



PROJETO DE LEI Nº 863, de 2015

Altera a Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, quanto à contribuição previdenciária sobre a receita bruta; a Lei nº 12.469, de 26 de agosto de 2011, a Lei nº 12.995, de 18 de junho de 2014, e a Lei nº 11.196, de 21 de novembro de 2005, quanto à tributação de bebidas frias; e a Lei nº 12.780, de 9 de janeiro de 2013, que dispõe sobre medidas tributárias referentes à realização, no Brasil, dos Jogos Olímpicos de 2016 e dos Jogos Paraolímpicos de 2016.

Emenda nº

Acrescente-se ao Artigo 1º do Projeto de Lei 863 de 20 de março de 2015 a seguinte redação:

Art. 1º A Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art.8º.....
.....

§3º.....
.....

II - de transporte aéreo de carga **e de serviços auxiliares ao transporte aéreo de carga; (NR)**

III - de transporte aéreo de passageiros regular **e de serviços auxiliares ao transporte aéreo de passageiros regular; (NR)"**

Justificação

Os atuais incisos II e III, do § 3º, do Art. 8º, da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, expressam, respectivamente, apenas as empresas de transporte aéreo de carga e de passageiros regular.



A Emenda tem por finalidade avocar Princípio Constitucional e dar tratamento isonômico às Empresas de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo, pois a Lei 12.546, de 14 de dezembro de 2011 (complementada pela Lei 12.715, de 17 de setembro de 2012) alcançou a indústria do transporte aéreo regular de passageiros e carga sem, contudo, compreender as peculiaridades deste segmento.

As atividades de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo integram o Sistema de Aviação Civil, seja doméstico ou internacional. E podem ser exercidas tanto por uma empresa aérea como por uma empresa especializada, sendo que esta “deve ter como objeto social a execução dos serviços auxiliares que pretende prestar, com especificação das respectivas naturezas e modalidades, vedado o exercício de atividade não regulada pela Agência Nacional de Aviação Civil” (Resolução ANAC nº 116/2009).

O Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Artigos 25, 102, 103 e 104) e o Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946 (recepciona a Convenção de Chicago no ordenamento jurídico brasileiro), classificam os Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo em modalidades, a saber: atendimento de aeronaves em terra; atendimento e controle de desembarque de passageiros; atendimento e controle de embarque de passageiros; despacho operacional de voo; limpeza de aeronaves; movimentação de carga; reboque de aeronaves; transporte de superfície; serviço de proteção – entrevista de passageiro; inspeção de passageiro, tripulante, bagagem de mão e pessoal de serviço; inspeção de bagagem despachada; proteção de aeronave estacionada; verificação de segurança de aeronave (varredura); proteção da carga e outros itens; controle de acesso às áreas restritas de segurança; patrulha móvel da área operacional; agenciamento de carga aérea; e serviços de emergência aeronáutica.

O rol dos serviços supracitados, quando exercidos por uma empresa especializada, consoante a Classificação Nacional de Atividades Econômicas da Receita Federal, enquadram-se no “CNAE 2.1 – Subclasse 5240-1/99 – Atividades Auxiliares dos Transportes Aéreos, exceto operação dos aeroportos e campos de aterrissagem”.

Assim sendo, neste exato momento existem, por exemplo, inúmeras aeronaves estacionadas num único aeroporto, exercendo a atividade de transporte



aéreo regular de carga e passageiros. E logicamente estão embarcando e desembarcando carga aérea, bagagens e passageiros, além de realizando a limpeza e desinfecção de aeronaves: Os trabalhadores que estão exercendo essas atividades, a depender da empresa aérea a que se referem, possuem custos diferenciados. E não há como supor que o colaborador da empresa aérea em atividade de Serviço Auxiliar não estaria acolhido pela Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, porquanto é uma “atividade-meio” inerente ao próprio transporte aéreo. Além de que desviaria em muito dos princípios de criação da lei que é proteger a atividade intensiva de mão de obra.

Continuando na linha exemplificativa, o empregado de apoio de terra que exerce hoje sua tarefa na TAM, no aeroporto de Brasília, recebe o tratamento da opção listada no Artigo 1º do PL 863/2015. E o empregado que exerce a mesma atividade na GOL não recebe esse tratamento.

Tanto que é claro e evidente a necessidade da aludida correção, sobre a qual a ABEAR (Associação Brasileira das Empresas Aéreas) está cônica e alinhada no apoio à presente Emenda.

Não se pleiteia nenhum benefício. Desejamos, com a nossa Emenda, corrigir o desequilíbrio econômico-financeiro causado desde a vigência dos incisos II e III do Parágrafo 3º do Artigo 8º da Lei nº 12.546/2011, cuja as modificações aviltadas estamos propondo através do aperfeiçoamento por Emenda ao Projeto de Lei 863, de 2015.

Sala das Sessões, em 26 de março de 2015.

Deputado Nelson Marquezelli

PTB/SP



PROJETO DE LEI Nº 863, de 2015
Apoioamento à Emenda nº
(Do Sr. NELSON MARQUEZELLI)

Líder do PT

Líder do PMDB

Líder do PTB

Líder do PDT

Líder do PSDB

Líder do DEM

Líder do PP

Líder do PPS

Líder do PROS

Líder do PV

Líder do PC do B

Líder do PR

Líder do PSB

Líder do PSD

Líder do SD

Líder do PSC

PT do B

Líder do PHS

Líder do PEN

Líder do PRB

Líder do PTN

Líder do PRP



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Líder do PSDC

Líder do PRTB