



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 442-A, DE 2007**

**(Da Sra. Sandra Rosado)**

Altera a constituição do Fundo Geral de Turismo - FUNGETUR, criado pelo Decreto-Lei nº 1.191, de 27 de outubro de 1971 e modificado pelo Decreto-Lei nº 1.439, de 30 de dezembro de 1975; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e do PL 5.402/09, apensado (relator: DEP. LEONARDO QUINTÃO).

### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

TURISMO E DESPORTO;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD); E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

### **APRECIACÃO:**

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

## **S U M Á R I O**

I – Projeto inicial

II – Projeto apensado: PL 5.402/09

III – Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

*Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos ao Decreto-lei nº 1.439, de 30 de dezembro de 1975, e à Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, para dispor sobre novas fontes de receita para o Fundo de Turismo Geral – FUNGETUR.*

*Art. 2º O art. 15 do Decreto-lei nº 1.439, de 30 de dezembro de 1975, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VI e dos §§ 1º e 2º:*

**“Art. 15. Constituição o FUNGETUR:**

.....

*VI) o montante correspondente a 1% (um por cento) do produto do faturamento das vendas realizadas, no território nacional, de bilhetes de passagens aéreas e marítimas internacionais emitidas por empresas credenciadas a operar no mercado brasileiro.*

*§ 1º O montante referido no inciso VI deverá ser pago, exclusivamente, pelos adquirentes das passagens aéreas e marítimas internacionais.*

*§ 2º É atribuída a responsabilidade pela retenção e pelo recolhimento do montante referido no inciso VI, às agências de turismo e às companhias aéreas e de navegação que efetuarem a venda dos respectivos bilhetes de passagens.”*

*Art. 3º O art. 2º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, passa a vigorar com a seguinte redação:*

*“Art 2º A receita a que se refere o art. 1º desta Lei terá a seguinte destinação:*

*I – 20% (vinte por cento) para a amortização da dívida pública mobiliária federal;*

*II – 80% (oitenta por cento) para o Fundo Geral de Turismo – FUNGETUR, criado pelo Decreto-lei nº 1.191, de 27 de outubro de 1971.*

*Parágrafo único. Os percentuais de receita a que se referem os incisos I e II deste artigo poderão ser destinados para atender eventuais despesas de responsabilidades civis perante terceiros na hipótese da ocorrência de danos a bens e pessoas, passageiros ou não, provocados por atentados terroristas, atos de guerra ou eventos correlatos, contra aeronaves de matrícula brasileira operadas por empresas brasileiras de transporte aéreo público, excluídas as empresas de táxi aéreo.” (NR)*

*Art. 4º Esta Lei entra em vigor no início do exercício orçamentário seguinte*

*ao da data de sua publicação.*

## **JUSTIFICAÇÃO**

Criado pelo Decreto-Lei nº 1.191, de 27 de outubro de 1971, art. 11, o Fundo Geral de Turismo – FUNGETUR, tem como meta fomentar e prover recursos para o financiamento de obras, serviços e atividades turísticas consideradas de interesse para o desenvolvimento do turismo nacional.

A constituição do Fundo foi estabelecida, originalmente, no § 1º desse mesmo art. 11, sendo modificada pelo Decreto-Lei nº 1.439, de 30 de dezembro de 1975, em vigor, cujo art. 15 enumera a previsão das fontes de recursos. Ao longo dos anos, no entanto, observou-se uma redução gradual dos recursos direcionados ao FUNGETUR, que vem perdendo sua capacidade de fomento.

O presente Projeto de Lei tenciona injetar novo meio para recuperar e alinhar o Fundo ao seu objetivo primordial, de desenvolver o turismo no Brasil, mediante a arrecadação do percentual de 1% (um por cento) do valor de todas as passagens aéreas, e fluviais vendidas no País para viagens internacionais.

A realidade brasileira da utilização prioritária do transporte rodoviário e fluvial pelas camadas menos favorecidas da população, sugerindo que o percentual estipulado seja cobrado somente dos usuários de viagens aéreas e marítimas internacionais, pertencentes, em geral, a classes de renda mais elevadas. Como fonte de divisas, a destinação de 80% (oitenta por cento) do recolhimento da Tarifa de Embarque Internacional, incluindo o ATAERO, adicional de 50% (cinquenta por cento) sobre as tarifas aeroportuárias.

Sensível à necessidade do revigoramento da indústria nacional de turismo e convencido da pertinência e viabilidade de aplicação, apresentamos o presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 14 de março de 2007.

Deputada SANDRA ROSADO  
PSB/RN

<p><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b></p>
---

## **DECRETO-LEI Nº 1.191, DE 27 DE OUTUBRO DE 1971**

Dispõe sobre os incentivos fiscais ao turismo e dá outras providências.

Art. 11. Fica criado o Fundo Geral de Turismo (FUNGETUR), destinado a fomentar e prover recursos para o financiamento de obras, serviços e atividades turísticas consideradas de interesse para o desenvolvimento do turismo nacional, de acordo com o parágrafo único do artigo 19 do Decreto-lei nº 55, de 18 de novembro de 1966.

