecipação, nos moldes do Convênio ICMS nº 55, de 2005, passando a também considerar ocorrido o fato gerador quando do fornecimento do cartão indutivo a intermediário que o forneça a usuário do serviço.

Com respeito ao elemento espacial, o autor aponta a impropriedade da atual previsão legal (art. 11, III, *b*) de que o ICMS-Comunicação seja recolhido em favor do Estado onde os créditos do celular pré-pago são fornecidos (ou seja, o Estado onde o “cartão” é adquirido). Propõe que o local da prestação seja o do estabelecimento da prestadora em que estiver habilitado o terminal de uso individual.

Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 99, IV, do Regimento Interno do Senado Federal, cabe a esta CAE opinar sobre proposições pertinentes a tributos.

No que se refere à constitucionalidade, o art. 146, III, *a*, da Constituição Federal (CF) incumbe à lei complementar dispor sobre o fato gerador dos impostos nela discriminados, como é o caso do ICMS. Especificamente, o art. 155, § 2º, XII, *d*, confere à lei complementar fixar o local das prestações de serviços sujeitas ao imposto. A iniciativa parlamentar está prevista no art. 61 da CF.

Com respeito à técnica legislativa, o PLS nº 736, de 2011 – Complementar, apresenta ementa seca ou vazia, em desconformidade com o art. 5º da LCP nº 95, de 26 de fevereiro de 1998. A ementa será aprimorada por meio de emenda de redação apresentada ao final.

No mérito, a proposição deve ser aprovada, pois atualiza a presunção de antecipação do fato gerador do ICMS-Comunicação, prevista no § 1º do art. 12 da Lei Kandir, ao processo de convergência entre os serviços de telecomunicações e os serviços de valor adicionado.

Serviço de valor adicionado é definido no art. 61 da Lei Geral de Telecomunicações (Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997), como a atividade que acrescenta a um serviço de telecomunicações que lhe dá suporte novas utilidades relacionadas ao acesso, armazenamento, apresentação, movimentação ou recuperação de informações. O § 1º dispõe categoricamente que serviço de valor adicionado não constitui serviço de telecomunicações. O Superior Tribunal de Justiça valeu-se dessa lei especial para editar em 2007 a Súmula nº 334, segundo a qual *o ICMS não incide no serviço dos provedores de acesso à Internet*. Já há manifestação do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo no sentido de que o serviço de voz sobre Internet Protocol (VoIP) é também serviço de valor adicionado.

Os fiscos estaduais (17 Estados e o Distrito Federal), por seu turno, celebraram o Convênio ICMS nº 81, de 5 agosto de 2011, cujo § 1º da Cláusula Segunda determina a cobrança integral do ICMS-Comunicação sobre diversos serviços de comunicação, entre eles o VoIP.

À medida que a jurisprudência avance no reconhecimento dos serviços de valor adicionado, ficará patente a obsolescência da atual presunção legal (§ 1º do art. 12) que antecipa a ocorrência do fato gerador do ICMS-Comunicação para o momento do fornecimento dos meios de pagamento ao usuário da telefonia pré-paga, seja ela fixa ou móvel. A presunção deve ser mantida somente para a telefonia fixa, como o faz o projeto, pois os cartões indutivos empregados nos terminais de uso público (orelhões) se prestam à utilização exclusiva em serviço de comunicação. Essa a razão a também justificar a nova hipótese de antecipação da ocorrência do fato gerador a uma etapa anterior da cadeia de comercialização dos cartões indutivos: o momento do fornecimento aos revendedores. Essa é a sistemática já adotada pelo inciso I da Cláusula Primeira do Convênio ICMS nº 55, de 2005, que *dispõe sobre os procedimentos para a prestação pré-paga de serviços de telefonia*.

Com respeito à alteração do elemento espacial do fato gerador, o projeto o aproxima da comunicação propriamente dita, nos moldes do inciso II da mesma Cláusula Primeira do Convênio ICMS nº 55, de 2005. Ao invés de o ICMS-Comunicação ser recolhido em favor do Estado para o qual os créditos do celular pré-pago são fornecidos (ou seja, o Estado onde o “cartão” é adquirido), o local da prestação será o do estabelecimento da prestadora em que estiver habilitado o terminal de uso individual ao qual serão disponibilizados os créditos, após o usuário digitar, em seu aparelho, o código obtido no cartão por ele adquirido.

III – VOTO

Em face do exposto, opinamos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 736, de 2011 – Complementar, com a seguinte emenda de redação.

EMENDA Nº

Dê-se à ementa do Projeto de Lei do Senado nº 736, de 2011 - Complementar, a seguinte redação:

Altera os arts. 11 e 12 da Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996, para modificar momento e local da ocorrência do fato gerador presumido do ICMS-Comunicação quando o serviço for prestado após fornecimento de meio de pagamento.

Sala da Comissão, junho de 2012

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

(*)PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 736, DE 2011 (COMPLEMENTAR)

Altera os arts. 11 e 12 da Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996, que “dispõe sobre o imposto dos Estados e do Distrito Federal sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS)”.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 11 e 12 da Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 11.

III -

b) o do estabelecimento da concessionária, permissionária ou autorizada:

1. que forneça meio de pagamento para utilização em terminais de uso público; ou

2. em que o terminal de uso particular estiver habilitado.

.....” (NR)

“Art. 12.....

VII – das prestações onerosas, inclusive pré-pagas, de serviços de comunicação, por qualquer meio, inclusive a geração, a emissão, a recepção, a transmissão, a retransmissão, a repetição e a ampliação de comunicação de qualquer natureza;

.....

(*) Avulso republicado em 15/12/2011 para correção do título

2

§ 1º Na hipótese do inciso VII, considera-se ocorrido o fato gerador do imposto quando do fornecimento a usuário, ou a intermediário que forneça a usuário, de meio de pagamento para utilização em terminais de uso público.

.....” (NR)

Art. 2º Esta Lei Complementar entra em vigor em 1º de janeiro do ano subsequente ao de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996 (“Lei Kandir”), que estabelece normas gerais relativas ao Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS), precisa ser aperfeiçoada para adaptar-se aos novos hábitos de consumo e à evolução tecnológica dos serviços de telecomunicações. A portabilidade dos terminais, a enorme popularidade dos planos de serviço pré-pagos e a possibilidade de utilizar o crédito antecipado para contratação de outros produtos e serviços – distintos dos de comunicação – afetaram diretamente os elementos espacial e temporal da hipótese de incidência do imposto descrita na legislação.

Embora tenha sido concebida há apenas quinze anos, é preciso notar que a Lei Kandir é contemporânea da introdução da internet no Brasil. Desde então, sucessivas inovações tecnológicas, associadas à inclusão de novas classes e gerações de consumidores, alteraram a forma como os serviços de comunicação são oferecidos e consumidos. Em 1996, havia não mais do que 2,7 milhões de aparelhos celulares aptos a realizar apenas chamadas telefônicas. Hoje, são mais de 200 milhões de assinaturas, a maioria com possibilidade de navegar na internet e realizar comércio eletrônico em qualquer lugar do País. Mais de 80% dessas assinaturas operam na modalidade pré-paga, que requer do usuário final a constituição de crédito junto à prestadora do serviço. Além disso, o terminal móvel se transformou em um meio de pagamento, habilitando o usuário a direcionar seu crédito para a compra de produtos e serviços em geral.

Trata-se de um cenário não totalmente disciplinado pela legislação em vigor, o que tem exigido do Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ) a edição de convênios que extrapolam sua competência normativa e colocam em risco a arrecadação do tributo.

A Carta Magna estabeleceu como materialidade do ICMS, entre outras, a prestação de serviços de comunicação. Nos termos do art. 12, VII, da Lei Kandir, a ocorrência do fato gerador se dá no momento da prestação de serviço de comunicação. Como exceção à regra, o § 1º do art. 12 estipulou que, *quando o serviço for prestado mediante pagamento em ficha, cartão ou assemelhados, considera-se ocorrido o fato gerador do imposto quando do fornecimento desses instrumentos ao usuário.*

Destaque-se o fato de que essa exceção – prevista em 1996, quando nem sequer existiam as modalidades pré-pagas dos serviços móveis – visava tão somente controlar a arrecadação associada ao uso dos Telefones de Uso Público

3

(“orelhões”). A **antecipação** do pagamento do imposto estadual que ocorre em tais casos atendeu aos princípios da praticidade e da razoabilidade, na medida em que não havia sistemas informatizados e processos de fiscalização que permitissem, a um custo razoável, aferir os valores devidos **após** o efetivo uso coletivo desses terminais. E era razoável presumir a ocorrência futura do fato gerador, pois as fichas e cartões indutivos utilizados nos “orelhões” se prestam à utilização exclusiva em comunicação.

Atualmente, já não se pode presumir que o carregamento de créditos em cartões ou assemelhados (como o PIN eletrônico e a recarga *on-line*), associados às modalidades pré-pagas, se destina ao consumo exclusivo de serviços de comunicação. Com efeito, cresce a participação das receitas associadas a Serviços de Valor Adicionado (SVA), acessórios e complementares aos serviços de comunicação – sobre os quais não incide ICMS, de acordo com jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça – no faturamento das prestadoras de serviços de telecomunicações.

A opção legislativa pela tributação antecipada não tem o condão de considerar, como hipótese de incidência de imposto, realidades diversas da escolhida pelo legislador constituinte. O *download* de aplicativos e conteúdos (como “ringtones”, “truetones”, jogos eletrônicos, entre outros) e o uso dos créditos para comercialização de produtos e serviços, por exemplo, não pode ser alvo da incidência do ICMS, com base apenas na praticidade. Na medida em que o terminal portátil se presta, cada vez mais, a ser instrumento de pagamento de serviços outros que não os de comunicação, a cobrança antecipada do ICMS, além de inadequada, torna-se vulnerável juridicamente, por ferir os princípios constitucionais tributários da legalidade, tipicidade, isonomia e capacidade tributária. O princípio da livre iniciativa, que fundamenta a ordem econômica, requer que as operadoras, a depender do disposto nos contratos que regulam as ofertas e serviços oferecidos, possam pactuar a melhor forma de equacionar os interesses das partes.

Diante dessa nova realidade, propomos alterar a redação do inciso VII e do § 1º do art. 12 da Lei Kandir, para eliminar a obrigatoriedade de antecipar o recolhimento de ICMS sobre os créditos associados a quaisquer **meios de pagamento** de serviços de comunicação, à exceção daqueles usados em orelhões. Procuramos atualizar a nomenclatura em busca de segurança jurídica e de robustez a futuras inovações tecnológicas que tornem ainda mais obsoleta a redação vigente.

Importante frisar que, diferentemente do que poderia ocorrer quinze anos atrás, o Fisco não estará mais vulnerável a uma eventual manipulação de informação por parte dos contribuintes de direito. As operadoras dispõem de sistemas auditáveis que controlam a efetiva utilização dos créditos por parte dos usuários, de forma que é possível emitir e armazenar as respectivas notas fiscais, segregando dos demais itens o consumo de serviços de comunicação. Assim, a antecipação do ICMS deixou de ser instrumento necessário para a correta apuração da base de cálculo do tributo.

No que tange ao elemento espacial, propomos uma alteração na redação do art. 11, III, “b”, que instituiu exceção à **regra geral** – prevista na alínea “d” como o **local onde o serviço é cobrado** – para tratar do serviço prestado em terminais de uso público. Como a fruição do serviço em orelhões requer o uso de fichas, cartões ou assemelhados,

4

que podem ser adquiridos em qualquer local do País, seria inadequada a aplicação da regra geral.

Ocorre que, desde a edição da Lei Kandir, a utilização de cartões e assemelhados para pagamento pelos serviços prestados tornou-se muito comum no País, **e se estendeu a terminais de uso particular**. Isso gerou uma distorção na aplicação do citado dispositivo. No caso dos celulares pré-pagos, por exemplo, julgamos que o imposto não deve ser recolhido em favor do Estado onde o “cartão” é adquirido, mas em favor daquele em que o terminal está habilitado.

Para corrigir essa distorção, propomos que, ao se utilizar quaisquer meios de pagamentos, o **local da prestação** seja o do estabelecimento da prestadora em que estiver habilitado o terminal de uso individual. Para os terminais de uso público, mantém-se a regra que responsabiliza o estabelecimento que fornece o meio de pagamento com o qual o serviço será pago.

A alteração da redação do citado dispositivo vem ao encontro do estatuído pelo Convênio ICMS nº 55, de 2005, firmado no âmbito do CONFAZ e aplicado por vinte Estados da Federação. Mesmo Estados que optaram por se retirar do referido convênio incorporaram idêntico critério espacial em suas respectivas legislações.

Com as mudanças sugeridas, os contribuintes de direito deixarão de recolher ICMS sobre materialidades distintas das previstas em lei, evitando a formação de passivos que, futuramente, gerariam sérias discussões judiciais. Os usuários finais também serão beneficiados na medida em que as prestadoras de serviços não terão “custos tributários” indevidos a repassar.

Os Estados passarão a cobrar o ICMS nas modalidades pré-pagas da mesma forma adotada relativamente aos planos pós-pagos, com base nas Notas Fiscais (NFST). Finalmente, importa notar que os fiscos estaduais terão “perda” de arrecadação meramente residual, que só ocorrerá nos raríssimos casos em que, por falta de iniciativa do usuário (extravio ou destruição do meio físico, por exemplo), os créditos não forem ativados (reconhecidos) pela empresa de telecomunicação, impossibilitando o efetivo consumo pelo usuário.

Convencido do mérito desta proposição, submetemo-la à apreciação dos Pares, na expectativa de que venham a aperfeiçoá-la.

Sala das Sessões,

Senador **FRANCISCO DORNELLES**

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI COMPLEMENTAR Nº 87, DE 13 DE SETEMBRO DE 1996

Dispõe sobre o imposto dos Estados e do Distrito Federal sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, e dá outras providências. (LEI KANDIR)

.....
Art. 11. O local da operação ou da prestação, para os efeitos da cobrança do imposto e definição do estabelecimento responsável, é:

I - tratando-se de mercadoria ou bem:

a) o do estabelecimento onde se encontre, no momento da ocorrência do fato gerador;

b) onde se encontre, quando em situação irregular pela falta de documentação fiscal ou quando acompanhado de documentação inidônea, como dispuser a legislação tributária;

c) o do estabelecimento que transfira a propriedade, ou o título que a represente, de mercadoria por ele adquirida no País e que por ele não tenha transitado;

d) importado do exterior, o do estabelecimento onde ocorrer a entrada física;

e) importado do exterior, o do domicílio do adquirente, quando não estabelecido;

f) aquele onde seja realizada a licitação, no caso de arrematação de mercadoria ou bem importados do exterior e apreendidos ou abandonados; (Redação dada pela Lcp 114, de 16.12.2002)

g) o do Estado onde estiver localizado o adquirente, inclusive consumidor final, nas operações interestaduais com energia elétrica e petróleo, lubrificantes e combustíveis dele derivados, quando não destinados à industrialização ou à comercialização;

h) o do Estado de onde o ouro tenha sido extraído, quando não considerado como ativo financeiro ou instrumento cambial;

i) o de desembarque do produto, na hipótese de captura de peixes, crustáceos e moluscos;

II - tratando-se de prestação de serviço de transporte:

a) onde tenha início a prestação;

b) onde se encontre o transportador, quando em situação irregular pela falta de documentação fiscal ou quando acompanhada de documentação inidônea, como dispuser a legislação tributária;

c) o do estabelecimento destinatário do serviço, na hipótese do inciso XIII do art. 12 e para os efeitos do § 3º do art. 13;

III - tratando-se de prestação onerosa de serviço de comunicação:

a) o da prestação do serviço de radiodifusão sonora e de som e imagem, assim entendido o da geração, emissão, transmissão e retransmissão, repetição, ampliação e recepção;

6

b) o do estabelecimento da concessionária ou da permissionária que forneça ficha, cartão, ou assemelhados com que o serviço é pago;

c) o do estabelecimento destinatário do serviço, na hipótese e para os efeitos do inciso XIII do art. 12;

c-1) o do estabelecimento ou domicílio do tomador do serviço, quando prestado por meio de satélite; (Alínea incluída pela LCP nº 102, de 11.7.2000)

d) onde seja cobrado o serviço, nos demais casos;

IV - tratando-se de serviços prestados ou iniciados no exterior, o do estabelecimento ou do domicílio do destinatário.

§ 1º O disposto na alínea c do inciso I não se aplica às mercadorias recebidas em regime de depósito de contribuinte de Estado que não o do depositário.

§ 2º Para os efeitos da alínea h do inciso I, o ouro, quando definido como ativo financeiro ou instrumento cambial, deve ter sua origem identificada.

§ 3º Para efeito desta Lei Complementar, estabelecimento é o local, privado ou público, edificado ou não, próprio ou de terceiro, onde pessoas físicas ou jurídicas exerçam suas atividades em caráter temporário ou permanente, bem como onde se encontrem armazenadas mercadorias, observado, ainda, o seguinte:

I - na impossibilidade de determinação do estabelecimento, considera-se como tal o local em que tenha sido efetuada a operação ou prestação, encontrada a mercadoria ou constatada a prestação;

II - é autônomo cada estabelecimento do mesmo titular;

III - considera-se também estabelecimento autônomo o veículo usado no comércio ambulante e na captura de pescado;

IV - respondem pelo crédito tributário todos os estabelecimentos do mesmo titular.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Quando a mercadoria for remetida para armazém geral ou para depósito fechado do próprio contribuinte, no mesmo Estado, a posterior saída considerar-se-á ocorrida no estabelecimento do depositante, salvo se para retornar ao estabelecimento remetente.

§ 6º Na hipótese do inciso III do caput deste artigo, tratando-se de serviços não medidos, que envolvam localidades situadas em diferentes unidades da Federação e cujo preço seja cobrado por períodos definidos, o imposto devido será recolhido em partes iguais para as unidades da Federação onde estiverem localizados o prestador e o tomador. (Parágrafo incluído pela LCP nº 102, de 11.7.2000)

Art. 12. Considera-se ocorrido o fato gerador do imposto no momento:

I - da saída de mercadoria de estabelecimento de contribuinte, ainda que para outro estabelecimento do mesmo titular;

II - do fornecimento de alimentação, bebidas e outras mercadorias por qualquer estabelecimento;

III - da transmissão a terceiro de mercadoria depositada em armazém geral ou em depósito fechado, no Estado do transmitente;

IV - da transmissão de propriedade de mercadoria, ou de título que a represente, quando a mercadoria não tiver transitado pelo estabelecimento transmitente;

V - do início da prestação de serviços de transporte interestadual e intermunicipal, de qualquer natureza;

7

VI - do ato final do transporte iniciado no exterior;

VII - das prestações onerosas de serviços de comunicação, feita por qualquer meio, inclusive a geração, a emissão, a recepção, a transmissão, a retransmissão, a repetição e a ampliação de comunicação de qualquer natureza;

VIII - do fornecimento de mercadoria com prestação de serviços:

a) não compreendidos na competência tributária dos Municípios;

b) compreendidos na competência tributária dos Municípios e com indicação expressa de incidência do imposto de competência estadual, como definido na lei complementar aplicável;

IX – do desembaraço aduaneiro de mercadorias ou bens importados do exterior; (Redação dada pela Lcp 114, de 16.12.2002)

X - do recebimento, pelo destinatário, de serviço prestado no exterior;

XI – da aquisição em licitação pública de mercadorias ou bens importados do exterior e apreendidos ou abandonados; (Redação dada pela Lcp 114, de 16.12.2002)

XII – da entrada no território do Estado de lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos derivados de petróleo e energia elétrica oriundos de outro Estado, quando não destinados à comercialização ou à industrialização; (Redação dada pela LCP nº 102, de 11.7.2000)

XIII - da utilização, por contribuinte, de serviço cuja prestação se tenha iniciado em outro Estado e não esteja vinculada a operação ou prestação subsequente.

§ 1º Na hipótese do inciso VII, quando o serviço for prestado mediante pagamento em ficha, cartão ou assemelhados, considera-se ocorrido o fato gerador do imposto quando do fornecimento desses instrumentos ao usuário.

§ 2º Na hipótese do inciso IX, após o desembaraço aduaneiro, a entrega, pelo depositário, de mercadoria ou bem importados do exterior deverá ser autorizada pelo órgão responsável pelo seu desembaraço, que somente se fará mediante a exibição do comprovante de pagamento do imposto incidente no ato do despacho aduaneiro, salvo disposição em contrário.

§ 3º Na hipótese de entrega de mercadoria ou bem importados do exterior antes do desembaraço aduaneiro, considera-se ocorrido o fato gerador neste momento, devendo a autoridade responsável, salvo disposição em contrário, exigir a comprovação do pagamento do imposto. (Incluído pela Lcp 114, de 16.12.2002)

.....

(À Comissão de Assuntos Econômicos)

Publicado no DSF em 15/12/2011

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília-DF
OS: 16782/2011

6

condições para a formulação de Indicações, os quais são plenamente cumpridos pela matéria em exame.

A matéria insere-se na competência do Senado Federal, visto que o art. 52 da Constituição, incisos V a IX, estatui como competência privativa desta Casa a fixação de limite e condições para a contratação de operações de crédito pelos entes federados. Ademais, o art. 155, § 1º, inciso IV, estipula que cabe a esta Casa fixar as alíquotas máximas do ICMS. O banco de dados proposto constitui insumo relevante para o cumprimento de tais atribuições constitucionais.

Ademais, a Indicação está em consonância com o art. 52, inciso XIII, da Constituição, que estabelece como competência privativa do Senado dispor sobre sua organização e seu funcionamento.

O mérito da Indicação é indiscutível. O Senado precisa dispor de informação atualizada, acessível de forma ágil, para dar suporte ao seu processo decisório.

É verdade que diversas informações acerca das relações federativas já estão disponíveis em sítios governamentais na internet. Posso citar como exemplo o portal do Tesouro Nacional, que informa os valores de transferências federais obrigatórias e voluntárias repassadas aos Estados e Municípios. Todavia, há outras informações que não estão disponíveis e são tratadas, indevidamente, como “informação sigilosa”. O caso típico é o do saldo das dívidas estaduais e municipais renegociadas pela União. Essa variável crucial para o debate legislativo fica trancada a sete chaves no Tesouro Nacional e apenas mediante requerimento de informações os Senadores têm acesso a ela. O Requerimento de Informações, contudo, é respondido com larga demora e, na maioria das vezes, as informações nos chegam impressas em papel, não nos possibilitando trabalhá-las em planilhas eletrônicas.

Há outras informações que são geradas dentro do próprio Senado, mas não encontram adequado tratamento estatístico. É o caso das operações de crédito, que, por força do art. 52 da Constituição, rotineiramente aprovamos. Não há um banco de dados que registre o histórico de autorizações aprovadas ou rejeitadas, bem como suas respectivas características (valores, moeda, credor, prazo, taxa de juros, etc).

Uma consequência positiva da implantação desse banco de dados seria o aumento da transparência de informações e a geração de dados a serem utilizados em pesquisas pelo meio acadêmico.

Resta definir como fazer a implementação prática da ideia. A

criação e manutenção de um banco de dados consiste em trabalho técnico que requer contínuo aperfeiçoamento e manutenção. Exige, ademais, a criação de um ambiente virtual para disseminação das informações e o estabelecimento de um fluxo regular de alimentação pelas instituições que fornecerão os dados primários. É preciso, pois, que se defina um órgão da Casa como responsável por esse novo serviço. A minha sugestão é que este órgão seja a Consultoria Legislativa, que reúne capacidade técnica para tal, podendo esta unidade requerer auxílio de outros órgãos da Casa, em especial do Prodasen, para fins de criação de ambiente virtual adequado para o processamento e disseminação das informações.

É preciso, ademais, que o Senado lance mão de suas prerrogativas legais para exigir o fornecimento regular de dados pelos órgãos competentes, o que significa editar uma Resolução especificando os dados que as instituições do Poder Executivo ficam obrigadas a informar.

III – VOTO

Frente ao exposto, e com base no art. 133, inciso V, alínea *a* do Regimento Interno do Senado Federal, voto favoravelmente à Indicação nº 1, de 2012, na forma do seguinte:

PROJETO DE RESOLUÇÃO DO SENADO Nº , DE 2012

Cria o Banco de Dados de Informações Federativas do Senado Federal (INFO-FEDERAÇÃO), com o objetivo de sistematizar e prover informações socioeconômicas atualizadas e relevantes para o estudo e debate de questões federativas.

O SENADO FEDERAL resolve:

Art. 1º Fica criado o Banco de Dados de Informações Federativas do Senado Federal (INFO-FEDERAÇÃO), com o objetivo de sistematizar e prover informações socioeconômicas atualizadas e relevantes para o estudo e debate de questões federativas.

Art. 2º Os órgãos da Administração Pública federal, estadual, distrital e municipal fornecerão de forma contínua, regular e atualizada, em adequado meio eletrônico, as informações solicitadas de ofício pela Comissão Diretora ou pela Comissão de Assuntos Econômicos que estejam relacionadas às competências constitucionais do Senado Federal.

Art. 3º Compete à Consultoria Legislativa do Senado Federal, com o apoio dos demais órgãos do Senado Federal, a criação, manutenção e atualização do banco de dados INFO-FEDERAÇÃO.

Art. 4º Esta Resolução entra em vigor na data da sua publicação.

, Relator

, Presidente



SENADO FEDERAL

INDICAÇÃO Nº 1, DE 2012

SUGESTÃO de criação de banco de dados sócio-econômicos, relativos a temas de índole federativa.

Com fundamento nos artigos 224 a 227 do RISF, sugerimos a criação e a manutenção, pelo Senado Federal, de banco de dados sócio-econômicos, relativos a temas de índole federativa, a exemplo do endividamento público e operações de crédito, arrecadação do ICMS, repartição das receitas tributárias, transferências constitucionais e legais, dentre outros.

Justificativa

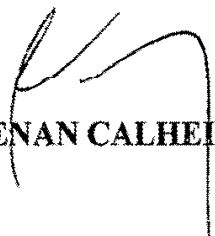
O Senado Federal, recentemente, em reunião coordenada pelo Presidente José Sarney, com a participação dos líderes partidários, deliberou sobre a prioridade que deve ser dada aos temas de natureza federativa, como a mudança de indexador das dívidas estaduais, a redefinição dos critérios do Fundo de Participação dos Estados (FPE) e do

Fundo de Participação dos Municípios (FPM) e a uniformização das regras do ICMS.

Na perspectiva que essa missão possa ser cumprida de forma eficaz e célere, entendemos que o Senado da República, Casa da Federação que é, deve implementar um banco de dados para subsidiar as Comissões e o próprio trabalho dos senadores no exame das várias proposições legislativas de alcance federativo.

A criação desse banco de dados possibilitará, sem dúvidas, um aperfeiçoamento das deliberações desta Casa, sobretudo nas matérias que envolvam aspectos econômicos e sociais da União, dos Estados e dos Municípios.

Sala da Sessões, em


Senador RENAN CALHEIROS

LEGISLAÇÃO CITADA DA INDICAÇÃO DO SENADOR RENAN CALHEIROS

REGIMENTO INTERNO DO SENADO FEDERAL

“

Seção IV Das Indicações

Art. 224. Indicação corresponde a sugestão de Senador ou comissão para que o assunto, nela focalizado, seja objeto de providência ou estudo pelo órgão competente da Casa, com a finalidade do seu esclarecimento ou formulação de proposição legislativa.

Art. 225. A indicação não poderá conter:

I – consulta a qualquer comissão sobre:

- a) interpretação ou aplicação de lei;
- b) ato de outro Poder;

II – sugestão ou conselho a qualquer Poder.

Art. 226. Lida no Período do Expediente, a indicação será encaminhada à comissão competente. (NR)¹¹

Art. 227. A indicação não será discutida nem votada pelo Senado. A deliberação tomará por base a conclusão do parecer da comissão.

Parágrafo único. Se a indicação for encaminhada a mais de uma comissão e os pareceres forem discordantes nas suas conclusões, será votado, preferencialmente, o da que tiver mais pertinência regimental para se manifestar sobre a matéria. Em caso de competência concorrente, votar-se-á, preferencialmente, o último, salvo se o Plenário decidir o contrário, a requerimento de qualquer Senador ou comissão.

...”

(À Comissão de Assuntos Econômicos)

Publicado no DSF, em 28/03/2012.

7

PARECER N° _____, DE 2012

DA COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS,
sobre o OFÍCIO “S” nº 24, de 2012, que solicita a
prorrogação do prazo de exercício da autorização
para a contratação de operação de crédito externa
concedida pela Resolução nº 59, de 26 de novembro
de 2010, do Senado Federal.

RELATOR: Senador JAYME CAMPOS

I - RELATÓRIO

É submetido ao exame desta Comissão o Ofício “S” nº 24, de 2012, da Governadora do Estado do Rio Grande do Norte, Senhora Rosalba Ciarlini.

Por intermédio do referido ofício, é solicitada a prorrogação, por mais 540 dias, do prazo para o exercício da autorização concedida pelo Senado Federal ao Estado do Rio Grande do Norte, nos termos da Resolução nº 59, de 26 de novembro de 2010.

