

*Parecer provido em
Plenário em 7.8.2018,
- 04 17h22.
A*

PROJETO DE LEI Nº 2.724, DE 2015

(Apensado: PL nº 7.413/2017)

PARECER DE PLENÁRIO EM SUBSTITUIÇÃO À COMISSÃO ESPECIAL

Modifica o artigo 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Autor: Carlos Eduardo Cadoca

Relator: Deputado Paulo Azi

I - RELATÓRIO

Trata-se de projetos de lei que, em seu conjunto: (i) propõem modernizar o setor de turismo no Brasil, adequando o sistema normativo que regulamenta o setor, com vistas a acompanhar as novas demandas da sociedade, dirimir entraves que impedem o desenvolvimento da atividade, assim como desburocratizar procedimentos, melhorando o ambiente de negócios e promovendo maior integração com a iniciativa privada; e ampliam o limite para a participação de capital estrangeiro com direito a voto em empresas que prestam serviços aéreos públicos. Compõem o grupo de proposições em análise, configurando o conteúdo anteriormente descrito:

- como proposição principal, o Projeto de Lei nº 2.724, de 2015, apresentado pelo nobre Deputado Carlos Eduardo Cadoca, que "eleva a participação do capital estrangeiro com direito a voto nas empresas de transporte aéreo";

- o Projeto de Lei nº 7.413, de 2017, de autoria do Poder Executivo, primeira proposição apensa, que "altera a Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, que dispõe sobre a Política Nacional de Turismo e define as atribuições do



Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico, e revoga a Lei nº 6.513, de 20 de dezembro de 1977”;

De acordo com o signatário da proposição principal, o acolhimento de seu projeto atrairia mais investimentos para o setor aéreo do país. Enfrenta-se, alega a justificativa de seu projeto, “elevação dos custos de operação (leasing, combustíveis, tributos, entre outros) e as quedas do poder de compra e da capacidade de endividamento do consumidor”, dificuldades que poderiam ser equacionadas com a abertura de capital das empresas aéreas.

Por sua vez, a Exposição de Motivos Interministerial nº 3/2017, que acompanha o PL nº 7.413/17, encaminhado pela Mensagem Presidencial nº 112, de 11/04/17, esclarece que a proposição busca acompanhar as novas demandas do setor turístico, dirimir gargalos que impedem o desenvolvimento da atividade, desburocratizar procedimentos, melhorar o ambiente de negócios e promover maior integração com a iniciativa privada, adequando o setor à dinâmica atual da atividade turística.

Até o final do prazo regimental para apresentação de emendas, em 26/04/17, não foram oferecidas emendas aos dois projetos.

Como as proposições envolvem matéria de competência de mais de três comissões de mérito (Comissões de Cultura; de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços; de Trabalho, de Administração e Serviço Público; de Turismo; de Finanças e Tributação), determinou-se a criação de comissão especial para examiná-las, a qual, contudo, não chegou a ser implantada formalmente. Em razão da circunstância, aprecia-se a matéria diretamente em Plenário, por meio do presente parecer.

II - VOTO DO RELATOR

Nos termos do § 2º do art. 34 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, à comissão especial, cuja manifestação se considera suprida no presente parecer, compete o exame de admissibilidade e do mérito da proposição principal, das que lhe foram apensadas e das emendas a elas apresentadas.

Não se registra, na concretização desse mister, qualquer restrição à admissibilidade jurídica e legislativa da proposição. Da mesma forma, não se



verificam, tanto nas proposições em apreço quanto nas alterações sugeridas ao último projeto apensado, incompatibilidades com as normas que regem o orçamento público.

Em relação ao mérito, cabe destacar, de início, que a discussão das proposições em exame adquire relevância ao se vislumbrar, numa perspectiva mais abrangente, que a atividade turística contribui de maneira decisiva para o desenvolvimento nacional, pela sua forte capacidade de manutenção e geração de empregos. Além disso, o segmento, constituído por cinquenta e duas atividades distintas, no qual a maior parte corresponde a empresas de micro e pequenos portes, contribui substancialmente para o esforço de exportação e conseqüentemente de geração de divisas.

Cabe enfatizar que o turismo, segundo especialistas internacionais, representa um dos setores de maior expressão na economia brasileira, ao lado da saúde e dos bens de consumo, todos com pronunciada capacidade de geração de empregos. O turismo brasileiro atualmente contribui com cerca de 9%, do PIB do país e detém aproximadamente 8% dos empregos inseridos em sua economia, segundo dados do World Travel & Tourism Council -WTTC-2015, considerando as atividades diretas, indiretas e induzidas.

Nesse sentido o PL nº 7.413/17 introduz dezenas de alterações na Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, mais conhecida como **Lei Geral do Turismo**. Tais inovações são aproveitadas no substitutivo oferecido à matéria, pelos motivos que se passa a especificar.

A substituição de "classificação" por "qualificação" dos prestadores de serviços turísticos dentre os objetivos da Lei, em seu art. 1º, atende à realidade das novas relações de consumo e à relativização de padrões. A observar, ainda, que a classificação dos meios de hospedagem, como adotada pelo Executivo, não se adequa aos padrões usados pela iniciativa privada. Ademais, o próprio consumidor já se encarrega da tarefa de classificar os prestadores de serviços turísticos, por meio de plataformas digitais. Já o acréscimo de atributo à definição de turismo, promovida no art. 2º da Lei nº 11.771/08, fundamenta-se em novos conceitos empregados pela Organização Mundial do Turismo – OMT.

Numerosas alterações são oferecidas pela proposição em apreço ao art. 5º da Lei Geral do Turismo, dispositivo que trata dos objetivos da Política Nacional de Turismo. A modificação do inciso II ratifica que a referida política



contribui para a redução das disparidades sociais e econômicas, mas torna claro que tal papel não é exclusivo da atividade turística. A inclusão, no inciso VI, do ordenamento e do monitoramento das atividades turísticas, pelos Estados, pelo Distrito Federal e pelos Municípios, como ações a serem estimuladas pela Política Nacional de Turismo, reconhece que tais instrumentos são indispensáveis para a realização do planejamento. Já a substituição, no inciso VII, da criação e da implantação de empreendimentos destinados às atividades de expressão cultural e similares pelo estímulo a essa implantação retira do Ministério do Turismo a obrigação de efetivar diretamente e por sua conta aqueles empreendimentos.

Por sua vez, a alteração promovida no inciso IX, ampliando o objetivo da Política Nacional do Turismo referente à preservação da identidade cultural das populações afetadas pela atividade turística, propicia as condições para tornar as comunidades e populações tradicionais protagonistas do desenvolvimento sustentável da atividade turística. A modificação na redação do inciso X evita a possibilidade equivocada de que se possam aceitar como lícitas atividades turísticas relacionadas a abusos de natureza sexual. A revogação do inciso XII, suprimindo a implementação do inventário do patrimônio turístico nacional como um dos objetivos da Política Nacional do Turismo, está conjugada à alteração do inciso II do parágrafo único do art. 9º. Nessa outra norma, a promoção, a orientação e o estímulo à realização de levantamentos necessários ao diagnóstico da oferta turística nacional passam a ser uma das dimensões das ações dos órgãos e das entidades que compõem o Sistema Nacional de Turismo.

A alteração do inciso XVI aprofunda o objetivo da Política Nacional do Turismo de integração do setor privado, permitindo a ampliação dos investimentos e o compartilhamento de custos para a realização de ações e de projetos de promoção e de qualificação do turismo. Já a modificação do inciso XVII reconhece a necessidade de melhorar o ambiente de negócios para aumentar o volume de investimentos no turismo e de reduzir o excesso de burocracia. Por meio da nova redação do inciso XVIII, define-se que o estabelecimento de padrões e normas de qualidade, eficiência e segurança na prestação de serviços turísticos é função de todo o Sistema Nacional de Turismo, e não apenas dos operadores, dos empreendimentos e dos equipamentos turísticos, como previsto no texto vigente. A alteração do inciso XIX introduz uma bem-vinda substituição de termos, dado que "o setor" do turismo é uma descrição mais precisa do que "a área" do turismo.



Complementando as modificações do art. 5º, o texto do inciso XX favorecerá o aprimoramento das informações estatísticas e dos dados sobre o turismo no País. O inciso XXI, acrescentado pela proposição, inclui no rol dos objetivos da Política Nacional do Turismo o incentivo ao fomento à pesquisa e à produção científica relacionadas ao turismo.

Várias modificações são propostas para o art. 6º da Lei nº 11.771/08, que dispõe sobre os elementos que devem ser promovidos pelo Plano Nacional de Turismo. Na primeira delas, no inciso V, efetiva-se a necessária atualização da designação das pessoas com deficiência e introduz-se no texto legal a previsão mais geral de iniciativas destinadas a apoiar a viagem de pessoas idosas, com deficiência ou com mobilidade reduzida ou de jovens. A alteração do inciso VIII aprimora o objetivo do Plano Nacional de Turismo relacionado ao estímulo ao turismo responsável. Já a modificação do inciso X torna mais precisa a correspondente redação.