§ 1º. O FUNGETUR será gerido pela Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR) e constituído de:

I - Recursos provenientes de parcelas do capital da EMBRATUR, que vierem a ser integralizadas;

II - Recursos provenientes da receita resultante do registro de empresas delicadas à indústria do turismo e das respectivas renovações anuais;

III - Recursos provenientes dos depósitos deduzidos do imposto de renda e adicionais não restituíveis e não utilizados nos prazos regulamentares, bem como dos efetivados com atraso e respectivas penalidades e correção monetária;

IV - Rendimentos derivados de suas aplicações;

V - Recursos provenientes de dotações orçamentárias da União que lhe forem especificamente destinados;

VI - Auxílios, doações, subvenções, contribuições e empréstimos de entidades públicas ou privadas, nacionais, internacionais ou estrangeiras;

VII - Quaisquer depósitos de pessoas físicas ou jurídicas realizadas a seu crédito.

§ 2º. O funcionamento e as operações do FUNGETUR serão regulados por resolução do Conselho Monetário Nacional.

Art. 12. Em casos especiais, considerados, pela EMBRATUR, de alto interesse turístico, o Conselho Nacional de Turismo poderá aprovar projetos ampliando a aplicação de recursos originados dos incentivos fiscais até o limite de 75% (setenta e cinco por cento) do custo global do empreendimento.

## **DECRETO-LEI Nº 1.439, DE 30 DE DEZEMBRO DE 1975**

Dispõe sobre a concessão de incentivos fiscais e outros estímulos à atividade turística nacional, altera disposições dos Decretos-Leis nºs 1.376, de 12 de dezembro de 1974, e 1.338, de 28 de julho de 1974, e dá outras providências.

### **CAPÍTULO III FUNDO GERAL DE TURISMO**

Art. 15. Constituirão o FUNGETUR:

I - os recursos que, de acordo com o disposto no parágrafo 1º do artigo 7º, e inciso III, do artigo 11, do Decreto-lei nº 1.191, tiverem sido ou devessem ser recolhidos ao FUNGETUR até 31 de dezembro de 1975;

II - a partir de 1 de janeiro de 1976:

a) recursos provenientes de dotações orçamentárias da União, e que lhe forem especificamente destinados;

b) recursos do orçamento da EMBRATUR que lhe forem especificamente destinados;

c) depósitos efetuados a seu crédito, na forma do artigo 7º, deste Decreto-lei pelas empresas beneficiárias da redução do imposto de renda, prevista nos artigos 4º, 5º e 6º.

III - quaisquer outros depósitos de pessoas físicas ou jurídicas, realizados a seu crédito;

IV - rendimentos derivados de suas aplicações;

V - auxílios, doações, subvenções, contribuições e empréstimos de entidades públicas ou privadas, nacionais, internacionais ou estrangeiras.

Art. 16. O funcionamento e as operações do FUNGETUR serão regulados pelo Conselho Monetário Nacional, observados os seguintes princípios:

I - o FUNGETUR será gerido pela EMBRATUR;

II - a aplicação dos seus recursos, observado o disposto no artigo 17, poderá ser feita por intermédio de agentes financeiros;

III - na fixação das taxas de juros e correção monetária, aplicáveis às operações realizadas com recursos do FUNGETUR as autoridades competentes levarão em conta as finalidades sociais do mesmo Fundo.

## LEI Nº 9.825, DE 23 DE AGOSTO DE 1999

Dispõe sobre o recolhimento ao Tesouro Nacional de parcela da Tarifa de Embarque Internacional, e dá outras providências.

Faço saber que o Presidente da República adotou a Medida Provisória nº 1.903-8, de 1999, que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Antonio Carlos Magalhães, Presidente, para os efeitos do disposto no parágrafo único do art. 62 da Constituição Federal, promulgo a seguinte Lei:

Art. 2º. A receita a que se refere o artigo anterior destinar-se-á, exclusivamente, à amortização da dívida pública mobiliária federal.

Art. 3º. Ficam convalidados os atos praticados com base na Medida Provisória nº 1.903-7, de 29 de junho de 1999.

Art. 4º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos financeiros a partir de 11 de janeiro de 1998.

CONGRESSO NACIONAL, em 23 de agosto de 1999; 178º da Independência e 111º da República.

Senador ANTONIO CARLOS MAGALHÃES  
Presidente

**LEI Nº 10.744, DE 09 DE OUTUBRO DE 2003**

Dispõe sobre a assunção, pela União, de responsabilidades civis perante terceiros no caso de atentados terroristas, atos de guerra ou eventos correlatos, contra aeronaves de matrícula brasileira operadas por empresas brasileiras de transporte aéreo público, excluídas as empresas de táxi aéreo.

Faço saber que o Presidente da República adotou a Medida Provisória nº 126, de 2003, que o Congresso Nacional aprovou, e eu, José Sarney, Presidente da Mesa do Congresso Nacional, para os efeitos do disposto no art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, combinado com o art. 12 da Resolução nº 1, de 2002-CN, promulgo a seguinte Lei:

.....

Art. 8º O art. 2º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 2º A receita a que se refere o art. 1º desta Lei destinar-se-á à amortização da dívida pública mobiliária federal.