A Resolução nº 59, de 2010, autorizou o Estado do Rio Grande do Norte a contratar operação de crédito externo, com garantia da União, no valor de até US\$ 7,0 milhões, com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

A Senhora Governadora solicita, ainda, que essa prorrogação passe a vigor, retroativamente, a partir de 1º de julho de 2012.

A matéria foi distribuída a esta Comissão, tendo o seu Presidente me designado relator.

II – ANÁLISE

As operações de crédito interno e externo dos estados, do Distrito Federal e dos municípios estão sujeitas à observância e ao cumprimento das condições e exigências estipuladas pelas Resoluções nºs 40 e 43, de 2001, ambas do Senado Federal.

Essas resoluções regulamentam o exercício do controle do processo de endividamento dos referidos entes federados, cuja competência é conferida ao Senado Federal, de forma privativa, pela Constituição Federal (cf. art. 52, incisos V a IX, CF), bem como o compatibilizam com as disposições contidas na Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, a denominada Lei de Responsabilidade Fiscal - LRF.

Consoante o art. 44 da Resolução nº 43, de 2001, as resoluções autorizativas explicitam/definem o prazo máximo para o exercício das autorizações concedidas pelo Senado Federal, aos entes federados, para contratarem operações de crédito.

No caso sob exame, em conformidade com essa determinação, o Senado Federal fixou o prazo máximo de 540 dias, contados a partir de 1º de janeiro de 2011, para que o Estado do Rio Grande do Norte ultimasse a contratação da operação de crédito autorizada pela referida Resolução nº 59, de 2010. Esse prazo expirou em 23 de junho de 2012, sem que o Estado tenha exercido o direito. Nessa situação, do ponto de vista da técnica legislativa, não cabe mais o instituto da prorrogação, porquanto não se prorroga o prazo que já se finalizou. Há, assim, analogicamente ao instituto empregado em nosso direito processual civil, que se recorrer à “reabertura de prazo” para a prática do ato, no qual não é necessária a estipulação de efeitos retroativos, como pretendido.

Logicamente, de imediato depreende-se que não foi possível ao Estado concluir a contratação do financiamento pretendido no prazo inicialmente autorizado. É bem verdade que não foram explicitados no referido ofício os argumentos governamentais que embasam e justificam a solicitada prorrogação de prazo, nem explicitadas as possíveis pendências que inviabilizaram a contratação do crédito no prazo estipulado.

Todavia, é razoável admitir que a solicitação da Senhora Governadora não traz nem implica modificações nas condições objetivas – materiais e financeiras – da autorização que o Senado Federal concedeu ao Estado do Rio Grande do Norte em novembro de 2010. Afinal, a solicitação não altera a substância da autorização concedida pelo Senado Federal, pois o pedido formulado por Sua Excelência diz respeito tão somente ao aspecto formal da autorização, relativamente à prorrogação do prazo para o seu respectivo exercício.

Por outro lado, cumpre enfatizar que, nos termos da referida resolução autorizativa, **os recursos do empréstimo serão destinados ao financiamento do “Projeto de Integração da Modernização da Administração Fiscal e Financeira do Rio Grande do Norte (Profisco/RN)”. Esse projeto**, conforme informações contidas na instrução de sua tramitação nesta Casa, **objetiva melhorar a eficiência e a transparência da gestão fiscal do Estado do Rio Grande do Norte**, visando: (i) incrementar a receita própria do Estado; (ii) aumentar a eficiência, a eficácia e o controle do gasto público; (iii) prover melhores serviços ao cidadão.

Operações de crédito, como as de natureza acima descrita, contribuem para o próprio processo de ajuste fiscal do Estado do Rio Grande do Norte, pois, contratadas no âmbito do *programa Profisco*, vão permitir o financiamento de ações voltadas para ganhos de eficiência na gestão fiscal e financeira, com conseqüentes aumentos de receita e melhorias nas despesas do Estado. Contribuem, portanto, para o equilíbrio sustentado das contas do Estado e para um nível de endividamento adequado e compatível com sua situação financeira.

Ademais, poderia essa operação de crédito, em princípio, ser enquadrada no § 3º do artigo 7º da Resolução nº 43, de 2001, não impactando os limites de endividamento do Estado. *Verbis*:

Art. 7º As operações de crédito interno e externo dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios observarão, ainda, os seguintes limites:

.....
§ 3º São excluídas dos limites de que trata o *caput* as seguintes modalidades de operações de crédito:

I - contratadas pelos Estados e pelos Municípios com a União,

organismos multilaterais de crédito ou instituições oficiais federais de crédito ou de fomento, com a finalidade de financiar projetos de investimento para a melhoria da administração das receitas e da gestão fiscal, financeira e patrimonial, no âmbito de programa proposto pelo Poder Executivo Federal;

.....

A despeito desse aspecto, como ressaltado nos próprios pareceres da Secretaria do Tesouro Nacional que instruíram a matéria no Senado Federal, o Estado do Rio Grande do Norte apresentava nível de endividamento pouco expressivo.

À época, o dispêndio médio estimado do Estado com os serviços de sua dívida consolidada, para o período de 2010 a 2029, correspondia a 1,98% de sua receita corrente líquida, bem inferior, assim, ao valor máximo permitido, de 11,5% da referida receita. O Estado apresentava, também, endividamento consolidado não expressivo: dívida consolidada líquida equivalente a 0,32 vezes a sua receita corrente líquida, isto é, 84% inferior ao montante global admitido, de 2 vezes, nos termos da Resolução nº 40, de 2001, do Senado Federal.

O Relatório de Gestão Fiscal do Estado do Rio Grande Norte referente ao 1º quadrimestre de 2012, publicado na rede mundial de computadores¹, demonstra que a Dívida Consolidada Líquida do Estado atingiu, no final de abril, tão somente 8,59% de sua Receita Corrente Líquida, enquanto o saldo do exercício anterior correspondia a 14,78% das receitas. Portanto, o Estado apresenta nível de endividamento relativamente baixo e com tendência declinante. Por outro lado, os gastos com pessoal absorveram 47,9% da RCL, no primeiro quadrimestre de 2012, ante o limite máximo de 49%.

Por fim, conceder a prorrogação solicitada viabiliza a economia processual em todos os órgãos envolvidos nas respectivas negociações contratuais e, seguramente, reduz custos e contribui para a implementação do estratégico programa Profisco no Estado.

III - VOTO

¹ Governo do Rio Grande do Norte. Sítio na internet, visitado em 09.11.2012: <http://www.transparencia.rn.gov.br/rgf.aspx>

Pelos motivos expostos, e em conformidade com o art. 133, inciso V, alínea “a”, do Regimento Interno do Senado Federal, somos pela concessão de reabertura de prazo ao Estado do Rio Grande do Norte, nos termos do seguinte:

PROJETO DE RESOLUÇÃO DO SENADO Nº , DE 2012

Reabre o prazo estabelecido no art. 4º da Resolução nº 59, de 26 de novembro de 2010, do Senado Federal, a fim de que o Estado do Rio Grande do Norte contrate a operação de crédito externo nela prevista.

O SENADO FEDERAL resolve:

Art. 1º Fica reaberto em 540 (quinhentos e quarenta) dias, contados a partir da publicação desta Resolução, o prazo para o exercício da autorização estabelecido no art. 4º da Resolução nº 59, de 26 de novembro de 2010, do Senado Federal.

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
(*)OFÍCIO "S"
Nº 24, DE 2012
(nº 170/2012, na origem)

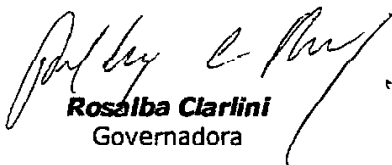
Natal, 16 de outubro de 2012.

Assunto: ***Prorrogação da Resolução nº 059/210 do Senado Federal.***

Senhor Presidente,

Solicitamos a Vossa Excelência a prorrogação do prazo de exercício da Resolução nº 59/2010 do Senado Federal, que "autoriza o Estado do Rio Grande do Norte a contratar operações de crédito externo, com garantia da União, com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), no valor de até US\$ 7.000.000,00 (sete milhões de dólares americanos)", por mais 540 (quinhentos e quarenta) dias, contado a partir de 01 de julho de 2012.

Atenciosamente,


Rosalba Clarini
Governadora

(*) Avulso republicado em 26/10/2012 para correção da origem e data do Ofício 170/2012

Ofício nº 2.260 (SF)

Brasília, 26 de novembro de 2010.

A Sua Excelência o Senhor
Iberê Paiva Ferreira de Souza
Governador do Estado do Rio Grande do Norte

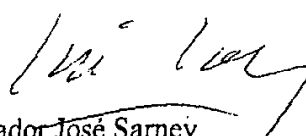
Assunto: Resolução do Senado Federal.

Senhor Governador,

Comunico a Vossa Excelência que promulguei a Resolução nº 59, de 2010, que “Autoriza o Estado do Rio Grande do Norte a contratar operação de crédito externo, com garantia da União, com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), no valor de até US\$ 7.000.000,00 (sete milhões de dólares norte-americanos)”, publicada nos Diários do Senado Federal e Oficial da União, de 29 de novembro de 2010.

Encaminho, em anexo, autógrafo da Resolução em apreço.

Atenciosamente,



Senador José Sarney
Presidente do Senado Federal

Faço saber que o Senado Federal aprovou, e eu, José Sarney, Presidente, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo a seguinte

RESOLUÇÃO
Nº 59 , DE 2010

Autoriza o Estado do Rio Grande do Norte a contratar operação de crédito externo, com garantia da União, com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), no valor de até US\$ 7.000.000,00 (sete milhões de dólares norte-americanos).

O Senado Federal resolve:

Art. 1º É o Estado do Rio Grande do Norte autorizado a contratar operação de crédito externo, com garantia da União, com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), no valor de até US\$ 7.000.000,00 (sete milhões de dólares norte-americanos).

Parágrafo único. Os recursos dessa operação de crédito destinam-se a financiar parcialmente o Projeto de Integração da Modernização da Administração Fiscal e Financeira do Rio Grande do Norte (Profisco/RN):

Art. 2º A operação de crédito referida no art. 1º deverá ser realizada nas seguintes condições:

- I – devedor: Estado do Rio Grande do Norte;
- II – credor: Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID);
- III – garantidor: República Federativa do Brasil;
- IV – valor: até US\$ 7.000.000,00 (sete milhões de dólares norte-americanos);
- V – modalidade: empréstimo do mecanismo unimonetário com taxa de juros baseada na **Libor**;
- VI – prazo de desembolso: 4 (quatro) anos, contado a partir da vigência do contrato;
- VII – amortização do saldo devedor: parcelas semestrais, consecutivas e, na medida do possível, iguais, vencendo-se a primeira 4 (quatro) anos após a vigência do

contrato e a última até 20 (vinte) anos após esta data, sendo que os pagamentos semestrais deverão ocorrer em 15 de fevereiro e em 15 de agosto de cada ano;

VIII – juros aplicáveis: exigidos semestralmente nas mesmas datas de pagamento da amortização e calculados sobre o saldo devedor periódico do empréstimo, a uma taxa anual para cada trimestre determinada pelo BID e composta pela taxa de juros **Libor** trimestral para dólar norte-americano, mais, ou menos, uma margem de custo relacionada aos empréstimos do BID que financiam os empréstimos do mecanismo unimonetário com taxa de juros baseada na **Libor** e mais a margem (**spread**) para empréstimos do capital ordinário;

IX – comissão de crédito: a ser estabelecida periodicamente pelo BID e calculada sobre o saldo não desembolsado do financiamento, exigida juntamente com os juros, entrando em vigor 60 (sessenta) dias após a assinatura do contrato, sendo que em caso algum poderá exceder ao percentual de 0,75% a.a. (setenta e cinco centésimos por cento ao ano);

X – despesas com inspeção e supervisão gerais: por decisão da política atual, o BID não cobrará montante para atender despesas com inspeção e supervisão gerais; conforme revisão periódica de suas políticas, o BID notificará ao mutuário um valor devido em um semestre determinado, que não poderá ser superior a 1% (um por cento) do financiamento, dividido pelo número de semestres compreendido no prazo original de desembolsos;

XI – opção de fixação da taxa de juros: o mutuário poderá, com o consentimento por escrito do fiador e desde que sejam respeitados os termos e condições estabelecidos na cláusula 3.04 das Normas Gerais, solicitar ao BID a conversão para uma taxa de juros fixa, de parte ou da totalidade dos saldos devedores sujeitos à taxa de juros baseada na **Libor**, e uma nova conversão de parte ou da totalidade dos saldos devedores do empréstimo calculados a uma taxa de juros fixa para a taxa de juros baseada na **Libor**, sendo que qualquer ganho ou perda decorrente da realização das opções de conversão será repassado pelo BID ao mutuário.

§ 1º As datas de pagamento do principal, dos encargos financeiros e dos desembolsos previstos poderão ser alteradas em função da data de assinatura do contrato de empréstimo.

§ 2º *Para o exercício das opções referidas no inciso XI deste artigo, é autorizada a cobrança dos encargos incorridos pelo BID na sua realização.*

Art. 3º É a União autorizada a conceder garantia ao Estado do Rio Grande do Norte na contratação da operação de crédito externo referida nesta Resolução.

Parágrafo único. O exercício da autorização prevista no **caput** é condicionado a que, previamente à assinatura dos instrumentos contratuais, seja verificado pelo Ministério da Fazenda o atendimento das seguintes exigências:

- I – cumprimento substancial das condições prévias ao primeiro desembolso;
- II – formalização do contrato de contragarantia;

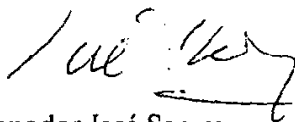
III – adimplência do Estado do Rio Grande do Norte com a União;

IV – que tenha sido equacionada a questão relativa ao acórdão 1347/2010 – Plenário do TCU – ou que permaneça, ao menos, a suspensão de seus efeitos.

Art. 4º O prazo máximo para o exercício desta autorização é de 540 (quinhentos e quarenta) dias, contado a partir da vigência desta Resolução.

Art. 5º Esta Resolução entra em vigor em 1º de janeiro de 2011.

Senado Federal, em 26 de novembro de 2010.



Senador José Sarney
Presidente do Senado Federal

(À Comissão de Assuntos Econômicos)

Publicado no DSF, em 26/10/2012.

8

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 46, de 2012, que *assegura aos estabelecimentos com atividades na área de turismo rural, ecoturismo e de aventura tarifação de energia elétrica equivalente à classe rural e suas subclasses*.

RELATOR: Senador VITAL DO RÊGO

I – RELATÓRIO

Cumpre a esta Comissão analisar o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 46, de 2012, de autoria do ilustre Senador Lauro Antonio. Trata-se de uma proposição que *assegura aos estabelecimentos com atividades na área de turismo rural, ecoturismo e de aventura tarifação de energia elétrica equivalente à classe rural e suas subclasses*.

O PLS nº 46, de 2012, é constituído de dois artigos. O primeiro assegura aos estabelecimentos com atividades na área de Turismo Rural, Ecoturismo e de Aventura, uma tarifação do fornecimento de energia elétrica equivalente à aplicada à classe rural e suas subclasses. O parágrafo único desse artigo determina que as unidades consumidoras abrangidas pela proposição devem comprovar sua atividade junto às concessionárias de energia elétrica, demonstrando o respectivo cadastramento no Ministério do Turismo, nos termos do art. 22 da Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008.

O art. 2º representa a cláusula de vigência do PLS.

A matéria foi lida em Plenário no dia 13 de março de 2012 e encaminhada às Comissões de Assuntos Econômicos (CAE) e de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR), cabendo à última a decisão terminativa. A matéria não recebeu emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

A proposição em análise visa a dispensar um tratamento diferenciado aos estabelecimentos voltados para a exploração econômica do Turismo Rural, do Turismo de Aventura e do Ecoturismo, no que se refere à tarifação do consumo de energia elétrica.

A rigor, o PLS nº 46, de 2012, faz com que o tratamento dispensado às propriedades rurais seja estendido a esses estabelecimentos. Desse modo, trata-se da aplicação de uma tarifa de energia elétrica reduzida, igual àquela aplicada à classe rural e às suas respectivas subclasses.

Para ter direito aos benefícios previstos na proposta, as unidades consumidoras deverão comprovar sua atividade na área de turismo rural, do turismo de aventura ou do ecoturismo. Um cadastramento deverá ser obrigatoriamente feito junto às respectivas concessionárias de energia elétrica, tendo como pré-requisito o devido cadastramento no Ministério do Turismo, nos termos das normas legais em vigor.

Segundo os marcos conceituais do Ministério do Turismo, o Turismo Rural engloba as atividades desse segmento desenvolvidas no meio rural. Impõe-se, nesse caso, o comprometimento com a produção agropecuária e a agregação de valor a produtos e serviços. A atividade deve resgatar e promover o patrimônio cultural e natural da comunidade.

O Turismo de Aventura compreende os movimentos turísticos decorrentes da prática de atividades de aventura de caráter recreativo e não

competitivo. O segmento deve contemplar, em sua prática, a evitação ou a minimização de eventuais impactos ambientais negativos, bem como o respeito e a valorização das comunidades envolvidas.

Por sua vez, o Ecoturismo utiliza, de forma sustentável, o patrimônio natural e cultural, incentivando a sua conservação e buscando a conscientização dos cidadãos por meio da interpretação do ambiente e, com isso, promovendo o bem-estar das comunidades anfitriãs.

Os adeptos dessas formas de lazer são, em geral, oriundos dos meios urbanos e, desse modo, buscam recuperar suas raízes culturais e o convívio com a natureza, com as tradições e com as formas de produção das populações do interior. As comunidades receptoras desses turistas são, em geral, desejosas de aumentar sua fonte de renda, bem como de agregar valor aos seus produtos.

Os estímulos a essas atividades são compatíveis com os modelos de sustentabilidade que se deseja estabelecer no turismo em território nacional. Assim, é pertinente e justo assegurar aos estabelecimentos voltados para as atividades de Turismo Rural, de Turismo de Aventura e de Ecoturismo uma tarifação do fornecimento de energia elétrica equivalente à aplicada à classe rural e suas subclasses.

Nota-se um grande potencial do PLS nº 46, de 2012, para fortalecer essas atividades, gerando emprego e renda, ao mesmo tempo em que estimula o respeito ao ambiente e ao patrimônio rural. Portanto, no mérito, a proposição apresenta evidentes qualidades.

III – VOTO

Em face do exposto, o voto é pela APROVAÇÃO do PLS nº 46, de 2012.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
(*) PROJETO DE LEI DO SENADO
Nº 46, DE 2012

Assegura aos estabelecimentos com atividades na área de turismo rural, ecoturismo e de aventura tarifação de energia elétrica equivalente à classe rural e suas subclasses.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica assegurada a tarifação do fornecimento de energia elétrica equivalente à aplicada à classe rural e suas subclasses aos estabelecimentos com atividades na área de turismo rural, ecoturismo e de aventura.

Parágrafo Único. As unidades consumidoras abrangidas por esta lei deverão requerer e comprovar sua atividade na área de turismo rural, de aventura e ecoturismo junto às concessionárias, demonstrando o respectivo cadastramento no Ministério do Turismo, nos termos do art. 22 da Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008.

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

JUSTIFICAÇÃO

A proposta ora apresentada tem por escopo dispensar aos estabelecimentos que exploram suas atividades na área de turismo rural, de aventura e ecoturismo o mesmo tratamento que é dispensado às propriedades rurais, ou seja, uma tarifa de energia elétrica reduzida, igual àquela aplicada a classe rural e suas subclasses.

(*) Avulso Republicado em 14/03/12, por omissão de texto.

O projeto visa fortalecer o turismo rural, atendendo a conceitos fundamentais, tais como incremento de receita, geração de empregos, preservação de meio ambiente e do patrimônio rural. Outras importantes categorias, como o ecoturismo e o turismo de aventura, também serão favorecidas pela medida, incentivando a exploração sustentável do patrimônio natural, bem como a valorização das culturas e das tradições de cada local ou região.

Destacamos, ainda, que para fazer jus aos benefícios desta proposta as unidades consumidoras enquadradas deverão requerer e comprovar sua atividade na área de turismo rural, de aventura e ecoturismo, junto às concessionárias de energia elétrica, demonstrando o respectivo cadastramento no Ministério do Turismo, nos termos legais.

Por considerarmos ser justa a medida proposta, conclamamos os nobres Pães a emprestarem o seu apoio à aprovação do projeto de lei ora apresentado.

Sala das Sessões,

de 2012.



Senador LAURO ANTÔNIO

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 11.771, DE 17 DE SETEMBRO DE 2008.

Dispõe sobre a Política Nacional de Turismo, define as atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico; revoga a Lei nº 6.505, de 13 de dezembro de 1977, o Decreto-Lei nº 2.294, de 21 de novembro de 1986, e dispositivos da Lei nº 8.181, de 28 de março de 1991; e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO V

DOS PRESTADORES DE SERVIÇOS TURÍSTICOS

Seção I

Da Prestação de Serviços Turísticos

Subseção I

Do Funcionamento e das Atividades

Art. 22. Os prestadores de serviços turísticos estão obrigados ao cadastro no Ministério do Turismo, na forma e nas condições fixadas nesta Lei e na sua regulamentação.

§ 1º As filiais são igualmente sujeitas ao cadastro no Ministério do Turismo, exceto no caso de estande de serviço de agências de turismo instalado em local destinado a abrigar evento de caráter temporário e cujo funcionamento se restrinja ao período de sua realização.

§ 2º O Ministério do Turismo expedirá certificado para cada cadastro deferido, inclusive de filiais, correspondente ao objeto das atividades turísticas a serem exercidas.

§ 3º Somente poderão prestar serviços de turismo a terceiros, ou intermediá-los, os prestadores de serviços turísticos referidos neste artigo quando devidamente cadastrados no Ministério do Turismo.

§ 4º O cadastro terá validade de 2 (dois) anos, contados da data de emissão do certificado.

§ 5º O disposto neste artigo não se aplica aos serviços de transporte aéreo.

(Às Comissões de Assuntos Econômicos; e de Desenvolvimento Regional e Turismo, cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no DSF, em 14/03/2012.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

OS:10698/2012

9

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 371, de 2012, que altera a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1993 (*Código de Defesa do Consumidor*), para obrigar a administradora de cartão de crédito a informar na fatura disponibilizada ao consumidor o nome empresarial do fornecedor acompanhado do respectivo título de estabelecimento.

RELATOR: Senador **JOSÉ AGRIPINO**

I – RELATÓRIO

Submete-se a esta Comissão o Projeto de Lei do Senado nº 371, de 2012, de autoria do Senador Antonio Carlos Valadares, que altera a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (*Código de Defesa do Consumidor*), para obrigar a administradora de cartão de crédito a informar na fatura disponibilizada ao consumidor o nome empresarial do fornecedor acompanhado do respectivo título de estabelecimento (nome de fantasia). Além desta cláusula, a proposição também traz um segundo artigo, que determina que sua vigência se dará a partir de cento e oitenta dias após a publicação da eventual lei que resultar de sua tramitação.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

Depois de apreciada por esta Comissão de Assuntos Econômicos, a proposição será remetida à Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle, onde será submetida a decisão terminativa.

Na justificção, o autor argumenta que o nome empresarial, que hoje as administradoras de cartão fazem constar na fatura, não é suficiente para que o consumidor possa se lembrar com precisão de qual foi o estabelecimento

em que efetivamente realizou a despesa. Com isso, torna-se difícil para o usuário conferir o rol de despesas mensais.

II – ANÁLISE

Quanto à constitucionalidade e juridicidade, a proposição atende os requisitos formais. Compete à União, privativamente, legislar sobre política de crédito, a teor do art. 22, VII, da Constituição; e, concorrentemente, sobre responsabilidade por dano ao consumidor, a teor do art. 24, VIII, também da Constituição. Ao mesmo tempo, o art. 48, inciso XIII, da Lei Maior incumbe ao Congresso Nacional, mediante sanção do Presidente da República, dispor sobre todas as matérias de competência da União, sendo, assim, legítima a iniciativa parlamentar da proposta, nos termos dos dispositivos citados da Constituição Federal.

Do ponto de vista da técnica legislativa, as propostas observam as regras previstas na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, com as alterações promovidas pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

Quanto à regimentalidade, cabe destacar que seus trâmites observaram o disposto no art. 99 do Regimento Interno desta Casa, segundo o qual compete à Comissão de Assuntos Econômicos opinar sobre assuntos atinentes à política de crédito.

No mérito, é de se destacar, primeiramente, que a proposição irá facilitar em muito a conferência dos extratos de cartão de crédito por parte dos usuários desse instrumento de pagamentos. De fato, a apresentação apenas do nome comercial do estabelecimento dificulta a identificação, pelo consumidor, do efetivo local da compra. Não se vislumbra qualquer aumento de custos ou dificuldades operacionais decorrentes da adoção da proposta, o que, em tese, poderia prejudicar os usuários de cartão de crédito, com eventual repasse de custos para o consumidor final.

Por outro lado, é relevante considerar que, para alguns consumidores, a não explicitação do nome de fantasia do estabelecimento em que adquiriu bens ou serviços seja vantajosa sob a perspectiva da preservação da privacidade ou da intimidade.

Tendo em vista, entretanto, que sendo a análise desta Comissão tipicamente de caráter econômico – e sabendo-se que a esta avaliação seguir-se-

á a apreciação da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle, onde considerações relativas à privacidade poderão ser melhor sopesadas com as vantagens inerentes à proposição – entendemos que os ganhos econômicos da proposta devem ser o único foco do julgamento de seu mérito nesta oportunidade.

III – VOTO

Pelo exposto, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 371, de 2012.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 371, DE 2012

Altera a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), para obrigar a administradora de cartão de crédito a informar na fatura disponibilizada ao consumidor o nome empresarial do fornecedor acompanhado do respectivo título de estabelecimento.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, passa a vigorar acrescida do art. 42-B, com a seguinte redação:

“Art. 42-B. A administradora de cartão de crédito deverá informar na fatura disponibilizada ao consumidor o nome empresarial do fornecedor com o qual o consumidor realizou transação acompanhado do respectivo título de estabelecimento (nome fantasia).”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data da sua publicação.

2

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por objetivo informar o consumidor, na fatura do cartão de crédito, sobre o nome fantasia dos fornecedores com os quais efetuou transações comerciais no cartão de crédito.

Atualmente, as faturas de cartão de crédito não contêm o nome fantasia dos fornecedores, mas tão somente os nomes empresariais. Fica difícil para o consumidor identificar se os valores constantes nas faturas estão corretos.

De acordo com a regra atual, caso o consumidor entre em contato com a administradora para esclarecer alguma dúvida referente às transações realizadas, a administradora não tem em seus arquivos o nome fantasia dos fornecedores. É necessário aumentar a transparência nas informações contidas nas faturas de cartão de crédito.

Pelo exposto, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação do projeto.

Sala das Sessões,

Senador **ANTONIO CARLOS VALADARES**

3
LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990.

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá
outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I
Dos Direitos do Consumidor

CAPÍTULO V
Das Práticas Comerciais

SEÇÃO V
Da Cobrança de Dívidas

Art. 42. Na cobrança de débitos, o consumidor inadimplente não será exposto a ridículo, nem será submetido a qualquer tipo de constrangimento ou ameaça.

Parágrafo único. O consumidor cobrado em quantia indevida tem direito à repetição do indébito, por valor igual ao dobro do que pagou em excesso, acrescido de correção monetária e juros legais, salvo hipótese de engano justificável.

4

Art. 42-A. Em todos os documentos de cobrança de débitos apresentados ao consumidor, deverão constar o nome, o endereço e o número de inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas – CPF ou no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica – CNPJ do fornecedor do produto ou serviço correspondente. [\(Incluído pela Lei nº 12.039, de 2009\)](#)

(Às Comissões de Assuntos Econômicos; e de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle, cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 17/10/2012.

10

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre as Emendas nºs 1 a 11, 13 e 14 ao Substitutivo aprovado por esta Comissão ao Projeto de Lei do Senado nº 764, de 2011, da Senadora Lídice da Mata, que *altera a Lei nº 11.508, de 20 de julho de 2007, que dispõe sobre o regime tributário, cambial e administrativo das Zonas de Processamento de Exportação, e dá outras providências.*

RELATOR: Senador **JORGE VIANA**

I – RELATÓRIO

Na reunião realizada no dia 16 de outubro de 2012, esta Comissão aprovou Substitutivo ao Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 764, de 2011, caracterizado à ementa, o qual está sujeito a votação em turno suplementar, na forma do Regimento Interno.

Feita a comunicação em Plenário, advieram as Emendas nºs 1 a 14. Todavia, pelo Ofício nº 949/2012, de 31 de outubro de 2012, o Senador EDUARDO SUPLICY solicitou a retirada da Emenda nº 12, de sua autoria.

Nesta oportunidade, estão em apreciação referidas emendas, a seguir resumidas.