São acrescentados novos incisos XI a XXIV ao art. 6º da Lei Geral do Turismo, incorporando ao texto legal a previsão de atividades adicionais a serem promovidas pelo Plano Nacional do Turismo. Estes novos dispositivos permitem alinhar os objetivos do Plano e da Política Nacional de Turismo. São englobados aspectos como o turismo social, a produção associada ao turismo como forma de inclusão e de diversificação da oferta turística, o fortalecimento da gestão descentralizada e da regionalização do turismo, o estímulo à criação de novos produtos turísticos e a estratégias de mercado para melhor posicionamento dos destinos turísticos brasileiros, a melhoria do ambiente de negócios, a inovação, a competitividade e a qualificação do setor. O substitutivo oferecido à matéria preserva a redação oferecida, com exceção de pequenos ajustes formais nos incisos XXII e XXIII, para adequação aos ditames da técnica legislativa, mantendo o espírito dos respectivos textos.

As alterações promovidas no *caput* e no inciso I do art. 7º da Lei nº 11.771/08 efetuam oportunos ajustes no texto, sem alterar seu conteúdo. Por seu turno, o art. 8º é modificado para se incluir a dimensão municipal no Sistema Nacional de Turismo, iniciativa sem dúvida saudável e pertinente. Assim, passa a integrar o conjunto de seus órgãos e entidades a Associação Nacional dos Secretários e Dirigentes Municipais de Turismo, permitindo-se, ainda, a participação dos fóruns e conselhos municipais de turismo, dos órgãos municipais



de turismo e das entidades de representação nacional dos municípios relacionados com o turismo.

De outra parte, é alterado o art. 9º da Lei Geral do Turismo, especialmente seu parágrafo único, que dispõe sobre as diretrizes a serem observadas pelos órgãos e pelas entidades que compõem o Sistema Nacional de Turismo. Assim, a redação proposta para o inciso II acrescenta a orientação e o estímulo à realização de levantamentos necessários ao marketing turístico dentre as prioridades do Sistema. Já o novo texto do inciso VIII destaca que a sinalização turística deverá também ser interativa, acessível para pessoas com deficiência e com tradução em língua estrangeira.

O substitutivo também modifica partes do art. 11 da Lei nº 11.771/08, que trata da atuação do Comitê Interministerial de Facilitação Turística na compatibilização da execução da Política Nacional de Turismo e da consecução das metas do Plano Nacional do Turismo com as demais políticas públicas. Assim, a modificação do inciso III caracteriza de modo mais apropriado o incentivo ao turismo trazido pelo desenvolvimento do transporte aéreo. Por seu turno, a do inciso IX especifica que deverão ser internacionais os eventos cujo aproveitamento será objeto de incentivo dos planos e programas do Governo Federal. Alteração formal é efetuada no art. 12, de modo a substituir a menção ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, existente à época da entrada em vigor da Lei, pela referência mais geral a outros órgãos da administração pública federal.

A revogação do art. 13, dispositivo que enunciava apoio à implantação de férias escolares diferenciadas nas distintas Unidades da Federação, é o reconhecimento de que a implantação de períodos não coincidentes de férias escolares é sugestão recorrente, mas que não encontrou ressonância na realidade política e administrativa do País. Por sua vez, a introdução do art. 13-A no corpo da Lei Geral do Turismo incorpora ao diploma a previsão de criação pelo Poder Executivo federal de Áreas Especiais de Interesse Turístico – AEIT, territórios que serão considerados prioritários para facilitar a atração de investimentos. Em contrapartida, promove-se a revogação da Lei nº 6.513, de 20 de dezembro de 1977, que dispõe sobre essas áreas, mas cuja aplicação se tornou inviável em decorrência do processo de redefinição do papel do Estado nos últimos quarenta anos.

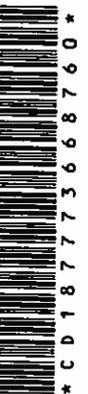


A handwritten mark or signature is present in the upper right corner of the page, consisting of several overlapping loops and lines.

Outra inovação introduzida na Lei nº 11.771/08 pelo PL nº 7.413/17 – igualmente aproveitada no substitutivo – consiste no acréscimo de art. 14-A, que autoriza o compartilhamento de custos entre o Ministério do Turismo e a Embratur, mediante parcerias com instituições privadas, na realização de ações de marketing de turismo, o que permitirá maior divulgação do Brasil no exterior. Na mesma toada, o art. 14-B, também acrescentado à Lei pela proposição sob exame, adiciona, dentre as ações de qualificação do setor de turismo a serem desempenhadas pelo Ministério do Turismo, a promoção da qualificação profissional da mão de obra especializada, além de identificar e propor a revisão de ocupações do setor de turismo. Já as alterações oferecidas ao art. 15 da lei em questão remetem a regulamentar os critérios para a concessão de apoio financeiro do Poder Público a pessoas físicas ou jurídicas que desenvolverem programas e projetos turísticos, medida que se reputa salutar, tendo em vista a redução das exigências burocráticas associadas. Paralelamente, a nova redação proposta para o *caput* do art. 19 aprimora a possibilidade de participação financeira do Fungetur em planos, projetos, ações e empreendimentos reconhecidos pelo Ministério do Turismo como de interesse turístico, consoante com os objetivos da Política Nacional de Turismo.

O substitutivo, ainda uma vez corroborando os termos do projeto remetido pelo Poder Executivo, em boa hora acrescenta os microempreendedores individuais e as empresas individuais de responsabilidade limitada dentre os prestadores de serviços turísticos, por meio da correspondente alteração no *caput* do art. 21 da LGT. Igualmente oportuna é a incorporação das definições de programas turísticos abrangendo os cruzeiros aquaviários dentre as atividades de agências de turismo. Respalda-se também a inclusão dentre os prestadores de serviços turísticos capazes de serem cadastrados no Ministério do Turismo dos fornecedores de produtos e serviços relacionados com o turismo, levada a cabo por alteração do inciso VI do § 1º (parágrafo único no texto legal vigente) do art. 21 da Lei Geral do Turismo. Ainda são incluídas pessoas jurídicas de outras naturezas, desde que sejam de interesse turístico, dentre os prestadores de serviços turísticos que poderão ser cadastrados no Ministério do Turismo, mediante a introdução de um § 2º ao mesmo art. 21.

Providência de igual modo oportuna é o acréscimo de um art. 21-A à Lei nº 11.771/08, considerando profissionais de turismo aqueles ligados à cadeia produtiva do turismo, conforme legislação específica. Outra pertinente atualização do texto legal passa a permitir também, assim como o transporte aéreo, que os



serviços de transporte individual remunerado de passageiros (como UBER e taxis) não precisam ter cadastro no Ministério do Turismo, por meio de modificação promovida no § 5º do art. 22.

O substitutivo acolhe as importantes alterações trazidas pela proposição encaminhada pelo Poder Executivo no conceito de meios de hospedagem contido no *caput* do art. 23 da Lei Geral do Turismo. O texto assim modificado suprime da caracterização de meios de hospedagem a ausência de restrições quanto à forma de constituição, medida consistente com a clara definição no art. 21 das naturezas jurídicas consideradas prestadoras de serviços turísticos. Além disso, o projeto suprime da caracterização de meios de hospedagem a exigência de que as unidades habitacionais sejam de "frequência individual", trocando por "de uso exclusivo de hóspede(s)" o que permitirá, por exemplo, que albergues e *hostels* sejam também reconhecidos como meios de hospedagem.

Também se insere no substitutivo a introdução do § 5º que passa a definir como de natureza privada, para efeito de arrecadação e distribuição de direitos autorais, a execução de obras musicais ou literomusicais no interior das unidades habitacionais dos meios de hospedagem. Trata-se de questão que tem ensejado longas e custosas batalhas judiciais desde o advento da Lei nº 9.610, de 19 de fevereiro de 1998 (Lei do Ecad), a qual, em seu art. 68, § 3º, considerava os hotéis como de frequência coletiva, sem a necessária diferenciação das unidades habitacionais como de frequência privativa e de uso exclusivo do hóspede, que esta relatoria também propõe deixar bem claro que a cobrança de direitos autorais se dá apenas quando da apresentação em áreas comuns e não em áreas exclusivas e privativas de hóspedes, ao inserir o Art. 3º no substitutivo promovendo o ajuste no art. 68 da Lei do Ecad. A alteração preconizada evitará, portanto, a possibilidade de tributação desproporcional dos meios de hospedagem decorrente dessa situação.

Já o § 6º nada mais é que a transcrição do texto vigente do § 2º do art. 24 da Lei, dispositivo revogado pela proposição.