Parágrafo único. A receita a que se refere o caput deste artigo poderá ser destinada para atender eventuais despesas de responsabilidades civis perante terceiros na hipótese da ocorrência de danos a bens e pessoas, passageiros ou não, provocados por atentados terroristas, atos de guerra ou eventos correlatos, contra aeronaves de matrícula brasileira operadas por empresas brasileiras de transporte aéreo público, excluídas as empresas de táxi aéreo."  
(NR)

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

Art. 10. Fica revogada a Lei nº 10.605, de 18 de dezembro de 2002. Congresso Nacional, em 9 de outubro de 2003; 182º da Independência e 115º da República.

Senador JOSÉ SARNEY  
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

**PROJETO DE LEI N.º 5.402, DE 2009**  
**(Do Sr. Marcelo Teixeira)**

Dispõe sobre a destinação de parcela da Tarifa de Embarque Internacional e do ATAERO correspondente.

**DESPACHO:**

APENSE-SE À(AO) PL-442/2007.

**APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a destinação de parcela da Tarifa de Embarque Internacional e do ATAERO a ela correspondente, alterando a Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, que cria o Adicional de Tarifa Aeroportuária - ATAERO, e a Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2000, que dispõe sobre a Política Nacional do Turismo.

Art. 2º Constitui receitas próprias da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO e da Empresa Brasileira de Turismo – EMBRATUR, a parcela, dividida por igual, correspondente ao aumento concedido pela Portaria nº 861/GM2, de 9 de dezembro de 1997, do então Ministério da Aeronáutica, às Tarifas de Embarque Internacional, vigentes naquela data, incluindo o seu correspondente Adicional Tarifário, previsto na Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989.

Parágrafo único. O Comando da Aeronáutica e a INFRAERO adotarão, no prazo de até trinta dias, as providências necessárias para:

I – discriminar os valores correspondentes a esta Lei nos respectivos demonstrativos de arrecadação;

II – promover o recolhimento dos valores à EMBRATUR até o décimo quinto dia útil do mês subsequente à arrecadação;

III – dar cumprimento aos efeitos financeiros desta Lei, determinado no art. 7º, inclusive mediante o repasse à EMBRATUR, em até sessenta dias, dos valores correspondentes.

Art. 3º As receitas a que se refere o art. 2º desta lei destinar-se-ão ao cumprimento da finalidade da INFRAERO prevista no art. 2º da Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, e da finalidade do Comitê Interministerial de Facilitação Turística mediante as diretrizes dispostas no art. 11, X e XI, da Lei nº

11.771, de 17 de setembro de 2008.

Art. 4º O § 1º do art. 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 1º .....*

*§ 1º O adicional de que trata este artigo destina-se à aplicação em melhoramentos, reaparelhamento, reforma, expansão e depreciação de instalações aeroportuárias e da rede de telecomunicações e auxílio à navegação aérea, como também à divulgação turística do Brasil no exterior.”*

Art. 5º Acrescente-se o seguinte inciso VIII ao art. 16 da Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008:

*“Art. 16. O suporte financeiro ao setor turístico será viabilizado por meio dos seguintes mecanismos operacionais de canalização de recursos:*

*.....*

*VIII – das tarifas aeroportuárias de embarque internacional, na proporção de 25% (vinte e cinco por cento) da taxa de embarque e 25% (vinte e cinco por cento) do Ataero, destinadas à EMBRATUR para aplicação exclusiva nas ações previstas nos incisos IX e X do art. 11.”*

Art. 6º Revogue-se a Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos financeiros a partir do primeiro dia do ano fiscal subsequente ao de sua aprovação.”

### **JUSTIFICAÇÃO**

Os valores das tarifas aeroportuárias vêm sendo definidas mediante normas infralegais. Enquadra-se nessa assertiva, o aumento concedido pelo então Ministério da Aeronáutica, sobre os valores dessas tarifas praticados à época, mediante a Portaria nº 861/GM2, de 9 de dezembro de 1997. A destinação para o Tesouro Nacional da parcela desse aumento correspondente à Tarifa de Embarque Internacional, incluindo seu adicional tarifário, acha-se estipulada na Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, que é a norma de conversão da Medida Provisória nº 1.903-8, de 29 de junho de 1999.

Trata-se de receita específica e de fluxo regular depositada em



conta única do erário da União, para aplicação aleatória posterior, em ações que podem não apresentar nenhuma relação com a fonte de arrecadação.

A nosso ver, esse é um desvio de finalidade que merece correção. Desse modo, propomos dividir o percentual assinalado em duas partes iguais, designando-as para a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, e para a Empresa Brasileira de Turismo – EMBRATUR.

Esse novo percentual será aditado ao de outras tarifas, assegurando recursos para que a INFRAERO tenha melhores condições de cumprir sua finalidade de implantar, administrar, operar e explorar a infraestrutura aeroportuária atribuída ao órgão, de acordo com o art. 2º da Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972.

Quanto à parcela reservada à EMBRATUR, proponho a aplicação específica de divulgação do Brasil no exterior, com vistas a atrair maior fluxo de turistas para conhecer e usufruir das belezas naturais e riqueza cultural do nosso País, além de divisas que movimentam a economia.

Ressalte-se que à elevação do número de turistas estrangeiros corresponde o aumento da arrecadação com a taxa de embarque internacional, alimentando um círculo virtuoso benéfico.

Desse modo, contamos com o apoio dos Ilustres Pares para a rápida aprovação do projeto ora apresentado.

Sala das Sessões, em 10 de junho de 2009.

