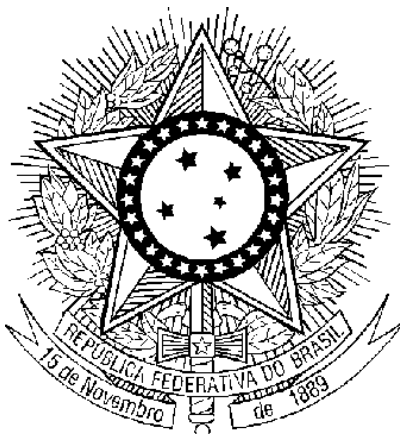


**AVULSO NÃO
PUBLICADO
INADEQUAÇÃO
NA COMISSÃO
DE FINANÇAS E
TRIBUTAÇÃO**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.421-A, DE 2008 (Do Senado Federal)

PLS nº 704/2007

Ofício (SF) nº 677/2008

Altera a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, que dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências, e o Decreto-Lei nº 1.896, de 17 de dezembro de 1981, que dispõe sobre a utilização de instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea e dá outras providências, e revoga a Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, a Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, e a Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, para desonerar as tarifas aeroportuárias e aeronáuticas e autorizar a sua gradação conforme o grau de saturação e o horário de utilização dos respectivos serviços; tendo pareceres: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com emendas (relator: DEP. CARLOS ZARATTINI); e da Comissão de Finanças e Tributação, pela incompatibilidade e inadequação financeira e orçamentária deste e das Emendas da Comissão de Viação e Transportes (relator: DEP. AELTON FREITAS).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD) E

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

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

SUMÁRIO

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Emendas oferecidas pelo relator (2)
- Parecer da Comissão

III – Na Comissão de Finanças e Tributação:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os arts. 2º, 4º e 5º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º A utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços de cada aeroporto está sujeita ao pagamento de tarifas ao órgão, entidade ou empresa responsável pela sua administração.

Parágrafo único. As tarifas aeroportuárias serão aprovadas pela Agência Nacional de Aviação Civil, tendo em vista o grau de saturação de cada aeroporto, conforme a época do ano e o horário de utilização.”(NR)

“Art. 4º O responsável pela administração do aeroporto poderá cobrar preços específicos pela utilização de áreas civis, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços, não abrangidos pelas tarifas aeroportuárias.”(NR)

“Art. 5º No caso dos aeroportos diretamente administrados pelo Comando da Aeronáutica, os recursos provenientes do pagamento das tarifas e preços a que se referem os arts. 2º e 4º constituirão receita própria do Fundo Aeronáutico.”(NR)

Art. 2º O § 2º do art. 1º do Decreto-Lei nº 1.896, de 17 de dezembro de 1981, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º

§ 2º As tarifas referidas neste artigo serão graduadas conforme a saturação da infra-estrutura aeronáutica, tendo em vista a época do ano e o horário de utilização dos serviços.”(NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revoga-se a Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, a Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, e a Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, e o parágrafo único do art. 37 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Senado Federal, em 14 de maio de 2008.

Senador Garibaldi Alves Filho
Presidente do Senado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 6.009, DE 26 DE DEZEMBRO DE 1973

Dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea, e dá outras providências

.....

Art. 2º A efetiva utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços de um aeroporto está sujeita ao pagamento referente aos preços que incidirem sobre a parte utilizada.

Parágrafo único. Os preços de que trata este artigo serão pagos ao Ministério da Aeronáutica ou às entidades de Administração Federal Indireta responsáveis pela administração dos aeroportos, e serão representados:

- a) por tarifas aeroportuárias, aprovadas pela Agência Nacional de Aviação Civil, para aplicação em todo o território nacional;
- b) por preços específicos estabelecidos, para as áreas civis de cada aeroporto, pelo órgão ou entidade responsável pela administração do aeroporto.