Por sua vez, a revogação das alíneas a, c e e do inciso II do *caput* do art. 24 da Lei nº 11.771/08 suprime a exigência de apresentação dos seguintes documentos para que condomínios hoteleiros ou similares obtenham o respectivo cadastramento como meios de hospedagem: (i) convenção de condomínio com previsão de prestação de serviços hoteleiros; (ii) administração por prestador de



serviço hoteleiro cadastrado no Ministério do Turismo; e (iii) enquadramento sindical na atividade de hotéis. Trata-se de documentos que se revelaram desnecessários para o cadastramento dos meios de hospedagem, constatação que torna o fim da exigência legal de sua apresentação uma medida que simplifica e agiliza o processo de cadastramento. Já a revogação do parágrafo único do art. 25 – suprimindo a determinação de estabelecimento pelo Poder Executivo de classificação dos meios de hospedagem quanto a padrões de conforto e requisitos construtivos – é consistente com a supressão da competência de classificação de prestadores de serviços turísticos pelo Sistema Nacional de Turismo e pelo Poder Executivo, efetuada pelo projeto em tela. A modificação seguinte introduzida pela proposição em pauta verifica-se no *caput* do art. 26, com a especificação de que as informações a serem fornecidas ao Ministério do Turismo pelos meios de hospedagem deverão ser encaminhadas em formato eletrônico. O substitutivo referenda essa iniciativa, dado que a utilização da ficha eletrônica diminui a utilização de papel, possibilita o acesso em tempo real a informações sobre o fluxo turístico, aperfeiçoa a geração de estatísticas para o setor e diminui consideravelmente o tempo de cadastro do hóspede no momento de sua entrada no meio de hospedagem.

Altera-se o art. 27 da Lei Geral do Turismo, em que se disciplinam as agências de turismo. Introduzem-se os incisos IV a VI no § 3º, acrescentando os seguintes serviços turísticos cuja intermediação ou execução passam a integrar o rol dos serviços cuja oferta, reserva ou venda constituem atividades de intermediação das agências de turismo: (i) locação de veículos; (ii) obtenção ou venda de ingressos para espetáculos públicos, artísticos, esportivos, culturais e outras manifestações públicas; e (iii) cruzeiros aquaviários. Em consequência, revogam-se os incisos IV e V do § 4º do mesmo artigo, já que as atividades (i) e (ii) deixam de pertencer à órbita dos serviços turísticos cuja intermediação ou execução podem ser efetuadas pelas agências de turismo, como atividades complementares que lhes são permitidas.

Ainda no § 4º, modificação sugerida pelo Poder Executivo no inciso II especifica que apenas a modalidade de superfície do transporte turístico integra o grupo dos serviços turísticos cuja intermediação ou execução podem ser efetuadas pelas agências de turismo, como atividades complementares que lhes são permitidas. Tal alteração, porém, afigura-se prejudicial ao mercado envolvido na questão, tendo em vista que as agências de turismo tradicionalmente



intermediam a venda de passagens aéreas, razão pela qual não se incorpora a medida no substitutivo oferecido à matéria.

A modificação seguinte suprime a atribuição do Ministério do Turismo de dispor sobre classificação de veículos terrestres e embarcações para o turismo, mediante a revogação dos incisos I e II do art. 29 da LGT. O novo texto do *caput* do dispositivo confere ao Ministério, tão-somente, a fixação dos padrões para a identificação oficial a ser usada na parte externa dos veículos terrestres e das embarcações, ouvidos os demais órgãos competentes sobre a matéria. Essa modificação abandona, portanto, o sistema normativo vigente, que atribui ao Ministério do Turismo a determinação das condições e dos padrões para a classificação em categorias de conforto e serviços dos veículos terrestres e embarcações para o turismo.

O substitutivo, ainda aproveitando o texto encaminhado pelo Poder Executivo, oferece mais um tempestivo aperfeiçoamento da Lei Geral do Turismo, ao suprimir a distinção atualmente vigente das empresas organizadoras de eventos em duas categorias: (i) as organizadoras de congressos, convenções e congêneres de caráter comercial, técnico-científico, esportivo, cultural, promocional e social, de interesse profissional, associativo e institucional; e (ii) as organizadoras de feiras de negócios, exposições e congêneres, como especificado no § 1º do art. 30. Trata-se de diferenciação que dificulta a atuação das empresas, ao limitar sua operação aos eventos enumerados em suas respectivas categorias. Não há razão plausível para este fator adicional de burocracia e ineficiência. Assim, é endossada a modificação promovida no dispositivo, mediante a qual as organizadoras de eventos poderão prestar serviços nas categorias de organização de feiras de negócios, exposições, congressos, convenções e congêneres de caráter comercial, técnico-científico, esportivo, cultural, promocional e social, de interesse profissional, associativo e institucional, sem mais complicações desnecessárias.

Reproduz-se também, na proposta alternativa apresentada pela relatoria, a adequação oferecida pelo Projeto de Lei nº 7.413/17 ao conceito dos parques temáticos, mediante alteração do *caput* do art. 31 da LGT e introdução de um parágrafo único no dispositivo. Deste modo, eles passam a ser definidos como os estabelecimentos que exercem a prestação de serviços de entretenimento, de lazer, de diversão, mediante cobrança de ingresso, e de apoio e suporte ao turista, implantados em um único espaço ambientado



tematicamente, estando, ademais, instalados em local fixo e de forma permanente.

Notavelmente meritória, sem nenhuma dúvida, é a incorporação ao texto da Lei Geral do Turismo da questão dos cruzeiros marítimos. Com efeito, surpreende que o texto legal máximo do turismo não contemple uma atividade de tão grande relevância. De acordo com informações do setor de cruzeiros marítimos¹, estima-se para este ano um total de 25,8 milhões de cruzeiristas em todo o mundo, um crescimento na demanda de 44% em apenas oito anos. No Brasil, porém, o movimento tem diminuído consideravelmente desde a temporada 2010/11, quando 20 navios operaram em nosso litoral, transportando quase 800 mil pessoas. A última temporada apresentou números muito inferiores: apenas 7 navios e menos de 360 mil cruzeiristas.

Os impactos econômicos dos cruzeiros são inegáveis. De forma direta, correspondem aos gastos no País dos tripulantes e dos passageiros, à aquisição de mantimentos e combustível e à arrecadação de impostos e taxas portuárias. Além disso, há de se considerar as repercussões sobre a cadeia turística nacional, envolvendo as agências de viagens, as operadoras de turismo, as empresas de transporte, os guias, a venda de suvenires e de alimentos, a rede hoteleira e o comércio em geral.

Apesar da expressiva queda observada nos últimos seis anos no movimento de cruzeiros marítimos no País, o impacto econômico total da temporada mais recente alcançou respeitável R\$ 1,6 bilhão². A título de comparação, a temporada 2013/2014 trouxe R\$ 2,3 bilhões de reflexos econômicos diretos e indiretos³. Tais números demonstram, portanto, a necessidade de que se busquem as condições que permitam a recuperação do setor – e o reconhecimento legal da importância dos cruzeiros aquaviários é um importante passo nessa direção.

Considera-se oportuna a introdução, pelo Projeto de Lei nº 7.413/17, de incisos V e VI no art. 34 da Lei Geral do Turismo, cominando duas novas obrigações aos prestadores de serviços turísticos. De um lado, a de viabilizar a ação fiscalizadora das autoridades competentes no exercício de suas funções. De

¹ "Cruzeiros marítimos: Estudo de perfil e impactos econômicos no Brasil - Temporada 2016-2017". CLIA-ABREMAR-FGV. FGV Projetos. 2017. Disponível em http://www.abremar.com.br/down/Cruzeiros_2017_Portugues_WEB_FINAL.pdf. Acesso em 19/11/17.

² Idem

³ Ibidem.



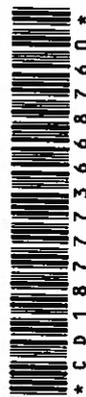
outro, a de manter, em local visível, mensagem referente à vedação da exploração sexual e do tráfico de crianças e adolescentes, conforme disposto na Lei nº 11.577, de 22 de novembro de 2007.

Em sequência, suprime-se o cancelamento da classificação do rol das penalidades a que estão sujeitos os prestadores de serviços turísticos pela não-observância do disposto na Lei nº 11.771/08. Tal iniciativa compatibiliza-se com a orientação de retirar a competência de classificação de prestadores de serviços turísticos pelo Sistema Nacional de Turismo e pelo Poder Executivo, adotada na proposta do Poder Executivo e aproveitada no substitutivo. Para tanto, revogam-se o inciso III do *caput* e o § 6º do art. 36, ao tempo em que se altera a redação do § 8º do mesmo dispositivo.

Outras inovações trazidas pela proposição subscrita pelo Poder Executivo ratificadas no substitutivo são as seguintes: (i) a supressão da previsão de inclusão na Dívida Ativa da União dos débitos decorrentes do não-pagamento, no prazo de 30 dias, de multas aplicadas pelo Ministério do Turismo (revogação do § 2º do art. 38 da Lei); (ii) a supressão da previsão de interposição de pedido de reconsideração de multas aplicadas pelo Ministério do Turismo (revogação do *caput* do art. 39); (iii) a supressão de vinculação da apresentação de recurso hierárquico contra multa aplicada pelo Ministério do Turismo a indeferimento de reconsideração contra inclusão na Dívida Ativa da União dos débitos decorrentes do não-pagamento (revogação do § 1º do art. 39 e adaptação do texto em um art. 39-A); (iv) a supressão da possibilidade de os prestadores de serviços turísticos requererem reabilitação (revogação do art. 40); e (v) os ajustes nos dispositivos referentes às infrações (alterações das penalidades de que tratam os arts. 41 a 43, revogação do parágrafo único do art. 43 e introdução dos arts. 43-A e 43-B).