Emenda nº 1 – Senador Armando Monteiro: suprime, no art. 1º, nova redação dada ao art. 18 da Lei nº 11.508, de 20 de julho de 2007.

Emenda nº 2 – Senador Aloysio Nunes Ferreira: suprime, no art. 1º, nova redação dada ao *caput* do art. 18 da Lei nº 11.508, de 2007.

Emenda nº 3 – Senador Aloysio Nunes Ferreira: suprime, no art. 1º, o § 2º da nova redação dada ao art. 4º da Lei nº 11.508, de 20 de 2007.

Emenda n° 4 – Senador Aloysio Nunes Ferreira: suprime, no art. 1º, o § 10 da nova redação dada ao art. 6º-A da Lei nº 11.508, de 2007.

Emenda n° 5 – Senador Aloysio Nunes Ferreira: suprime, no art. 1º, o § 11 da nova redação dada ao art. 6º-A da Lei nº 11.508, de 2007.

Emenda n° 6 – Senador Aloysio Nunes Ferreira: suprime, no art. 3º, a revogação do art. 17 da Lei nº 11.508, de 2007.

Emenda n° 7 – Senador Aloysio Nunes Ferreira: suprime, no art. 3º, a revogação do art. 9º da Lei nº 11.508, de 2007.

Emenda n° 8 – Senador Eduardo Suplicy: altera, no art. 1º, a nova redação dada ao § 4º do art. 3º da Lei nº 11.508, de 2007, para especificar que o Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação (CZPE) poderá propor, “no prazo de trinta dias” a vedação de venda para o mercado interno de produto industrializado ou de serviço enquanto persistir o impacto negativo constatado à economia nacional “ou à economia de qualquer unidade da federação”.

Emenda n° 9 – Senador Eduardo Suplicy: suprime, no art. 1º, o § 2º da nova redação dada ao art. 4º da Lei nº 11.508, de 2007.

Emenda n° 10 – Senador Eduardo Suplicy: suprime, no art. 1º, o § 10 da nova redação dada ao art. 6º-A da Lei nº 11.508, de 2007.

Emenda n° 11 – Senador Eduardo Suplicy: suprime, no art. 1º, o § 11 da nova redação dada ao art. 6º-A da Lei nº 11.508, de 2007.

Emenda n° 13 – Senador Eduardo Suplicy: suprime, no art. 1º, nova redação dada ao *caput* do art. 18 da Lei nº 11.508, de 2007.

Emenda n° 14 – Senador Eduardo Suplicy: dá nova redação ao art. 3º do Substitutivo, para suprimir a revogação dos arts. 9º e 17 da Lei nº 11.508, de 2007.

II – ANÁLISE

Emendas nºs 1, 2 e 13: objetivam manter em 80% o compromisso exportador

As três emendas mostram contrariedade em relação ao rebaixamento da exigência mínima de exportação das empresas instaladas em ZPE. Entretanto, a preocupação de seus autores não se justifica.

Qualquer indústria, exceto as instaladas em ZPE, tem a liberdade de alocar a destinação de sua produção entre os mercados interno e externo visando obter a maximização da receita pela obtenção dos maiores preços e a minimização dos custos médios pela maximização do volume de produção.

A venda para o mercado externo é livre de tributos e para o mercado interno está sujeita à cobrança de todos os tributos, seja para empresas de fora ou de dentro das ZPE, caracterizando, portanto, um tratamento isonômico entre tais empresas. Em outras palavras, aplica-se às vendas no mercado interno exatamente o mesmo tratamento tributário utilizado nas importações, com uma notável diferença: enquanto nossas importações geram emprego e desenvolvimento em outros países, as ZPEs estarão criando empregos aqui, para os brasileiros.

Não há qualquer ameaça à competição. O argumento de que empresas de fora da ZPE teriam escala de produção inferior às de dentro baseia-se em presunção apriorística, até porque o conjunto de medidas contidas no projeto visa à atração (também) de empresas de menor porte. Por exemplo, a permissão de exportação por intermédio de “tradings” ou também a de serviços.

Ao limitar em 20% a destinação das vendas ao mercado interno, a Lei nº 11.508, de 2007, compromete não só a rentabilidade da indústria instalada em ZPE, que não se beneficiaria de movimento de câmbio que eventualmente elevasse os preços no mercado interno, como também compromete a competitividade da produção dessa indústria, que poderá ter seus custos médios elevados quando se vir na contingência de reduzir a escala de produção total apenas para se adequar aos limites do compromisso exportador. A possibilidade de destinar parcela maior de sua produção para o mercado interno, com o pagamento integral dos tributos suspensos, permitiria àquelas indústrias manter a escala de produção nos momentos de retração do

mercado externo.

Não se vislumbra qualquer ameaça concorrencial com as empresas de fora da ZPE nem há sentido no alegado prejuízo na geração de empregos. Perturbação no mercado de empregos haveria, ao contrário, se as empresas da ZPE ficassem sujeitas às flutuações econômicas e de mercado sem qualquer possibilidade de redirecionamento da produção.

Cabe ressaltar que na hipótese da venda de produto industrializado em ZPE ser direcionada ao mercado interno e ocasionar impacto negativo à indústria nacional, o Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação (CZPE), por força da competência estabelecida no § 4º do art. 3º da Lei nº 11.508/2007, pode elevar o percentual direcionado à exportação para o patamar que entenda ser necessário para o equilíbrio do parque industrial nacional. Inclusive, é possível que a margem de produção destinada à exportação alcance a totalidade.

Ampliar a margem de produção destinável ao mercado interno não descaracteriza a finalidade da ZPE, pois as empresas ali instaladas continuarão obrigatoriamente vocacionadas para o mercado externo, porém com maior possibilidade de busca do equilíbrio microeconômico em momentos de flutuação cambial ou mercadológica.

No contexto do Plano Brasil Maior mencionado na justificção da Emenda nº 1, o compromisso de exportação das Empresas Preponderantemente Exportadoras (EPE) foi reduzido de 70 para 50%. Qual, então, o problema de reduzir o compromisso das empresas da ZPE de 80 para 60%, se não se vislumbra ameaça real à competitividade?

Emendas nºs 3 e 9: proíbem a aquisição/importação de bens de capital antes do alfandegamento

Não procede a alegação de ofensa ao Código Tributário Nacional. Os dispositivos elencados apenas exigem que a isenção seja concedida com observância “...do preenchimento das condições e do cumprimento dos requisitos em lei...”.

Ora, no caso concreto, cuida-se exatamente de inserir na lei condições e requisitos. O legislador ordinário pode, perfeitamente, optar pela conveniência de permitir a antecipação da fruição de benefícios sob a forma

de suspensão do crédito tributário, sujeita a condição resolutória.

Entretanto, a apresentação dessas Emendas proporcionou o reexame do projeto e a conveniência de seu aperfeiçoamento. Com efeito, a lei pode prever requisitos para a fruição antecipada do benefício sob condição resolutória, mas o texto aprovado não restou suficientemente claro a respeito das consequências do descumprimento de tal condição resolutória.

Nesse sentido, destacamos ainda que as hipóteses de caducidade da ZPE e de revogação da autorização de instalação da empresa na ZPE são eventos determinados no tempo e documentados, portanto não haveria dificuldade para a autoridade tributária determinar a partir de quando aqueles tributos cuja exigibilidade havia sido suspensa passariam a ser exigíveis. Já a expressão “não alfandegamento da área da ZPE” é a negativa de um evento. Durante o lapso temporal entre o protocolo do pedido de alfandegamento e uma eventual decisão favorável da RFB de alfandegamar a área da ZPE se configuraria a situação de “não alfandegamento da área” e, em tese, a autoridade tributária teria mandato legal para cobrar os tributos suspensos na aquisição no mercado interno ou na importação antes do alfandegamento.

Assim, as Emendas nº 3 e 9 devem ser acolhidas parcialmente, na forma de subemenda que será apresentada no voto.

Emendas nºs 4 e 10: proíbem a extensão da “exportação ficta” às ZPEs

As operações conhecidas como “exportação ficta” já estão incorporadas ao ordenamento jurídico nacional nas hipóteses previstas no art. 233 do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009. Essas hipóteses vão além do Repetro.

O objetivo da proposta inserida no PLS nº 764, de 2011, limita-se a estender às empresas instaladas em ZPE o mesmo direito conferido aos demais exportadores sediados em território brasileiro.

Caberia acrescentar que, no caso da exportação ficta, tal como praticada no Repetro, o esquema operacional desse regime se completa com a “admissão temporária” (semelhante a uma importação) dos bens, por prazo limitado, para uma finalidade e um setor específicos, e com regras estritas de controle por parte da RFB. Os bens jamais ficariam na unidade na ZPE para

serem livremente comercializados no mercado interno, com isenções tributárias e concorrendo com competidores que pagam impostos.

Emendas nºs 5 e 11: retiram a possibilidade de usar tradings como intermediárias para exportação dos produtos industrializados dentro de ZPEs

O objetivo da proposta de permitir a exportação de produto industrializado em ZPE por intermédio de Empresa Comercial Exportadora (“trading”) visa tão somente assegurar às empresas ali instaladas o mesmo direito já assegurado às demais produtoras exportadoras. Além disso, cria condições de atratividade para empresas de menor porte ou com pouca experiência no comércio internacional. O uso das “tradings” pode representar grande fator de racionalização de operações e de custos no comércio exterior, aumentando a competitividade externa das empresas.

Os tributos suspensos por ocasião da aquisição dos insumos pela produtora sediada em ZPE passam a ser de responsabilidade da Empresa Comercial Exportadora, conforme dispõe o art. 231 do Regulamento Aduaneiro. Isso afasta a preocupação de que “a participação de *tradings* pode facilitar os desvios de mercadorias”.

Frisa-se que as tradings funcionarão como meros intermediários ou operadores logísticos (em razão de sua especialização nas operações de comércio exterior) das empresas instaladas nas ZPEs, e simplesmente não terão como intervir no processo de controle exercido pela Receita Federal do Brasil.

Emenda nº 6: impede o acesso a benefícios e incentivos previstos à atividade exportadora para as demais empresas brasileiras

O art. 17 da Lei nº 11.508, de 2007, cuja manutenção é reclamada pelo autor da Emenda, promove injustificado tratamento não isonômico e ambiente desfavorável para investimentos produtivos em ZPE.

Com efeito, as empresas sediadas em ZPE não poderiam usufruir de todos os benefícios e incentivos à atividade exportadora previstos para todas as demais empresas brasileiras.

A revogação do art. 17 não desvirtua o papel das ZPE, apenas

permite que as empresas nelas instaladas possam beneficiar-se dos incentivos comuns a todas as empresas. A legislação não deve discriminar e inibir a instalação de empresas.

Não se vislumbra o perigo visto pelo ilustre autor, no sentido de que a revogação do art. 17 permitiria a venda ao mercado interno sem pagamento dos tributos suspensos, muito menos a burla ao determinado no § 2º do art. 18, que trata da apuração do percentual da receita bruta anual oriunda de exportação. Há que se ter em mente que as empresas instaladas em ZPE estarão operando num recinto alfandegado com a presença fiscal constante e submetidas a um controle aduaneiro extraordinário detalhado na Instrução Normativa nº 952 RFB, de 2009, que prevê, entre outras cautelas, a adoção de um sistema informatizado de controle da movimentação de bens.

Emenda nº 7: proíbe a criação de filias fora das ZPEs

O ilustre autor preocupa-se com a possibilidade de que uma empresa instalada em ZPE poderia estender, indevidamente, os incentivos associados ao regime para filial instalada fora da Zona.

Conforme assinalado na justificção do PLS nº 764, de 2011, a vedação de abertura de filiais vem da primeira legislação sobre as ZPE, quando toda a produção deveria ser destinada à exportação e havia a preocupação de fechar espaços à prática de preços de transferência entre as unidades da empresa. Hoje, as empresas em ZPE são iguais a quaisquer outras existentes no País, e tal restrição não mais se justifica. Pelo contrário, as filiais podem ser absolutamente necessárias para o escoamento da margem de produção destinada ao mercado interno.

A contaminação dos incentivos entre matriz e filiais pode ser objeto de regulamentação e eficientemente coibida pela fiscalização. Lembre-se de que a ZPE é uma área alfandegada, com presença fiscal e controle estrito de entrada e saída de produtos.

Conforme resolução do CZPE, o beneficiário do regime é identificado pelos quatorze dígitos do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ) e não apenas pelos oito primeiros. Com isso, é possível identificar com precisão qual estabelecimento está habilitado a gozar dos benefícios fiscais do regime de ZPE.

Sendo assim, na arquitetura legal do novo regime de ZPE encontram-se mecanismos regulamentares, de fiscalização e de controle que impedem o desvirtuamento do comando normativo referente à permissão para as empresas instaladas em ZPE abrirem filiais fora da zona. Mesmo assim, com o fito de afastar qualquer possibilidade de fruição indevida dos incentivos estabelecidos neste PLS, propomos uma subemenda para explicitar a necessidade de as empresas dentro de ZPE manterem uma contabilização separada das suas filiais implantadas no restante do território nacional.

Dessa maneira, deixamos explícito que os incentivos previstos na Lei só estarão disponíveis para a unidade localizada dentro da ZPE, exigindo ainda que sejam mantidas em separado as contabilizações das operações das unidades (filiais) localizadas fora.

Assim, a Emenda nº 7 deve ser acolhida parcialmente, na forma de subemenda que será apresentada no voto.

Emenda nº 8: estabelece prazo de trinta dias para o CZPE elevar o compromisso exportador

O art. 3º, § 4º, prevê que o CZPE poderá propor medidas que atenuem impacto negativo à economia nacional, alterando o percentual ou mesmo vedando a venda de empresas da ZPE ao mercado interno.

O ilustre autor pretende impor um prazo de trinta dias para que o CZPE tome a providência, inclusive com relação ao impacto na “economia de qualquer unidade da federação”.

A imposição de prazo não é recomendável por iniciativa parlamentar, pois a decretação da medida, no caso, compete ao Poder Executivo – portanto, ao Presidente da República. Há possibilidade de que isso represente interferência indevida em outro Poder.

Por outro lado, não vemos relevância ou necessidade de especificação de impacto negativo à economia de “qualquer unidade da federação”.

Por suposto, a constatação de “impacto negativo à economia nacional” não exigiria a ocorrência de uma catástrofe econômica no âmbito de todo o território brasileiro. Tal impacto poderá ser verificado em relação a um

determinado setor ou a uma determinada fração do território, cabendo aos interessados provocar a manifestação do órgão próprio.

Emenda nº 14: proíbe a criação de filias fora das ZPEs e impede o acesso a benefícios e incentivos previstos à atividade exportadora para as demais empresas brasileiras

Esta Emenda preconiza a não revogação dos arts. 9º e 17 da Lei nº 11.508, de 2007.

Cabem os mesmos comentários, conforme o caso, expendidos em relação às Emendas nºs 7 e 6.

Como exposto, no turno suplementar, foram apresentadas 14 Emendas ao Substitutivo aprovado pela unanimidade dos Senadores da Comissão de Assuntos Econômicos. Para organizar a análise, reuni as Emendas que propõem alterações idênticas, formando ao total oito blocos:

1. Emendas nºs 1, 2 e 13: objetivam manter em 80% o compromisso exportador;
2. Emendas nºs 3 e 9: proíbem a aquisição/importação de bens de capital antes do alfandegamento;
3. Emendas nºs 4 e 10: proíbem a extensão da “exportação ficta” às ZPEs;
4. Emendas nºs 5 e 11: retiram a possibilidade de usar tradings como intermediárias para exportação dos produtos industrializados dentro de ZPEs;
5. Emenda nº 6: impede o acesso a benefícios e incentivos previstos à atividade exportadora para as demais empresas brasileiras;
6. Emenda nº 7: proíbe a criação de filias fora das ZPEs;
7. Emenda nº 8: estabelece prazo de trinta dias para o CZPE elevar o compromisso exportador; e

8. Emenda nº 14: proíbe a criação de filias fora das ZPEs e impede o acesso a benefícios e incentivos previstos à atividade exportadora para as demais empresas brasileiras.

Conforme a detalhada análise feita anteriormente neste Parecer, as alterações propostas por essas Emendas impedem que as ZPEs tenham a competitividade necessária para atraírem investimentos, que possibilitam o desenvolvimento e a geração de empregos nas regiões menos desenvolvidas, como também o crescimento/diversificação das exportações brasileiras.

Cabe lembra que, em meados da década de 70, havia 80 ZPEs em 30 países, gerando cerca de US\$ 6 bilhões em exportações e um milhão de empregos. Em 2006, havia 3.500 ZPEs em 130 países, gerando mais de US\$ 600 bilhões em exportações e 66 milhões de empregos diretos¹. Um crescimento tão expressivo da geração de empregos e das exportações, por si só, já indica o sucesso das ZPEs.

Vale mencionar o exemplo das ZPEs na China, onde atualmente existem 187 zonas econômicas especiais. A contribuição dessas zonas para as exportações chinesas é estimada em 15% a 23%. Os empregos diretos são estimados em 50 milhões. Estima-se que 20% do investimento estrangeiro direto na China sejam realizados nas Zonas Econômicas Especiais. Outrossim, outra experiência bem-sucedida das ZPEs é encontrada no México: 109 zonas, responsáveis pela geração de 1,3 milhão de empregos e mais de US\$ 10 bilhões em exportações em 2007.

Reitero, por fim, a necessidade e a conveniência de preservação dos avanços legais garantidos pelo Substitutivo já aprovado pela unanimidade desta Comissão. Isso é imprescindível para que o Brasil seja incluído no rol de países que estão sendo beneficiados pelo tão expressivo crescimento da geração de empregos e das exportações proporcionado pelas ZPEs.

¹ Lakshmanan, L. *Evolution of Special Economic Zones and some Issues: The Indian Experience*. Reserve Bank of India, 2009. Disponível em: <http://www.rbi.org.in/scripts/PublicationReportDetails.aspx?UrlPage=&ID=558#TA7>

III – VOTO

Em face do exposto, VOTO pela rejeição das Emendas nºs 1 e 2, 4 a 6, 8, 10 e 11, 13 e 14, e aprovação parcial das Emendas nºs 3, 7 e 9, na forma das seguintes subemendas:

SUBEMENDA Nº às EMENDAS nºs 3 e 9

Dê-se ao art. 4º da Lei nº 11.508, de 20 de julho de 2007, na forma do art. 1º do Substitutivo ao Projeto de Lei do Senado nº 764, de 2011, a seguinte redação:

“**Art. 4º**

§ 1º O Poder Executivo disporá sobre as instalações aduaneiras, os equipamentos de segurança e de vigilância e os controles necessários ao seu funcionamento, bem como sobre as hipóteses de adoção de controle aduaneiro informatizado e o alfundegamento parcial da ZPE.

§ 2º A empresa autorizada a operar em ZPE poderá importar ou adquirir no mercado interno, com suspensão do pagamento de impostos e contribuições de que trata o art. 6º-A desta Lei, máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos novos ou usados, para serem empregados na instalação da unidade industrial ou prestadora de serviços, ainda que anteriormente ao alfundegamento da área da ZPE, na forma estabelecida pelo Poder Executivo.

§ 3º Na hipótese de ocorrência de caducidade do ato de criação da ZPE, de indeferimento definitivo do pedido de alfundegamento da área da ZPE ou de revogação do ato de autorização de instalação da empresa em ZPE, a empresa que tiver utilizado a faculdade prevista no § 2º deste artigo deverá recolher os impostos e contribuições com exigibilidade suspensa acrescidos de juros e multa de mora, contados a partir da data da aquisição no mercado interno ou de registro da declaração de importação.” (NR)

SUBEMENDA N° à EMENDA n° 7

Suprima-se do art. 3º, a revogação ao art. 9º da Lei 11.508, de 20 de julho de 2007, incluindo-se no art. 1º do Substitutivo ao Projeto de Lei do Senado n° 764, de 2011, o referido art. 9º com a seguinte redação:

“**Art. 9º** A empresa instalada em ZPE poderá constituir filial ou participar de outra pessoa jurídica localizada fora de ZPE, devendo, entretanto, manter contabilização separada para efeitos fiscais.” (NR)

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
Senador Armando Monteiro

EMENDA Nº - ao PLS 764, de 2011 - CAE

Suprima-se a nova redação proposta pelo artigo 1º do PLS 764/2011 ao artigo 18 da Lei nº 11.508, de 20 de julho de 2007.

JUSTIFICATIVA

O PLS 764 de 2011, ao dobrar o limite de venda para o mercado interno de parte do valor da produção (de 20% para 40%), amplia uma distorção concorrencial sem nenhuma racionalidade tributária e sem nenhum efeito positivo na construção de bases sólidas de desenvolvimento.

A possibilidade de venda de parte significativa da produção da empresa localizada em ZPE no mercado interno não faz qualquer sentido do ponto de vista da lógica econômica.

Mesmo com a cobrança dos impostos, isto por si só não eliminará a desigualdade em relação aos produtos das empresas instaladas fora das ZPEs: quem está fora tem escalas de produção potencialmente inferiores aos das ZPEs e, portanto, maiores custos médios. A internalização de parcela relevante da produção das ZPEs não apenas é contraproducente no tocante à geração de empregos no país, mas também está na contracorrente do desenvolvimento industrial interno. O desafio da indústria brasileira é completar a cadeia de produção, não investir em linhas de montagem.

Há de se destacar também a dificuldade de se averiguar, a posteriori, a incorporação de isenções tributárias a insumos do processo produtivo. Apesar de a lei determinar que a parcela da produção vendida no mercado doméstico pague integralmente o imposto de importação sobre o conteúdo importado, é de difícil aferição todos os impostos indiretos calculados sobre o preço total dos produtos vendidos internamente.

Além disso, ao ampliar as desigualdades entre empresas instaladas em



SENADO FEDERAL
Senador Armando Monteiro

ZPEs e as não-instaladas, está se neutralizando os efeitos das medidas constantes no Plano Brasil Maior que buscam o aumento das exportações brasileiras, tais como a criação do Fundo de Financiamento à Exportação (MP 541 de 2011), instituição do REINTEGRA (MP 540 de 2011), criação da Agência Brasileira Garantidora de Fundos (MP 564, de 03/04/2012), novas regras para seguro de crédito à exportação (Resolução CAMEX nº 20, de 04/04/2012), novas regras para enquadramento como Empresa Preponderantemente Exportadora (MP 563, de 03/04/2012) e ampliação dos recursos para o Programa de Financiamento à Exportação – PROEX (PLN 04/2012).

ARMANDO MONTEIRO



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador ALOYSIO NUNES FERREIRA

EMENDA Nº -CAE
(Substitutivo ao PLS 764 DE 2011)

Suprima-se, do Art. 1º, a redação dada ao *caput* ao art. 18 a Lei 11.508, de 20 de julho de 2007

JUSTIFICAÇÃO

O Substitutivo propõe a redução do percentual mínimo de exportação de 80% para 60%, facultando-se ao Poder Executivo de reduzir para até 50% no caso de pessoa jurídica que exerça preponderantemente as atividades de desenvolvimento de software ou de prestação de serviços de Tecnologia da Informação.

Ponto mais crítico da proposta descaracteriza, completamente, a principal finalidade das Zonas de Processamento de Exportação - ZPE que é a instalação de empresas voltadas para a produção de bens a serem comercializados no exterior, de forma a fortalecer o balanço de pagamentos e promover o desenvolvimento econômico e social do País.

A diminuição dos percentuais mínimos de exportação pelas empresas instaladas na ZPE coloca as demais empresas em posição desfavorável para competir nas vendas internas com as detentoras do Regime, podendo promover a desindustrialização competitiva no País. **Tal quadro minaria a arrecadação tributária federal e estadual.**

2

Tal alteração desvirtuaria o Regime da ZPE transformando-o em um instrumento de concessão de benefícios em condições desiguais de competitividade no mercado interno.

Sala da Comissão, 23 de outubro de 2012.

Senador **Aloysio Nunes Ferreira**

2



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador ALOYSIO NUNES FERREIRA

EMENDA Nº -CAE
(Substitutivo ao PLS 764 DE 2011)

Suprima-se, do Art. 1º, o § 2º da nova redação dada ao art. 4º da Lei 11.508, de 20 de julho de 2007.

JUSTIFICAÇÃO

A redação dada ao § 2º permitirá que empresas titulares de projetos aprovados para implantação em Zonas de Processamento de Exportação - ZPE possam importar ou adquirir bens de capital no mercado interno, com os benefícios do regime, antes que ocorra o alfandegamento da área pela Receita Federal.

O dispositivo antecipa os benefícios fiscais previstos na Lei 11.508/07, uma vez que permite ao contribuinte titular de projeto para implantação em ZPE usufruir dos benefícios dos tributos federais antes que o ato de alfandegamento tenha sido instituído.

A antecipação do benefício contraria os artigos 176 e 179 do Código Tributário Nacional, **uma vez que esses exigem que a isenção seja instituída por ato legal e, quando não for concedida em caráter geral, seja efetivada por despacho da autoridade administrativa, mediante apresentação de provas de que o interessado preenche as condições para o cumprimento dos requisitos previstos em lei.**

Apenas com o alfandegamento da área ocorrerá a

delimitação legal do local onde o projeto poderá gozar dos benefícios da ZPE. Antes dessa delimitação, não há como se preencher os requisitos para a concessão das isenções.

Além dos problemas formais, há problemas de ordem prática com essa proposição, pois a área que ainda não está alfandegada está fora da área de controle aduaneiro da Receita Federal do Brasil- RFB, aumentando a possibilidade de desvios de mercadorias.

Lembremos que o alfandegamento de uma ZPE tem demorado meses e, em muitos casos, anos e, caso não seja concedido, corre-se o risco de já ter decaído o direito de a Fazenda cobrar os tributos que foram dispensados antecipadamente.

Sala da Comissão, 23 de outubro de 2012.

Senador **Aloysio Nunes Ferreira**



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador ALOYSIO NUNES FERREIRA

EMENDA Nº -CAE
(Substitutivo ao PLS 764 DE 2011)

Suprima-se, do Art. 1º, o § 10 da nova redação dada ao art. 6º-A da Lei 11.508, de 20 de julho de 2007

JUSTIFICAÇÃO

O dispositivo permitirá que ocorra uma exportação ficta de produtos nacionais quando forem destinados à empresa sediada no exterior, ainda que a utilização dos produtos seja feita por terceiro sediado no País.

Se for concedida a suspensão dos tributos federais, ainda que a utilização dos produtos seja feita em território nacional, haverá um incentivo para que empresas brasileiras criem sedes "offshore".

Bastará ter sede no estrangeiro para que se possa adquirir bens produzidos em Zonas de Processamento de Exportação - ZPE e destiná-los à filial localizada no território nacional.

De acordo com a justificativa na proposta original, de autoria da Senadora Lídice da Mata, "o objetivo é viabilizar a instalação nas ZPEs, de fornecedores para a construção de navios e plataformas de exploração de petróleo nos polos navais existentes no país, com grande potencial de expansão em virtude do pré-sal".

Ocorre que, para este tipo de atividade, já é previsto o Regime Aduaneiro Especial de Exportação de Petróleo-REPETRO, regulado pela Receita Federal e incentivado pelos estados com desoneração de ICMS.

A permissão de uma exportação ficta poderá ensejar um debate jurídico de sua aplicabilidade no ICMS. Poderá surgir o entendimento de que, para essa operação, não haveria incidência do ICMS, já que a Constituição Federal prevê imunidade desse imposto para as operações de exportação.

Sala da Comissão, 23 de outubro de 2012.

Senador **Aloysio Nunes Ferreira**



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador ALOYSIO NUNES FERREIRA

EMENDA Nº -CAE
(Substitutivo ao PLS 764 DE 2011)

Suprima-se, do Art. 1º, o § 11 da nova redação dada ao art. 6º-A da Lei 11.508, de 20 de julho de 2007

JUSTIFICAÇÃO

A proposta permite que a exportação de uma Zona de Processamento de Exportação - ZPE possa ser viabilizada através de *tradings*.

A legislação só permite que uma empresa se instale em uma ZPE se tiver natureza eminentemente exportadora. É de se presumir que a empresa seja detentora dos conhecimentos referentes aos trâmites do comércio exterior, principalmente pelo fato de a Receita Federal lhe conceder um procedimento simplificado para exportar, ou seja, é desnecessária a contratação de uma *trading* para intermediar o negócio.

A participação de *tradings* pode facilitar os desvios de mercadorias, pois as informações referentes à exportação por elas efetivadas não ficam sujeitas ao controle específico atribuído à ZPE.

O risco é ainda maior na medida em que a mercadoria pode transpor fronteiras estaduais para ser remetida à *trading*, causando sonegação, por exemplo, de

2

ICMS.

Sala da Comissão, 23 de outubro de 2012.

Senador **Aloysio Nunes Ferreira**

2



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador ALOYSIO NUNES FERREIRA

EMENDA Nº -CAE
(Substitutivo ao PLS 764 DE 2011)

**Suprima-se, do Art. 3º, a revogação ao art. 17
da Lei 11.508, de 20 de julho de 2007**

JUSTIFICAÇÃO

Revoga o dispositivo que veda a fruição de quaisquer incentivos ou benefícios não expressamente previstos na lei da ZPE.