Art. 3º As tarifas aeroportuárias a que se refere o artigo anterior, são assim denominadas e caracterizadas:

I - tarifa de embarque - devida pela utilização das instalações e serviços de despacho e embarque da Estação de Passageiros; incide sobre o passageiro do transporte aéreo;

II - tarifa de pouso - devida pela utilização das áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, rolagem e estacionamento da aeronave até três horas após o pouso; incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave;

III - tarifa de permanência - devida pelo estacionamento da aeronave, além das três primeiras horas após o pouso; incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave;

IV - tarifa de armazenagem - devida pelo armazenamento, guarda e controle das mercadorias nos armazéns de carga aérea dos aeroportos; incide sobre consignatário ou transportador no caso de carga aérea em trânsito.

V - Tarifa de Capatazia - devida pela movimentação e manuseio das mercadorias a que se refere o item anterior; incide sobre o consignatário, ou o transportador no caso de carga aérea em trânsito.

Art. 4º Os preços específicos a que se refere a letra *b*, do parágrafo único, do artigo 2º, são devidos pela utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços, não abrangidos pelas tarifas aeroportuárias; incide sobre o usuário ou concessionário dos mesmos.

Art. 5º Os recursos provenientes dos pagamentos a que se refere o art. 2º desta Lei, inclusive de multas contratuais, correção monetária e juros de mora, constituirão receita própria:

I - do Fundo Aeronáutico, nos casos dos aeroportos diretamente administrados pelo Comando da Aeronáutica; ou

II - das entidades da Administração Federal Indireta, no caso dos aeroportos por estas administrados.

Art. 6º O atraso no pagamento das tarifas aeroportuárias, depois de efetuada a cobrança, acarretará a aplicação cumulativa, por quem de direito, das seguintes sanções:

I - após trinta dias, cobrança de correção monetária e juros de mora de um por cento ao mês;

II - após cento e vinte dias, suspensão *ex officio* das concessões ou autorizações;

III - após cento e oitenta dias, cancelamento sumário das concessões ou autorizações.

.....
.....

DECRETO-LEI Nº 1.896, DE 17 DE DEZEMBRO DE 1981

Dispõe sobre a utilização de instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere a artigo 55, item II, da Constituição,
DECRETA:

Art. 1º A utilização de instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea, proporcionados pelo Ministério da Aeronáutica ou por entidade especializada da Administração Federal Indireta, a ele vinculada, está sujeita ao pagamento referente aos preços que incidirem sobre a parte utilizada.

§ 1º Os preços de que trata este artigo serão pagos ao Ministério da Aeronáutica ou à entidade especializada da Administração Federal Indireta responsável pela prestação dos serviços a que se refere este artigo e serão representados por Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota.

§ 2º As tarifas referidas neste artigo serão aprovadas pelo Ministro de Estado da Aeronáutica, mediante proposta do órgão competente do Ministério da Aeronáutica, para aplicação geral em todo o Território Nacional.

Art. 2º As tarifas a que se refere o artigo anterior são assim denominadas e caracterizadas:

I - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea: devida pela utilização dos serviços de informações aeronáuticas, tráfego aéreo, meteorologia, facilidades de comunicações, auxílio à navegação aérea e outros serviços auxiliares de proteção ao voo proporcionados pelo Ministério da Aeronáutica ou por empresa especializada da Administração Federal Indireta, a ele vinculada; incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave;

II - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios Rádio e Visuais em Área Terminal de Tráfego Aéreo: devida pela utilização dos serviços de tráfego aéreo, facilidades de comunicações, auxílio para aproximação, pouso e decolagem em áreas terminais de tráfego aéreo, proporcionados pelo Ministério da Aeronáutica ou por empresa especializada da Administração Federal Indireta a ele vinculada; incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave.

.....

LEI Nº 7.920, DE 12 DE DEZEMBRO DE 1989

Cria o Adicional de Tarifa Aeroportuária e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

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.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 12 de dezembro de 1989; 168º. da Independência e 101º. da República.

JOSÉ SARNEY

Octávio Júlio Moreira Lima

LEI Nº 8.399, DE 7 DE JANEIRO DE 1992

Especifica a destinação dos recursos originados por adicional tarifário criado pela Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, que Cria o Adicional de Tarifa Aeroportuária, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º Os recursos originados pelo adicional tarifário criado pela Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, e incidentes sobre as tarifas aeroportuárias referidos no art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, serão destinados especificamente da seguinte forma:

I - oitenta por cento a serem utilizados diretamente pelo Governo Federal, no sistema aeroviário de interesse federal;

II - vinte por cento destinados à aplicação nos Estados, em aeroportos e aeródromos de interesse regional ou estadual, bem como na consecução de seus planos aeroviários.