Ao lado dos aspectos já assinalados, em que se corroboram os termos do projeto encaminhado pelo Poder Executivo, o substitutivo promove aperfeiçoamentos em seu conteúdo, adiante descritos.

Considera-se oportuno, de início, acrescentar três alterações no art. 21 da Lei nº 11.771/08, que dispõe sobre os prestadores de serviços turísticos, além daquelas promovidas no texto original do Poder Executivo. Defende-se a adição ao grupo das atividades econômicas relacionadas à cadeia do turismo a de prestadores de infraestrutura de apoio a eventos, pela importância desempenhada por estas empresas na vertente do turismo de eventos. Com esse intuito, é introduzido um inciso VIII no *caput* do dispositivo.



Além disso, muito embora não tenham sido objeto de atenção no texto encaminhado pelo Poder Executivo, sustenta-se que os parques capazes de serem cadastrados no Ministério do Turismo como prestadores de serviços turísticos não deveriam ser limitados aos "temáticos aquáticos", razão pela qual a última expressão é suprimida no inciso III do § 1º (parágrafo único no texto legal vigente). Ademais, julga-se pertinente ratificar a possibilidade de que aos serviços sociais autônomos seja permitida a inclusão no cadastro do Ministério do Turismo para prestação de qualquer serviço turístico, inclusive de hospedagem e de agenciamento de viagens, o que se concretiza pela adição de um § 3º ao dispositivo.

Reputa-se oportuno, ademais, incluir no texto do artigo em apreço três mandamentos que regulam a relação das agências de turismo com seus clientes. Por meio da introdução de um § 8º, estipula-se que a agência de turismo responde objetivamente e de forma solidária pelos danos que sua intermediação venha a causar. Mediante um § 9º, determina-se que as notas de débito, as faturas e os documentos similares emitidos pelas agências de turismo com os preços de seus serviços e os valores dos serviços intermediados repassados aos respectivos prestadores, acompanhados dos comprovantes de entrega das passagens ou ordens de serviço (vouchers) correspondentes, terão força de títulos executivos extrajudiciais. Por fim, em um § 10, define-se que os valores das multas, penalidades ou outras taxas cobradas pelas agências de turismo a título de cláusula penal no caso de pedidos de alteração ou de cancelamento dos serviços por elas reservados e confirmados não poderão exceder o valor total desses serviços.

No contexto do art. 30 da Lei Geral do Turismo, que trata das transportadoras turísticas, considera-se pertinente incluir no texto legal a observação de que todos os serviços mencionados nos incisos que não se refiram ao transporte, itinerário, percurso ou deslocamento são consideradas atividades autorizadas a serem desenvolvidas exclusivamente pelos respectivos prestadores de serviços turísticos, conforme mencionados na Lei. É esse o objeto de um parágrafo único introduzido pelo substitutivo no referido dispositivo.

Sustenta-se, no substitutivo, a necessidade de tornar mais clara a definição do preço do serviço das organizadoras de eventos, consoante sua caracterização no *caput* do art. 30. Desta forma, sugere-se nova redação para o § 2º do dispositivo, em que se determina que o referido preço é, simplesmente, a



taxa de intermediação remunerada entre clientes e prestadores de infraestrutura de apoio a eventos.

O substitutivo também modifica a cláusula de revogação incorporada ao Projeto de Lei nº 7.413/17. Prevê-se, ali, a revogação total da Lei nº 8.181, de 28/03/91. Ocorre, porém, que o art. 13 desse diploma ratifica, nos termos do art. 36 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, o Fundo Geral de Turismo – Fungetur, criado pelo Decreto-lei nº 1.191, de 27/10/71. Assim, acredita-se que a revogação da Lei nº 8.181/91 poderia ensejar a possibilidade de cancelamento tácito do referido fundo. Desta forma, a bem da prudência legislativa, sugere-se que se revoguem todos os dispositivos da Lei nº 8.181/91, com exceção dos arts. 10 e 13, que se referem ao Fungetur, e do art. 16, cláusula revogatória do diploma.

No que diz respeito às mudanças que envolvem o setor de aviação, cabe de pronto assinalar que são abrangidos aspectos inegavelmente controversos. Ainda hoje, a regra na comunidade internacional reside em se prever, em alguma medida, restrições à participação de capital estrangeiro nas empresas de transporte aéreo. Parte dessa conjuntura decorre de a maioria dos acordos bilaterais, firmados após a Convenção de Chicago (1944), possuir cláusula que autoriza uma das partes a recusar a operação de empresa da outra parte se não estiver segura quanto à nacionalidade dos que a controlam. Mas não se pode ignorar que se adotam critérios dessa natureza com base em políticas internas protecionistas, cujas razões se assentam, além de argumentos econômicos, também em preocupações que envolvem a segurança nacional e da aviação.

Assim, a despeito da escassez de experiências relacionadas à plena abertura de capital das empresas de transporte aéreo, de que o Chile é exemplo e pioneiro, e agora seguido por Argentina, Paraguai, Peru e Colômbia, o fato é que a tendência apontada pelos dois principais organismos do setor, a Organização de Aviação Civil Internacional – ICAO – e a Associação Internacional de Transporte Aéreo – IATA, caminha no sentido da liberalização, como fruto dos esforços pela ampliação do livre comércio e da circulação de capitais de investimento. Ambos os entes de direito internacional anteriormente referidos partem dessa premissa.

Tal posicionamento nada possui de gratuito. A indústria do transporte aéreo sem dúvida se caracteriza por ser intensiva em capital, por



operar a partir de matéria-prima, a aeronave, extremamente cara e sofisticada. O tipo de restrição que atualmente é aplicado pela maioria dos países – maior parcela do capital em domínio de nacionais – tolhe a capacidade de investimento das empresas, mesmo em mercados tão expressivos quanto o dos Estados Unidos, que, por sua vez, admite já rever essa medida através de Projeto de Lei chamado de “Free To Fly Act”. Este propõe revogar uma restrição de 1920 que limitava a 25% o investimento estrangeiro em companhias aéreas, aumentando agora para mais de 50%, com o intuito de diminuir os custos e não limitar as opções para o consumidor.

No Brasil, onde historicamente se registra parca disponibilidade de capital para investimento, a situação das empresas aéreas afigura-se ainda mais desconfortável. Em face de não poderem contar com mais de vinte por cento de participação estrangeira no seu capital com direito a voto, tornam-se extremamente vulneráveis diante de quaisquer eventos ou períodos que requeiram aportes consideráveis. Veem-se forçadas a lidar praticamente sozinhas com dificuldades dessa ordem, ou esperar o beneplácito do governo num pedido de socorro, ajuda que não se verificou, para citar um exemplo bastante traumático, no caso de uma empresa até então muito conceituada, a VARIG.

Os transtornos decorrentes do contexto a que se alude não se esgotam nesse aspecto. Ao não contar com investimento externo significativo, a empresa nacional, independentemente do cenário circunstancial em que se encontra inserida, perde a oportunidade de angariar “capital de conhecimento”, que lhe permitiria conceber estratégias e práticas mais eficientes, capazes, inclusive, de permitir a abertura de novos mercados.

A questão, portanto, já não deve mais ser se vale a pena permitir maior participação do capital externo nas empresas nacionais. Trata-se de preliminar superada. O que se deve avaliar são os termos em que esse incremento deve ser efetivado.

Existe uma corrente de especialistas segundo a qual deve ser autorizada a elevação do capital estrangeiro de vinte por cento para quarenta e nove por cento; de acordo com outro segmento, esse novo percentual deve se aplicar somente a empresas que executem rotas internacionais, restando as empresas que atuam no âmbito doméstico livres para receber investimento externo de qualquer magnitude, política adotada pelos australianos, por exemplo; finalmente, há os que defendem que é hora de, simplesmente, encerrar de vez



essa espécie de restrição, que, mais dia menos dia, cairá também no plano internacional. Parte dessa última concepção orienta o presente parecer.

Verifiquem-se, a respeito, as concepções do economista Milton Friedman, laureado com o Prêmio Nobel, a respeito da eliminação das barreiras ao livre comércio, para estabelecer uma analogia com o tipo de decisão a ser enfrentado na análise do projeto aqui contemplado⁴:

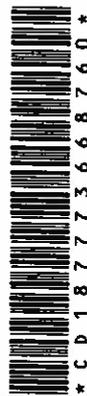
Dado que é desejável caminhar para o livre comércio, como devemos fazê-lo? O método adotado é o das negociações multilaterais recíprocas para a redução de tarifas com outros países. Isso me parece uma prática errada, já que leva a uma visão errônea do problema básico: faz parecer que as tarifas ajudam o país que as impõe, enquanto prejudicam os outros, como se, quando renunciarmos a uma tarifa, estivéssemos abandonando algo bom e tenhamos de receber algo em troca, sob a forma de redução das tarifas impostas pelos outros países.

Na verdade, a situação é completamente diferente. Nossas tarifas nos prejudicam tanto quanto aos outros países. Nós nos beneficiaríamos da eliminação unilateral de nossas tarifas. É evidente que teríamos ainda maiores benefícios se eles também reduzissem as deles, mas nosso benefício não exige que isso aconteça. O mesmo se aplica, naturalmente, à remoção de barreiras não tarifárias.