Tal revogação permitiria que empresas da ZPE usufríssem de benefícios não previstos na Lei 11.508/07, o que ensejaria a possibilidade de concessão de benefícios específicos e diferenciados, sem o caráter de generalidade previsto na lei citada, criando desigualdades dentro do próprio regime.

Essa possibilidade da concessão de outros benefícios, sem previsão de qualquer restrição, poderia ensejar uma flexibilização do § 2º do art. 18, segundo o qual, a saída de mercadorias para o mercado interno fica sujeita ao pagamento de tributos e encargos, ou seja, poderia retirar essa regra e igualar a saída interna à exportação prejudicando os concorrentes que estão sob o regime normal de tributação.

Sala da Comissão, 23 de outubro de 2012.

Senador **Aloysio Nunes Ferreira**



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador ALOYSIO NUNES FERREIRA

EMENDA Nº -CAE
(Substitutivo ao PLS 764 DE 2011)

Suprima-se, do Art. 3º, a revogação ao art. 9º da Lei 11.508, de 20 de julho de 2007

JUSTIFICAÇÃO

A revogação do art. 9º é proposta com finalidade de se retirar a restrição de que empresas instaladas em Zonas de processamento de Exportação - ZPE não possam constituir filial ou participar de outra pessoa jurídica localizada fora de ZPE, ainda que seja para usufruir incentivos previstos na legislação tributária.

A permissão de a empresa constituir filiais fora da ZPE desvia a finalidade do benefício, pois o mesmo poderá ser estendido, mesmo que indiretamente, para filiais não abrangidas pelo Regime, gerando concorrência desleal com outras empresas que estão sob o regime normal de tributação.

A extensão do benefício poderá ocorrer quando a filial iniciar a fabricação de determinado produto, que já seria destinado à exportação, mas o remete para ser exportado pela matriz instalada em ZPE.

Dessa forma, diminui o custo por usufruir de um procedimento mais simplificado concedido apenas às empresas da ZPE, gerando desigualdade nos custos em relação às empresas que não usufruem desse regime

especial.

Outro ponto negativo é que a remessa da filial para a ZPE pode maquiar a meta de exportação estabelecida em lei para cada empresa aí instalada.

Sala da Comissão, 23 de outubro de 2012.

Senador **Aloysio Nunes Ferreira**



SENADO FEDERAL
 Gab. Senador Eduardo Suplicy

EMENDA Nº – CAE

(ao PLS nº 764, de 2011)

Dê-se ao § 4º do art. 3º da Lei 11.508, 2007, nos termos do que dispõe o art. 1º da Emenda nº 1 - CAE (Substitutivo) ao Projeto de Lei 764, de 2011, a seguinte redação:

“Art. 1º

‘Art. 3º.....

.....

§ 4º - Na hipótese de constatação de impacto negativo à economia nacional ou à economia de qualquer unidade da Federação relacionado à venda de produto industrializado ou de serviço prestado em ZPE para o mercado interno, o CZPE poderá propor, no prazo de 30 dias:

.....

II – Vedação de venda para o mercado interno de produto industrializado ou de serviço prestado em ZPE, enquanto persistir o impacto negativo à economia nacional ou à economia de qualquer unidade da Federação.’

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade alterar o texto da art. 3º da Lei 11.508, 2007, na forma do artigo 1º da Emenda nº 1 - CAE (Substitutivo), Projeto de Lei 764, de 2011, com vistas a garantir que produtos ou serviços originários de ZPE não interfiram negativamente na

economia de unidades específicas da Federação.

Com isso, a presente emenda procura corrigir a redação original da Propositura, para evitar a possível redução de postos de trabalho em uma região ou estado, em detrimento de outra região ou estado.

É fundamental que mantenhamos o equilíbrio federativo principalmente quando se toca em empregos, nível de produção e arrecadação de tributos pelos entes federativos.

Sala das Comissões,

Senador **EDUARDO MATARAZZO SUPLICY**



SENADO FEDERAL
Gab. Senador Eduardo Suplicy

EMENDA Nº – CAE

(ao PLS nº 764, de 2011)

Suprima-se o § 2º do art. 4º incluído no art. 1º da Emenda nº 1 - CAE (Substitutivo) ao Projeto de Lei 764, de 2011.

JUSTIFICAÇÃO

O dispositivo antecipa os benefícios fiscais previstos na Lei 11.508/07, uma vez que permite ao contribuinte titular de projeto para implantação em ZPE usufruir dos benefícios dos tributos federais antes que o ato de alfandegamento tenha sido instituído.

A antecipação do benefício contraria os artigos 176 e 179 do Código Tributário Nacional, uma vez que esses exigem que a isenção seja instituída por ato legal e, quando não for concedida em caráter geral, seja efetivada por despacho da autoridade administrativa mediante apresentação de provas de que o interessado preenche as condições para o cumprimento dos requisitos previstos em lei.

Apenas com o alfandegamento da área ocorrerá a delimitação legal do local onde o projeto poderá gozar dos benefícios da ZPE. Antes dessa delimitação, não há como se preencher os requisitos para a concessão das isenções.

Além dos problemas formais, há problemas de ordem prática com essa proposição, pois a área que ainda não está alfandegada está fora da área de controle aduaneiro da Receita Federal do Brasil- RFB, aumentando a possibilidade de desvios de mercadorias.

Há de se lembrar que o alfandegamento de uma ZPE tem demorado meses e, em muitos casos, anos e, caso não seja concedido, corre-se o risco de já ter decaído o direito de a Fazenda cobrar os tributos que foram dispensados antecipadamente.

Sala das Comissões,

Senador **EDUARDO MATARAZZO SUPLICY**



SENADO FEDERAL
Gab. Senador Eduardo Suplicy

EMENDA Nº – CAE

(ao PLS nº 764, de 2011)

Suprima-se o § 10 do art. 6º-A incluído no art. 1º da Emenda nº 1 - CAE (Substitutivo) ao Projeto de Lei 764, de 2011.

JUSTIFICAÇÃO

Se for concedida a suspensão dos tributos federais ainda que a utilização dos produtos seja feita em território nacional, haverá um incentivo para que empresas brasileiras criem sedes “offshore” no exterior, pois bastará ter uma sede no estrangeiro para que se possa adquirir bens produzidos em ZPE e destiná-los à filial localizada no território nacional.

A permissão de uma exportação ficta poderá ensejar um debate jurídico de sua aplicabilidade no ICMS. Poderá surgir o entendimento de que, para essa operação, não haveria incidência do ICMS, já que a Constituição Federal prevê imunidade desse imposto para as operações de exportação.

A emenda substitutiva atribui a inclusão deste dispositivo também ao fato de poder viabilizar a instalação, nas ZPEs, de fornecedores para a construção de navios e plataformas de exploração de petróleo, acontece que, para este tipo de atividade, já é previsto o Regime Aduaneiro Especial de Exportação de Petróleo-REPETRO, regulado pela RFB e incentivado pelos Estados com desoneração de ICMS.

Sala das Comissões,

Senador **EDUARDO MATARAZZO SUP LICY**



SENADO FEDERAL
Gab. Senador Eduardo Suplicy

EMENDA Nº – CAE

(ao PLS nº 764, de 2011)

Suprima-se o § 11 ao art. 6º-A incluído no art. 1º da Emenda nº 1 - CAE (Substitutivo) ao Projeto de Lei 764, de 2011.

JUSTIFICAÇÃO

A legislação só permite que uma empresa se instale em uma ZPE se ela tiver natureza eminentemente exportadora. É de se presumir que a empresa seja detentora dos conhecimentos referentes aos trâmites do comércio exterior, principalmente pelo fato de a RFB lhe conceder um procedimento simplificado para exportar, ou seja, é desnecessária a contratação de uma trading para intermediar o negócio.

A participação de tradings pode facilitar os desvios de mercadorias, pois as informações referentes à exportação efetivada por elas não ficam sujeitas ao controle específico atribuído à ZPE, o risco é ainda maior porque a mercadoria pode transpor fronteiras estaduais para ser remetida à trading, causando sonegação inclusive de ICMS.

Sala das Comissões,

Senador **EDUARDO MATARAZZO SUPLICY**



SENADO FEDERAL
Gab. Senador Eduardo Suplicy

EMENDA Nº – CAE

(ao PLS nº 764, de 2011)

Suprima-se a mudança proposta, ao *caput* art. 18, pela Emenda nº 1 – CAE (Substitutivo) ao Projeto de Lei do Senado nº 764, de 2011, mantendo o texto vigente do art. 18 da Lei 11.508, de 2011.

JUSTIFICAÇÃO

Esse é o ponto mais crítico da Proposta, em exame, pois descaracteriza a principal finalidade das ZPEs que é a instalação de empresas voltadas para a produção de bens a serem comercializados no exterior, de forma a fortalecer o balanço de pagamentos e promover o desenvolvimento econômico e social do País.

A diminuição dos percentuais mínimos de exportação pelas empresas instaladas na ZPE coloca as demais firmas em posição desfavorável para competir nas vendas internas com as detentoras do Regime, alterando negativamente o ambiente concorrencial da economia brasileira. Ademais, Tal quadro minaria a arrecadação tributária federal e estadual.

Essa alteração desvirtuaria o Regime da ZPE transformando-o em um instrumento de concessão de benefícios em condições desiguais de competitividade no mercado interno.

Sala das Comissões,

Senador **EDUARDO MATARAZZO SUP LIC Y**



SENADO FEDERAL
Gab. Senador Eduardo Suplicy

EMENDA Nº – CAE

(ao PLS nº 764, de 2011)

Dê-se ao artigo 3º da Emenda nº 1 – CAE (Substitutivo) ao Projeto de Lei nº 764, de 2011 a seguinte redação:

“Art.3º Fica revogado o inciso V do § 1º do art. 3º da Lei 11.508, de 2007.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A revogação do art. 17, na Lei 11.507/07, como proposta Emenda nº 1 – CAE (Substitutivo) ao Projeto de Lei nº 764, de 2011, permitiria que empresas da ZPE usufríssem de benefícios não previstos na Lei, isso enseja a possibilidade de concessão de benefícios específicos e diferenciados, sem o caráter de generalidade previsto na lei citada, criando desigualdades dentro do próprio regime. Essa possibilidade da concessão de outros benefícios, sem previsão de qualquer restrição, poderia ensejar uma flexibilização do § 2º do art. 18, segundo o qual, a saída de mercadorias para o mercado interno fica sujeita ao pagamento de tributos e encargos, ou seja, poderia retirar essa regra e igualar a saída interna à exportação prejudicando os concorrentes que estão sob o regime normal de tributação. Essa emenda, por sua vez, promove o retorno aos objetivos da Lei 11.507/07 e veda a fruição de quaisquer incentivos ou benefícios não expressamente previstos na lei da ZPE.

A manutenção do artigo 9º, da Lei 11.507/07, impede que empresas instaladas em ZPE possam constituir filial ou participar de outra pessoa jurídica localizada fora de ZPE, ainda que seja para usufruir incentivos previstos na legislação tributária.

Sala das Comissões,

Senador **EDUARDO MATARAZZO SUP LICY**

EMENDA Nº 1-CAE (SUBSTITUTIVO) APRESENTADA AO PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 764 DE 2011

Altera a Lei Nº 11.508, de 20 de julho de 2007, que dispõe sobre o regime tributário, cambial e administrativo das Zonas de Processamento de Exportação, e dá outras providências.

Art. 1º Os arts. 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 6º-A, 8º, 12, 18 e 20 da Lei nº 11.508, de 20 de julho de 2007, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º É o Poder Executivo autorizado a criar Zonas de Processamento de Exportação (ZPE), sujeitas ao regime jurídico instituído por esta Lei, com a finalidade de reduzir desequilíbrios regionais, bem como fortalecer o balanço de pagamentos e promover a difusão tecnológica e o desenvolvimento econômico e social do País.

Parágrafo único. As ZPE caracterizam-se como áreas de livre comércio com o exterior, destinadas à instalação de empresas voltadas para a produção de bens e serviços a serem comercializados no exterior, sendo consideradas zonas primárias para efeito de controle aduaneiro.” (NR)

“Art. 2º

.....

§ 4º

I - se, no prazo de 24 (vinte e quatro) meses, contado da sua publicação, a administradora da ZPE não tiver iniciado, sem motivo justificado, as obras de implantação, de acordo com o cronograma previsto na proposta de criação;

.....” (NR)

“Art. 3º

.....

II - aprovar os projetos de empresas interessadas em se instalar nas ZPE, observado o disposto no § 5º do art. 2º desta Lei;

.....

§ 1º

.....

VI – adequação dos projetos às políticas de produção e consumo sustentáveis.

.....

§ 3º O CZPE estabelecerá mecanismos e formas de monitoramento do impacto da aplicação do regime de que trata esta Lei na economia nacional.

§ 4º Na hipótese de constatação de impacto negativo à economia nacional relacionado à venda de produto industrializado ou de serviço prestado em ZPE para o mercado interno, o CZPE poderá propor:

.....
II – vedação de venda para o mercado interno de produto industrializado ou de serviço prestado em ZPE, enquanto persistir o impacto negativo à economia nacional.

.....”(NR)

“Art. 4º

§ 1º O Poder Executivo disporá sobre as instalações aduaneiras, os equipamentos de segurança e de vigilância e os controles necessários ao seu funcionamento, bem como sobre as hipóteses de adoção de controle aduaneiro informatizado da ZPE e de dispensa de alfundegamento.

§ 2º O Poder Executivo disporá sobre a situação em que empresas tenham projetos aprovados para instalar em ZPE e necessitem adquirir no mercado interno ou importar máquinas e equipamentos antes que tenha ocorrido o alfundegamento da área, devendo, nessa circunstância, prever os controles adequados.” (NR)

“Art. 5º É vedada a instalação em ZPE de empresas cujos projetos evidenciem a simples transferência de plantas industriais ou de unidades de prestação de serviços já instaladas no País.

.....”(NR)

“Art. 6º-A.

§ 10. A exportação de produtos nacionais, sem que tenha ocorrido sua saída do território brasileiro, será admitida quando destinados a empresa sediada no exterior, ainda que sua utilização se faça por terceiro sediado no País.

§ 11. A exportação de produto originado em ZPE poderá ser realizada com a intermediação de *trading*.” (NR)

“Art. 8º O ato que autorizar a instalação de empresa em ZPE relacionará os produtos a serem fabricados de acordo com a sua classificação na Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM e os serviços a serem prestados, e assegurará o tratamento instituído por esta Lei pelo prazo de 20 (vinte) anos.

§ 1º A empresa poderá solicitar alteração dos produtos a serem fabricados e dos serviços a serem prestados, na forma estabelecida pelo Poder Executivo.

.....”(NR)

“Art. 12.....

.....

II – somente serão admitidas importações, com a suspensão do pagamento de impostos e contribuições de que trata o art. 6º–A desta Lei, de equipamentos, máquinas, aparelhos e instrumentos, novos ou usados, e de matérias-primas, produtos intermediários e materiais de embalagem necessários à instalação industrial ou destinados a integrar o processo produtivo, e à unidade de prestação de serviços.

.....

§ 1º A dispensa de licenças ou autorizações a que se refere o inciso I não se aplicará à exportação de produtos ou serviços:

.....”(NR)

“Art. 18. Somente poderá instalar-se em ZPE a pessoa jurídica que assuma o compromisso de auferir e manter, por ano-calendário, receita bruta decorrente de exportação para o exterior de, no mínimo, 60% (sessenta por cento) de sua receita bruta total de venda de bens e serviços, facultado ao Poder Executivo reduzir para até 50% (cinquenta por cento), no caso de pessoa jurídica que exerça preponderantemente as atividades de desenvolvimento de software ou de prestação de serviços de tecnologia da informação.

.....

§ 3º Os produtos industrializados e os serviços prestados por empresa em ZPE, quando vendidos para o mercado interno, estarão sujeitos ao pagamento:

.....

II - do Imposto de Importação e do AFRMM relativos a matérias-primas, produtos intermediários e materiais de embalagem de procedência estrangeira neles empregados, com acréscimo de juros de mora, na forma da lei.

§ 4º

.....

II - previstos para as áreas da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia - SUDAM, instituída pela Lei Complementar nº 124, de 3 de janeiro de 2007; da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste - SUDENE, instituída pela Lei Complementar nº 125, de 3 de janeiro de 2007; e da Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste - SUDECO, instituída pela Lei Complementar nº 129, de 8 de janeiro de 2009;

.....

VI – previstos nos arts. 1º a 3º e 7º a 9º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011.

.....

§ 5º Aplica-se o tratamento estabelecido no art. § 6º-A desta Lei para as aquisições de mercadorias e serviços realizadas entre empresas autorizadas a operar em ZPE.

.....

§ 8º O compromisso exportador, estabelecido no *caput* deste artigo, quando tratar de ZPE localizada na Região Norte ou Nordeste, será gradativo até atingir o percentual mínimo, da seguinte forma:

I – 20 % (vinte por cento), no primeiro ano;

II – 40% (quarenta por cento), no segundo ano;

III – 50% (cinquenta por cento) para serviços ou 60% (sessenta por cento) para produção industrial, no terceiro ano;

§ 9º O percentual de exportação, estabelecido no *caput* deste artigo, poderá ser alterado em situações excepcionais, e em caráter temporário, mediante Resolução do CZPE, conforme estabelecer o regulamento.” (NR)

“Art. 20. O Poder Executivo estabelecerá em regulamento as normas para a fiscalização e despacho e o controle aduaneiro de mercadorias e serviços em ZPE e a forma como a autoridade aduaneira exercerá o controle e a verificação do embarque e, quando for o caso, da destinação da mercadoria ou serviço exportado por empresa instalada em ZPE.” (NR)

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

Art. 3º Ficam revogados o inciso V do § 1º do art. 3º, o art. 9º e o art. 17, todos da Lei nº 11.508, de 20 de julho de 2007.

Sala das Comissões, em 16 de outubro de 2012.

Senador DELCÍDIO DO AMARAL, Presidente

Senador JORGE VIANA, Relator

11

PARECER N° , DE 2012

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado n° 239, de 2008, de autoria do Senador Tasso Jereissati, que “*altera a Lei n° 7.827, de 27 de setembro de 1989, que regulamenta o art. 159, inciso I, alínea c, da Constituição Federal, institui o Fundo Constitucional de Financiamento do Norte – FNO, o Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste – FNE e o Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste – FCO, e dá outras providências, para o fim de regulamentar o risco de crédito decorrente das operações financeiras com recursos dos Fundos Constitucionais*”.

RELATOR: Senador **JOSÉ PIMENTEL**

I – RELATÓRIO

Vem à análise, em decisão terminativa desta Comissão, o Projeto de Lei do Senado (PLS) n° 239, de 2008, de autoria do Senador Tasso Jereissati, que visa a regulamentar o risco de crédito decorrente das operações financeiras com recursos dos Fundos Constitucionais de Financiamento.

O art. 1° do projeto acrescenta o § 3° ao art. 2° da Lei n° 7.827, de 1989, para dispor que as instituições financeiras deverão assumir pelo menos cinquenta por cento do risco de crédito decorrente das operações financeiras lastreadas com recursos dos Fundos Constitucionais de Financiamento do Norte (FNO), do Nordeste (FNE) e do Centro-Oeste (FCO).

O art. 2°, por sua vez, contém a cláusula de vigência.

Inicialmente, a proposição foi distribuída às Comissões de

Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) e de Assuntos Econômicos (CAE).

Na CDR, mediante parecer apresentado pelo Senador Marco Maciel, a proposição foi aprovada com a inclusão de algumas emendas que não alteraram o mérito da proposta.

Na CAE, houve um desdobramento relevante: em 1º de dezembro de 2009, foi aprovado o Parecer nº 2.296, de 2009, de autoria do Senador Efraim Morais, com a recomendação de reautuação da matéria como projeto de lei ordinária, nos termos do art. 133, V, “d”, do Regimento Interno do Senado Federal.

A proposta de reautuação da matéria partiu do reconhecimento de que a proposição altera leis de natureza ordinária. Logo, o mais adequado é que o PLS nº 239, de 2008, tenha a mesma natureza. Adicionalmente, a Constituição Federal, na alínea *c* do inciso I do *caput* do art. 159, não se refere especificamente a lei complementar para regulamentar o funcionamento dos Fundos Constitucionais de Financiamento.

Também não se aplica ao caso em análise a exigência prevista no *caput* do art. 192 da Constituição, onde está determinado que as leis que regulamentarem o Sistema Financeiro Nacional sejam de natureza complementar, pois o PLS nº 239, de 2008, se refere à administração dos Fundos Constitucionais de Financiamento como instrumentos da política nacional de promoção do desenvolvimento regional.

Em síntese, a CAE reconheceu que não cabe a natureza de lei complementar ao PLS em análise. Em decorrência, a Presidência do Senado Federal acolheu essa recomendação e determinou que o projeto passasse a ter tramitação terminativa. Como a CDR já se pronunciara quanto ao mérito, a matéria foi encaminhada à CAE, em decisão terminativa, com possibilidade de apresentação de emendas pelo prazo de cinco dias úteis.

Informo que na CAE, no prazo regulamentar, não foram apresentadas emendas à proposição.

II – ANÁLISE

O PLS nº 239, de 2008, está de acordo com os ditames da

Constituição Federal, que estabelecem ser competência privativa da União legislar sobre política de crédito, nos termos do inciso VII do art. 22. Tais dispositivos asseguram ao Congresso Nacional a atribuição de dispor sobre todas as matérias de competência da União, entre elas operações de crédito e planos e programas nacionais, regionais e setoriais de desenvolvimento, nos termos dos incisos II e IV do art. 48. Além disso, a proposta em análise não fere a ordem jurídica vigente e está em conformidade com o Regimento Interno do Senado Federal.

Segundo o autor do PLS nº 239, de 2008, sua iniciativa veda a concessão de empréstimos com risco integral para os Fundos, pois essa modalidade de aplicação de recursos isentaria por completo os agentes financeiros do risco do crédito, e torna obrigatório o compartilhamento do risco operacional, em que os agentes financeiros teriam a responsabilidade de pelo menos 50% do eventual saldo a descoberto ou em situação de inadimplência. Portanto, sua iniciativa visaria à proteção do patrimônio dos Fundos.

Apesar das considerações do autor, devo salientar que o possível aumento do zelo dos bancos não tem custo zero para as três regiões atendidas pelos Fundos Constitucionais de Financiamento: Norte, Nordeste e Centro-Oeste. O custo poderá ser a menor concessão de crédito aos produtores dessas três regiões com recursos dos Fundos.

É preciso observar que o crescimento do crédito para os agentes econômicos das regiões menos desenvolvidas, e não a sua contração, é de fundamental importância para o desenvolvimento regional.

O crédito oferecido com recursos dos Fundos Constitucionais é importante para fomentar os investimentos. Estes, por sua vez, são de fundamental importância para o crescimento econômico e para a geração de empregos nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste. Portanto, a continuidade dos investimentos é fundamental para dar prosseguimento à redução das desigualdades regionais no Brasil.

Nos últimos anos, em função dos programas sociais e da expansão do crédito, o consumo das famílias das regiões menos desenvolvidas do Brasil aumentou significativamente. Com isso, o Produto Interno Bruto dessas regiões cresceu acima da média nacional. No entanto, falta muito para se falar em um processo de convergência entre a renda *per capita* dessas regiões e a das regiões mais desenvolvidas do Brasil, ou seja, Sul e Sudeste.

Para que haja a convergência, não basta o crescimento do consumo das famílias. É fundamental que atividades produtivas floresçam nas regiões menos desenvolvidas. Para isso, o crédito para financiar investimentos é de fundamental importância. Qualquer medida que implique restrição ao crédito deve ser afastada.

Creio que o objetivo primordial da criação dos Fundos Constitucionais de Financiamento sempre foi o de fomentar o desenvolvimento de suas três regiões alvo. Isso se refletiu na Lei nº 7.827, de 1989, que os instituiu, concretizando o disposto na alínea “c”, inciso I, do art. 159 da Constituição de 1988. O art. 2º, *caput*, daquela Lei explicita que os Fundos “têm por objetivo contribuir para o desenvolvimento econômico e social das regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste”.

O § 1º do art. 2º da mesma Lei é ainda mais claro ao estabelecer que “na aplicação de seus recursos, os Fundos Constitucionais de Financiamento do Norte, Nordeste e Centro-Oeste ficarão a salvo das restrições de controle monetário de natureza conjuntural e **deverão destinar crédito diferenciado dos usualmente adotados pelas instituições financeiras, em função das reais necessidades das regiões beneficiárias**”.

Vê-se que os critérios utilizados para conceder crédito com os recursos dos Fundos Constitucionais de Financiamento não devem ser os mesmos utilizados pelas instituições financeiras, uma vez que o objetivo dos Fundos é o fomento ao desenvolvimento regional.

Entre os dispositivos da Lei nº 7.827, de 1989, há outros que explicitam a necessidade dessa diferenciação. A título de exemplos, cito o inciso III do art. 3º, que prevê tratamento preferencial às atividades produtivas de pequenos e miniprodutores rurais e pequenas e microempresas, às de uso intensivo de matérias-primas e mão de obra locais e as que produzam alimentos básicos para consumo da população.

Cito também o inciso V do mesmo art. 3º, que prevê a adoção de prazos e carência, limites de financiamento, juros e outros encargos diferenciados ou favorecidos, em função dos aspectos sociais, econômicos, tecnológicos e espaciais dos empreendimentos que serão beneficiários dos financiamentos com recursos dos Fundos.

Em síntese, no que respeita ao mérito, não acolho os argumentos

que sustentam a proposição.

III – VOTO

Em vista do exposto, recomendo a rejeição, em decisão terminativa, do Projeto de Lei do Senado nº 239, de 2008.

Sala da Comissão, de março de 2012.

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DO SENADO
Nº 239, DE 2008
(Complementar)

Altera a Lei nº 7.827, de 27 de setembro de 1989, que regulamenta o art. 159, inciso I, alínea c, da Constituição Federal, institui o Fundo Constitucional de Financiamento do Norte - FNO, o Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste - FNE e o Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste - FCO, e dá outras providências, para o fim de regulamentar o risco de crédito decorrente das operações financeiras com recursos dos Fundos Constitucionais.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 2º da Lei nº 7.827, de 27 de setembro de 1989, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

Art. 2º

§ 3º As instituições financeiras deverão assumir pelo menos 50% (cinquenta por cento) do risco de crédito decorrente das operações financeiras lastreadas com recursos dos Fundos de que trata o *caput*.

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

JUSTIFICAÇÃO

O art. 187 da Constituição Federal prevê a utilização das políticas de crédito rural, de preços, de pesquisa e extensão rural, de seguro, de cooperativismo, de eletrificação e de habitação rural, como instrumentos específicos de política agrícola.

A necessidade de crédito rural com taxas favoravelmente diferenciadas é evidente em setores que carecem das políticas públicas de inclusão, como é o caso da agricultura familiar praticada em regiões menos desenvolvidas do País. Sensível a esse entendimento, o legislador constituinte preocupou-se em criar mecanismos de crédito com o intuito de viabilizar um esforço de inclusão social do segmento.

A Lei nº 7.827, de 27 de setembro de 1989, regulamentando o art. 159, inciso I, alínea c, da Constituição Federal, instituiu o Fundo Constitucional de Financiamento do Norte (FNO), o Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (FNE) e o Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste (FCO), garantindo recursos para financiar atividades produtivas, dentre as quais está incluída a agropecuária, em regiões menos desenvolvidas. Surgiram assim os elementos institucionais para a operacionalização do crédito rural destinado aos segmentos cuja importância social, dificuldades técnicas e reduzida escala de produção exigem tratamento especial.

Entretanto, observamos o desvirtuamento desse importante mecanismo de promoção do desenvolvimento regional quando programas do Governo Federal passam a utilizar os recursos dos Fundos Constitucionais com o objetivo de promover transferência direta de renda. O exemplo mais flagrante dessa prática condenável é praticado por algumas linhas de empréstimo com recursos dos Fundos Constitucionais: Pronaf grupos A, B, A/C, Pronaf Floresta e Pronaf Semi-árido. Essas linhas de empréstimo isentam por completo os agentes financeiros do risco do crédito o que significa que o agente financeiro que faz a análise do risco do crédito não assume nenhuma responsabilidade caso o mesmo não seja pago.

Essa prática constitui uma ameaça muito séria ao patrimônio público representado pelos Fundos Constitucionais, pois com esse mecanismo perverso, as operações são contratadas sem o mínimo de zelo, o que compromete a indispensável qualidade dessas transações financeiras,

tão fundamentais para o desenvolvimento regional. Assim, não é surpresa que no início de 2008, por exemplo, a inadimplência do Pronaf-B no Nordeste tenha sido superior a 20% do saldo devedor, apesar da taxa de juros de apenas 1% ao ano e de um abatimento de 25% no saldo devedor quando esse tipo de empréstimos é pago em dia.