§ 1º As tarifas aeroportuárias a que se refere este artigo abrangem somente as tarifas de embarque, de pouso, de permanência, de armazenagem e capatazia, não incidindo sobre as tarifas de uso dos auxílios à navegação aérea e das telecomunicações.

§ 2º A parcela de vinte por cento especificada neste artigo constituirá o suporte financeiro de um Programa Federal de Auxílio a Aeroportos a ser proposto e instituído de acordo com os Planos Aeroviários Estaduais estabelecidos através de convênios celebrados entre os Governos Estaduais e o Departamento de Aviação Civil, do Ministério da Aeronáutica.

§ 3º Serão contemplados com recursos dispostos no parágrafo anterior os Aeroportos Estaduais constantes dos Planos Aeroviários, e que sejam objeto de convênio específico firmado entre o Governo Estadual interessado e o Departamento de Aviação Civil, do Ministério da Aeronáutica.

§ 4º Nos convênios de que trata o parágrafo anterior deve constar cláusula de definição da contrapartida que deve ser atribuída às partes, correspondendo ao percentual de recursos a serem alocados por cada uma, para a realização das obras conveniadas.

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

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 7 de janeiro, de 1992; 171º da independência e 104º da República.

FERNANDO COLLOR

Sócrates da Costa Monteiro

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.

** Artigo, caput, com redação dada pela Lei nº 10.744, de 09/10/2003.*

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.

§ único com redação dada pela Lei nº 10.744, de 09/10/2003.

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 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de
Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO III

DA INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA

.....

CAPÍTULO II

DO SISTEMA AEROPORTUÁRIO

.....

Seção II

Da Construção e Utilização de Aeródromos

.....

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

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

Seção III

Do Patrimônio Aeroportuário

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

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

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

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 3.421, de 2008, oriundo do Senado Federal. A iniciativa promove alterações na Lei nº 6.009, de 1973, que *“dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências”*, e no Decreto-lei nº 1.896, de 1981, que *“dispõe sobre a utilização de instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea e dá outras providências”*. Demais, revoga as Leis nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, e nº 9.825, de 23 de agosto de 1999.

As modificações promovidas pelo projeto nos citados diplomas legais visam a determinar que as tarifas aeroportuárias e as tarifas de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota sejam fixadas de acordo com o estado de saturação, respectivamente, de cada aeroporto e da infra-estrutura aeronáutica, em diferentes horários e épocas do ano.

Com respeito às revogações, pretende-se acabar com o instituto do adicional tarifário – ATAERO, percentual de 50% incidente sobre as tarifas aeroportuárias e sobre as tarifas relativas aos dos auxílios à navegação aérea e das telecomunicações aeronáuticas, criado pela já mencionada Lei nº 7.920, de 1989.

Não foram apresentadas emendas à proposição.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A principal finalidade do projeto de lei oriundo do Senado Federal é possibilitar, por meio da fixação de tarifas aeroportuárias e de tarifas pela utilização de instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação

aérea, o cumprimento do mais elementar princípio econômico, no âmbito da infra-estrutura de aviação civil: o ajuste entre oferta e demanda.

Como salientou o relatório final da Comissão Parlamentar de Inquérito da Crise do Sistema de Tráfego Aéreo, apresentado nesta Casa no final do ano passado, a aplicação de uma política de preços uniformes, tanto no que diz a períodos de utilização dos serviços como no que concerne a certas categorias de aeroportos, gera informação inconsistente para os usuários do sistema, que não são levados a considerar as externalidades decorrentes de suas decisões de consumo do serviço público. O efeito inequívoco dessa distorção nas tarifas termina por ser o estímulo à excessiva utilização de alguns aeroportos e de faixas horárias para os quais, aos preços dados, é maior a demanda. Em sentido inverso, mas ainda devido ao mesmo fenômeno, ocorre a subutilização de algumas infra-estruturas aeroportuárias e de alguns horários de operação, cujos preços de acesso, respeitada a uniformidade, não são suficientemente convidativos para que hábitos de consumo sejam alterados.