Essa posição do respeitado doutrinador encontra eco nas orientações atuais tanto da ICAO como na da OCDE – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico –, cientes de que, imediata ou gradualmente, tirar as obstruções ao investimento estrangeiro, ainda que de forma unilateral, pode trazer consideráveis benefícios. De acordo com a OCDE, em documento sobre a liberalização do transporte aéreo, de 2015, elevar o investimento estrangeiro nas empresas proporcionaria uso mais eficiente do capital, redução de dívidas e emprego mais racional de recursos utilizados na atividade.

E quanto às objeções? Para a ICC – Câmara de Comércio Internacional –, nem mesmo as preocupações com segurança se justificariam. No

⁴ Friedman, Milton (1962). *Capitalismo e Liberdade*, University of Chicago Press.



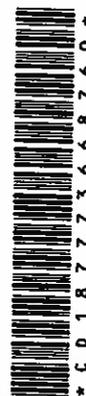
A handwritten signature or set of initials is located in the top right corner of the page.

que diz respeito à defesa nacional, os governos podem manter acordos com as companhias aéreas que as obriguem a fornecer aeronaves em tempos de guerra ou em emergências, tal como feito nos Estados Unidos, cujo governo adota o famoso programa CRAF (*Civil Reserve Air Fleet*), muito bem sucedido. De mais a mais, reforça a ICC, os Estados dispõem de poder legislativo para requisitar qualquer aeronave mantida em sua jurisdição. Quanto à segurança técnica da aviação civil, a ICC argumenta que a mera transferência de titularidade, de nacionais para estrangeiros, não tem o condão de expor a riscos a navegação aérea, pois a regulação continua sendo atributo indispensável do governo, responsável por certificar aeronaves e pilotos, assim como por controlar as operações em terra e no ar, de sorte que não representem ameaça de nenhuma ordem.

Em relação às críticas segundo as quais o ingresso de capital estrangeiro nas empresas colocaria em xeque o emprego de nacionais, deve-se ter em conta que eventual redução de mão-de-obra, se ocorresse, tenderia a ser temporária, apenas o suficiente para o ajuste da indústria a um novo patamar de produtividade. No médio e no longo prazos, por certo, o resultado de uma indústria de transporte aéreo mais eficiente seria o aumento das contratações, não o contrário. Importa lembrar, ainda, que mais relevante que o balanço de empregos no setor, especificamente, é aquele que diz respeito a toda a economia, a qual com certeza se tornará mais dinâmica se contar com um sistema de transporte aéreo mais produtivo e eficaz do que o atual.

Por fim, resta saber se é verossímil a possibilidade de um Estado, com base em acordo bilateral, proibir a operação de empresa de outro Estado, com maioria de capital estrangeiro, em seu território. Muito embora os países que adotam limites à participação de estrangeiros relutem em admitir de forma aberta que não aplicariam esse tipo de medida, a experiência indica que a sanção é improvável, ao menos em se tratando de país com as credenciais do Brasil.

De fato, em pelo menos um documento de trabalho, datado de 2013, a ICAO aborda a questão da designação de empresas aéreas com substancial capital estrangeiro por países que mantenham acordo bilateral. Emblemático, nessa análise, é o caso da Colômbia, em cuja Constituição e na legislação ordinária não se encontra distinção entre empresas com capital nacional e com capital estrangeiro, tratamento que acertadamente se estende à indústria do transporte aéreo. O que poderia parecer uma imprudência – contrariar a política



A small, handwritten mark, possibly a signature or initials, is located in the upper right corner of the page.

restritiva dominante –, revelou-se medida perfeitamente factível, colocada em prática por intermédio de *waivers*, isto é, por meio da dispensa do cumprimento de exigências contratuais específicas, admitidas por cada um dos países com quem a Colômbia mantém tratados bilaterais. São exemplos os Estados Unidos, o Canadá, a Espanha e a China. No caso brasileiro, não há razão para acreditar em resultado distinto.

De resto, é preciso ter em mente que o aumento de capital pertencente a estrangeiros no transporte aéreo não constitui uma obrigação. Trata-se de uma simples possibilidade. A empresa brasileira designada para voar entre o País e Estado que não se disponha a conceder *waiver* pode muito bem decidir que é mais vantajoso para si não abrigar mais de quarenta e nove por cento de capital internacional. Trata-se, enfim, de decidir qual a melhor alternativa diante das oportunidades e restrições que o mercado apresenta.

Cabe assinalar, ainda, que a ideia de permitir o ingresso ilimitado de capital estrangeiro nas empresas aéreas que atuam no País foi recentemente adotada pelo Congresso Nacional, quando se apreciou a Medida Provisória nº 714/16, que propunha o aumento, de 20% para 49%, da participação do capital estrangeiro nas empresas aéreas nacionais. No entanto, ao retornar a matéria ao exame do Presidente da República, S.Exa. decidiu vetar o dispositivo liberalizante aqui proposto, na concepção de que ele não se mostrava inteiramente adequado aos propósitos almejados com a edição da MP. Na realidade, sabe-se que o Governo tinha interesse na aprovação da matéria, mas foi obrigado a fazer acordo com parte dos parlamentares, os quais, discordando da liberalização, ameaçavam não aprovar a referida MP, de enorme importância para o restabelecimento da saúde financeira da Infraero.

Para concluir, cabe tecer referência às fortes críticas que muitos juristas endereçam às restrições existentes no art. 181 do CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica. Com efeito, com o advento da Emenda Constitucional nº 6, de 1995, argumentam esses autores, o conceito de empresa de capital nacional caiu por terra, deixando sem amparo o tipo de limitação imposta no CBA, anterior à Constituição de 1988. A par disso, em 1994 foi editada a Lei nº 8.884, a chamada Lei Antitruste, cuja finalidade principal é garantir a atuação do mercado concorrencial, dificultando a imposição de barreiras que restrinjam a competição, como seria o caso da discriminação quanto ao capital externo.



A handwritten mark or signature is present in the top right corner of the page.

Além dos aspectos já referidos, reputam-se necessários alguns aperfeiçoamentos pontuais para que se alcance solução legislativa adequada ao problema enfrentado. Com esse intuito, são introduzidas, no substitutivo oferecido aos nobres Pares:

- revogação do art. 181 do Código Brasileiro de Aeronáutica, para ampliar a participação de capital estrangeiro com direito a voto em empresas que prestam serviços aéreos públicos;

- a alteração dos arts. 180, 217 e 218 do Código Brasileiro de Aeronáutica, para estabelecer a autorização como instituto de outorga de serviços aéreos públicos;

Acerca de alguns desses aspectos, convém que sejam tecidos esclarecimentos adicionais.

No que diz respeito às mudanças no Código Brasileiro de Aeronáutica, trata-se de introduzir correções indispensáveis no texto, com o intuito de deixar clara a aplicação do instituto da autorização como requisito para a exploração de serviços públicos em transporte aéreo regular. Com a medida, propicia-se maior celeridade e desburocratização para abertura de empresas aéreas. É sabido que já não se aplica mais o processo licitatório no modelo atual de outorga para a exploração de serviço público de transporte aéreo regular, tornando a modalidade obsoleta.

Com efeito, o que se verifica, na prática, é apenas uma habilitação das empresas, durante a qual são analisadas as capacidades técnica e jurídica da interessada sem que haja um processo específico de competição por uma concessão em que um proponente seja escolhido em detrimento de outro. Tal entendimento encontra-se, inclusive, pacificado no Acórdão do Tribunal de Contas da União – TCU nº. 346/2008-TCU-PLENÁRIO, de 13 de março de 2008, e na Resolução do Conselho de Aviação Civil - CONAC nº. 007/2008. Não se cogita, portanto, da aplicação do instituto da concessão para o transporte aéreo, conforme entendimento consolidado. Ademais, a modificação dos arts. 217 e 218 visa estabelecer que o período de autorização estará vinculado à validade dos certificados técnicos obtidos para a exploração dos serviços aéreos.

Também procedemos ajustes ampliando o escopo do transporte de carga cujos terminais compõem o sistema aeroportuário, não mais o restringindo

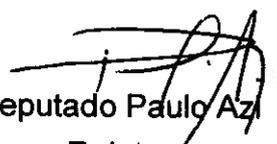


ao modal aéreo. Buscamos também estabelecer a necessidade de credenciamento ou de processo seletivo prévio para a concessão de subvenção econômica às empresas aéreas inscritas no Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional – PDAR, com o objetivo de propiciar maior capacidade de controle dos resultados do aludido Programa, maior previsibilidade de recebimento, pela empresa vencedora do certame, do valor de subvenção a que teria direito, e a obtenção de resultados expressivos com poucos recursos orçamentários.

E por fim, permitimos ainda que a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero e suas subsidiárias, por delegação do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, realizem procedimento licitatório para a contratação de obras e serviços de engenharia destinados à modernização, construção, ampliação ou reforma de aeródromos públicos com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC.

Em razão do exposto, vota-se pela admissibilidade jurídica e legislativa dos projetos de lei em análise, assim como por sua compatibilidade orçamentária e, no mérito, pela aprovação dos projetos de lei PL nº 2724/15 e PL nº 413/17, tudo nos termos do substitutivo oferecido em anexo.