Deputado MARCELO TEIXEIRA

<p><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b></p>
---

**LEI Nº 7920, DE 12 DE DEZEMBRO DE 1989**

Cria o Adicional de Tarifa  
Aeroportuária e dá outras providências.

Art. 1º É criado o adicional no valor de 50% (cinquenta por cento) sobre as tarifas aeroportuárias referidas no art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, e sobre as

tarifas relativas ao uso dos auxílios à navegação aérea e das telecomunicações referidas no art. 2º do Decreto-lei nº 1.896, de 17 de dezembro de 1981.

§ 1º O adicional de que trata este artigo destina-se à aplicação em melhoramentos, reaparelhamento, reforma, expansão e depreciação de instalações aeroportuárias e da rede de telecomunicações e auxílio à navegação aérea.

Art. 2º A sistemática de recolhimento do adicional será a mesma empregada para a cobrança das respectivas tarifas.

.....  
 .....  
**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 III**  
**DA COORDENAÇÃO E INTEGRAÇÃO DE DECISÕES E**  
**AÇÕES NO PLANO FEDERAL**

**Seção Única**  
**Das Ações, Planos e Programas**

Art. 10. O poder público federal promoverá a racionalização e o desenvolvimento uniforme e orgânico da atividade turística, tanto na esfera pública como privada, mediante programas e projetos consoantes com a Política Nacional de Turismo e demais políticas públicas pertinentes, mantendo a devida conformidade com as metas fixadas no PNT.

Art. 11. Fica criado o Comitê Interministerial de Facilitação Turística, com a finalidade de compatibilizar a execução da Política Nacional de Turismo e a consecução das metas do PNT com as demais políticas públicas, de forma que os planos, programas e projetos das diversas áreas do Governo Federal venham a incentivar:

I - a política de crédito e financiamento ao setor;

II - a adoção de instrumentos tributários de fomento à atividade turística mercantil, tanto no consumo como na produção;

III - o incremento ao turismo pela promoção adequada de tarifas aeroportuárias, em especial a tarifa de embarque, preços de passagens, tarifas diferenciadas ou estimuladoras relativas ao transporte turístico;

IV - as condições para afretamento relativas ao transporte turístico;

V - a facilitação de exigências, condições e formalidades, estabelecidas para o ingresso, saída e permanência de turistas no País, e as respectivas medidas de controle adotadas nos portos, aeroportos e postos de fronteira, respeitadas as competências dos diversos órgãos governamentais envolvidos;

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

VII - a metodologia e o cálculo da receita turística contabilizada no balanço de pagamentos das contas nacionais;

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

IX - o aproveitamento turístico de feiras, exposições de negócios, congressos e simpósios internacionais, apoiados logística, técnica ou financeiramente por órgãos governamentais, realizados em mercados potencialmente emissores de turistas para a divulgação do Brasil como destino turístico;

X - o fomento e a viabilização da promoção do turismo, visando à captação de turistas estrangeiros, solicitando inclusive o apoio da rede diplomática e consular do Brasil no exterior;

XI - o tratamento diferenciado, simplificado e favorecido às microempresas e empresas de pequeno porte de turismo;

XII - a geração de empregos;

XIII - o estabelecimento de critérios de segurança na utilização de serviços e equipamentos turísticos; e

XIV - a formação de parcerias interdisciplinares com as entidades da administração pública federal, visando ao aproveitamento e ordenamento do patrimônio natural e cultural para fins turísticos.

Parágrafo único. O Comitê Interministerial de Facilitação Turística, cuja composição, forma de atuação e atribuições serão definidas pelo Poder Executivo, será presidido pelo Ministro de Estado do Turismo.

Art. 12. O Ministério do Turismo poderá buscar, no Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, apoio técnico e financeiro para as iniciativas, planos e projetos que visem ao fomento das empresas que exerçam atividade econômica relacionada à cadeia produtiva do turismo, com ênfase nas microempresas e empresas de pequeno porte.

Art. 13. O Ministério do Turismo poderá buscar, no Ministério da Educação e no Ministério do Trabalho e Emprego, no âmbito de suas respectivas competências, apoio para estimular as unidades da Federação emissoras de turistas à implantação de férias escolares diferenciadas, buscando minorar os efeitos da sazonalidade turística, caracterizada pelas alta e baixa temporadas.

Parágrafo único. O Governo Federal, por intermédio do Ministério do Turismo, poderá oferecer estímulos e vantagens especiais às unidades da Federação emissoras de turistas em função do disposto neste artigo.

Art. 14. O Ministério do Turismo, diretamente ou por intermédio do Instituto Brasileiro de Turismo - EMBRATUR, poderá utilizar, mediante delegação ou convênio, os

serviços das representações diplomáticas, econômicas e culturais do Brasil no exterior para a execução de suas tarefas de captação de turistas, eventos e investidores internacionais para o País e de apoio à promoção e à divulgação de informações turísticas nacionais, com vistas na formação de uma rede de promoção internacional do produto turístico brasileiro, intercâmbio tecnológico com instituições estrangeiras e à prestação de assistência turística aos que dela necessitarem.

## CAPÍTULO IV DO FOMENTO À ATIVIDADE TURÍSTICA

### Seção I Da Habilitação a Linhas de Crédito Oficiais e ao Fundo Geral de Turismo - FUNGETUR

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:

- I - cadastro efetuado no Ministério do Turismo, no caso de pessoas de direito privado; e
- II - participação no Sistema Nacional de Turismo, no caso de pessoas de direito público.