Em que pesem os prováveis efeitos benéficos da adoção de uma política de diferenciação tarifária mais consistente, é óbvio que ela, por si só, não será capaz de extinguir problemas relacionados à insuficiência ou inadequação das infra-estruturas aeroportuária e aeronáutica. Por mais evidentes que sejam as distorções provocadas pela atual estrutura tarifária no comportamento da demanda, é também patente que a procura por determinados aeroportos e por determinadas faixas horárias de operação possui fundamentos que se afastam da variável preço, tais como a organização geoeconômica do território nacional e o regime horário de trabalho que prepondera na sociedade. Em razão disso, promover investimentos no setor é indispensável.

Nesse sentido, preocupa a proposta, contida no projeto em exame, de revogar a Lei nº 7.920, de 1989, que instituiu o Adicional de Tarifa Aeroportuária – ATAERO, percentual de 50% incidente sobre os valores das tarifas aeroportuárias e sobre os valores das tarifas relativas ao uso dos auxílios à navegação aérea e das telecomunicações.

Desde sua instituição, o ATAERO tem-se mostrado fonte imprescindível de recursos para o melhoramento da infra-estrutura aeroportuária e,

principalmente, para a expansão, modernização e manutenção do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro – SISCEAB. Cumpre notar, de acordo com informações do Comando da Aeronáutica - COMAER, que até 99,9% dos recursos empregados anualmente no referido sistema advêm da arrecadação das tarifas TAN (Tarifa pelo Uso da Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota) e TAT (Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios Rádio e Visuais em Área Terminal de Tráfego Aéreo), assim como do ATAERO incidente sobre elas. Basicamente, portanto, nenhum recurso do Tesouro vem sendo investido no SISCEAB, há muito anos, mesmo diante do fato de os recursos tarifários, segundo demonstrativos do próprio COMAER, não chegarem a cobrir inteiramente os custos do sistema. Ante tal circunstância, uma pergunta se coloca: se o desequilíbrio entre receita e despesa – seja ele fruto de inadimplência das empresas, da valorização do real (perda relativa dos ingressos tarifários em moeda norte-americana) ou do descompasso nos valores das tarifas (reajustadas em 12, 14% nos últimos dez anos, contra um aumento geral de preços da ordem de 93%, no mínimo) – não é sanado com a inversão de recursos ordinários do orçamento, como esperar que parte significativa dos gastos relacionados à manutenção, modernização e expansão do sistema seja, a partir da extinção do ATAERO, custeada pelo Tesouro Nacional? Ora, decerto, essa hipótese não é crível.

De toda sorte, a despeito do problema quase intransponível de financiamento do SISCEAB e, diga-se de passagem, das obras de adequação de infra-estrutura aeroportuária por todo o país – inclusive em pequenos aeroportos beneficiados pelo PROFAA (Programa Federal de Auxílio a Aeroportos) -, poder-se-ia alegar, como justificativa para a revogação da Lei nº 7.920, de 1989, que o ATAERO representa um ônus extraordinário para os usuários das infra-estruturas aeroportuária e aeronáutica. Conforme dados também fornecidos pelo COMAER, nada mais distante da verdade. O item ATAERO representa apenas cerca de 1,7% dos encargos das empresas aéreas. Sua extinção, no lugar de desonerar as tarifas oferecidas aos usuários, provavelmente geraria efeito contrário, em razão do surgimento de eventuais vulnerabilidades no SISCEAB, capazes de comprometer a eficiência do controle da navegação aérea e, por conseqüência, o tempo de voo e de espera em pátio das aeronaves comerciais. Demais disso, não custa alertar para o fato de que as tarifas TAN e TAT, para vôos nacionais e internacionais, já acrescidas

do ATAERO, apresentam valores inferiores à média internacional, evidência consistente de que não estão em patamar incompatível com a saúde financeira da indústria do transporte aéreo no Brasil.