A proposta desse projeto de lei estabelece o que já é de praxe em praticamente todas as operações de crédito das instituições financeiras de desenvolvimento regional lastreadas com recursos dos Fundos Constitucionais de financiamento: o compartilhamento de risco entre o agente financeiro e o fundo constitucional (FNE, FNO e FCO). Assim, com a mudança proposta pretende-se fortalecer ainda mais os Fundos Constitucionais e até mesmo expandir as operações de empréstimos do Pronaf, observado o mínimo de responsabilidade dos agentes financeiros na análise e concessão do crédito.

Por fim cabe esclarecer que a opção por apresentarmos um Projeto de Lei Complementar está respaldada no art. 192 da Constituição Federal, com redação dada pela Emenda à Constituição nº 40, de 2003, que determina ser o sistema financeiro nacional regulado por meio de leis complementares.

Assim, pelas razões expostas, esperamos contar com o apoio dos nobres membros do Congresso Nacional para a iniciativa desse Projeto de Lei Complementar, cujo mérito maior é levantar a bandeira da responsabilidade no uso do patrimônio público.

Sala das Sessões, 12 de junho de 2008.



Senador TABSO JEIREISSATI

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 7.827, DE 27 DE SETEMBRO DE 1989.

Regulamenta o art. 159, inciso I, alínea c, da Constituição Federal, institui o Fundo Constitucional de Financiamento do Norte - FNO, o Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste - FNE e o Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste - FCO, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA CÂMARA DOS DEPUTADOS, no exercício do cargo de **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Ficam criados o Fundo Constitucional de Financiamento do Norte - FNO, o Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste - FNE e o Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste - FCO, para fins de aplicação dos recursos de que trata a alínea c do inciso I do art. 159 da Constituição Federal, os quais se organizarão e funcionarão nos termos desta Lei.

I - Das Finalidades e Diretrizes Gerais

Art. 2º Os Fundos Constitucionais de Financiamento do Norte, Nordeste e Centro-Oeste têm por objetivo contribuir para o desenvolvimento econômico e social das regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, através das instituições financeiras federais de caráter regional, mediante a execução de programas de financiamento aos setores produtivos, em consonância com os respectivos planos regionais de desenvolvimento.

§ 1º Na aplicação de seus recursos, os Fundos Constitucionais de Financiamento do Norte, Nordeste e Centro-Oeste ficarão a salvo das restrições de controle monetário de natureza conjuntural e deverão destinar crédito diferenciado dos usualmente adotados pelas instituições financeiras, em função das reais necessidades das regiões beneficiárias.

§ 2º No caso da região Nordeste, o Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste inclui a finalidade específica de financiar, em condições compatíveis com as peculiaridades da área, atividades econômicas do semi-árido, às quais destinará metade dos recursos ingressados nos termos do art. 159, inciso I, alínea c, da Constituição Federal.

CONSTITUIÇÃO FEDERAL

TÍTULO VI

Da Tributação e do Orçamento

CAPÍTULO I

DO SISTEMA TRIBUTÁRIO NACIONAL

Seção VI

DA REPARTIÇÃO DAS RECEITAS TRIBUTÁRIAS

Art. 159. A União entregará:

I - do produto da arrecadação dos impostos sobre renda e proventos de qualquer natureza e sobre produtos industrializados quarenta e oito por cento na seguinte forma:

a) vinte e um inteiros e cinco décimos por cento ao Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal,

b) vinte e dois inteiros e cinco décimos por cento ao Fundo de Participação dos Municípios;

c) três por cento, para aplicação em programas de financiamento ao setor produtivo das Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, através de suas instituições financeiras de caráter regional, de acordo com os planos regionais de desenvolvimento, ficando assegurada ao semi-árido do Nordeste a metade dos recursos destinados à Região, na forma que a lei estabelecer;

d) um por cento ao Fundo de Participação dos Municípios, que será entregue no primeiro decêndio do mês de dezembro de cada ano;

II - do produto da arrecadação do imposto sobre produtos industrializados, dez por cento aos Estados e ao Distrito Federal, proporcionalmente ao valor das respectivas exportações de produtos industrializados.

III - do produto da arrecadação da contribuição de intervenção no domínio econômico prevista no art. 177, § 4º, 29% (vinte e nove por cento) para os Estados e o Distrito Federal, distribuídos na forma da lei, observada a destinação a que se refere o inciso II, c, do referido parágrafo.

§ 1º - Para efeito de cálculo da entrega a ser efetuada de acordo com o previsto no inciso I, excluir-se-á a parcela da arrecadação do imposto de renda e proventos de qualquer natureza pertencente aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, nos termos do disposto nos arts. 157, I, e 158, I.

§ 2º - A nenhuma unidade federada poderá ser destinada parcela superior a vinte por cento do montante a que se refere o inciso II, devendo o eventual excedente ser distribuído entre os demais participantes, mantido, em relação a esses, o critério de partilha nele estabelecido.

§ 3º - Os Estados entregarão aos respectivos Municípios vinte e cinco por cento dos recursos que receberem nos termos do inciso II, observados os critérios estabelecidos no art. 158, parágrafo único, I e II.

§ 4º Do montante de recursos de que trata o inciso III que cabe a cada Estado, vinte e cinco por cento serão destinados aos seus Municípios, na forma da lei a que se refere o mencionado inciso.

TÍTULO VII
Da Ordem Econômica e Financeira
CAPÍTULO III
DA POLÍTICA AGRÍCOLA E FUNDIÁRIA E DA REFORMA AGRÁRIA

Art. 187. A política agrícola será planejada e executada na forma da lei, com a participação efetiva do setor de produção, envolvendo produtores e trabalhadores rurais, bem como dos setores de comercialização, de armazenamento e de transportes, levando em conta, especialmente:

- I - os instrumentos creditícios e fiscais;
- II - os preços compatíveis com os custos de produção e a garantia de comercialização;
- III - o incentivo à pesquisa e à tecnologia;
- IV - a assistência técnica e extensão rural;
- V - o seguro agrícola;
- VI - o cooperativismo;
- VII - a eletrificação rural e irrigação;
- VIII - a habitação para o trabalhador rural.

§ 1º - Incluem-se no planejamento agrícola as atividades agro-industriais, agropecuárias, pesqueiras e florestais.

§ 2º - Serão compatibilizadas as ações de política agrícola e de reforma agrária.

CAPÍTULO IV
DO SISTEMA FINANCEIRO NACIONAL

Art. 192. O sistema financeiro nacional, estruturado de forma a promover o desenvolvimento equilibrado do País e a servir aos interesses da coletividade, em todas as partes que o compõem, abrangendo as cooperativas de crédito, será regulado por leis complementares que disporão, inclusive, sobre a participação do capital estrangeiro nas instituições que o integram.

EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 40, DE 29 DE MAIO DE 2003

Altera o inciso V do art. 163 e o art. 192 da Constituição Federal, e o caput do art. 52 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias.

As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, nos termos do § 3º do art. 60 da Constituição Federal, promulgam a seguinte Emenda ao texto constitucional.

Art. 1º- O inciso V do art. 163 da Constituição Federal passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 163.

V - fiscalização financeira da administração pública direta e indireta;

....."(NR)

Art. 2º- O art. 192 da Constituição Federal passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 192. O sistema financeiro nacional, estruturado de forma a promover o desenvolvimento equilibrado do País e a servir aos interesses da coletividade, em todas as partes que o compõem, abrangendo as cooperativas de crédito, será regulado por leis complementares que disporão, inclusive, sobre a participação do capital estrangeiro nas instituições que o integram.

I - (Revogado).
II - (Revogado).
III - (Revogado)
a) (Revogado)
b) (Revogado)
IV - (Revogado)
V - (Revogado)
VI - (Revogado)
VII - (Revogado)
VIII - (Revogado)
§ 1º - (Revogado)
§ 2º - (Revogado)
§ 3º - (Revogado)" (NR)

Art. 3º- O caput do art. 52 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 52. Até que sejam fixadas as condições do art. 192, são vedados:

....."(NR)

Art. 4º- Esta Emenda Constitucional entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, em 29 de maio de 2003.

(Às Comissões de Desenvolvimento Regional e Turismo; e de Assuntos Econômicos)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 13/6/2008.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

(OS;13546/2008)

PARECER Nº , DE 2008

Da COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 239, de 2008 - Complementar, que altera a Lei nº 7.827, de 27 de setembro de 1989, “que regulamenta o art. 159, inciso I, alínea c, da Constituição Federal, institui o Fundo Constitucional de Financiamento do Norte – FNO, o Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste – FNE e o Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste – FCO, e dá outras providências, para o fim de regulamentar o risco de crédito decorrente das operações financeiras com recursos dos Fundos Constitucionais”.

RELATOR: Senador MARCO MACIEL

I – RELATÓRIO

Vem à análise desta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 239, de 2008 - Complementar, de autoria do Senador Tasso Jereissati, que visa regulamentar o risco de crédito decorrente das operações financeiras com recursos dos Fundos Constitucionais.

O art. 1º do projeto acrescenta o § 3º ao art. 2º da Lei nº 7.827, de 1989, para dispor que as instituições financeiras deverão assumir pelo menos cinquenta por cento do risco de crédito decorrente das operações financeiras lastreadas com recursos dos Fundos Constitucionais de Financiamento do Norte (FNO), do Nordeste (FNE) e do Centro-Oeste (FCO).

O art. 2º, por sua vez, contém a cláusula de vigência.

Segundo o autor do projeto, sua iniciativa visa proteger o patrimônio dos Fundos. Ainda segundo a Justificação, a concessão de empréstimos com risco integral para os Fundos isenta por completo os agentes financeiros do risco do crédito, o que teria reflexo no zelo com que estes fazem a análise da

viabilidade das operações, pois não assumem responsabilidade caso o tomador não venha a honrar seus compromissos.

O compartilhamento obrigatório do risco operacional, em que os agentes financeiros teriam a responsabilidade de pelo menos 50% do eventual saldo a descoberto ou em situação de inadimplência, teria como consequência natural a melhoria da análise de cada operação de crédito e traria maior segurança quanto à preservação do patrimônio dos Fundos.

A proposição foi distribuída às Comissões de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) e de Assuntos Econômicos (CAE), cabendo à última a decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas à proposição.

II – ANÁLISE

O PLS nº 239, de 2008 - Complementar, está de acordo com os ditames da Constituição Federal, que estabelecem ser competência privativa da União legislar sobre política de crédito, nos termos do inciso VII do art. 22, e asseguram ao Congresso Nacional a atribuição de dispor sobre todas as matérias de competência da União, entre elas operações de crédito e planos e programas nacionais, regionais e setoriais de desenvolvimento, nos termos dos incisos II e IV do art. 48. Além disso, a proposta em análise não fere a ordem jurídica vigente e está em conformidade com o Regimento Interno do Senado Federal.

A iniciativa do Senador Tasso Jereissati tem o mérito de defender o patrimônio dos Fundos Constitucionais de Financiamento. Na atualidade, esses Fundos são os únicos efetivos instrumentos de promoção da atenuação das desigualdades inter-regionais de desenvolvimento no País, pois, lamentavelmente, a questão regional foi alijada da pauta de prioridades nacionais e o tratamento dado pelos gestores da Política Econômica aos Fundos Constitucionais de Financiamento é ilustrativo dessa situação.

Quando há um processo de repactuação das dívidas dos produtores rurais, o Tesouro Nacional assume o ônus decorrente nas regiões Sul e Sudeste, mas, nas demais regiões, as perdas são atribuídas aos Fundos. O mesmo se passa com os custos decorrentes do apoio à agricultura familiar e à Reforma Agrária. Enquanto nas regiões mais desenvolvidas, os incentivos são custeados pelo Tesouro Nacional, nas regiões menos desenvolvidas cabe aos Fundos absorver esses custos.

A mesma atitude dos gestores da Política Econômica é facilmente constatada na atual proposta de Reforma Tributária em tramitação. O fortalecimento da capacidade dos governos estaduais para realizar investimentos estruturantes, e com isso atrair novos empreendimentos produtivos da iniciativa privada, será custeado com 40% dos recursos dos Fundos, que assim reduzirão o apoio aos setores produtivos, pois seus recursos serão transferidos para os fundos de desenvolvimento estaduais. Ou seja, não haverá recursos novos, adicionais, mas apenas uma nova rotulagem de verbas federais que têm origem em recursos destinados pelos constituintes de 1988 para as regiões menos desenvolvidas.

Adicionalmente, na mesma linha de conduta e de indiferença com as perspectivas das regiões menos desenvolvidas, quando os gestores da política econômica decidiram sanear as instituições financeiras federais, foram transferidas, como perdas patrimoniais dos Fundos, as operações realizadas por seus agentes financeiros até 30 de novembro de 1998. O caput do art. 13 da Medida Provisória nº 2.196-3, de 24 de agosto de 2001, assim estabeleceu:

Art. 13. Ficam o BB, o BASA e o BNB desobrigados do risco relativo às operações realizadas, até 30 de novembro de 1998, com recursos dos Fundos Constitucionais do Centro-Oeste, do Norte e do Nordeste, respectivamente.

Sobre o total dos créditos dos Fundos baixados como prejuízo, temos as seguintes informações:

- FNE (balancete de 30.04.2008): R\$ 6.391,5 milhões;
- FNO (balancete de 30.04.2008): R\$ 1.873,6 milhões;
- FCO: no período de 2000 a abril de 2008, R\$ 930,0 milhões.

O grande volume das operações baixadas como prejuízo, no montante global de R\$ 9,2 bilhões, decorre, sabidamente, das operações contratadas até 30 de novembro de 1998, que eram inicialmente de risco dos Bancos e passaram a ser de risco dos Fundos, de acordo com o mencionado art. 13 da MP nº 2.196-3, de 2001. As normas para realização de provisões e baixas de operações dos Fundos como prejuízo foram estabelecidas pela Portaria Interministerial (MI/MF) nº 1, de 15 de janeiro de 2005. Em função dessa Portaria, no FNE foram baixadas como prejuízo, no ano de 2006, operações no total de R\$ 6.053,3 milhões. No entanto, coube ao Tesouro Nacional assumir os custos

decorrentes do saneamento de instituições federais como CEF e BNDES. Ou seja, na Amazônia, no Nordeste e no Centro-Oeste, onde há os Fundos, poupam-se os recursos do Tesouro Nacional em detrimento da capacidade de promoção do desenvolvimento destas regiões menos desenvolvidas.

A falta de prioridade da questão regional também pode ser percebida na execução orçamentária e financeira dos Fundos de Desenvolvimento da Amazônia (FDA) e do Nordeste (FDNE). No período de 2001 a 2008, o Congresso Nacional aprovou dotações para o FDA que somaram R\$ 4,5 bilhões e para o FDNE, R\$ 6,5 bilhões. Na Amazônia, apenas R\$ 475 milhões, ou 10% do montante das dotações aprovadas pelo Congresso Nacional, foram desembolsados pelo FDA no apoio à realização de investimentos, em sua área de atuação, em infra-estrutura e serviços públicos e em empreendimentos produtivos com grande capacidade germinativa de novos negócios e de novas atividades produtivas. Enquanto isso, no Nordeste, o FDNE não desembolsou um só Real.

Retornando ao tema em análise, observa-se que, desde 1990, instaurou-se o costume de financiar políticas públicas nas regiões menos desenvolvidas com recursos dos Fundos Constitucionais de Financiamento, o que constitui uma burla ao preceito legal estabelecido no inciso X do art. 3º da Lei nº 7.827, de 1989, que veda a aplicação de seus recursos a fundo perdido:

Art. 3º Respeitadas às disposições dos Planos Regionais de Desenvolvimento serão observadas as seguintes diretrizes na formulação dos programas de financiamento de cada um dos Fundos:

.....

.....
X - proibição de aplicação de recursos a fundo perdido.

Desconhecendo essa vedação, a União estabeleceu diversas vinculações dos recursos dos Fundos ao desenvolvimento de várias linhas de atuação de entidades e programas federais, além do saneamento financeiro do BNB, Basa e Banco do Brasil. Assim, faz-se necessário alterar alguns dispositivos legais vigentes, impregnando-os com o princípio proposto pelo Senador Tasso Jereissati, no sentido de compartilhamento compulsório, entre os Fundos e seus agentes financeiros, do risco das operações de crédito.

As emendas que proponho a seguir são todas nesta linha de proteção do patrimônio dos Fundos Constitucionais de Financiamento, pois, no que respeita ao mérito, adoto integralmente os argumentos que sustentam a proposição. No entanto, para atender à técnica legislativa, apresento quatro

emendas com ajustes em dispositivos legais vigentes que tratam da aplicação dos recursos dos Fundos, mas estão em desacordo com o fulcro da proposição em análise.

III – VOTO

Diante do exposto, recomendo a aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 239, de 2008 - Complementar, com as seguintes emendas e com a renumeração do artigo relativo à cláusula de vigência:

EMENDA Nº 01–CDR (PLS nº 239, de 2008 - Complementar)

Dê-se ao art. 1º do PLS nº 239, de 2008 - Complementar, a seguinte redação:

Art. 1º O art. 2º da Lei nº 7.827, de 27 de setembro de 1989, passará a vigorar acrescido dos seguintes §§ 3º e 4º:

“Art. 2º

.....
3º As instituições financeiras deverão assumir pelo menos cinquenta por cento do risco de crédito decorrente das operações financeiras lastreadas com recursos dos Fundos de que trata o caput deste artigo.

§ 4º É vedada a assunção pelos Fundos do risco de operações financeiras contratadas com recursos de outras fontes, assim como da parcela de risco do banco administrador no caso de operações realizadas com recursos dos mencionados Fundos. (NR)”

EMENDA Nº 02–CDR (PLS nº 239, de 2008 - Complementar)

Acrescente-se art. 2º ao PLS nº 239, de 2008 - Complementar, com a seguinte redação:

Art. 2º O caput e § 2º do art. 7º da Lei nº 9.126, de 10 de novembro de 1995, na redação dada, respectivamente, pela Lei nº 10.186, de 12 de fevereiro de 2001, e pela Lei nº 11.011, de 20 de dezembro de 2004, passarão a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 7º Os bancos administradores aplicarão dez por cento dos recursos dos Fundos Constitucionais de Financiamento das Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, para financiamento a assentados e colonos nos programas oficiais de assentamento, colonização e reforma agrária, aprovados pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA, bem como à beneficiários do Fundo de Terras e da Reforma Agrária - Banco da Terra, instituído pela Lei Complementar nº 93, de 4 de fevereiro de 1998, estabelecendo em cinquenta por cento o risco operacional do banco administrador, cabendo igual proporção do risco ao respectivo Fundo.

.....

§ 2º Os contratos de financiamento de projetos de estruturação inicial dos assentados, colonos ou beneficiários do Fundo de Terras e da Reforma Agrária - Banco da Terra, ainda não beneficiados com crédito direcionado exclusivamente para essa categoria de agricultores, serão realizados por bancos oficiais federais, que assumirão pelo menos cinquenta por cento do risco, que poderá ser compartilhado com o respectivo Fundo Constitucional, observadas as condições definidas pelo Conselho Monetário Nacional para essas operações de crédito.

..... (NR)”

EMENDA Nº 03–CDR
(PLS nº 239, de 2008 - Complementar)

Acrescente-se art. 3º ao PLS nº 239, de 2008 - Complementar, com a seguinte redação:

Art. 3º O art. 6º-A da Lei nº 10.177, de 12 de janeiro de 2001, na redação dada pela Lei nº 11.011, de 20 de dezembro de 2004, passará a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º-A Nos financiamentos concedidos com recursos dos Fundos Constitucionais de Financiamento, a partir da publicação desta Lei, a beneficiários dos grupos “B”, “A/C”,

Pronaf-Semi-Árido e Pronaf-Floresta, integrantes da regulamentação do Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar (Pronaf), o risco operacional assumido pelo respectivo Fundo Constitucional de Financiamento limitar-se-á a cinquenta por cento.

Parágrafo único. Nas operações formalizadas com risco compartilhado entre o agente financeiro e o respectivo Fundo Constitucional de Financiamento, realizadas no âmbito do Pronaf nos termos do caput deste artigo, os agentes financeiros farão jus a uma remuneração, a ser definida pelo Conselho Monetário Nacional, destinada à cobertura de custos decorrentes da operacionalização do Programa. (NR)”

EMENDA Nº 04–CDR
(PLS nº 239, de 2008 - Complementar)

Dê-se à Ementa do PLS nº 239, de 2008 - Complementar, a seguinte redação:

“Altera a Lei nº 7.827, de 27 de setembro de 1989, a Lei nº 9.126, de 10 de novembro de 1995, e a Lei nº 10.177, de 12 de janeiro de 2001, que tratam dos Fundos Constitucionais de Financiamento, para o fim de regulamentar o risco de crédito decorrente das operações financeiras com recursos dos Fundos Constitucionais de Financiamento.”

Sala da Comissão, em 09 de outubro de 2008.

Senadora **Lúcia Vânia**, Presidente

Senador **Marco Maciel**, Relator

PARECER Nº , DE 2009

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 239, de 2008 - Complementar, de autoria do Senador Tasso Jereissati, que *altera a Lei nº 7.827, de 27 de setembro de 1989, "que regulamenta o art. 159, inciso I, alínea c, da Constituição Federal, institui o Fundo Constitucional de Financiamento do Norte – FNO, o Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste – FNE e o Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste – FCO, e dá outras providências, para o fim de regulamentar o risco de crédito decorrente das operações financeiras com recursos dos Fundos Constitucionais"*.

RELATOR: Senador **EFRAIM MORAIS**

I – RELATÓRIO

Vem à análise desta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 239, de 2008 - Complementar, de autoria do Senador Tasso Jereissati, que visa regulamentar o risco de crédito decorrente das operações financeiras com recursos dos Fundos Constitucionais de Financiamento.

O art. 1º do projeto acrescenta o § 3º ao art. 2º da Lei nº 7.827, de 1989, para dispor que as instituições financeiras deverão assumir pelo menos cinquenta por cento do risco de crédito

decorrente das operações financeiras lastreadas com recursos dos Fundos Constitucionais de Financiamento do Norte (FNO), do Nordeste (FNE) e do Centro-Oeste (FCO).

O art. 2º, por sua vez, contém a cláusula de vigência.

Segundo o autor do Projeto, sua iniciativa visa proteger o patrimônio dos Fundos. Ainda segundo o autor, a concessão de empréstimos com risco integral para os Fundos isenta por completo os agentes financeiros do risco do crédito, o que teria reflexo no zelo com que eles fazem a análise da viabilidade das operações, pois não assumem responsabilidade caso o tomador não venha a honrar seus compromissos.

O compartilhamento obrigatório do risco operacional, em que os agentes financeiros teriam a responsabilidade de, pelo menos, 50% do eventual saldo a descoberto ou em situação de inadimplência, teria como consequência natural a melhoria da análise de cada operação de crédito e traria maior segurança quanto à preservação do patrimônio dos Fundos.

A Proposição foi distribuída às Comissões de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) e de Assuntos Econômicos (CAE).

Na CDR, mediante parecer apresentado pelo Senador Marco Maciel, a proposição foi aprovada com a inclusão de algumas emendas que não alteram o mérito da iniciativa do Senador Tasso Jereissati, mas que reforçam o propósito de defesa do patrimônio dos Fundos Constitucionais de Financiamento.

Nesta Comissão, não foram apresentadas emendas à Proposição.

II – ANÁLISE

O PLS nº 239, de 2008 - Complementar, está de acordo com os ditames da Constituição Federal, que estabelecem ser competência privativa da União legislar sobre política de crédito, nos termos do inciso VII do art. 22, e asseguram ao Congresso Nacional a

atribuição de dispor sobre todas as matérias de competência da União, entre elas operações de crédito e planos e programas nacionais, regionais e setoriais de desenvolvimento, nos termos dos incisos II e IV do art. 48. Além disso, a proposta em análise não fere a ordem jurídica vigente e está em conformidade com o Regimento Interno do Senado Federal.

Segundo o autor do PLS nº 239, de 2008, sua iniciativa veda a concessão de empréstimos com risco integral para os Fundos, pois essa modalidade de aplicação de recursos isenta por completo os agentes financeiros do risco do crédito, e torna obrigatório o compartilhamento do risco operacional, em que os agentes financeiros teriam a responsabilidade de pelo menos 50% do eventual saldo a descoberto ou em situação de inadimplência.

A análise cuidadosa dos relatórios de atividades no exercício de 2008, para o FNO, FCO e FNE, mostra a relevância da proposição em análise e comprova a exatidão e correção dos argumentos de seu autor.

Em 31 de dezembro de 2008, o FNO apresentava a aplicação de R\$ 6,3 bilhões em operações de crédito com risco compartilhado entre o Fundo e o Banco da Amazônia (BASA). Deste montante de aplicações, as operações em atraso representavam apenas R\$ 312 milhões, ou 4,9% do valor total das operações de crédito.

Em contraste com essa situação de reduzida inadimplência, observa-se que as operações com risco integral para o FNO representavam outra realidade. Do montante de R\$ 1,8 bilhão aplicado com risco integral para o FNO, as operações em atraso representavam R\$ 175 milhões, ou 9,9% das aplicações sem risco algum para o BASA.

Ou seja, quando o risco é integral para o FNO, a inadimplência é mais que o dobro da que se verifica quando o risco é compartilhado entre o FNO e o BASA.

Essa mesma realidade é constatada na análise do relatório de atividades do FCO no exercício de 2008. Do montante de R\$ 9,1 bilhões aplicados com risco integral do Banco do Brasil (BB), apenas

2,37% das aplicações estavam com atraso. Nas operações com risco integral para o FCO, as aplicações em atraso representavam 19,37% do montante aplicado de R\$ 1,1 bilhão.

Entre essas duas situações extremas de inadimplência, se encontra a inadimplência de 8,03% para as aplicações com risco compartilhado entre o BB e o FCO.

Também no relatório de atividades do FNE em 2008 constata-se o acerto da iniciativa do Senador Tasso Jereissati. As aplicações de R\$ 15,7 bilhões, com risco operacional compartilhado entre o Banco do Nordeste do Brasil (BNB) e o FNE, apresentavam a inadimplência de apenas 2,6% do montante aplicado.

Em contraste com essa baixa taxa de inadimplência, verificou-se que a aplicação de R\$ 5,3 bilhões com risco integral para o FNE, sem risco algum para o BNB, apresentou inadimplência de 9,3% do montante aplicado. É fácil perceber que o compartilhamento de risco entre o BNB e o FNE levou a uma inadimplência que é equivalente a menos de um terço da que ocorre quando todo o risco é do FNE e o BNB não tem ameaça alguma de perda.

Os indicadores que agora apresentamos à consideração desta Comissão comprovam cabalmente que a iniciativa do Senador Tasso Jereissati tem, de fato, o mérito de defender o patrimônio dos Fundos, que são os únicos efetivos instrumentos de promoção da atenuação das desigualdades inter-regionais de desenvolvimento no País.

Em síntese, no que respeita ao mérito, adoto integralmente os argumentos que sustentam a Proposição. Também sou favorável ao acolhimento das emendas aprovadas na CDR, pois são todas na linha de proteção do patrimônio dos Fundos Constitucionais de Financiamento.

Há, no entanto, um aspecto a ser aprimorado. Trata-se da natureza de projeto de lei complementar do PLS nº 239, de 2008 – Complementar. A Constituição Federal, na alínea c do inciso I do *caput* do art. 159, não se refere especificamente à lei complementar para regulamentar o funcionamento dos Fundos Constitucionais de Financiamento. Logo, não cabe a natureza de lei complementar ao

PLS em análise.

Salvo melhor juízo, não cabe a fundamentação apresentada na Justificação quanto à natureza complementar do PLS nº 239, de 2008, pois a Proposição não se refere à estrutura do Sistema Financeiro Nacional e, sim, aos Fundos Constitucionais de Financiamento, instrumentos da política nacional de promoção do desenvolvimento regional. Ou seja, não se aplica ao caso em análise a exigência prevista no *caput* do art. 192 da Constituição, onde está determinado que as leis que regulamentarem o Sistema Financeiro Nacional sejam de natureza complementar.

Ao mesmo tempo, como esta Proposição altera a Lei nº 7.827, de 27 de setembro de 1989, a Lei nº 9.126, de 10 de novembro de 1995, e a Lei nº 10.177, de 12 de janeiro de 2001, que tratam dos Fundos Constitucionais de Financiamento, e todas são leis de natureza ordinária, o mais adequado é que o PLS nº 239, de 2008, tenha a natureza de projeto de lei ordinária.

Do exposto, concluímos que a matéria abordada no PLS nº 239, de 2008 – Complementar, deve ser regulada por lei ordinária.

III – VOTO

Em vista do exposto, esta relatoria vota por requerer ao Presidente do Senado Federal, **preliminarmente**, na forma do art.133, V, d, do Regimento Interno, a reatuação do PLS nº 239, de 2008 – Complementar, a fim de que seja alterado de complementar para ordinário.