### Seção II Do Suporte Financeiro às Atividades Turísticas

Art. 16. O suporte financeiro ao setor turístico será viabilizado por meio dos seguintes mecanismos operacionais de canalização de recursos:

- I - da lei orçamentária anual, alocado ao Ministério do Turismo e à Embratur;
- II - do Fundo Geral de Turismo - FUNGETUR;
- III - de linhas de crédito de bancos e instituições federais;
- IV - de agências de fomento ao desenvolvimento regional;
- V - alocados pelos Estados, Distrito Federal e Municípios;
- VI - de organismos e entidades nacionais e internacionais; e
- VII - da securitização de recebíveis originários de operações de prestação de serviços turísticos, por intermédio da utilização de Fundos de Investimento em Direitos Creditórios - FIDC e de Fundos de Investimento em Cotas de Fundos de Investimento em Direitos Creditórios - FICFIDC, observadas as normas do Conselho Monetário Nacional - CMN e da Comissão de Valores Mobiliários - CVM.

Parágrafo único. O poder público federal poderá viabilizar, ainda, a criação de mecanismos de investimentos privados no setor turístico.

Art. 17. (VETADO)

.....

.....

**LEI Nº 5.862, DE 12 DE DEZEMBRO DE 1972**

Autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, e dá outras providências.

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir uma empresa pública, na forma definida no inciso II do art. 5º, do Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, alterado pelo Decreto-lei nº 900, de 29 de setembro de 1969, denominada Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, vinculada ao Ministério da Aeronáutica.

Parágrafo único. A INFRAERO terá e no foro na Capital Federal e o prazo de sua duração será indeterminado.

Art. 2º A INFRAERO terá por finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infra-estrutura aeroportuária que lhe for atribuída pelo Ministério da Aeronáutica.

§ 1º A INFRAERO exercerá suas atribuições diretamente ou através de subsidiárias.

§ 2º O Ministério da Aeronáutica estabelecerá um programa de transferência, por etapas, dos aeroportos, instalações, áreas e serviços correlatos ou afins, que passarão à esfera de competência da INFRAERO ou de suas subsidiárias.

§ 3º As atividades executivas da INFRAERO, bem como de suas subsidiárias, serão objeto, sempre que possível, de realização indireta, mediante contrato, desde que exista, na área, iniciativa privada suficientemente desenvolvida e capacitada.

Art. 3º Para a realização de sua finalidade compete, ainda, à INFRAERO:

I - superintender técnica, operacional e administrativamente as unidades da infra-estrutura aeroportuária;

II - criar agências, escritórios ou dependência em todo o território nacional;

III - gerir a participação acionária do Governo Federal nas suas empresas subsidiárias;

IV - promover a captação de recursos em fontes internas e externas, a serem aplicados na administração, operação, manutenção, expansão e aprimoramento da infra-estrutura aeroportuária;

V - preparar orçamentos-programa de suas atividades e analisar os apresentados por suas subsidiárias, compatibilizando-os com o seu, considerados os encargos de administração, manutenção e novos investimentos, e encaminhá-los ao Ministério da Aeronáutica, para justificar a utilização de recursos do Fundo Aeroviário;

VI - representar o Governo Federal nos atos, contratos e convênios existentes e celebrar outros, julgados convenientes pelo Ministério da Aeronáutica, com os Estados da Federação, Territórios Federais, Municípios e entidades públicas e privadas, para os fins previstos no artigo anterior;

VII - promover a constituição de subsidiárias para gerir unidades de infra-estrutura aeroportuária cuja complexidade exigir administração descentralizada;

VIII - executar ou promover a contratação de estudos, planos, projetos, obras e serviços relativos às suas atividades;

IX - executar ou promover a contratação de estudos, planos, projetos, obras e serviços de interesse do Ministério da Aeronáutica, condizentes com seus objetivos, para os

quais forem destinados recursos especiais;

X - celebrar contratos e convênios com órgãos da Administração Direta e Indireta do Ministério da Aeronáutica, para prestação de serviços técnicos especializados;

XI - promover a formação, treinamento e aperfeiçoamento de pessoal especializado, necessário às suas atividades;

XII - promover e coordenar junto aos órgãos competentes as medidas necessárias para instalação e permanência dos serviços de segurança, polícia, alfândega e saúde nos aeroportos internacionais, supervisionando-as e controlando-as para que sejam fielmente executadas;

XIII - promover a execução de outras atividades relacionadas com a sua finalidade.

.....  
 .....  
**LEI Nº 9.825, DE 23 DE AGOSTO DE 1999**

Dispõe sobre o recolhimento ao Tesouro Nacional de parcela da Tarifa de Embarque Internacional, e dá outras providências.

Faço saber que o Presidente da República adotou a Medida Provisória nº 1.903-8, de 1999, que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Antonio Carlos Magalhães, Presidente, para os efeitos do disposto no parágrafo único do art. 62 da Constituição Federal, promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º. Constitui receita própria do Tesouro Nacional a parcela correspondente ao aumento concedido pela Portaria nº 861/GM2, de 9 de dezembro de 1997, do Ministério da Aeronáutica, às Tarifas de Embarque Internacional, vigentes naquela data, incluindo o seu correspondente Adicional Tarifário, previsto na Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989.