Sala das Sessões, em 17 de Agosto de 2018.


Deputado Paulo Azi
Relator



SUBSTITUTIVO DO RELATOR AO PROJETO DE LEI Nº 2.724, DE 2015

(Apensado: PL nº 7.413/2017)

*Substitutivo
apresentado em
Plenário em
7.8.2018, ad
18h30.*

Autoriza o Poder Executivo a promover a modernização do turismo no Brasil, alterando as Leis nºs 6.009, de 26 de dezembro de 1973; 7.565, de 19 de dezembro de 1986; 9.610, de 19 de fevereiro de 1998; 11.771, de 17 de setembro de 2008; 12.462, de 4 de agosto de 2011; 13.097, de 19 de janeiro de 2015, e 13.146 de 06 de julho de 2015 e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. A Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 3º

IV - Tarifa de Armazenagem - devida pelo armazenamento, pela guarda e pelo controle das mercadorias nos Armazéns de Carga dos Aeroportos, incide sobre consignatário ou transportador no caso de carga em trânsito;

..... (NR)

Art. 2º. A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, nos quais estão incluídos:

I - as pistas de pouso;



II - as pistas de táxi;

III - o pátio de estacionamento de aeronave;

IV - o terminal de carga; e

V - o terminal de passageiros e as suas facilidades.

..... (NR)

Art. 39.

.....

V - ao terminal de carga;

..... (NR)

Art. 156.

.....

§ 3º Voos internacionais operados por empresas designadas pelo Estado brasileiro deverão ser operados por tripulantes brasileiros, mediante contrato de trabalho regido pela legislação brasileira, ressalvada a possibilidade de no máximo 1/3 (um terço) de comissários estrangeiros. (NR)

CAPÍTULO III

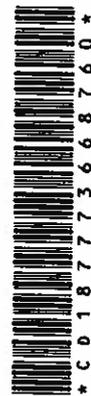
Serviços Aéreos Públicos

Seção I

Da Autorização para os Serviços Aéreos Públicos

Art. 180. A exploração de serviços aéreos públicos dependerá de autorização, e será outorgada à pessoa jurídica constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no País. (NR)

Art. 217. Para a prestação de serviços aéreos não regulares de transporte de passageiro, carga ou mala postal, é necessária autorização de funcionamento, que será intransferível. (NR)



Art. 218. O interessado em obter a autorização de funcionamento deverá indicar os aeródromos e instalações auxiliares que pretende utilizar, comprovando que:

I - dispõe de aeronaves adequadas, pessoal técnico habilitado e estruturas técnicas de manutenção, próprias ou contratadas;

II - fez os seguros obrigatórios. (NR)

Art. 3º. A Lei nº 9.610, de 19 de fevereiro de 1998, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 68.....

§3º Consideram-se locais de frequência coletiva onde se representem, executem ou transmitam obras literárias, artísticas ou científicas, os teatros, cinemas, salões de baile ou concertos, boates, bares, clubes ou associações de qualquer natureza, lojas, estabelecimentos comerciais e industriais, estádios, circos, feiras, restaurantes, órgãos públicos da administração direta ou indireta, fundacionais e estatais; e apenas em espaços públicos e comuns de hotéis, motéis, clínicas, hospitais, meios de transporte de passageiros terrestre, marítimo, fluvial ou aéreo, não abrangendo os espaços privativos (quartos, apartamentos e cabines) e de uso exclusivo de hóspedes, pacientes e passageiros. (NR)

Art. 4º. A Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 1º Esta Lei estabelece normas sobre a Política Nacional de Turismo, define as atribuições do Governo federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico e disciplina a prestação de serviços turísticos e o cadastro, a qualificação e a fiscalização dos prestadores de serviços turísticos. (NR)

Art. 2º Para fins desta Lei, considera-se turismo o fenômeno social, cultural e econômico que envolve as atividades realizadas por pessoas físicas durante viagens e estadias em lugares diferentes do seu entorno habitual, por um período inferior a um ano, com



finalidade de lazer, negócios ou para comparecimento a eventos, entre outros.

..... (NR)

Art. 5º

.....

II - contribuir para a redução das disparidades sociais e econômicas de ordem regional e promover a inclusão social por meio do crescimento da oferta de trabalho e da melhor distribuição de renda;

.....

VI - promover, descentralizar e regionalizar o turismo, de maneira a estimular os Estados, o Distrito Federal e os Municípios a planejarem, ordenarem e monitorarem, em seus territórios, as atividades turísticas, de forma sustentável e segura, inclusive entre si, com o envolvimento e a participação das comunidades beneficiadas pela atividade econômica;

VII - estimular a implantação de empreendimentos destinados às atividades de expressão cultural, de animação turística, de entretenimento e de lazer e de outros atrativos com capacidade de retenção e prolongamento do tempo de permanência dos turistas nessas localidades;

.....

IX - estimular a participação e o envolvimento das comunidades e populações tradicionais no desenvolvimento sustentável da atividade turística, de maneira a promover a melhoria da sua qualidade de vida e a preservação da sua identidade cultural;

X - apoiar a prevenção e o combate à exploração sexual de crianças e adolescentes e a outros abusos que afetem a dignidade humana no turismo brasileiro, respeitadas as competências dos diversos órgãos governamentais envolvidos;

.....

XVI - estimular a integração do setor privado como agente complementar de financiamento para investimento em infraestrutura,



promoção, qualificação e prestação de serviços públicos necessários ao desenvolvimento do turismo;

XVII - propiciar a competitividade, a melhoria do ambiente de negócios e a inovação, a desburocratização, a qualidade, a eficiência e a segurança na prestação dos serviços, além de incentivar a originalidade e o aumento da produtividade dos agentes públicos e empreendedores turísticos privados;

XVIII - estabelecer padrões e normas de qualidade, eficiência e segurança na prestação de serviços turísticos;

XIX - promover a formação, o aperfeiçoamento, a qualificação e a capacitação de recursos humanos para o setor do turismo e a implementação de políticas que viabilizem a colocação profissional no mercado de trabalho;

XX - implementar a produção, a sistematização, a padronização e o intercâmbio de dados estatísticos e informações relativas às atividades e aos empreendimentos turísticos instalados no País, a serem utilizados em análises feitas pelas universidades e pelos institutos de pesquisa públicos e privados, com vistas à melhoria da qualidade e da credibilidade dos relatórios estatísticos sobre o setor turístico brasileiro; e

XXI - incentivar o fomento à pesquisa e à produção científica relacionadas ao turismo.

..... (NR)

Art. 6º

V - a incorporação de segmentos especiais de demanda nacional e internacional, em especial, os de pessoas idosas, jovens e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, por meio de iniciativas destinadas ao incremento e à diversificação da demanda turística;

.....
VIII - o estímulo ao turismo responsável, como forma de orientação à atuação do setor turístico, com base nos princípios de



sustentabilidade ambiental, sociocultural, econômico e político-institucional;



.....
X - a divulgação de informações à sociedade e ao cidadão sobre a importância econômica e social do turismo;

XI - a elaboração de estudos e pesquisas que auxiliem gestores dos setores público e privado do turismo;

XII - a coleta e a disponibilização ao turista e aos prestadores de serviços turísticos de informações sistematizadas sobre os produtos e destinos turísticos do País;

XIII - o turismo social como forma de conduzir e praticar a atividade turística, com o objetivo de promover a igualdade de oportunidades, sem discriminação, acessível a todos, de maneira solidária, em condições de respeito e sob os princípios da sustentabilidade e da ética;

XIV - o fortalecimento do modelo de gestão descentralizada e da regionalização do turismo;

XV - a produção associada ao turismo e ao turismo de base local, como estratégias de diversificação da oferta turística, visando à inclusão social e à geração de trabalho e renda;

XVI - as ações relacionadas ao combate, ao abuso e à exploração sexual de crianças e adolescentes na atividade turística;

XVII - a segmentação do turismo como forma de organizar a atividade para fins de planejamento, gestão e mercado, considerados os segmentos turísticos a partir dos elementos de identidade da oferta e das características da demanda;

XVIII - a elaboração e a implementação de estratégias para definição de mercados para o posicionamento dos produtos e dos destinos turísticos brasileiros;

XIX - o apoio à identificação e à criação de produtos turísticos competitivos nas regiões turísticas brasileiras;

XX - o apoio e a realização de parcerias público-privadas para o desenvolvimento da atividade turística;



XXI - a melhoria do ambiente de negócios para facilitar e impulsionar a atração de investimentos, a geração de emprego e a melhor distribuição de renda nas regiões turísticas do País;

XXII - a formulação de diretrizes e estratégias para estimular a atração de investimentos privados internos e externos para as regiões turísticas;

XXIII - a inovação e a competitividade de produtos turísticos brasileiros; e

XXIV - a qualificação de profissionais e de prestadores de serviços turísticos.

..... (NR)

Art. 7º O Ministério do Turismo, em parceria com outros órgãos e entidades integrantes da administração pública, publicará, anualmente, relatórios, estatísticas e balanços consolidados sobre:

I - caracterização e dimensionamento do turismo receptivo e emissor, internacional e doméstico;

..... (NR)

Art. 8º

III - Conselho Nacional de Turismo;

IV - Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Estaduais de Turismo; e

V - Associação Nacional dos Secretários e Dirigentes Municipais de Turismo.