Sala da Comissão, em 1º de dezembro de 2009.

,
Presidente

6

, Relator

12

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 311, de 2009, do Senador Fernando Collor, que *institui o Regime Especial de Tributação de Fontes Alternativas de Energia Elétrica (REINFA) e estabelece medidas de estímulo à produção e ao consumo de energia limpa.*

RELATOR: Senador **WALTER PINHEIRO**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 311, de 2009, de autoria do Senador FERNANDO COLLOR, propõe a criação do Regime Especial de Tributação para o Incentivo ao Desenvolvimento e à Produção de Fontes Alternativas de Energia Elétrica (REINFA).

Segundo informa a justificção, a matéria tem como objetivo associar o enorme potencial brasileiro de fontes alternativas por explorar com o premente esforço mundial de combate ao efeito estufa, causado, em boa medida, pela geração de energia por fontes não-renováveis.

O esforço brasileiro pelo desenvolvimento intensivo das fontes alternativas tem esbarrado no custo mais alto destas em comparação com as fontes convencionais. Para contornar esse obstáculo, o Senador FERNANDO COLLOR propõe reduzir a carga tributária mediante a criação do REINFA, com foco nos seguintes tributos: Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), Imposto de Importação, Contribuição para o PIS/PASEP e Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS).

Esse Regime Especial objetiva desonerar pessoas jurídicas que exerçam atividades de pesquisa, desenvolvimento e produção de equipamentos utilizados na geração de energia por fontes alternativas específicas, bem como de novas tecnologias de armazenamento e geração de energia de fontes alternativas e de bens de consumo que dela façam uso. O estímulo é direcionado também à produção de veículos tracionados por motor elétrico, híbridos ou não.

A proposição submete-se ao disposto na Lei de Responsabilidade Fiscal, ao condicionar a eficácia do novo regime à realização do cálculo da estimativa do montante da renúncia de receita decorrente do REINFA.

Pelo lado do uso da energia elétrica, a proposição estabelece que as concessionárias de distribuição de energia elétrica providenciarão ligação especial para recarga de baterias dos veículos elétricos, com medidor independente da ligação normal e com aplicação de um redutor de tarifa, quando a recarga se der em horário sem demanda ou com sobra de potência instalada.

A atividade de geração de energia por fontes solar, eólica e marítima poderá ser empreendida por pessoa física ou jurídica, sob o regime de produção independente e de comercialização livre. As empresas distribuidoras priorizarão a compra da energia dessas três fontes a um preço não inferior ao cobrado para fontes convencionais. A compra dessa energia pelo consumidor final estará isenta dos tributos previstos na proposição.

A matéria foi encaminhada inicialmente à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), onde recebeu parecer favorável, com cinco emendas. Nesta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), a qual cabe a decisão terminativa, o PLS foi inicialmente distribuído ao Senador ACIR GURGACZ, que elaborou relatório propondo a sua aprovação, nos termos de substitutivo. Devido ao licenciamento do ilustre par, o texto não foi apreciado e o projeto foi remetido para nossa análise. O presente relatório baseia-se naquele então apresentado pelo Senador ACIR GURGACZ.

II – ANÁLISE

Compete à Comissão de Assuntos Econômicos a análise de matérias atinentes a tributos e tarifas, entre outras, temas esses que são o núcleo do PLS nº 311, de 2009.

Nos termos do art. 22, inciso IV, combinado com o art. 48, ambos da Constituição Federal, compete ao Congresso Nacional dispor sobre energia e sistema tributário. Ademais, a matéria não está inscrita entre aquelas que ensejariam vício de iniciativa. Portanto, a proposição é constitucional. Também não vislumbramos óbices quanto à técnica legislativa.

No mérito, devemos louvar a iniciativa do Senador FERNANDO COLLOR, pois os incentivos tributários e não-tributários às fontes alternativas, preconizados no PLS, são de alta relevância para manter a participação de fontes renováveis na matriz de energia primária do Brasil, e até mesmo expandi-la. Nosso País é um dos líderes mundiais na utilização de fontes renováveis e precisamos continuar sustentando essa posição, pois ela se reflete em benefícios para o povo brasileiro e para a preservação do meio ambiente.

Cabe destacar a consistente análise empreendida na CI quanto aos aspectos tributários do PLS. As Emendas nºs 2, 3 e 4, incluídas no Parecer dessa Comissão, contribuem para aprimorar o conteúdo da matéria, em que pese a necessidade de mais alguns aperfeiçoamentos. Efetivamente, em relação à Emenda nº 2-CI, propõe-se aprimorar a redação do dispositivo, além de inseri-lo no art. 3º do PLS na forma de parágrafo, em vez de inciso.

No caso da Emenda nº 3, acreditamos que a inserção do § 8º no art. 3º do PLS é injurídica, em virtude do art. 17 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, transcrito no próprio parecer da CI, que já autoriza, nas vendas efetuadas com suspensão, isenção, alíquota 0 (zero) ou não incidência da Contribuição para o PIS/PASEP e da Cofins, a manutenção, pelo vendedor, dos créditos vinculados a essas operações.

A Emenda nº 4 é louvável, mas carece de maior precisão, para que se evitem disputas no futuro. Alteramos sua redação para indicar que o índice mínimo de sessenta por cento de nacionalização dos equipamentos aplica-se àqueles enunciados nos incisos I e III do art. 2º do PLS.

Há que se destacar também a Emenda nº 1 da CI, que propõe a inclusão da biomassa, das pequenas centrais hidroelétricas e das térmicas a biogás entre as fontes que alavancarão benefícios tributários. Essa modificação torna o inciso II da proposição alinhado com os benefícios não-tributários existentes na legislação, particularmente para as fontes beneficiárias do Programa de Incentivos às Fontes Alternativas de Energia Elétrica (PROINFA). Entretanto, no aspecto não-tributário, ainda vemos oportunidade para aprimoramento da proposição. Recomendamos, particularmente, a exclusão da biomassa do inciso I, que elege as atividades de P&D que receberão incentivos fiscais. Trata-se de medida desnecessária, haja vista que a tecnologia de biomassa está bem desenvolvida e prescinde de incentivos dessa natureza, que devem ser bastante seletivos.

O art. 7º do Projeto de Lei sob análise precisa ser ajustado ao modelo regulatório vigente na indústria de energia elétrica. As concessionárias de distribuição de energia elétrica são instadas, pela Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, e seu regulamento, a ajustarem a compra de sua energia ao consumo, com pequena margem para sobra. Excessos na compra de energia superiores a 3% não são reconhecidos pela Aneel e não são repassados para a tarifa, implicando eventual prejuízo para as concessionárias.

Portanto, o planejamento das distribuidoras é feito para não haver sobra apreciável de energia. Dessa forma, na prática, a hipótese de sobra de energia, prevista no art. 7º não deverá ocorrer. Nesse sentido, é mais razoável introduzir a possibilidade de aplicação de estrutura tarifária horo-sazonal na baixa tensão, semelhante ao que ocorre na alta tensão, em valores a serem regulados pela Aneel. A tarifa horo-sazonal permite a cobrança diferenciada em função da hora do dia ou do período do ano.

O PLS deve admitir também a possibilidade de medidores serem solicitados por outros que não o proprietário do veículo, haja vista que o carregamento de baterias pode ser percebido como um negócio a ser explorado por interessados que não possuam veículos elétricos, como, por

exemplo, proprietários de estacionamentos.

O art. 8º também requer ajustes. A produção independente de energia, a autoprodução e a comercialização livre já são atividades garantidas aos geradores pelo marco regulatório do setor elétrico, independentemente do tipo de fonte. A escolha da modalidade de produção ou de comercialização já é prerrogativa do gerador no momento de solicitar a devida autorização da Aneel. Nesse aspecto, a nosso ver, o texto do PLS incorre em injuridicidade, pois outorga, ao gerador, direitos que a legislação já garante, qualquer que seja o seu porte.

Por outro lado, o art. 8º inova ao admitir a possibilidade de pessoas físicas tornarem-se produtores independentes, o que não está previsto no art. 11 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995:

“Art. 11. Considera-se produtor independente de energia elétrica a pessoa jurídica ou empresas reunidas em consórcio que recebam concessão ou autorização do poder concedente, para produzir energia elétrica destinada ao comércio de toda ou parte da energia produzida, por sua conta e risco.

.....”

A inclusão de pessoa física no rol dos que podem optar por produzir energia de forma independente seria uma inovação no marco legal. Por outro lado, esse potencial optante – pessoa física – obrigatoriamente não usufruiria o direito de se habilitar ao REINFA, por não ser pessoa jurídica. A legislação só prevê as pessoas jurídicas como contribuintes da maioria dos tributos que o REINFA se propõe a isentar. Por essa razão, recomendamos deixar apenas para a pessoa jurídica a venda de energia, como já é praxe no setor elétrico.

Sob o prisma do sistema elétrico, seria interessante atrelar os benefícios não-tributários ao conceito de geração distribuída. A Lei nº 10.848, de 2004, já prevê incentivos indiretos para a contratação da modalidade de *geração distribuída*, ainda que não tenha definido o seu conceito. Esse conceito foi definido no Decreto nº 5.163, de 30 de julho de 2004, que regulamentou a citada Lei.

O que caracteriza a geração distribuída é, principalmente, o fato de ela se conectar diretamente ao sistema de distribuição onde a energia será vendida. Isso reduz custos com investimentos em sistemas de transmissão, e deve ser incentivado. Ademais, a geração distribuída não paga os encargos de transmissão, pois não utiliza esse serviço. Isso termina por desonerar o consumidor final. O sistema elétrico interligado nacional e os consumidores de todo o País se beneficiariam dessa descentralização.

A geração distribuída é uma tendência mundial, e deve ser incentivada mediante estímulos mais seletivos. Por isso, para as distribuidoras privilegiarem a geração local, os benefícios do REINFA só deveriam ser extensíveis ao distribuidor que comprasse energia alternativa sob a modalidade de geração distribuída.

Observa-se também que a legislação não preconiza a priorização da contratação das fontes alternativas. Essa priorização, prevista no § 1º do art. 8º, inova o arcabouço legal e é meritória, devendo ser incluída na Lei nº 10.848, de 2004, no dispositivo que trata da aquisição dessa modalidade de geração. Por outro lado, não deve onerar ainda mais o consumidor. Por isso, não se deve estabelecer piso para a remuneração dessas fontes, pois elas precisam ter estímulos à eficiência, além dos incentivos tributários já previstos no projeto de lei.

A já excessiva sobrecarga de subsídios cruzados pagos pelo consumidor final é a razão pela qual recomendamos a rejeição do § 4º do art. 8º, introduzido pela Emenda nº 5-CI. Em última instância, só o consumidor final é que pagaria a conta, dadas as cláusulas contratuais e legais de equilíbrio econômico-financeiro da concessão. Deve-se destacar que os potenciais beneficiários desse § 4º já usufruem de um desconto de pelo menos 50% nas tarifas de uso da transmissão e da distribuição, previsto na Lei nº 9.427, de 1996.

Por outro lado, a fonte maremotriz não está incluída no rol das fontes de geração que usufruem dos benefícios não-tributários, tais como a possibilidade de vender energia a consumidor especial e o usufruto do desconto destacado no parágrafo anterior. Por isso, propugnamos a alteração da Lei nº 9.427, de 1996, para sua inclusão. É desnecessário explicitar a fonte térmica a biogás, porque ela é parte da fonte a biomassa.

Finalmente, sugerimos mudança de redação, visando a substituir os termos *energia limpa* e *fonte de energia marítima*, respectivamente, por *energia alternativa* e *fonte de energia maremotriz*. Conquanto as expressões originais não estejam incorretas, devem-se preferir as formas já consagradas no jargão técnico do setor elétrico.

III – VOTO

Em face do exposto, voto pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa e, no mérito, pela aprovação do PLS nº 311, de 2009, com acatamento das Emendas nº 1-CI, nº 2-CI, nº 3-CI, nº 4-CI e nº 5-CI, conforme alterações supra mencionadas, tudo na forma do seguinte substitutivo:

EMENDA Nº - CAE (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 311, DE 2009

Institui o Regime Especial de Tributação para o Incentivo ao Desenvolvimento e à Produção de Fontes Alternativas de Energia Elétrica – REINFA e estabelece medidas de estímulo à produção e ao consumo de energia alternativa.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica instituído o Regime Especial de Tributação para o

Incentivo ao Desenvolvimento e à Produção de Fontes Alternativas de Energia Elétrica (REINFA), nos termos desta Lei.

§ 1º O Poder Executivo disciplinará, em regulamento, as condições necessárias para a habilitação ao REINFA.

§ 2º A adesão da pessoa jurídica ao REINFA não a exclui de outros incentivos fiscais.

Art. 2º É beneficiária do REINFA a pessoa jurídica que exerça pelo menos uma das seguintes atividades:

I – pesquisa, desenvolvimento e produção de equipamentos utilizados na geração de energia com base em fonte eólica, solar e maremotriz, bem como de novas tecnologias ou materiais de armazenamento de energia;

II – geração de energia elétrica por pequenas centrais hidroelétricas ou por fonte eólica, solar, maremotriz e térmica que utilize o biogás proveniente de produtos agrícolas, dejetos orgânicos, lixo e aterros sanitários;

III – produção de veículos tracionados por motor elétrico, híbridos ou não.

Parágrafo único. É vedada a adesão ao REINFA de pessoa jurídica optante do Regime Especial Unificado de Arrecadação de Tributos e Contribuições devidos pelas Microempresas e Empresas de Pequeno Porte – Simples Nacional, instituído pela Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006.

Art. 3º As pessoas jurídicas habilitadas no REINFA ficam isentas das seguintes contribuições e impostos:

I – Contribuição para o PIS/PASEP e Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidentes sobre a sua receita bruta;

II – Contribuição para o PIS/PASEP-Importação e Cofins-Importação incidentes sobre os bens, sem similar nacional, e serviços necessários às atividades previstas no art. 2º desta Lei, quando importados diretamente pela beneficiária do REINFA;

III - Imposto de Importação (II) incidente sobre os bens, sem similar nacional, necessários às atividades previstas no art. 2º desta Lei, quando importados diretamente pela beneficiária do REINFA.

§ 1º Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) os bens necessários às atividades previstas no art. 2º desta Lei, quando adquiridos por pessoa jurídica habilitada no REINFA, bem como os veículos tracionados por motor elétrico, híbridos ou não, previstos no inciso III do art. 2º desta Lei.

§ 2º Fica isenta da Contribuição para o PIS/PASEP e da Cofins a receita bruta da venda, no mercado interno, de bens utilizados nas atividades previstas no art. 2º desta Lei, quando adquiridos diretamente por pessoa jurídica habilitada no REINFA.

§ 3º Nas notas fiscais relativas à venda de que trata o § 2º deste artigo, deverá constar a expressão "Venda efetuada com isenção da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins", com a especificação do dispositivo legal correspondente.

§ 4º Os bens e serviços beneficiados pelas isenções referidas neste artigo serão relacionados em regulamento.

§ 5º As isenções referidas neste artigo não se aplicam às atividades da pessoa jurídica habilitada no REINFA não compreendidas no art. 2º desta Lei.

§ 6º A transferência de propriedade ou a cessão de uso dos bens indicados nos incisos II e III do *caput*, na primeira parte do § 1º e no § 2º deste artigo, a qualquer título, obriga ao prévio pagamento das contribuições e impostos isentos, salvo se for realizada:

I – por pessoa ou entidade que goze de igual tratamento

tributário, mediante prévia decisão da autoridade administrativa da Secretaria da Receita Federal do Brasil;

II – após o decurso do prazo de 5 (cinco) anos, contado da data da aquisição, no mercado interno, do fato gerador ou do registro da Declaração de Importação, conforme o caso.

§ 7º As isenções previstas nos incisos II e III do *caput*, na primeira parte do § 1º e no § 2º deste artigo ficam vinculadas à destinação dos bens e ficarão condicionadas à comprovação posterior do seu efetivo emprego nas finalidades que motivaram a concessão do benefício.

Art. 4º A adesão ao REINFA fica condicionada à regularidade fiscal da pessoa jurídica em relação aos tributos e às contribuições administrados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, assim como ao cumprimento de índice mínimo de 60% (sessenta por cento) de nacionalização dos equipamentos e veículos enunciados nos incisos I e III do art. 2º desta Lei, conforme regras a serem estabelecidas pelo Poder Executivo.

Art. 5º A pessoa jurídica beneficiária do REINFA terá a adesão cancelada:

I – a pedido;

II – sempre que se apure que deixou de satisfazer as condições ou de cumprir os requisitos para a adesão;

III – por falsa informação.

§ 1º Na ocorrência do cancelamento da adesão ao REINFA por falsa informação, a pessoa jurídica excluída fica obrigada ao recolhimento de todas as contribuições e impostos não pagos a título de incentivo de que trata esta Lei, além de multa e juros moratórios, na forma da lei, independentemente de outras cominações legais.

§ 2º Na hipótese de não ser efetuado o recolhimento na forma do § 1º deste artigo, caberá lançamento de ofício, com aplicação de juros e da multa de que trata o *caput* do art. 44 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de

1996.

§ 3º Nas hipóteses de que tratam os incisos II e III deste artigo, a pessoa jurídica excluída do REINFA somente poderá efetuar nova adesão após o decurso do prazo de dois anos, contado da data do cancelamento.

Art. 6º As empresas e entidades beneficiárias do REINFA terão condições especiais de financiamento e prioridade junto a entidades oficiais de fomento para projetos a serem desenvolvidos e executados no País, relativos às atividades previstas no art. 2º.

Art. 7º As concessionárias de serviços públicos de distribuição de energia elétrica deverão providenciar ligação especial para recarga das baterias dos veículos elétricos, quando solicitada, com medidor independente e com aplicação de estrutura tarifária horo-sazonal, conforme regulamentação.

Art. 8º A revenda, pelas distribuidoras, da energia elétrica de que trata o inciso II do art. 2º, quando contratada como geração distribuída, também estará isenta dos impostos e contribuições previstos nesta Lei.

Art. 9º A energia elétrica de que trata o inciso II do art. 2º, se dependente diretamente de variações climáticas, deverá ser considerada nos mecanismos de realocação de energia, para mitigação dos riscos relacionados às referidas variações.

Art. 10 Os §§ 1º e 5º do art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, passam a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 26**

.....

§ 1º Para o aproveitamento referido no inciso I do caput deste artigo, para os empreendimentos hidroelétricos com potência igual ou inferior a 1.000 (mil) kW e para aqueles com base em fontes solar, eólica, maremotriz, biomassa e co-geração qualificada, conforme regulamentação da ANEEL, cuja potência injetada nos sistemas de transmissão ou distribuição seja menor ou igual a 30.000 (trinta mil) kW, a ANEEL estipulará percentual de redução não inferior a 50% (cinquenta por cento) a ser aplicado às tarifas de uso dos sistemas elétricos de transmissão e de distribuição, incidindo na produção e no

consumo da energia comercializada pelos aproveitamentos.

.....

§ 5º O aproveitamento referido nos incisos I e VI do caput deste artigo, os empreendimentos com potência igual ou inferior a 1.000 (mil) kW e aqueles com base em fontes solar, eólica, maremotriz, biomassa, cuja potência injetada nos sistemas de transmissão ou distribuição seja menor ou igual a 50.000 (cinquenta mil) kW, poderão comercializar energia elétrica com consumidor ou conjunto de consumidores reunidos por comunhão de interesses de fato ou de direito, cuja carga seja maior ou igual a 500 (quinhentos) kW, observados os prazos de carência constantes dos arts. 15 e 16 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, conforme regulamentação da ANEEL, podendo o fornecimento ser complementado por empreendimentos de geração associados às fontes aqui referidas, visando à garantia de suas disponibilidades energéticas, mas limitado a 49% (quarenta e nove por cento) da energia média que produzirem, sem prejuízo do previsto nos §§ 1º e 2º este artigo.

.....” (NR)

Art. 11. Inclua-se o seguinte § 10-A ao art. 2º da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004:

“**Art. 2º**

.....

§ 10-A A energia elétrica proveniente dos empreendimentos referidos no inciso II, *a*, do § 8º deste artigo deverá ser contratada prioritariamente em relação às outras fontes.

.....” (NR)

Art. 12 O Poder Executivo, com vistas ao cumprimento do disposto nos arts. 5º, II, 12 e 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, estimará o montante da renúncia de receita decorrente do disposto nesta Lei e o incluirá no demonstrativo a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição, o qual acompanhará o projeto de lei orçamentária, cuja apresentação se der depois de decorridos sessenta dias da publicação desta Lei, bem como incluirá a renúncia mencionada nas propostas orçamentárias dos exercícios seguintes.

Art. 13. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Parágrafo único. O regime de que trata esta Lei só produzirá efeitos no exercício financeiro imediatamente posterior àquele em que for implementado o disposto no art. 12.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 311, DE 2009

Institui o Regime Especial de Tributação para o Incentivo ao Desenvolvimento e à Produção de Fontes Alternativas de Energia Elétrica – REINFA e estabelece medidas de estímulo à produção e ao consumo de energia limpa.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica instituído o Regime Especial de Tributação para o Incentivo ao Desenvolvimento e à Produção de Fontes Alternativas de Energia Elétrica (REINFA), nos termos desta Lei.

§ 1º O Poder Executivo disciplinará, em regulamento, as condições necessárias para a habilitação ao REINFA.

§ 2º A adesão da pessoa jurídica ao REINFA não a exclui de outros incentivos fiscais.

Art. 2º É beneficiária do REINFA a pessoa jurídica que exerça pelo menos uma das seguintes atividades:

I – pesquisa, desenvolvimento e produção de equipamentos utilizados na geração de energia eólica, solar e marítima, bem como de novas tecnologias ou materiais de armazenamento de energia;

2

II – geração de energia elétrica de fonte eólica, solar e marítima;

III – produção de veículos tracionados por motor elétrico, híbridos ou não.

Parágrafo único. É vedada a adesão ao REINFA de pessoa jurídica optante do Regime Especial Unificado de Arrecadação de Tributos e Contribuições devidos pelas Microempresas e Empresas de Pequeno Porte - Simples Nacional, instituído pela Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006.

Art. 3º As pessoas jurídicas habilitadas no REINFA ficam isentas das seguintes contribuições e impostos:

I – Contribuição para o PIS/PASEP e Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidentes sobre a sua receita bruta;

II – Contribuição para o PIS/PASEP-Importação e Cofins-Importação incidentes sobre os bens, sem similar nacional, e serviços necessários às atividades previstas no art. 2º desta Lei, quando importados diretamente pela beneficiária do REINFA;

III – Imposto de Importação (II) incidente sobre os bens, sem similar nacional, necessários às atividades previstas no art. 2º desta Lei, quando importados diretamente pela beneficiária do REINFA;

§ 1º Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) os bens necessários às atividades previstas no art. 2º desta Lei, quando adquiridos por pessoa jurídica habilitada no REINFA, bem como os veículos tracionados por motor elétrico, híbridos ou não, previstos no inciso III do art. 2º desta Lei.

§ 2º São asseguradas a manutenção e a utilização dos créditos do IPI relativos a matérias-primas, produtos intermediários e materiais de embalagem empregados na industrialização dos bens de que trata o § 1º deste artigo.

§ 3º Os bens e serviços beneficiados pelas isenções referidas neste artigo serão relacionados em regulamento.

§ 4º As isenções referidas neste artigo não se aplicam às atividades da pessoa jurídica habilitada no REINFA não compreendidas no art. 2º desta Lei.

3

§ 5º A transferência de propriedade ou a cessão de uso dos bens indicados nos incisos II e III do *caput* e na primeira parte do § 1º deste artigo, a qualquer título, obriga ao prévio pagamento das contribuições e impostos isentos, salvo se for realizada:

I – a pessoa ou a entidade que goze de igual tratamento tributário, mediante prévia decisão da autoridade administrativa da Secretaria da Receita Federal do Brasil;

II – após o decurso do prazo de 5 (cinco) anos, contado da data da aquisição no mercado interno, do fato gerador ou do registro da Declaração de Importação, conforme o caso.

§ 6º As isenções previstas nos incisos II e III do *caput* e na primeira parte do § 1º deste artigo ficam vinculadas à destinação dos bens e ficarão condicionadas à comprovação posterior do seu efetivo emprego nas finalidades que motivaram a concessão.

Art. 4º A adesão ao REINFA fica condicionada à regularidade fiscal da pessoa jurídica em relação aos tributos e contribuições administrados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil.

Art. 5º A pessoa jurídica beneficiária do REINFA terá a adesão cancelada:

I – a pedido;

II – sempre que se apure que deixou de satisfazer as condições ou de cumprir os requisitos para a adesão;

III – por falsa informação.

§ 1º Na ocorrência do cancelamento da adesão ao REINFA por falsa informação, a pessoa jurídica dele excluída fica obrigada ao recolhimento de todas as contribuições e impostos não pagos a título de incentivo de que trata esta Lei, além de multa e juros moratórios, na forma da lei, independentemente de outras cominações legais.

§ 2º Na hipótese de não ser efetuado o recolhimento na forma do § 1º deste artigo, caberá lançamento de ofício, com aplicação de juros e da multa de que trata o *caput* do art. 44 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996.

4

§ 3º Nas hipóteses de que tratam os incisos II e III deste artigo, a pessoa jurídica excluída do REINFA somente poderá efetuar nova adesão após o decurso do prazo de dois anos, contado da data do cancelamento.

Art. 6º As empresas e entidades beneficiárias do REINFA terão condições especiais de financiamento e prioridade junto a entidades oficiais de fomento para projetos a serem desenvolvidos e executados no País, relativos às atividades previstas no art. 2º.

Art. 7º As empresas distribuidoras de energia elétrica, quando viável tecnicamente e solicitado por proprietário de veículo elétrico, deverão providenciar ligação especial para recarga das baterias dos veículos elétricos, com medidor independente da ligação normal e com aplicação de um redutor de tarifa, a seu critério, quando utilizado em horário sem demanda ou com sobra de potência instalada.

Art. 8º A geração de energia alternativa limpa, conforme previsão do inciso II do art. 2º, e atendidas as exigências técnicas e legais, poderá ser desenvolvida de forma independente por qualquer pessoa física ou jurídica, podendo utilizar ou comercializar livremente sua produção.

§ 1º As empresas distribuidoras de energia elétrica deverão priorizar a aquisição de energia limpa dos referidos produtores independentes, acrescentando a energia produzida ao seu potencial energético, remunerando não menos do que paga pela energia de outras fontes.

§ 2º A energia adquirida na forma prevista no *caput* deste artigo, quando disponibilizada ao consumidor final, também estará isenta dos impostos e contribuições previstos nesta Lei.

Art. 9º O Poder Executivo, com vistas ao cumprimento do disposto nos arts. 5º, II, 12 e 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, estimará o montante da renúncia de receita decorrente do disposto nesta Lei e o incluirá no demonstrativo a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição, o qual acompanhará o projeto de lei orçamentária, cuja apresentação se der depois de decorridos sessenta dias da publicação desta Lei, bem como incluirá a renúncia mencionada nas propostas orçamentárias dos exercícios seguintes.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Parágrafo único. O regime de que trata esta Lei só produzirá efeitos no exercício financeiro imediatamente posterior àquele em que for implementado o disposto no art. 9º.

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil tem um enorme potencial inexplorado de fontes alternativas de geração de energia, tais como eólica, solar, maremotriz, entre outras. Só em energia eólica o País dispõe de aproximadamente 140 mil MW por explorar. A título de comparação, atualmente o País tem cerca de 105 mil MW de capacidade instalada.

Há um enorme apelo mundial pelo aumento da participação de fontes alternativas na matriz energética primária, em face do efeito estufa provocado, primordialmente, pelo uso de combustíveis de origem fóssil na produção de energia. Urge, portanto, aprofundar os esforços de desenvolvimento e produção das fontes limpas em todo mundo.

Apesar de já ter uma matriz de energia primária com participação de quase 50% de fontes renováveis, o Brasil não pode deixar de participar desse esforço mundial em prol da preservação do planeta.

O que tem limitado a exploração do potencial de fontes limpas e renováveis é o seu custo mais alto em comparação às fontes convencionais, como as hidrelétricas e termoeletricas. Em face disso, entendemos ser oportuna a redução da carga tributária incidente sobre essas fontes alternativas, de modo a dar a elas condições para seu desenvolvimento e exploração no Brasil.

Nesse sentido, propomos a criação do Regime Especial de Tributação para o Incentivo ao Desenvolvimento e à Produção de Fontes Alternativas de Energia Elétrica (REINFA), em moldes semelhantes a outros já existentes na legislação pátria, como aqueles voltados para a exportação de serviços de tecnologia da informação (REPES) e aquisição de bens de capital para empresas exportadoras (RECAP).

No presente caso, objetivamos desonerar as pessoas jurídicas que exerçam atividades de pesquisa, desenvolvimento e produção de equipamentos utilizados na geração de energia por fontes alternativas específicas, bem como de novas tecnologias de armazenamento e geração de energia de fontes alternativas e de bens de consumo

6

que façam uso dela. Também desoneramos a produção de veículos tracionados por motor elétrico, híbridos ou não.