Parágrafo único. O Comando da Aeronáutica e a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO adotarão, no prazo de até trinta dias, as providências necessárias para:

I - discriminar os valores correspondentes a esta Lei nos respectivos demonstrativos de arrecadação;

II - promover o recolhimento dos valores ao Tesouro Nacional até o décimo quinto dia útil do mês subsequente à arrecadação;

III - dar cumprimento aos efeitos financeiros desta Lei, determinado no art. 4º, inclusive mediante o repasse ao Tesouro Nacional, em até sessenta dias, dos valores correspondentes.

Art. 2º A receita a que se refere o art. 1º desta Lei destinar-se-á à amortização da dívida pública mobiliária federal. *(“Caput” com redação dada pela Lei nº 10.744, de 9/10/2003)*

Parágrafo único. A receita a que se refere o caput deste artigo poderá ser destinada para atender eventuais despesas de responsabilidades civis perante terceiros na hipótese da ocorrência de danos a bens e pessoas, passageiros ou não, provocados por atentados terroristas, atos de guerra ou eventos correlatos, contra aeronaves de matrícula brasileira operadas por empresas brasileiras de transporte aéreo público, excluídas as empresas de táxi

aéreo. (Parágrafo único acrescido pela Lei nº 10.605, de 18/12/2002 e com nova redação dada pela Lei nº 10.744, de 9/10/2003)

**PORTARIA Nº 861/GM-2, DE 9 DE DEZEMBRO DE 1997**

Fixa valores das Tarifas de Embarque Internacional da infra-estrutura aeroportuária e dá outras providências.

O **MINISTRO DE ESTADO DA AERONÁUTICA**, de conformidade com o parágrafo 1º do Art. 3º, do Decreto nº 89.121, de 06 de dezembro de 1983, nos termos da Portaria nº 314, do Ministério da Fazenda, de 28 de novembro de 1997, e de acordo com o Aviso nº 167/CC-PR/MF/MPO, de 03 de dezembro de 1997, resolve:

Art. 1º Fixar, na forma abaixo, os valores para as Tarifas de Embarque Internacional:

CATEGORIA DO AEROPORTO  
TARIFA DE EMBARQUE (US \$)  
1ª 24.00  
2ª 20.00  
3ª 16.00  
4ª 8.00

Art. 2º De acordo com a Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, a estes valores será acrescido o Adicional Tarifário de 50% (cinquenta por cento).

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor no dia 11 de janeiro de 1998.

Art. 4º Revoga-se a Portaria nº 915/GM-2, de 15 de dezembro de 1993.

**LÉLIO VIANA LÔBO**

**COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

**I – RELATÓRIO**

Chega para análise desta Comissão de Viação e Transportes o projeto de lei acima ementado, que altera a constituição do Fundo Geral de Turismo – FUNGETUR, criado pelo Decreto-Lei nº 1.191, de 27 de outubro de 1971, e modificado pelo Decreto-Lei nº 1.439, de 30 de dezembro de 1975, destinando-lhe 1% (um por cento) do montante arrecadado com as vendas realizadas, no território nacional, de bilhetes de passagens aéreas e marítimas internacionais, emitidas por empresas credenciadas a operar no mercado brasileiro. A responsabilidade pelo recolhimento desse percentual caberia às agências de turismo e às companhias

aéreas e de navegação, quando da venda dos bilhetes de passagens.

Outra fonte de receita do FUNGETUR, prevista no art. 3º do PL, é o percentual de 80% (oitenta por cento) incidente sobre o aumento concedido pela Portaria nº 861/GM2, de 9 de dezembro de 1997, do Ministério da Aeronáutica às tarifas de embarque internacional, incluído o adicional de 50% (cinquenta por cento) sobre as tarifas referidas, ATAERO. A nova receita foi proposta mediante a alteração do art. 2º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, a qual dispõe sobre o recolhimento ao Tesouro Nacional de parcela da tarifa de embarque internacional.

Em 2 de julho de 2009, o PL nº 5.402, de 2009, foi apensado ao projeto de lei citado anteriormente. De autoria do Deputado Marcelo Teixeira, a proposta tenciona dividir igualmente entre a INFRAERO e a EMBRATUR o aumento concedido pela Portaria nº 861/GM2, de 9 de dezembro de 1997, sobre a taxa de embarque internacional e seu correspondente Adicional Tarifário. Vale destacar que esse aumento acha-se destinado ao Tesouro Nacional, conforme o art. 1º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, e que o projeto prevê a revogação completa da referida lei.

O Projeto de Lei nº 442, de 2007, e seu apenso foram distribuídos à análise conclusiva das seguintes comissões: Comissão de Viação e Transportes, Comissão de Turismo e Desporto, Comissão de Finanças e Tributação e Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

No prazo regimental não foram recebidas emendas ao projeto.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

Criado pelo Decreto-Lei nº 1.191, de 27 de outubro de 1971, art. 11, o Fundo Geral de Turismo – FUNGETUR, tem como metas fomentar e prover recursos para o financiamento de obras, serviços e atividades turísticas consideradas de interesse para o desenvolvimento do turismo nacional. Entre estas atividades consta a divulgação do Brasil no exterior, prevista nos incisos X e XI do art. 11 da Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, que entre outras disposições trata da Política Nacional de Turismo e das atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico.

