

**PROJETO DE LEI N° , DE 2003  
(Do Sr. Roberto Balestra)**

Dá nova redação aos incisos I e III do art. 5º e aos incisos I e III do art. 8º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, alterados pela Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002.

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** Esta Lei altera a redação dos incisos I e III do art. 5º e dos incisos I e III do art. 8º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, equalizando as alíquotas da Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico – CIDE – incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível, incidentes sobre o querosene e a gasolina de aviação.

**Art. 2º** Os incisos I e III do art. 5º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, alterado pelo art. 14 da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro 2002, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 5º .....  
“I – gasolina, exceto de aviação, R\$ 860,00 por  
m3;(NR)”

“III – querosene e gasolina de aviação, R\$ 92,10  
por m3; (NR)”

**Art. 3º** Os incisos I e III do art. 8º da Lei nº 10.335, de 19 de dezembro de 2001, alterado pelo art. 14 da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 8º.....  
“I – R\$ 49,90 e R\$ 230,10 por m3, no caso de gasolina, exceto de aviação;(NR)

.....  
“III – R\$ 16,30 e R\$ 75,80 por m3, nos casos de querosene e gasolina de aviação; (NR)”

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

## **JUSTIFICAÇÃO**

A gasolina de aviação vem sendo considerada, para efeito de cobrança da CIDE, como idêntica à gasolina automotiva.

Esta situação foge à lógica do uso específico dessa gasolina, que é movimentar motores de aeronaves de pequeno porte. Essas aeronaves são utilizadas principalmente na pulverização de fertilizantes foliares e de defensivos na agricultura, em serviços de táxi aéreo e em atividades de turismo e lazer.

A fixação da alíquota da CIDE incidente sobre a gasolina de aviação deveria atender à mesma lógica aplicada ao querosene, pois as finalidades desses dois combustíveis são as mesmas. Enquanto que para as gasolinas em geral a alíquota da CIDE estabelecida pela Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, é de R\$ 860,00 por metro cúbico, para o querosene de aviação ela é de apenas R\$ 92,10 por metro cúbico, ou seja, quase dez vezes menor.

Essa situação limita o uso , no Brasil, de aeronaves de pequeno porte movidas a motores de ciclo Otto (com pistões) a gasolina, e não a turbinas a querosene. Além de serem muito mais baratos do que as turbinas, os motores de ciclo Otto proporcionam maior maleabilidade às aeronaves em baixa velocidade, tornando-os ideais para equipar aviões agrícolas, pequenos hidroaviões e outras aeronaves cujo uso exige pouso em pistas precárias e curtas. Com esses motores são equipados, também, boa parte dos modelos de helicópteros.

A redução da alíquota da CIDE incidente sobre a gasolina de aviação terá, pois, efeitos positivos sobre várias atividades no Brasil, entre as quais a agricultura e o turismo, possibilitando o incremento do uso de aeronaves e reduzindo custos operacionais de setores vitais para a economia de nosso País.

Estas são as razões para esta nossa iniciativa, para cujo aperfeiçoamento e aprovação contamos com o apoio dos ilustres pares do Congresso Nacional

Sala das Sessões, em de de 2003.

Deputado **ROBERTO BALESTRA**