Os incentivos fiscais abrangem o Imposto sobre Produtos Industrializados, o Imposto de Importação, a Contribuição para o PIS/PASEP, e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS), inclusive quando incidentes na importação.

Também propomos a criação de condições especiais de financiamento pelas entidades oficiais de fomento para empresas e instituições beneficiárias do REINFA.

Finalmente, em cumprimento ao art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), a eficácia do novo regime fica condicionada à realização do cálculo da estimativa do montante da renúncia de receita decorrente do disposto na norma.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos ilustres colegas para a aprovação dessa relevante matéria.

Sala das Sessões, em

Senador **FERNANDO COLLOR**

7
LEGISLAÇÃO CITADA

LEI COMPLEMENTAR Nº 123, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2006

Institui o Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte; altera dispositivos das Leis nºs 8.212 e 8.213, ambas de 24 de julho de 1991, da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, da Lei nº 10.189, de 14 de fevereiro de 2001, da Lei Complementar nº 63, de 11 de janeiro de 1990; e revoga as Leis nºs 9.317, de 5 de dezembro de 1996, e 9.841, de 5 de outubro de 1999.

.....
LEI Nº 9.430, DE 27 DE DEZEMBRO DE 1996.

Dispõe sobre a legislação tributária federal, as contribuições para a seguridade social, o processo administrativo de consulta e dá outras providências.

.....
Art. 44. Nos casos de lançamento de ofício, serão aplicadas as seguintes multas: (Redação dada pela Lei nº 11.488, de 2007)

I - de 75% (setenta e cinco por cento) sobre a totalidade ou diferença de imposto ou contribuição nos casos de falta de pagamento ou recolhimento, de falta de declaração e nos de declaração inexata; (Redação dada pela Lei nº 11.488, de 2007)

II - de 50% (cinquenta por cento), exigida isoladamente, sobre o valor do pagamento mensal: (Redação dada pela Lei nº 11.488, de 2007)

a) na forma do art. 8º da Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, que deixar de ser efetuado, ainda que não tenha sido apurado imposto a pagar na declaração de ajuste, no caso de pessoa física; (Incluída pela Lei nº 11.488, de 2007)

b) na forma do art. 2º desta Lei, que deixar de ser efetuado, ainda que tenha sido apurado prejuízo fiscal ou base de cálculo negativa para a contribuição social sobre o lucro líquido, no ano-calendário correspondente, no caso de pessoa jurídica. (Incluída pela Lei nº 11.488, de 2007)

8

§ 1º O percentual de multa de que trata o inciso I do caput deste artigo será duplicado nos casos previstos nos arts. 71, 72 e 73 da Lei nº 4.502, de 30 de novembro de 1964, independentemente de outras penalidades administrativas ou criminais cabíveis. (Redação dada pela Lei nº 11.488, de 2007)

I - (revogado); (Redação dada pela Lei nº 11.488, de 2007)

II - (revogado); (Redação dada pela Lei nº 11.488, de 2007)

III - (revogado); (Redação dada pela Lei nº 11.488, de 2007)

IV - (revogado); (Redação dada pela Lei nº 11.488, de 2007)

V - (revogado pela Lei nº 9.716, de 26 de novembro de 1998). (Redação dada pela Lei nº 11.488, de 2007)

§ 2º Os percentuais de multa a que se referem o inciso I do caput e o § 1º deste artigo serão aumentados de metade, nos casos de não atendimento pelo sujeito passivo, no prazo marcado, de intimação para: (Redação dada pela Lei nº 11.488, de 2007)

I - prestar esclarecimentos; (Renumerado da alínea "a", pela Lei nº 11.488, de 2007)

II - apresentar os arquivos ou sistemas de que tratam os arts. 11 a 13 da Lei nº 8.218, de 29 de agosto de 1991; (Renumerado da alínea "b", com nova redação pela Lei nº 11.488, de 2007)

III - apresentar a documentação técnica de que trata o art. 38 desta Lei. (Renumerado da alínea "c", com nova redação pela Lei nº 11.488, de 2007)

§ 3º Aplicam-se às multas de que trata este artigo as reduções previstas no art. 6º da Lei nº 8.218, de 29 de agosto de 1991, e no art. 60 da Lei nº 8.383, de 30 de dezembro de 1991.

§ 4º As disposições deste artigo aplicam-se, inclusive, aos contribuintes que derem causa a ressarcimento indevido de tributo ou contribuição decorrente de qualquer incentivo ou benefício fiscal.

.....

LEI COMPLEMENTAR Nº 101, DE 4 DE MAIO DE 2000.

Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

Da Lei Orçamentária Anual

Art. 5º O projeto de lei orçamentária anual, elaborado de forma compatível com o plano plurianual, com a lei de diretrizes orçamentárias e com as normas desta Lei Complementar:

I - conterá, em anexo, demonstrativo da compatibilidade da programação dos orçamentos com os objetivos e metas constantes do documento de que trata o § 1º do art. 4º;

II - será acompanhado do documento a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição, bem como das medidas de compensação a renúncias de receita e ao aumento de despesas obrigatórias de caráter continuado;

.....

Art. 12. As previsões de receita observarão as normas técnicas e legais, considerarão os efeitos das alterações na legislação, da variação do índice de preços, do crescimento econômico ou de qualquer outro fator relevante e serão acompanhadas de demonstrativo de sua evolução nos últimos três anos, da projeção para os dois seguintes àquele a que se referirem, e da metodologia de cálculo e premissas utilizadas.

§ 1º Reestimativa de receita por parte do Poder Legislativo só será admitida se comprovado erro ou omissão de ordem técnica ou legal.

§ 2º O montante previsto para as receitas de operações de crédito não poderá ser superior ao das despesas de capital constantes do projeto de lei orçamentária. (Vide ADIN 2.238-5)

10

§ 3º O Poder Executivo de cada ente colocará à disposição dos demais Poderes e do Ministério Público, no mínimo trinta dias antes do prazo final para encaminhamento de suas propostas orçamentárias, os estudos e as estimativas das receitas para o exercício subsequente, inclusive da corrente líquida, e as respectivas memórias de cálculo.

Art. 13. No prazo previsto no art. 8º, as receitas previstas serão desdobradas, pelo Poder Executivo, em metas bimestrais de arrecadação, com a especificação, em separado, quando cabível, das medidas de combate à evasão e à sonegação, da quantidade e valores de ações ajuizadas para cobrança da dívida ativa, bem como da evolução do montante dos créditos tributários passíveis de cobrança administrativa.

Seção II

Da Renúncia de Receita

Art. 14. A concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita deverá estar acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e a pelo menos uma das seguintes condições:

I - demonstração pelo proponente de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art. 12, e de que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias;

II - estar acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado no *caput*, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

§ 1º A renúncia compreende anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de isenção em caráter não geral, alteração de alíquota ou modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou contribuições, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado.

§ 2º Se o ato de concessão ou ampliação do incentivo ou benefício de que trata o *caput* deste artigo decorrer da condição contida no inciso II, o benefício só entrará em vigor quando implementadas as medidas referidas no mencionado inciso.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica:

I - às alterações das alíquotas dos impostos previstos nos incisos I, II, IV e V do art. 153 da Constituição, na forma do seu § 1º;

11

II - ao cancelamento de débito cujo montante seja inferior ao dos respectivos custos de cobrança.

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988

.....

Art. 165. Leis de iniciativa do Poder Executivo estabelecerão:

I - o plano plurianual;

II - as diretrizes orçamentárias;

III - os orçamentos anuais.

§ 1º - A lei que instituir o plano plurianual estabelecerá, de forma regionalizada, as diretrizes, objetivos e metas da administração pública federal para as despesas de capital e outras delas decorrentes e para as relativas aos programas de duração continuada.

§ 2º - A lei de diretrizes orçamentárias compreenderá as metas e prioridades da administração pública federal, incluindo as despesas de capital para o exercício financeiro subsequente, orientará a elaboração da lei orçamentária anual, disporá sobre as alterações na legislação tributária e estabelecerá a política de aplicação das agências financeiras oficiais de fomento.

§ 3º - O Poder Executivo publicará, até trinta dias após o encerramento de cada bimestre, relatório resumido da execução orçamentária.

§ 4º - Os planos e programas nacionais, regionais e setoriais previstos nesta Constituição serão elaborados em consonância com o plano plurianual e apreciados pelo Congresso Nacional.

§ 5º - A lei orçamentária anual compreenderá:

I - o orçamento fiscal referente aos Poderes da União, seus fundos, órgãos e entidades da administração direta e indireta, inclusive fundações instituídas e mantidas pelo Poder Público;

12

II - o orçamento de investimento das empresas em que a União, direta ou indiretamente, detenha a maioria do capital social com direito a voto;

III - o orçamento da seguridade social, abrangendo todas as entidades e órgãos a ela vinculados, da administração direta ou indireta, bem como os fundos e fundações instituídos e mantidos pelo Poder Público.

§ 6º - O projeto de lei orçamentária será acompanhado de demonstrativo regionalizado do efeito, sobre as receitas e despesas, decorrente de isenções, anistias, remissões, subsídios e benefícios de natureza financeira, tributária e creditícia.

§ 7º - Os orçamentos previstos no § 5º, I e II, deste artigo, compatibilizados com o plano plurianual, terão entre suas funções a de reduzir desigualdades inter-regionais, segundo critério populacional.

§ 8º - A lei orçamentária anual não conterá dispositivo estranho à previsão da receita e à fixação da despesa, não se incluindo na proibição a autorização para abertura de créditos suplementares e contratação de operações de crédito, ainda que por antecipação de receita, nos termos da lei.

§ 9º - Cabe à lei complementar:

I - dispor sobre o exercício financeiro, a vigência, os prazos, a elaboração e a organização do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias e da lei orçamentária anual;

II - estabelecer normas de gestão financeira e patrimonial da administração direta e indireta bem como condições para a instituição e funcionamento de fundos.

(Às Comissões de Serviços de Infra-Estrutura e de Assuntos Econômicos, cabendo à última a decisão terminativa.)

Publicado no **DSF**, em 08/07/2009.

PARECER Nº , DE 2009

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 311, de 2009, do Senador Fernando Collor, que *institui o Regime Especial de Tributação para o Incentivo ao Desenvolvimento e à Produção de Fontes Alternativas de Energia Elétrica – REINFA e estabelece medidas de estímulo à produção e ao consumo de energia limpa.*

RELATOR: Senador **GILBERTO GOELLNER**

I – RELATÓRIO

Tramita nesta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 311, de 2009, de autoria do Senador FERNANDO COLLOR, que cria o REINFA e estabelece medidas de estímulo à produção e ao consumo de energia alternativa, as mais limpas sob o prisma do meio ambiente.

O Autor da Proposição sustenta que, conquanto o Brasil tenha um enorme potencial inexplorado de fontes alternativas de energia elétrica, o alto custo tem limitado sua maior participação na matriz energética brasileira. Para mitigar tal limitação, o Senador FERNANDO COLLOR propõe a criação do Regime Especial de Tributação para o Incentivo ao Desenvolvimento e à Produção de Fontes Alternativas de Energia Elétrica (REINFA).

O Reinfra concede benefícios tributários às pessoas jurídicas que exerçam atividades de pesquisa, desenvolvimento e produção de equipamentos utilizados na geração de energia por fontes alternativas, assim como de novas tecnologias de armazenamento de energia (art. 2º, I). Propõe, também, desonerar a geração de energia elétrica de fonte eólica, solar e marítima (art. 2º, II) e a produção de veículos tracionados por motor elétrico, híbrido ou não (art. 2º, III).

Conforme indica o art. 3º da proposição, as pessoas jurídicas habilitadas no regime especial ficam isentas (i) da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidentes sobre a sua receita bruta; (ii) da Contribuição para o PIS/PASEP-Importação, da Cofins-Importação e do Imposto de Importação (II) incidentes sobre os bens, sem similar nacional, e serviços necessários às atividades incluídas no regime, quando importados diretamente pela beneficiária.

O § 1º do art. 3º prevê a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) incidente sobre os bens necessários às atividades previstas no regime, quando adquiridos por pessoa jurídica habilitada no Reinfra, bem como sobre os veículos tracionados por motor elétrico, híbridos ou não. Nesse caso, são asseguradas a manutenção e a utilização dos créditos do IPI relativos a matérias-primas, produtos intermediários e materiais de embalagem empregados na industrialização dos bens (art. 3º, § 2º).

Segundo os §§ 3º e 4º do art. 3º, a isenções aplicam-se somente aos bens e serviços relacionados em regulamento, que deverão, necessariamente, estar vinculados às atividades previstas no PLS.

Para evitar o uso indevido dos benefícios previstos na proposição, o § 5º do art. 3º enuncia que a transferência de propriedade ou a cessão de uso dos bens adquiridos com incentivo obriga ao prévio pagamento das contribuições e impostos isentos, salvo se for realizada (i) a pessoa ou a entidade que goze de igual tratamento tributário, mediante prévia decisão da autoridade administrativa da Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB); ou (ii) após o decurso do prazo de cinco anos, contado da data da aquisição no mercado interno, do fato gerador ou do registro da Declaração de Importação, conforme o caso.

Para aderir ao Reinfra a pessoa jurídica deve estar com sua situação junto à RFB regularizada (art. 4º). Uma vez habilitada, a beneficiária poderá ter sua adesão cancelada (i) a pedido; (ii) sempre que se apure que deixou de satisfazer as condições ou de cumprir os requisitos para a adesão; e (iii) por falsa informação (art. 5º).

Consoante o art. 6º, as beneficiárias do Reinfra terão condições especiais de financiamento e prioridade junto a entidades oficiais de fomento para projetos a serem desenvolvidos e executados no País, relativos às atividades previstas na proposição.

O art. 7º dispõe que as empresas distribuidoras de energia elétrica, quando viável tecnicamente e solicitado por proprietário de veículo elétrico, deverão providenciar ligação especial para recarga das baterias desses veículos, com medidor independente da ligação normal e com aplicação de um redutor de tarifa, a seu critério, quando utilizado em horário sem demanda ou com sobra de potência instalada.

O PLS também prevê, no art. 8º, a possibilidade de a geração de energia alternativa limpa ser desenvolvida de forma independente por qualquer pessoa física ou jurídica, que poderá utilizar ou comercializar livremente sua produção. Nesse caso, as empresas distribuidoras de energia elétrica deverão priorizar a aquisição de energia limpa dos referidos produtores independentes, com remuneração equivalente a de outras fontes. Essa energia limpa, quando disponibilizada ao consumidor final, também estará isenta dos impostos e contribuições previstos no projeto.

O art. 9º dispõe que o Poder Executivo tomará as devidas medidas para ajustar as consequências fiscais do projeto às leis orçamentárias e financeiras, de maneira a respeitar o disposto nos arts. 5º, II, 12 e 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal). O art. 10 estabelece a entrada em vigor da lei na data de sua publicação, e a produção de efeitos a partir do primeiro dia do exercício financeiro imediatamente posterior àquele em que for implementado o disposto no art. 9º.

A matéria foi encaminhada inicialmente para esta Comissão e seguirá para a Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), para decisão terminativa. No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao PLS.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, é competência desta Comissão opinar sobre proposições relacionadas à infraestrutura. A análise dos aspectos tributários do PLS será realizada pela CAE.

No mérito, as medidas trazidas pelo projeto são de extrema relevância para o desenvolvimento da pesquisa voltada para a produção e geração de energias limpas.

A carga tributária brasileira é notoriamente alta e inibe uma maior aplicação de novas tecnologias, caras e, em sua grande maioria, disponíveis apenas no exterior.

Efetivamente, o Brasil é carente de subsídios indiretos que visem a incentivar a pesquisa, o desenvolvimento e a produção de equipamentos utilizados na geração de fontes alternativas e no armazenamento de energia, de veículos elétricos, híbridos ou não. Os equipamentos, quando aqui produzidos, ainda são mais caros do que os produzidos no exterior.

As isenções concedidas, referentes às Contribuições para o PIS/Pasep e à Cofins, inclusive na importação, ao II e ao IPI possibilitarão, certamente, um grande salto tecnológico em nosso País, que não pode desperdiçar seu enorme potencial energético alternativo.

Importante observar que o Regime Especial de Tributação para o Incentivo ao Desenvolvimento e à Produção de Fontes Alternativas de Energia Elétrica (REINFA), com a isenção das contribuições sociais do PIS/PASEP e da COFINS, não imputará às etapas do processo produtivo efeito cumulativo dessas contribuições, por força do art. 17 da Lei 11.033/2004, que estabelece:

“Art. 17. As vendas efetuadas com suspensão, isenção, alíquota 0 (zero) ou não incidência da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS não impedem a manutenção, pelo vendedor, dos créditos vinculados a essas operações.”

O PLS também inova ao prever condições especiais de financiamento, junto a entidades oficiais de fomento, às empresas beneficiárias do Reinfra e a possibilidade de geração de energia limpa de forma independente e que, quando disponibilizada pelo consumidor final, fica isenta dos tributos indicados na proposição.

Finalmente, o estímulo à produção do veículo tracionado a motor elétrico é medida que se impõe. Não podemos ficar atrás dos demais países no desenvolvimento dessa tecnologia. O Brasil revolucionou o mercado automobilístico com os veículos movidos a álcool ou *flex*, sabidamente menos poluentes que aqueles abastecidos exclusivamente com gasolina ou diesel. Não é possível que, neste momento, fiquemos inertes, enquanto o resto do mundo investe cada vez mais na pesquisa em automóveis elétricos.

No entanto, cabe mencionar que o PLS não observa beneficiária do

REINFA a pessoa jurídica que exerça pesquisa, desenvolvimento e produção de equipamentos utilizados na geração de energia por biomassa ou por Pequenas Centrais Hidrelétricas - PCHs, motivo pelo inserimos emenda para alterar a redação do inciso I do art. 2º. No mesmo sentido, alteramos a redação do inciso II para incluir a geração de energia elétrica por PCHs e por fonte térmica que utilize o biogás proveniente de produtos agrícolas, dejetos orgânicos, lixo e aterros sanitários.

Outras alterações correspondem à isenção de PIS/PASEP e COFINS sobre bens adquiridos no mercado interno para atividades indicadas no artigo 2º e ao aviso desta inexigibilidade nas notas fiscais. Ademais, assegura-se a manutenção e utilização dos créditos de PIS/PASEP e COFINS relativos aos produtos empregados na industrialização dos bens de que trata o artigo 2º.

Incluimos o índice mínimo de 60% de nacionalização dos equipamentos, quando aplicável, como condição para adesão ao REINFA.

Apresentamos emenda para que a energia elétrica gerada a partir das fontes do inciso II do art. 2º, caso dependentes de variações climáticas, prevejam mecanismos de realocação de energia. Desta forma, o consumidor fica protegido de eventuais alterações de fornecimento relacionados às condições climáticas.

Por fim, totalizamos a isenção de tarifas pelo uso de transmissão e distribuição de energia elétrica para plantas com capacidade de até 30.000kW, fazendo ressalva para que esta isenção alcance o consumidor final. Com isso, muitos produtores rurais poderão ter acesso a energia mais barata, comprada diretamente de produtores menores.

III – VOTO

Em face do exposto, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 311, de 2009, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº – CI

Dê-se ao art. 2º do projeto a seguinte redação:

Art. 2º

I – pesquisa, desenvolvimento e produção de equipamentos utilizados na geração de energia com base em fonte eólica, biomassa, solar e marítima, e por Pequenas Centrais Hidrelétricas, bem como de novas tecnologias em materiais de armazenamento;

II – geração de energia elétrica por Pequenas Centrais Hidrelétricas ou por fonte eólica, solar, marítima e térmica que utilize o biogás proveniente de produtos agrícolas, dejetos orgânicos, lixo e aterros sanitários;

EMENDA Nº - CI

Acrescente-se ao art. 3º do projeto o seguinte inciso:

IV – Contribuição para o PIS/PASEP e COFINS sobre bens adquiridos no mercado interno necessários para as atividades previstas no art. 2º desta Lei e adquiridos diretamente pela beneficiária do REINFA.

EMENDA Nº - CI

Acrescentem-se ao art. 3º do projeto os seguintes parágrafos:

§ 7º Nas notas fiscais relativas às vendas que tratam as isenções previstas no inciso IV, deverão constar a expressão “Venda efetuada com suspensão da exigibilidade da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS”, seguindo com a especificação do dispositivo legal correspondente;

§ 8º São asseguradas a manutenção e a utilização dos créditos do PIS/PASEP e COFINS relativos a matérias-primas, produtos intermediários e materiais de embalagem empregados na industrialização dos bens de que trata o inciso IV deste artigo.

EMENDA Nº – CI

Dê-se ao art. 4º do projeto a seguinte redação:

Art. 4º A adesão ao REINFA fica condicionada à regularidade fiscal da pessoa jurídica em relação aos tributos e contribuições administrados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, assim como ao cumprimento de índice mínimo de 60% (sessenta por cento) de nacionalização dos equipamentos, quando aplicável, conforme regras estabelecidas pelo poder executivo.

EMENDA Nº - CI

Acrescentem-se ao art. 8º do projeto os seguintes incisos:

§ 3º A energia elétrica gerada a partir das fontes citadas no Inciso II do Art. 2º, se dependentes diretamente de variações climáticas, deverá ser considerada nos mecanismos de realocação de energia para mitigação dos riscos relacionados às referidas variações.

§ 4º A energia gerada a partir das fontes citadas no Inciso II do Art. 2º, proveniente de plantas com capacidade de até 30.000kW, na produção e no consumo, estará isenta de tarifas pelo uso dos sistemas de transmissão e distribuição de energia elétrica, desde que a isenção, na sua totalidade, seja transferida ao consumidor final.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

13



SENADO FEDERAL
Senador Armando Monteiro

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 149, de 2011, da Senadora Vanessa Grazziotin, que *altera o art. 47 da Lei nº 4.506, de 30 de novembro de 1964, para considerar como operacionais as despesas de capacitação de empregados, para fins de apuração do imposto de renda das pessoas jurídicas.*

RELATOR: Senador **ARMANDO MONTEIRO**

I – RELATÓRIO

Submete-se à apreciação desta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), em decisão terminativa, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 149, de 2011, de autoria da Senadora Vanessa Grazziotin. O projeto compõe-se de dois artigos.

O art. 1º acresce § 8º ao art. 47 da Lei nº 4.506, de 30 de novembro de 1964, para explicitar que são dedutíveis, na apuração do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) com base no lucro real, as despesas com capacitação de empregados, inclusive mediante concessão de bolsas de estudo em consonância com o objetivo social da empresa, desde que oferecidas em condições de igualdade para todos os empregados.

O art. 2º é a cláusula de vigência. Dispõe que a lei resultante entrará em vigor na data de sua publicação.



SENADO FEDERAL
Senador Armando Monteiro

Na bem-lançada justificação, a autora relata que a Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) vem dando interpretação restritiva ao que seja “formação profissional de empregados”, cujos gastos são dedutíveis na apuração do lucro real por força do art. 368 combinado com o art. 299, ambos do Regulamento do Imposto de Renda (Decreto nº 3.000, de 26 de março de 1999 – RIR/99). Para dirimir dúvidas de interpretação e eliminar a insegurança jurídica, o projeto descreve as situações em que são dedutíveis as despesas com capacitação de empregados.

Na reunião de 26 de outubro de 2011, sob nossa relatoria, a proposição foi aprovada pela Comissão de Assuntos Sociais.

Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 90, inciso I, combinado com o art. 99, inciso IV, ambos do Regimento Interno do Senado Federal, cabe a esta CAE deliberar sobre proposições pertinentes a tributos, como é o caso, dispensada a competência do Plenário.

O PLS nº 149, de 2011, coaduna-se com os parâmetros constitucionais aplicáveis, quer no tocante à legitimidade da iniciativa parlamentar no processo legislativo (art. 61, *caput*, da Constituição Federal – CF), quer quanto à competência da União e do Congresso Nacional para legislar sobre a matéria (arts. 24, I; 48, I; e 153, III; todos da CF).

O projeto está articulado em boa técnica legislativa.

Com respeito à adequação financeira e orçamentária, a proposição não altera os limites de dedução do lucro real (base de cálculo do IRPJ), apenas explicita as condições em que são dedutíveis as despesas com capacitação de empregados. Por essa razão, não dá causa a renúncia de receita e dispensa as medidas acautelatórias de caráter orçamentário-financeiro previstas no art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal).

No mérito, a iniciativa é pertinente. Atualmente, a legislação do IRPJ determina que somente as despesas necessárias e operacionais à



SENADO FEDERAL
Senador Armando Monteiro

atividade da empresa para a manutenção de sua fonte produtora são dedutíveis para a apuração do lucro real.

Embora o art. 368 do RIR/99 autorize a deduzir, *como despesa operacional, os gastos realizados com a formação profissional de empregados*, a RFB tem dado interpretação restritiva ao que seja “formação profissional”.

Para afastar a insegurança jurídica, o PLS nº 149, de 2011, explicita as condições em que são dedutíveis as despesas com capacitação de empregados. Serão as despesas incorridas com qualificação, treinamento e formação profissional de empregados, inclusive mediante concessão de bolsas de estudo em instituições de ensino de qualquer nível, desde que oferecidas em condições de igualdade para todos os empregados. A nosso ver, as condições espelham a realidade de uma empresa interessada na qualificação de sua mão de obra, sendo bastante razoáveis.

Além disso, a proposição se integra e complementa à principal diretriz prevista na Lei 12.513/2011, que criou o Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego (Pronatec), ou seja, a de ampliar as oportunidades educacionais dos trabalhadores por meio do incremento da formação profissional. Como essa iniciativa não está presente no Pronatec, o projeto de autoria da Senadora Vanessa Grazziotin é de alta relevância e oportunidade para preencher essa lacuna.

Ademais, esclarecemos que o conceito de despesa operacional utilizado pela legislação tributária ainda é o vigente antes da introdução no Brasil das normas da contabilidade internacional. Isso porque o art. 16 da Lei nº 11.941, de 27 de maio de 2009, determinou à pessoa jurídica sujeita ao Regime Tributário de Transição (isto é, a todas as empresas, porque o regime é obrigatório a partir do ano-calendário de 2010) considerar, para fins tributários, os métodos e critérios contábeis **vigentes em 31 de dezembro de 2007**.



SENADO FEDERAL
Senador Armando Monteiro

III – VOTO

Em face de todo o exposto, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 149, de 2011.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 149, DE 2011

Altera o art. 47 da Lei nº 4.506, de 30 de novembro de 1964, para considerar como operacionais as despesas de capacitação de empregados, para fins de apuração do imposto de renda das pessoas jurídicas.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 47 da Lei nº 4.506, de 30 de novembro de 1964, passa a vigorar acrescentado do § 8º, com a seguinte redação:

“Art. 47.....

.....

§ 8º São admitidas como despesas operacionais as incorridas com qualificação, treinamento e formação profissional de empregados, em ambiente interno ou externo à empresa, inclusive mediante concessão de bolsas de estudo em instituições de ensino de qualquer nível, consideradas pela empresa de interesse para seu objetivo social, desde que oferecidas em condições de igualdade para todos os empregados.” (NR)

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

2

JUSTIFICAÇÃO

Com base na Lei nº 4.506, de 1964, o Regulamento do Imposto de Renda (RIR/99), em seu artigo 299, ao tratar da dedutibilidade para efeitos de apuração do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), determina que somente as despesas necessárias e operacionais à atividade da empresa para a manutenção de sua fonte produtora seriam dedutíveis.

Ao tratar do tema "Formação Profissional", o mesmo Regulamento do Imposto de Renda permite a dedução desses custos: *poderão ser deduzidos, como despesa operacional, os gastos realizados com a formação profissional de empregados* (art. 368).

Contudo, nem a Lei, nem o Regulamento, definem o conceito ou a extensão do que seria "formação profissional", podendo o intérprete adotar uma leitura restrita ou extensiva ao referido termo.

A Receita Federal do Brasil (RFB), em resposta a algumas consultas feitas por contribuintes, vem entendendo que o termo "formação profissional" abrangeria somente o ensino fundamental e médio, além de curso técnico para especializar o empregado na área em que trabalha, para efeitos de dedução desses custos com educação, também chamado de "auxílio-educação".

Apesar da determinação legal em sentido estrito e da interpretação restritiva da RFB quanto ao termo "formação profissional", há precedentes jurisprudenciais proferidos pelo Colendo Superior Tribunal de Justiça, que têm dado uma interpretação extensiva ao termo "auxílio-educação", incluindo no seu conceito mensalidades da faculdade, cursos de línguas e outros do gênero, destinados ao aperfeiçoamento dos seus empregados. Exemplo, o acórdão proferido no Recurso Especial nº 676.627-PR, do Superior Tribunal de Justiça.