O projeto de lei apenso coincide com o principal em sua destinação de recursos à EMBRATUR, tendo em vista que a aplicação para a



divulgação do Brasil no exterior acha-se prevista na Lei nº 11.771/08, nos seus itens X e XI do art. 11.

A lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992 regula uma parcela do ATAERO, suprida com as tarifas essencialmente aeroportuárias para o fomento exclusivo do sistema aeroviário de interesse federal, e ao programa federal de auxílio ao aeroportos propostos e instituídos pelos planos aeroviários estaduais. Esta parcela tornou-se ao longo do tempo a principal fonte de recursos na execução de investimentos de construção, de operação, melhoria e manutenção da malha aeroviária do país, a exceção feita à malha coberta pela INFRAERO (67 aeroportos).

A outra parcela, àquela relativa ao uso dos auxílios à navegação aérea e das telecomunicações aeronáuticas são os recursos que suportam financeiramente todo o SISCEAB nas ações de investimentos, operação e manutenção, configurando-se então na espinha dorsal da sustentabilidade financeira do mencionado sistema.

Relacionado ao tema, o Tribunal de Contas da União (TCU), em apoio à Comissão Parlamentar de Inquérito da "crise aérea", instaurada em 2007 na Câmara dos Deputados, indicou em diversos momentos que uma das prováveis causas da "crise" foi a insuficiência de recursos para os investimentos em melhoramentos, reaparelhamento, reforma e expansão do (SISCEAB), ocorrida ao longo dos últimos anos, conforme transcrito *in verbis* :

#### **Acórdão 2420/2006 TCU- Plenário**

##### ***"9.7. Recomendar à Casa Civil da Presidência da República que:***

***9.7.1. avalie a pertinência e oportunidade de, em conjunto com o Ministério da Defesa, Comando da Aeronáutica e Infraero, identificar as necessidades de aporte de capital no âmbito do SISCEAB, de forma a verificar se as carências se dão na operação e manutenção do sistema ou nas ações relativas à sua expansão, ou ainda nas duas vertentes;***

***9.7.2 verifique a conveniência de, ainda que temporariamente, aportar recursos do Tesouro Nacional para as Ações de Governo relacionadas ao custeio e expansão do SISCEAB, em complemento aos recursos originários***

*da arrecadação das tarifas TAN (Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea), TAT (Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios Rádio e Visuais em Área Terminal de Tráfego Aéreo) e ATAERO. "*

Paradoxalmente, e contrariando as observações do TCU, os projetos de lei em curso, ao modificarem a destinação e regulamentação do ATAERO, deixam uma expectativa de efeitos desastrosos na funcionalidade do Sistema de Controle do Espaço Aéreo e do Sistema Aeroviário Brasileiro, pois retira os recursos que dão suporte aos investimentos para a expansão, a modernização e a manutenção dos equipamentos de tais sistemas nos próximos anos, sem apresentar as novas fontes que supririam esses sistemas, e sem analisar suas irreparáveis consequências.

Não obstante, saliento que antes dos efeitos da “crise aérea” de 2007, este montante de recursos advindos das tarifas aeroportuárias e as relativas ao uso dos auxílios à navegação aérea e das telecomunicações aeronáuticas era constantemente sujeito a contingenciamentos e utilizado como fonte de superávit fiscal.

Acrescento ainda que hoje e no futuro o SISCEAB necessita de mais aportes financeiros se considerarmos os seguintes aspectos latentes do planejamento dos referidos sistemas:

- altas taxas de crescimento do tráfego aéreo no país;
- uma demanda projetada positiva para um futuro breve, sem a contra partida de investimentos em infra-estrutura que assegure este atendimento;
- a obsolescência natural dos equipamentos e a necessidade da implantação de novos sistemas de Controle de Tráfego Aéreo como o CNS/ATM (Comunicação, Navegação e Vigilância / Gerenciamento do tráfego Aéreo), regidos por normas internacionais compulsórias da ICAO (Organização Internacional de Aviação Civil);
- insuficiência de arrecadação para operação e manutenção dos sistemas atuais, e os novos a serem implantados
- a urgência destes investimentos que demandam um planejamento e execução de médio e longo prazo; e

- a garantia do recebimento anual desses recursos com fluxo de desembolso compatível com os cronogramas de execução dos projetos.

Além disso, vale ainda explicar que a tarifa de embarque internacional diz respeito a serviços cuja prestação é específica, mensurável, individual, ou seja, se apresenta de forma concreta ao usuário. Justamente por se tratar de tarifa é considerada remuneratória e não compulsória, sendo cobrada somente dos usuários que efetivamente utilizem este serviço público. Tem natureza privada de preço público, isto é, paga quem usa.

Já o instituto das taxas, ao contrário das tarifas, tem natureza de tributo e é devido pelo contribuinte desde que o serviço, de utilização obrigatória, esteja a sua disposição. A cobrança, neste caso, é realizada com base em serviços prestados de forma abstrata, difusa, a toda coletividade, sem particularização ou individualização.