§ 1º

I - os fóruns e os conselhos estaduais, distritais e municipais de turismo;

II - os órgãos estaduais, distritais e municipais de turismo;

III - as instâncias de governança macrorregionais e regionais; e

IV - as entidades de representação nacional dos Municípios relacionadas com o turismo.

..... (NR)



Art. 9º

IV - promover a melhoria contínua da qualidade dos serviços turísticos prestados no País.

Parágrafo único:

II - promover, orientar e estimular a realização de levantamentos necessários ao diagnóstico da oferta turística nacional, ao estudo de demanda turística e ao *marketing* turístico, nacional e internacional, com o objetivo de estabelecer parâmetros que orientem a elaboração e execução do PNT;

V - promover e apoiar o intercâmbio com entidades nacionais e internacionais relacionadas direta ou indiretamente ao turismo;

VIII - implantar sinalização turística informativa, educativa, interativa, acessível para pessoas com deficiência e, quando necessário, restritiva, com tradução em língua estrangeira e com comunicação visual padronizada nacionalmente, observados os indicadores utilizados pela Organização Mundial de Turismo e o regulamento. (NR)

Art. 11.

III - o incremento ao turismo pela promoção e pelo desenvolvimento do transporte aéreo doméstico e internacional, pela implantação de infraestrutura aeroportuária adequada às regiões turísticas e por meio de tarifas aeroportuárias que estimulem o desenvolvimento do turismo;

VI - o levantamento de informações quanto à procedência e à nacionalidade dos turistas estrangeiros, à faixa etária, ao motivo da viagem e à permanência estimada no País, entre outras;



VIII - a formação, a capacitação profissional, a qualificação, o treinamento e o aperfeiçoamento de mão de obra para o setor turístico e a sua colocação no mercado de trabalho;

IX - o aproveitamento turístico de feiras, exposições de negócios, congressos, simpósios e eventos culturais, apoiados por órgãos governamentais e realizados para a divulgação do país como destino turístico;

..... (NR)

Art. 12. O Ministério do Turismo poderá buscar, em outros órgãos da administração pública federal, apoio técnico e financeiro para as iniciativas, os planos e os projetos que visem ao fomento das empresas que exerçam atividade econômica relacionada à cadeia produtiva do turismo, com ênfase nas microempresas e nas empresas de pequeno porte. (NR)

Art. 13-A. O Poder Executivo federal promoverá a criação de Áreas Especiais de Interesse Turístico - AEIT, territórios que serão considerados prioritários para facilitar a atração de investimentos, por meio de legislação específica.

Parágrafo único. Regulamento disporá sobre a delimitação e outros requisitos necessários à criação das AEIT. (NR)

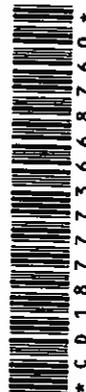
Art. 14-A. O Ministério do Turismo e a Embratur poderão realizar, observadas as respectivas competências, em parceria com instituições privadas, nacionais ou internacionais, ações de *marketing* destinadas à promoção do País como destino turístico, com compartilhamento dos custos. (NR)

Art. 14-B. O Ministério do Turismo, no âmbito das ações de qualificação para o setor de turismo, buscará junto às instituições públicas e privadas:

I - promover ações de formação, qualificação e aperfeiçoamento profissional;

II - associar a integração das ações de qualificação profissional com a educação básica de jovens e adultos;

III - articular a inserção da temática turismo na educação básica;



IV - identificar e propor a revisão de ocupações do setor de turismo; e

V - incentivar a inserção e a progressão profissional dos qualificados no mercado de trabalho. (NR)

Art. 15. As pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, com ou sem fins lucrativos, que desenvolverem programas e projetos turísticos poderão receber apoio financeiro do Poder Público, mediante critérios a serem definidos em regulamento. (NR)

Art. 19. O Fungetur tem por objeto o financiamento, o apoio financeiro a planos, projetos, ações e empreendimentos reconhecidos pelo Ministério do Turismo como de interesse turístico, consoante aos objetivos da Política Nacional de Turismo, explicitados nesta Lei.

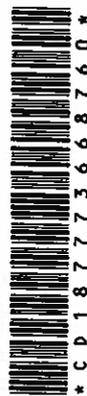
..... (NR)

Art. 21. Consideram-se prestadores de serviços turísticos, para os fins desta Lei, as sociedades empresárias, as sociedades simples, os empresários individuais, os microempreendedores individuais, as empresas individuais de responsabilidade limitada, e os serviços sociais autônomos que prestem serviços turísticos remunerados e que exerçam as seguintes atividades econômicas relacionadas à cadeia produtiva do turismo:

.....
 §1º Poderão ser cadastrados no Ministério do Turismo, atendidas as condições próprias, os seguintes prestadores de serviços turísticos:

.....
 VI - organizadores, promotores e prestadores de serviços de infraestrutura, de locação de equipamentos, fornecedores de produtos e serviços relacionados com o turismo e montadoras de feiras de negócios, exposições e eventos;

.....
 § 2º Poderão ser considerados prestadores de serviços turísticos as pessoas jurídicas de outras naturezas, desde que sejam



de interesse turístico e atendam aos critérios estabelecidos em regulamento editado pelo Ministro de Estado do Turismo.

§ 3º Aos serviços sociais autônomos, que prestem serviços turísticos, será permitida a inclusão no cadastro do Ministério do Turismo para prestação de serviço de hospedagem, locação de veículos e agenciamento turístico. (NR)

Art. 21-A. São considerados profissionais de turismo aqueles ligados à cadeia produtiva do turismo, conforme legislação específica. (NR)

Art. 22.

§ 5º O disposto neste artigo não se aplica aos serviços de transporte aéreo e de transporte individual remunerado de passageiros. (NR)

Art. 23. Consideram-se meios de hospedagem os empreendimentos ou estabelecimentos, destinados a prestar serviços de alojamento temporário, ofertados em unidades de frequência individual ou coletiva de uso exclusivo de hóspede(s), bem como de outros serviços necessários aos usuários, denominados de serviços de hospedagem, mediante a adoção de instrumento contratual, tácito ou expresso, e a cobrança de diária.

§ 5º A execução de obras musicais, ou literomusicais, no interior das unidades habitacionais dos meios de hospedagem, é considerada de natureza privada, sendo isenta de arrecadação e distribuição de direitos autorais.

§ 6º O disposto nesta Lei não se aplica aos empreendimentos imobiliários organizados sob forma de condomínio que contem com instalações e serviços de hotelaria à disposição dos moradores, cujos proprietários disponibilizem as unidades exclusivamente para uso residencial próprio ou por terceiros, conforme legislação específica. (NR)

Art. 26. Os meios de hospedagem deverão fornecer ao Ministério do Turismo, em periodicidade por ele determinada e em formato eletrônico, as seguintes informações:



.....
 Parágrafo único. Para os fins deste artigo, os meios de hospedagem utilizarão as informações constantes da Ficha Nacional de Registro de Hóspedes - FNRH e do Boletim de Ocupação Hoteleira - BOH, na forma estabelecida em regulamento. (NR)

Art. 27. Compreende-se por agência de turismo a pessoa jurídica que exerce a atividade econômica de intermediação remunerada entre prestadores, consumidores e usuários de serviços turísticos.

§1º A intermediação referida neste artigo abrange o agenciamento, assessoramento, planejamento, organização, promoção, contratação e operação dos serviços intermediados, isolados ou conjugados, individuais ou coletivos, inclusive fretamentos e bloqueios, totais ou parciais, de meios de transporte, de hospedagem, de cruzeiros aquaviários e afins.

§ 2º O preço dos serviços das agências de turismo é a soma do valor bruto das comissões recebidas dos prestadores dos serviços turísticos ou consumidores e usuários dos serviços intermediados e do valor agregado ao preço de custo desses serviços, facultando-se à agência de turismo cobrar taxa de serviço do consumidor pelos serviços prestados.

§ 3º

.....
 II - acomodações e outros serviços em meios de hospedagem;

III - programas educacionais e de aprimoramento profissional;

IV - locação de veículos;

V - obtenção ou venda de ingressos para espetáculos públicos, artísticos, esportivos, culturais e outras manifestações públicas; e

VI - cruzeiros aquaviários.

§4º

.....
 II - transporte turístico de superfície;



§ 8º A Agência de Turismo responde objetivamente e de forma solidária pelos danos que seus serviços de intermediação causarem.

§ 9º As notas de débito, as faturas e os documentos similares emitidos pelas agências de turismo com os preços de seus serviços e os valores dos serviços intermediados repassados aos respectivos prestadores, acompanhados dos comprovantes de entrega das passagens ou ordens de serviço (*vouchers*) correspondentes, terão força de títulos executivos extrajudiciais.

§ 10. Os valores das multas, penalidades ou outras taxas cobradas pelas agências de turismo a título de cláusula penal no caso de pedidos de alteração ou de cancelamento dos serviços por elas reservados e confirmados não poderão exceder o valor total desses serviços.