A Lei nº 8.212, de 1991, em seu artigo 28, parágrafo 9º, alínea "t", ao tratar do salário-contribuição para efeitos de tributação da Contribuição à Seguridade Social, é expressa ao isentar da Contribuição Previdenciária as parcelas pagas e destinadas pelo empregador a custear a educação básica (ensino fundamental e ensino médio) e os cursos de capacitação e qualificação profissional, sendo pacífico na doutrina e na jurisprudência que o valor destinado ao plano educacional e aos cursos de capacitação e qualificação dos empregados de uma empresa não possuem a natureza de salário e, dessa forma, não devem sofrer a tributação para efeitos da Contribuição à Seguridade Social.

3

No atual estágio de desenvolvimento e de competição no mundo globalizado, o Brasil enfrenta enorme problema de qualificação de mão-de-obra. Avolumam-se os indícios de carência de pessoal qualificado em praticamente todos os setores de atividade, não obstante a massa de desempregados em busca de ocupação.

É necessário possibilitar às empresas que promovam a complementação educacional de seu pessoal, com o que todos terão a ganhar, sem que ocorra a insegurança jurídica que hoje caracteriza a matéria. Por critérios puramente administrativos, o órgão de administração fiscal aceita, ou não, determinados cursos ou níveis escolares para efeito de dedução da base de cálculo do imposto de renda. A empresa fica à mercê do entendimento fiscal *a posteriori*, normalmente acompanhado de multas e encargos.

As empresas que possuem Programas de Incentivo e Auxílio Educação para seus empregados devem poder efetuar a dedução desses custos na determinação dos seus resultados, desde que haja igualdade de condições para todos os empregados. Por outro lado, somente a empresa pode ter o critério do que seus empregados necessitam em termos de qualificação para melhor atingir seus objetivos sociais. A possibilidade de fraude é diminuta, até porque as empresas não agem, normalmente, por benemerência, mas em busca do cumprimento de suas metas.

São essas, em resumo, as razões pelas quais submeto e peço aos ilustres Pares a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, 07 de Abril de 2011

Senadora **VANESSA GRAZZIOTIN**

LEGISLAÇÃO CITADA

Lei 4506/64 | Lei nº 4.506, de 30 de novembro de 1964

Dispõe sobre o imposto que recai sobre as rendas e proventos de qualquer natureza. Citado por 1935

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta, e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 47. São operacionais as despesas não computadas nos custos, necessárias à atividade da empresa e a manutenção da respectiva fonte produtora.

§ 1º São necessárias as despesas pagas ou incorridas para a realização das transações ou operações exigidas pela atividade da empresa.

§ 2º As despesas operacionais admitidas são as usuais ou normais no tipo de transações, operações ou atividades da empresa.

§ 3º Somente serão dedutíveis como despesas os prejuízos por desfalque, apropriação indébita, furto, por empregados ou terceiros, quando houver inquérito instaurado nos termos da legislação trabalhista ou quando apresentada queixa perante a autoridade policial.

§ 4º No caso de empresa individual, a administração do imposto poderá impugnar as despesas pessoais do titular da empresa que não forem expressamente previstas na lei como deduções admitidas se esse não puder provar a relação da despesa com a atividade da empresa.

§ 5º Os pagamentos de qualquer natureza a titular, sócio ou dirigente da empresa, ou a parente dos mesmos, poderão ser impugnados pela administração do imposto, se o contribuinte não provar:

- a) no caso de compensação por trabalho assalariado, autônomo ou profissional, a prestação efetiva dos serviços;
- b) no caso de outros rendimentos ou pagamentos, a origem e a efetividade da operação ou transação.

§ 6º Poderão ainda ser deduzidas como despesas operacionais as perdas extraordinárias de bens objeto da inversão, quando decorrerem de condições excepcionais de obsolescência de casos fortuitos ou de força maior, cujos riscos não estejam cobertos por seguros, desde que não compensadas por indenizações de terceiros.

§ 7º Incluem-se, entre os pagamentos de que trata o § 5º, as despesas feitas, direta ou indiretamente, pelas empresas, com viagens para o exterior, equipando-se os gerentes a dirigentes de firma ou sociedade.

5

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 8.212, DE 24 DE JULHO DE 1991.

Mensagem de veto

Dispõe sobre a organização da Seguridade Social, institui Plano de Custeio, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

CAPÍTULO IX

Do Salário-de-Contribuição

Art. 28. Entende-se por salário-de-contribuição:

I - para o empregado e trabalhador avulso: a remuneração efetivamente recebida ou creditada a qualquer título, durante o mês em uma ou mais empresas, inclusive os ganhos habituais sob a forma de utilidades, ressalvado o disposto no § 8º e respeitados os limites dos §§ 3º, 4º e 5º deste artigo;

II - para o empregado doméstico: a remuneração registrada na Carteira de Trabalho e Previdência Social, observadas as normas a serem estabelecidas em regulamento para a comprovação do vínculo empregatício e do valor da remuneração;

III - para o trabalhador autônomo e equiparado, empresário e facultativo: o salário-base, observado o disposto no art. 29.

§ 1º Quando a admissão, a dispensa, o afastamento ou a falta do empregado ocorrer no curso do mês, o salário-de-contribuição será proporcional ao número de dias de trabalho efetivo, na forma estabelecida em regulamento.

§ 2º O salário-maternidade é considerado salário-de-contribuição.

§ 3º O limite mínimo do salário-de-contribuição é de um salário-mínimo, tomado no seu valor mensal, diário ou horário, conforme o ajustado e o tempo de trabalho efetivo durante o mês.

6

§ 4º O limite mínimo do salário-de-contribuição do menor aprendiz corresponde à sua remuneração mínima definida em lei.

§ 5º O limite máximo do salário-de-contribuição é de Cr\$170.000,00 (cento e setenta mil cruzeiros), reajustado a partir da data da entrada em vigor desta lei, na mesma época e com os mesmos índices que os do reajustamento dos benefícios de prestação continuada da Previdência Social.

§ 6º No prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da data de publicação desta lei, o Poder Executivo encaminhará ao Congresso Nacional projeto de lei estabelecendo a previdência complementar, pública e privada, em especial para os que possam contribuir acima do limite máximo estipulado no parágrafo anterior deste artigo.

~~§ 7º O décimo terceiro salário (gratificação natalina) integra o salário-de-contribuição, na forma estabelecida em regulamento.~~

§ 7º O décimo terceiro salário (gratificação natalina) integra o salário-de-contribuição, exceto para o cálculo de benefício, na forma estabelecida em regulamento. (Redação dada pela Lei nº 8.870, de 1994).

§ 8º O valor total das diárias pagas, quando excedente a 50% (cinquenta por cento) da remuneração mensal, integra o salário-de-contribuição pelo seu valor total.

§ 9º Não integram o salário-de-contribuição:

- a) as cotas do salário-família recebidas nos termos da lei;
- b) as ajudas de custo e o adicional mensal recebidos pelo aeronauta nos termos da Lei nº 5.929, de 30 de outubro de 1973;
- c) a parcela in natura recebida de acordo com os programas de alimentação aprovados pelo Ministério do Trabalho e da Previdência Social, nos termos da Lei nº 6.321, de 14 de abril de 1976;
- d) os abonos de férias não excedentes aos limites da legislação trabalhista;
- e) a importância recebida a título de aviso prévio indenizado, férias indenizadas, indenização por tempo de serviço e indenização a que se refere o art. 9º da Lei nº 7.238, de 29 de outubro de 1984;

7

- f) a parcela recebida a título de vale-transporte, na forma da legislação própria;
- g) a ajuda de custo recebida exclusivamente em decorrência de mudança de local de trabalho do empregado;
- h) as diárias para viagens, desde que não excedam a 50% (cinquenta por cento) da remuneração mensal;
- i) a importância recebida a título de bolsa de complementação educacional de estagiário, quando paga nos termos da Lei nº 6.494, de 7 de dezembro de 1977;
- j) a participação nos lucros ou resultados da empresa, quando paga ou creditada de acordo com a lei específica. .

(Às Comissões de Assuntos Sociais e de Assuntos Econômicos, cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 08/04/2011.



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS,
sobre o Projeto de Lei do Senado nº 149, de 2011,
da Senadora Vanessa Gazziotin, que *Altera o art.
47 da Lei nº 4.506, de 30 de novembro de 1964,
para considerar como operacionais as despesas
de capacitação de empregados, para fins de
apuração do imposto de renda das pessoas
jurídicas.*

RELATOR: Senador **ARMANDO MONTEIRO**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 149, de 2011, de autoria da nobre Senadora Vanessa Grazziotin, ora em análise, altera a Lei nº 4.506, de 1964, para permitir o lançamento como despesas operacionais “as incorridas com qualificação, treinamento e formação profissional de empregados, em ambiente interno ou externo à empresa, **inclusive mediante concessão de bolsas de estudo** em instituições de ensino de qualquer nível consideradas pela empresa de interesse para seu objetivo social”, para fins de apuração do imposto de renda das pessoas jurídicas.

Conforme a justificção, pretende-se eliminar uma fonte de insegurança jurídica e de atrito com o fisco, ao clarificar que cabe à empresa declarar os cursos de interesse para seu objetivo social.

A proposição foi distribuída para análise desta Comissão de Assuntos Sociais e, na sequência, irá, em caráter terminativo, para a deliberação da Comissão de Assuntos Econômicos.

Até o momento, não foram apresentadas emendas ao projeto.

II – ANÁLISE



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

Nos termos do art. 90, inciso I, combinado com o art. 100, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Assuntos Sociais deliberar sobre proposições que digam respeito a relações de trabalho.

Sob o aspecto formal, não vislumbramos óbice algum de natureza jurídica ou constitucional no projeto. A disciplina da matéria é de competência legislativa da União (art. 22, da Constituição Federal – CF) e inclui-se entre as atribuições do Congresso Nacional (art. 48, *caput*, da CF).

No mérito, a iniciativa é pertinente. Atualmente, o Regulamento do Imposto de Renda (RIR/99) determina que somente as despesas necessárias e operacionais à atividade da empresa para a manutenção de sua fonte produtora seriam dedutíveis do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL).

Todavia, os termos utilizados pelo regulamento, quando cuida da "Formação Profissional", deixam margem à dúvida, pois afirma que *poderão ser deduzidos, como despesa operacional, os gastos realizados com a formação profissional de empregados* (art. 368), mas não há definição do que seja "formação profissional". Isso permite interpretações discrepantes acerca do mesmo dispositivo, caso se adote uma leitura restrita ou extensiva do referido termo.

A Receita Federal do Brasil (RFB), em resposta a algumas consultas feitas por contribuintes, vem entendendo que o termo "formação profissional" abrangeria somente o ensino fundamental e médio, além de curso técnico para especializar o empregado na área em que trabalha, para efeitos de dedução desses custos com educação, também chamado de "auxílio-educação".

No entanto, como denota a Senadora Vanessa Grazziotin, na justificção da sua proposição, já existe jurisprudência proferida pelo Superior Tribunal de Justiça, que tem conferido “uma interpretação extensiva ao termo "auxílio-educação", incluindo no seu conceito mensalidades de faculdade, cursos de línguas e outros do gênero, destinados ao aperfeiçoamento dos seus empregados”. A exemplo, é citado o acórdão proferido no Recurso Especial nº 676.627-PR, do Superior



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

Tribunal de Justiça.

Vale salientar que o Brasil enfrenta hoje o difícil desafio de capacitar a sua mão-de-obra para que possa fazer frente aos patamares necessários ao desenvolvimento econômico e à competitividade num mundo totalmente conectado. Hoje enfrentamos um cruel paradoxo: carência de pessoal qualificado em praticamente todos os setores de atividade e uma massa de desempregados em busca de ocupação.

Assim, toda medida que possibilite às empresas a complementação educacional de seu pessoal deve ser incentivada. Por outro lado, nada mais justo do que afastar a insegurança jurídica que existe em torno da matéria. O setor produtivo não pode ficar à mercê do entendimento fiscal *a posteriori*, normalmente acompanhado de multas e encargos.

A lei deve deixar claro que as empresas que possuem Programas de Incentivo e Auxílio Educação para seus empregados podem efetuar a dedução desses custos na determinação dos seus resultados. Deve também reconhecer que cabe a elas decidir o que seus empregados necessitam em termos de qualificação para melhor atingir seus objetivos sociais.

III – VOTO

Em face de todo o exposto, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 149, de 2011.

Sala da Comissão, 26 de outubro de 2011

Senador Jayme Campos, Presidente

Senador Armando Monteiro, Relator

14

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 268, de 2012, do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA, *que concede isenção da Contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidente sobre veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros.*

RELATOR: Senador GIM ARGELLO

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 268, de 2012, do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA, em apreciação para decisão terminativa por esta Comissão, “concede isenção da Contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidente sobre veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros”.

O art. 1º confere isenção de PIS/PASEP e Cofins incidente sobre a receita originada da venda de veículos automotores com capacidade maior que dez passageiros, destinados ao transporte coletivo de passageiros, classificados na posição 8702 da Tabela de Incidência do IPI (TIPI).

O art. 2º determina a nulidade da isenção, bem como a devolução dos respectivos valores com seus eventuais acréscimos legais, nos casos em que os veículos beneficiados: (i) forem revendidos com menos de cinco anos de sua aquisição; (ii) não forem utilizados para o transporte coletivo de passageiros; ou (iii) forem descaracterizados quando aplicado o disposto no art. 3º, que permite ao regulamento restringir o benefício legal a veículos que “obedeçam a modelos com características especiais, inclusive quanto à pintura externa e a identificação por palavras ou símbolos”.

O art. 4º, por seu turno, garante a manutenção do crédito relativo a matérias-primas, produtos intermediários e material de embalagem utilizados nos veículos de que trata o projeto.

O art. 5º determina que o Poder Executivo estimará o montante da renúncia de receita correspondente à isenção, para fins de adequação aos ditames da Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000). O art. 6º, por fim, constitui a cláusula de vigência, que seria imediata.

O objetivo do autor é o de reduzir o custo de aquisição dos veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros, de forma a estimular a renovação e expansão dessa frota, o que ensejaria reflexos positivos na qualidade da prestação e na expansão da oferta desse importante serviço público.

Não foram oferecidas emendas ao projeto.

O projeto foi aprovado, sem emendas, pela Comissão de Serviços de Infraestrutura, em reunião do dia 17 de outubro de 2012.

II – ANÁLISE

A proposição sob exame atende a todos os requisitos de constitucionalidade e juridicidade e está vazada em técnica legislativa adequada.

Nos termos do art. 91, inciso I, combinado com o art. 99, inciso IV, ambos do Regimento Interno do Senado Federal, cabe a esta Comissão de Assuntos Econômicos opinar sobre proposições pertinentes a tributos, como é o caso, dispensada a competência do Plenário.

Em relação a esses aspectos, portanto, não se vislumbra qualquer óbice à sua normal tramitação ou necessidade de qualquer reparo ou adequação.

Em juízo de mérito, não há como deixar de acolher a proposição e de dar razão aos fundamentos apresentados pelo ilustre autor e referendados pela Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Com efeito, o transporte coletivo assume a dramaticidade de um dos mais ingentes problemas da atualidade brasileira, mormente no que respeita à mobilidade urbana. O processo acelerado e caótico de urbanização brasileira, nos últimos cinquenta anos, teve como um dos efeitos mais perversos a impossibilidade de o Poder Público equacionar e implantar políticas de mobilidade compatíveis, em termos de qualidade e eficiência, com o porte da população que se desloca diariamente para as atividades de trabalho, de estudo, de lazer e outras.

Os mais prejudicados são os trabalhadores de baixa renda, empurrados para habitar os limites distantes da periferia e obrigados a deslocamentos em péssimas condições qualitativas que lhes consomem horas e horas diárias e, o que é pior, pagando altos preços, que lhes comprometem exagerada proporção da renda.

Em círculo vicioso, a precariedade do transporte coletivo e seu custo acabam incentivando, para os que podem suportar seu custo, o uso do automóvel como meio de transporte individual, congestionando as vias públicas e agravando dramaticamente o problema.

Em todo o País, em nível local, já se reconhece a necessidade e de alguma forma se pratica o subsídio público ao transporte coletivo, como forma de atenuação do problema, embora, naturalmente, não o resolva. De resto, a tendência de subsídio estatal ao transporte de passageiros urbanos não é peculiaridade brasileira. Em praticamente todo o mundo o fenômeno é observado.

O projeto sob exame nada mais faz que agregar a União a essa política de subsídio, que no caso seria implícito, ao abrir mão de uma tributação que encarece em quase dez por cento os veículos automotores utilizados no transporte coletivo, ônus que, forçosamente, acaba sendo repassado para os

usuários.

Na verdade, a aprovação do projeto obedece até mesmo a uma necessidade de coerência. Soa incompreensível que uma parte do Estado, por razões sócio-econômicas, seja obrigada a praticar o subsídio, enquanto outra pratica tributação em sentido inverso.

III – VOTO

Em face do exposto, VOTO pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 268, de 2012.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 268, DE 2012

Concede isenção da Contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidente sobre veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A receita da venda dos veículos classificados na posição 87.02, e seus desdobramentos, da Tabela de Incidência do IPI (TIPI), destinados a transporte coletivo de passageiros, fica isenta da Contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS).

Art. 2º A isenção de que trata o art. 1º será declarada nula, sendo as contribuições cobradas com todos os acréscimos legais, se verificada antes de decorridos cinco anos da data de aquisição:

I – a transferência, a qualquer título, da propriedade dos veículos objeto da isenção, salvo prévia anuência do órgão de administração fiscal;

II – a comprovação de uso dos veículos em atividade diversa do transporte coletivo de passageiros;

2

III – a descaracterização dos veículos, se a isenção houver sido baseada no disposto no art. 3º desta Lei.

Art. 3º O Regulamento poderá restringir a isenção de que trata esta Lei a veículos que obedeçam a modelos com características especiais, inclusive quanto a pintura externa e a identificação por palavras ou símbolos.

Art. 4º Fica assegurada a manutenção do crédito relativo a matérias-primas, produtos intermediários e material de embalagem empregados nos bens objeto da isenção de que trata o art. 1º.

Art. 5º Para os fins do disposto no art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, o Poder Executivo estimará o montante da renúncia de receita decorrente do disposto nesta Lei e o incluirá no demonstrativo a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição Federal, o qual acompanhará o projeto de lei orçamentária cuja apresentação ocorrer depois de sessenta dias de publicação desta Lei.

Parágrafo único. A isenção de que trata esta Lei produzirá efeitos a partir do primeiro dia do exercício financeiro imediatamente posterior àquele em que for implementado o disposto no *caput*.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A existência de transporte público de qualidade e em quantidade constitui condição essencial para a melhoria da qualidade de vida das populações urbanas, atormentadas cotidianamente por congestionamentos de grandes proporções em nosso país.

Entretanto, apesar de essa constatação não constituir novidade, o que mais se observa, no Brasil, é um serviço que se encontra muito aquém do que merece o povo brasileiro, ou do que a pujança econômica de nosso país permitiria. Entre as principais mazelas que afetam a prestação desse serviço, encontramos a idade média da frota utilizada, que acarreta uma miríade de problemas, como quebras em serviço, maior nível de ruído, menor padrão de conforto, entre muitos outros.

A proposição que ora apresentamos visa a colaborar para o enfrentamento desse problema, ao propor a isenção do PIS/COFINS na venda dos veículos classificados

3

na posição 87.02, e seus desdobramentos, da Tabela de Incidência do IPI (TIPI), ou seja, automóveis para transporte de dez pessoas ou mais, incluído o motorista.

Com isso, efetivamente, o preço dos ônibus será reduzido, o que garantirá uma maior facilidade para a renovação e aumento da frota rodante, com reflexos positivos na prestação do serviço de transporte coletivo urbano e consequente redução no preço das passagens.

São esses os motivos que nos levam a apresentar esse projeto, que ora submetemos à consideração dos nobres colegas Parlamentares, certos de podermos contar com o apoio necessário à sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador **CÁSSIO CUNHA LIMA**

LEGISLAÇÃO CITADA

CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988

CAPÍTULO II
DAS FINANÇAS PÚBLICAS
Seção II
DOS ORÇAMENTOS

Art. 165. Leis de iniciativa do Poder Executivo estabelecerão:

I - o plano plurianual;

II - as diretrizes orçamentárias;

III - os orçamentos anuais.

.....

4

§ 6º - O projeto de lei orçamentária será acompanhado de demonstrativo regionalizado do efeito, sobre as receitas e despesas, decorrente de isenções, anistias, remissões, subsídios e benefícios de natureza financeira, tributária e creditícia.

.....

LEI COMPLEMENTAR Nº 101, DE 4 DE MAIO DE 2000.

Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

.....

CAPÍTULO III
DA RECEITA PÚBLICA
Seção II
Da Renúncia de Receita

Art. 14. A concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita deverá estar acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e a pelo menos uma das seguintes condições:

I - demonstração pelo proponente de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art. 12, e de que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias;

II - estar acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado no *caput*, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

§ 1º A renúncia compreende anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de isenção em caráter não geral, alteração de alíquota ou modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou contribuições, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado.

5

§ 2º Se o ato de concessão ou ampliação do incentivo ou benefício de que trata o *caput* deste artigo decorrer da condição contida no inciso II, o benefício só entrará em vigor quando implementadas as medidas referidas no mencionado inciso.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica:

I - às alterações das alíquotas dos impostos previstos nos [incisos I, II, IV e V do art. 153 da Constituição](#), na forma do seu [§ 1º](#);

II - ao cancelamento de débito cujo montante seja inferior ao dos respectivos custos de cobrança.

.....

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura; e de Assuntos Econômicos, cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 18/07/2012.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador VICENTINHO ALVES



62272.18221

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 268, de 2012, do Senador Cássio Cunha Lima, que *concede isenção da Contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidente sobre veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros.*

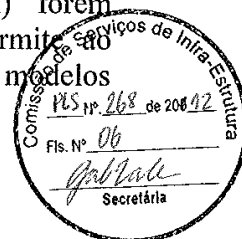
RELATOR: Senador VICENTINHO ALVES

Relator "ad hoc": Senador Ricardo Ferraço

I – RELATÓRIO

Encontra-se na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 268, de 2012, de autoria do Senador Cássio Cunha Lima, que “concede isenção da Contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidente sobre veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros”.

O projeto contém seis artigos. O primeiro oferece isenção das parcelas referentes ao PIS/PASEP e à Cofins na aquisição de veículos com capacidade maior que dez passageiros, quando estes servirem para o transporte coletivo de passageiros. O art. 2º determina a nulidade da isenção, bem como a devolução dos respectivos valores com seus eventuais acréscimos legais nos casos em que os veículos beneficiados: (i) forem revendidos com menos de cinco anos de sua aquisição; (ii) não forem utilizados para o transporte coletivo de passageiros; ou (iii) forem descaracterizados quando aplicado o disposto no art. 3º, que permite ao regulamento restringir o benefício legal a veículos que obedeçam a modelos





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**



62272.18221

com características especiais, inclusive quanto a pintura externa e a identificação por palavras ou símbolos”.

O art. 4º, por seu turno, garante a manutenção do crédito relativo a matérias-primas, produtos intermediários e material de embalagem utilizados nos veículos de que trata o projeto. O art. 5º determina que o Poder Executivo estimará o montante da renúncia de receita correspondente à isenção oferecida para fins de adequação aos ditames da Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000). O art. 6º, por fim, constitui a cláusula de vigência, que seria imediata.

O objetivo do autor é o de reduzir o custo de aquisição dos veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros, de forma a estimular a renovação e expansão dessa frota, o que ensejaria reflexos positivos na qualidade da prestação e na expansão da oferta desse importante serviço público.

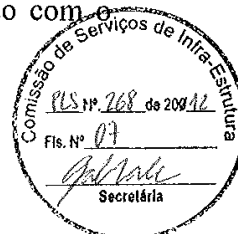
Não foram oferecidas emendas ao projeto. Após manifestação desta Comissão, o projeto será submetido à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), à qual caberá a decisão terminativa.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura opinar sobre matérias pertinentes a transporte terrestre e assuntos correlatos, objeto do PLS nº 268, de 2012.

Em face da competência terminativa atribuída à CAE, centralizaremos nossa análise nos aspectos concernentes ao transporte, deixando para aquela Comissão, além das questões referentes aos impactos econômicos da medida, o exame do atendimento aos preceitos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Quanto ao mérito, compartilhamos das preocupações do autor com a falta de qualidade do transporte público na maioria das cidades brasileiras. De fato, o ideal seria poder usufruir de um padrão de transporte coletivo equivalente ao que existe, por exemplo, nas cidades da Europa ocidental, objetivo que demandaria um longo e continuado processo com o investimento de elevado volume de recursos.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **VICENTINHO ALVES**



62272.18221

Contudo, acreditamos que a prestação do serviço de transporte público no Brasil apresenta padrões inferiores até mesmo aos de países de renda compatível com a nossa. Tome-se como exemplo a capital colombiana, Bogotá, que, ao reformular seu sistema de transporte público, melhorou a prestação desse importante serviço para todas as camadas da população, o que permite aos cidadãos uma alternativa concreta ao uso do carro particular e, em consequência, reduz os congestionamentos no trânsito.

Sabemos que, para conseguirmos a melhora que o Brasil precisa e merece, seria necessário muito mais do que o que é proposto no projeto que ora analisamos, em especial quanto ao envolvimento dos três níveis de governo. Assim, embora reconheçamos que a principal iniciativa cabe aos municípios, e que o papel que cabe ao Senado obviamente não é o de protagonista nesse processo, ainda assim podemos dizer com orgulho que esta Casa não se furta a suas responsabilidades e possibilidades, e tenta contribuir com o que lhe é permitido para a melhoria do transporte público em nosso País.

Temos noção, também, de que a redução do preço dos ônibus não é panacéia para todos os males que afligem o transporte coletivo, mas, ao permitir a renovação das frotas utilizadas nesse serviço, representa uma colaboração objetiva e prática no sentido de facilitar o dia-a-dia dos brasileiros que dependem dos ônibus para seus deslocamentos.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do PLS nº 268, de 2012.

Sala da Comissão, 17 de outubro de 2012.

RELATOR "AD HOC"
SEN.

, Presidente

, Relator





SENADO FEDERAL
COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

Projeto de Lei do Senado nº 268, de 2012

ASSINAM O PARECER, NA REUNIÃO DE 17 / 10 / 2012, OS(AS) SENHORES(AS) SENADORES(AS)

PRESIDENTE: *[Assinatura]*

RELATOR: "ad hoc" *[Assinatura]*

TITULARES

SUPLENTE

Bloco de Apoio ao Governo (PT, PDT, PSB, PC do B, PRB)

LINDBERGH FARIAS

1- HUMBERTO COSTA *[Assinatura]*

DELCÍDIO DO AMARAL

2- JOSÉ PIMENTEL *[Assinatura]*

JORGE VIANA

3 - WELLINGTON DIAS *[Assinatura]*

WALTER PINHEIRO

4 - EDUARDO LOPES *[Assinatura]*

ASSIS GURGACZ

5 - PEDRO TAQUES

JOÃO CAPIBERIBE

6 - RODRIGO ROLLEMBERG

INÁCIO ARRUDA

7 - VANESSA GRAZZIOTIN

Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PV)

TOMÁS CORREIA

1- ROMERO JUCÁ

WALDEMIR MOKA

2- SÉRGIO SOUZA

LOBÃO FILHO

3- ROBERTO REQUIÃO

VITAL DO RÊGO

4- FRANCISCO DORNELLES

RICARDO FERRAÇO

5- CLÉSIO ANDRADE *[Assinatura]*

EDUARDO BRAGA

6- CASILDO MALDANER

CIRO NOGUEIRA

7- IVO CASSOL *[Assinatura]*

Bloco Parlamentar da Minoria (PSDB, DEM)

FLEXA RIBEIRO

1- AÉCIO NEVES

LÚCIA VÂNIA

2- ALOYSIO NUNES FERREIRA *[Assinatura]*

CYRO MIRANDA

3- ALVARO DIAS

WILDER MORAIS

4- JAYME CAMPOS *[Assinatura]*

Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC)

FERNANDO COLLOR

1 - ARMANDO MONTEIRO *[Assinatura]*

GIM ARGELLO

2 - JOÃO VICENTE CLAUDINO *[Assinatura]*

BLAIRO MAGGI

3 - VICENTINHO ALVES

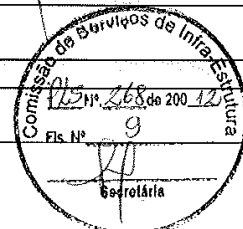
PSOL

1-

PSD

MARCO ANTÔNIO COSTA

1- SÉRGIO PETECÃO



15

**REQUERIMENTO Nº 45 DE 2012-CAE**

Nos termos do art. 93, II do Regimento Interno do Senado Federal, requeiro a realização de audiência pública com o Presidente do Banco do Brasil , **Sr. Aldemir Bendine** e com o Presidente da Caixa Economica Federal, **Sr. Jorge Fontes Hereda** para debate dos recentes planos de redução de juros aos correntistas lançados pelos Bancos que presidem.

Sala da Comissão, em



Senador LINDBERGH FARIAS