De acordo com a doutrina e a jurisprudência dominante, o Adicional de Tarifa Aeroportuária vem a ser um preço público. Não representa, pois, exação tributária, e também não está sujeito às regras que norteiam o Sistema Tributário, dentre as quais, àquelas que regem as alterações de bases de cálculo, razão pela qual pode ter seu valor definido por normas infra legais.

Em relação as receitas do PL nº 442/07 e sua respectiva taxação de 1% somente sobre os bilhetes aéreos e marítimos internacionais, não nos deixa claro qual o motivo da exclusão dos bilhetes terrestres internacionais. Considero que o consumidor irá, mais uma vez, ser chamado a custear mais uma taxa com a sensação de mais um imposto. Quanto a alteração do Art. 2º da lei nº 9.825/99, esta modifica a destinação da receita gerenciada pelo Tesouro Nacional para a amortização da dívida pública mobiliária federal, onde carece de dados sobre os aspectos econômico-financeiros advindos de tal alteração por parte do Tesouro Nacional.

Quanto as receitas do PL nº 5402/09, estas prevêm a transferência de 25% da taxa de embarque internacional (receita da INFRAERO) e de 25% do adicional de tarifa aeroportuária, previsto na lei nº 7.920/89 (receita do SISCEAB e do sistema aeroportuário), alterando na essência a constituição das receitas da INFRAERO e do Comando da Aeronáutica. Além disso, promove a perda total da receita devida ao Tesouro Nacional com a revogação da lei nº 9.825/99, que trata do recebimento de parcela da tarifa de embarque internacional, inclusive seu

adicional tarifário correspondente.

Face a exposição acima, a alteração proposta pelos autores não é admissível, pois pretende dar destinação diversa às tarifas (as aeroportuárias, as relativas ao uso dos auxílios à navegação aérea e das telecomunicações aeronáuticas, e as de embarque internacional e seu correspondente adicional), o que somente seria possível caso se tratassem de taxas. Nos termos das propostas, a parcela da sociedade que utiliza determinado serviço individual e mensurável, ao pagar uma contraprestação de natureza privada, arcaria com despesas da coletividade, qual seja, a divulgação turística do Brasil. E ainda mais, por retirar recursos regulados por leis, e previamente aplicados em tarefas de estado tão importantes ao desenvolvimento social e econômico do país, onde o transporte aéreo assume um caráter de serviço essencial; e extremamente sensível por se tratar de segurança aérea com a conseqüente proteção de vidas humanas.

Em suma, os recursos originários das tarifas aeroportuárias e as relativas ao uso dos auxílios à navegação aérea e das telecomunicações aeronáuticas tem sua destinação compatível com as tarefas do Comando da Aeronáutica, na forma de primar pela eficiência, segurança e qualidade dos serviços. Somente assim é possível garantir o atendimento da crescente demanda pelo transporte aéreo, meio este essencial ao desenvolvimento dos negócios, do turismo e da integração regional.

Certamente os autores dos Projetos de lei nº 442/2007 (principal) e do Projeto de lei nº 5402/2009 (apenso) foram sensíveis à necessidade do revigoramento do Programa Nacional de Turismo ao buscar alternativas para incrementar as fontes de receita deste setor no país. Entretanto, ambos os projetos, quanto ao mérito, não demonstram em suas justificativas a situação atual do FUNGETUR, suas receitas, despesas e o quanto o mencionado fundo necessita para suprir sua finalidade prevista no Decreto-lei nº 1.439/75 em seu capítulo III.

Assim não nos parece razoável quanto ao mérito que a alteração da destinação, dessas receitas de tarifas aeronáuticas promovam a degradação do Sistema aeroviário, da segurança de vôo e do SISCEAB, que não dispõem de outras fontes de recursos para financiarem seus custeios e os investimentos necessários para a prestação de serviços no nível desejado. Tais proposições além de contrariarem as recomendações do TCU contidas no acórdão nº 2420/2006, não se alinham com as lições aprendidas com a “crise aérea” de

2007. Naquela ocasião, ficou claro e evidente a necessidade de maiores aportes financeiros ao Sistema Aeroviário Brasileiro e ao SISCEAB para que estes acompanhassem o desenvolvimento, as melhorias e principalmente, as demandas advindas do setor na última década e aquelas planejadas para a próxima. Tal inferência nos faz concluir que o setor aeronáutico, no segmento do transporte aéreo e controle de tráfego aéreo, necessita sim, de mais recursos, e não, da subtração, divisão ou revogação de suas atuais fontes.

Desse modo, votamos pela REJEIÇÃO dos Projetos de Lei nº 442/07 e nº 5.402/09.

Sala da Comissão, em 20 de abril de 2010.

Deputado LEONARDO QUINTÃO  
Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 442/07 e o Projeto de Lei nº 5.402/09, apensado, nos termos do parecer do relator, Deputado Leonardo Quintão.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Milton Monti - Presidente, Pedro Fernandes - Vice-Presidente, Carlos Santana, Chico da Princesa, Décio Lima, Eliene Lima, Geraldo Simões, Hugo Leal, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Mauro Lopes, Rubens Otoni, Tadeu Filippelli, Vanderlei Macris, Alexandre Silveira, Flávio Bezerra, José Chaves, Jurandy Loureiro, Pedro Chaves e William Woo.

Sala da Comissão, em 16 de junho de 2010

Deputado MILTON MONTI  
Presidente

<b>FIM DO DOCUMENTO</b>
-------------------------