§ 11. Consideram-se cruzeiros aquaviários os programas de turismo realizados por embarcações turísticas, em águas marítimas ou fluviais, composto por serviços conjugados de transporte, hospedagem, alimentação, entretenimento, visitação de locais turísticos e serviços afins, quando realizados por embarcações turísticas de médio e grande porte.

§12. Para todos os efeitos legais e regulamentares, os cruzeiros aquaviários são classificados nas seguintes categorias:

- a) cabotagem - realizado inteiramente em águas jurisdicionais brasileiras; e
- b) internacionais - realizado em águas brasileiras e estrangeiras. (NR)

§13. Para todos os efeitos legais, quanto aos cruzeiros aquaviários, considera-se:

- a) embarque: o início da viagem de passageiros;
- b) escala: as paradas programadas para visitas locais;
- c) trânsito: a saída e a entrada de passageiros durante escalas;
- e
- d) desembarque: o término da viagem de passageiros.

....." (NR)



Art. 28. Consideram-se transportadoras turísticas as pessoas jurídicas que exerçam atividade econômica de prestação de serviços de transporte turístico de superfície, caracterizado pelo deslocamento de pessoas em veículos e embarcações por vias terrestres e aquáticas, compreendidas as seguintes modalidades:

.....

§1º. Todos os serviços mencionados nos incisos do *caput* que não se refiram ao transporte, itinerário, percurso ou deslocamento são considerados atividades autorizadas a serem desenvolvidas pelos respectivos prestadores de serviços turísticos, conforme mencionado nesta Lei. (NR)

§ 2º. É facultada aos guias de turismo, seja na condição de pessoa física que se enquadre como empresário individual ou profissional liberal, seja na de titular de uma empresa individual de responsabilidade limitada, utilizar e conduzir veículos próprios na exploração da atividade de que trata o artigo. (NR)

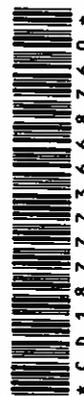
Art. 29. O Ministério do Turismo, ouvidos os demais órgãos competentes sobre a matéria, fixará os padrões para a identificação oficial a ser usada na parte externa dos veículos terrestres e das embarcações. (NR)

Art. 30. Compreendem-se por organizadoras de eventos as pessoas jurídicas que exerçam atividade econômica de prestação de serviços de gestão, planejamento, organização, promoção, coordenação, operacionalização, produção e assessoria de eventos.

§ 1º As organizadoras de eventos poderão prestar serviços nas categorias de organização de feiras de negócios, exposições, congressos, convenções e congêneres de caráter comercial, técnico-científico, esportivo, cultural, promocional e social, de interesse profissional, associativo e institucional.

§ 2º O preço do serviço das organizadoras de evento é a taxa de intermediação remunerada entre clientes e prestadores de infraestrutura de apoio a eventos. (NR)

Art. 31. Consideram-se parques temáticos os estabelecimentos que exerçam a prestação de serviços de entretenimento, de lazer, de diversão, mediante cobrança de ingresso, e de apoio e suporte





ao turista, implantados em um único espaço ambientado tematicamente.

Parágrafo único. Os parques temáticos deverão estar implantados em local fixo e de forma permanente. (NR)

Art. 34.

.....

III - manter, em suas instalações, livro de reclamações e, em local visível, cópia do certificado de cadastro;

IV - manter, no exercício de suas atividades, estrita obediência aos direitos do consumidor e à legislação ambiental;

V - viabilizar a ação fiscalizadora das autoridades competentes no exercício de suas funções; e

VI - manter, em local visível, mensagem referente à vedação da exploração sexual e do tráfico de crianças e adolescentes, conforme o disposto na Lei nº 11.577, de 22 de novembro de 2007. (NR)

Art. 35. O Ministério do Turismo, no âmbito de sua competência, fiscalizará o cumprimento do disposto nesta Lei. (NR)

Art. 36.

.....

§ 8º As penalidades referidas nos incisos IV e V do *caput* acarretarão a perda, no todo ou em parte, dos benefícios, recursos ou incentivos que estejam sendo concedidos ao prestador de serviços turísticos. (NR)

Art. 39-A. O interessado poderá, no prazo de dez dias, contado da data de ciência da decisão, apresentar recurso hierárquico, com efeito suspensivo, perante a junta de recursos.

Parágrafo único. A junta de recurso a que se refere o *caput* terá composição tripartite e será contida por:

I - um representante dos empregadores e um representante dos empregados, escolhidos entre os associados das associações de classe componentes do Conselho Nacional de Turismo; e

II - um representante do Ministério do Turismo. (NR)

Art. 41.



Pena - advertência por escrito; multa e interdição do local e atividade, instalação, estabelecimento empresarial, empreendimento, equipamento; ou cancelamento de cadastro.

..... (NR)

Art. 42.

Pena - advertência por escrito; multa e interdição do local e atividade, instalação, estabelecimento empresarial, empreendimento, equipamento; ou cancelamento de cadastro. (NR)

Art. 43.

Pena - advertência por escrito; multa e interdição do local e atividade, instalação, estabelecimento empresarial, empreendimento, equipamento; ou cancelamento de cadastro. (NR)

Art. 43-A. Deixar de mencionar ou de utilizar, em qualquer forma de divulgação e promoção, o número de cadastro, os símbolos, as expressões e as demais formas de identificação determinadas pelo Ministério do Turismo:

Pena - advertência por escrito; multa e interdição do local e atividade, instalação, estabelecimento empresarial, empreendimento, equipamento; ou cancelamento de cadastro. (NR)

Art. 43-B. Deixar de apresentar, na forma e no prazo estabelecidos pelo Ministério do Turismo, informações e documentos referentes ao exercício de suas atividades, empreendimentos, equipamentos e serviços, e ao perfil de atuação, qualidades e padrões dos serviços oferecidos:

Pena - advertência por escrito; multa e interdição do local e atividade, instalação, estabelecimento empresarial, empreendimento, equipamento; ou cancelamento de cadastro. (NR)

Art. 44. O Ministério do Turismo poderá delegar competência para o exercício de atividades e atribuições específicas estabelecidas nesta Lei a órgãos e entidades da administração pública, inclusive das demais esferas federativas, em especial das funções relativas ao cadastramento e à fiscalização dos prestadores de serviços turísticos, à aplicação de penalidades e à arrecadação de receitas. (NR)



Art. 5º. A Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 63-A. Os recursos do FNAC serão geridos e administrados pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil ou, a seu critério, por instituição financeira pública federal, quando destinados à modernização, construção, ampliação ou reforma de aeródromos públicos.

§ 1º Para a consecução dos objetivos previstos no *caput*, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, diretamente ou, a seu critério, por intermédio da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero ou de suas subsidiárias, ou de instituição financeira pública federal, realizará procedimento licitatório, podendo, em nome próprio ou de terceiros, adquirir bens, contratar obras e serviços de engenharia e de técnicos especializados e utilizar-se do RDC.

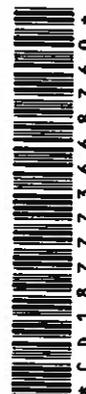
§ 2º Ato conjunto dos Ministros de Estado da Fazenda e dos Transportes, Portos e Aviação Civil fixará a remuneração de instituição financeira que prestar serviços na forma estabelecida neste artigo. (NR)

Art. 6º. A Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 117.

§ 7º A concessão de subvenção econômica estará condicionada ao atendimento dos requisitos legais, regulamentares e de capacidade da infraestrutura aeroportuária, sendo precedida de credenciamento ou processo seletivo simplificado, conforme procedimento a ser regulamentado em ato do Poder Executivo federal.

..... (NR)





Art. 7º. A Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 45

§ 1º Os estabelecimentos existentes deverão disponibilizar, pelo menos, 5% (cinco por cento) de seus dormitórios acessíveis, garantida, no mínimo, 1(uma) unidade acessível.

Art. 125.

.....

III Art.45. 72 (setenta e dois) meses

..... (NR)

Art. 8º. O Poder Executivo regulamentará o disposto nesta Lei.

Art. 9º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 10. Ficam revogados:

I - os arts. 2º a 5º e inciso I do art. 8º da Lei nº 12.974, de 15 de maio de 2014; e

II - a Lei nº 6.513, de 20 de dezembro de 1977;

III - os arts. 181, 182, 184, 185 e 186 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986;

VI - os seguintes dispositivos da Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008:

a) o inciso XII do *caput* do art. 5º;

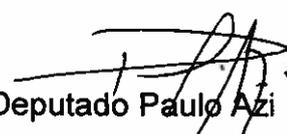
b) o art. 13;

c) os incisos I e II do *caput* do art. 15;



- d) as alíneas "a", "c" e "e" do inciso II do *caput* e o § 2º do art. 24;
- e) o parágrafo único do art. 25;
- f) os incisos IV e V do § 4º do art. 27;
- g) os incisos I e II do *caput* do art. 29;
- h) o inciso III do *caput* e o § 6º do art. 36;
- i) o § 2º do art. 38;
- j) o art. 39;
- k) o art. 40; e
- l) o parágrafo único do art. 43.

Sala das Sessões, em de de 2018.


Deputado Paulo Azi
Relator