Termino essas considerações acerca da proposta de extinção do ATAERO lembrando que o país está comprometido com a comunidade internacional, especialmente com a OACI – Organização de Aviação Civil Internacional, no trabalho de incrementar a segurança das operações aéreas, compromisso cujo cumprimento, em relação ao Brasil, vem sendo rigidamente analisado, em virtude dos acontecimentos havidos durante todo o ano de 2007. A essa altura, portanto, seria temerário, para dizer o mínimo, dar fim a um dos principais instrumentos de financiamento do sistema de controle do espaço aéreo. O que tal atitude significaria aos olhos da comunidade internacional?

Sou da opinião, por fim, de que a iniciativa promove importante avanço na política tarifária aplicável ao setor, mas, ao mesmo tempo, coloca em risco a eficiência e a credibilidade do SISCEAB, assim como da rede de aeroportos, ao pretender extinguir o ATAERO.

Em vista disso, meu voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.421, de 2008, observadas as emendas em anexo.

Sala da Comissão, em 13 de agosto de 2008.

Deputado CARLOS ZARATTINI
Relator

EMENDA Nº 1

Dê-se à ementa do projeto a seguinte redação:

“Altera a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, que dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências, e o Decreto-Lei nº 1.896, de 17 de dezembro de

1981, que dispõe sobre a utilização de instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea e dá outras providências, para autorizar a gradação das tarifas conforme o grau de saturação e o horário de utilização dos respectivos serviços.”

EMENDA Nº 2

Dê-se ao art. 4º do projeto a seguinte redação:

“Art. 4º Revoga-se o parágrafo único do art. 37 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.”

Sala da Comissão, em 13 de agosto de 2008.

Deputado CARLOS ZARATTINI

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.421/08, com duas emendas, nos termos do parecer do relator, Deputado Carlos Zarattini.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Carlos Alberto Leréia - Presidente, Camilo Cola, Carlos Zarattini, Chico da Princesa, Ciro Pedrosa, Cláudio Diaz, Djalma Berger, Eliseu Padilha, Giovanni Queiroz, Gladson Cameli, Hugo Leal, Ilderlei Cordeiro, Jurandy Loureiro, Lael Varella, Mauro Lopes, Nelson Bornier, Ricardo Barros, Tadeu Filippelli, Wellington Roberto, Aline Corrêa, Celso Maldaner, Claudio Cajado, Fernando Chucre, Geraldo Thadeu, Gonzaga Patriota, José Paulo Tóffano, Marinha Raupp, Moises Avelino, Pedro Fernandes, Rômulo Gouveia e Wellington Fagundes.

Sala da Comissão, em 29 de outubro de 2008

Deputado CARLOS ALBERTO LERÉIA

Presidente

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 3.421, de 2008, do Senado Federal, dispõe sobre legislação relativa a utilização e exploração de aeroportos, utilização de instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea e ao adicional de tarifa aeroportuária, nos seguintes termos:

a) altera a Lei nº 6.009/73, que dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea, de modo a sujeitar a aprovação de tarifas aeroportuárias, previstas naquela lei, pela Agência Nacional de Aviação Civil, tendo em vista o grau de saturação de cada aeroporto, conforme a época do ano e o horário de utilização;

b) altera o Decreto-Lei nº 1.896/81, que dispõe sobre a utilização de instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea, de modo graduar as tarifas de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota, previstas naquele decreto-lei, conforme a saturação da infra-estrutura aeronáutica, tendo em vista a época do ano e o horário de utilização dos serviços;

c) revoga a Lei nº 7.920/89, que cria o adicional sobre tarifas aeroportuárias e relativas ao uso dos auxílios à navegação aérea e das telecomunicações, a Lei nº 8.399/92, que especifica a destinação dos recursos originados pelo adicional tarifário mencionado e a Lei nº 9.825/99, que dispõe sobre o recolhimento ao Tesouro Nacional de parcela da tarifa de embarque internacional, incluindo o seu adicional tarifário, e o parágrafo único da Lei nº 7.565/86, que fixa preços de utilização de aeródromos públicos em tabelas aprovadas pela autoridade aeronáutica, tendo em vista as facilidades colocadas à disposição das aeronaves, dos passageiros ou da carga, e o custo operacional do aeroporto.

Incumbida de analisar o mérito do Projeto, a Comissão de Viação e Transportes deliberou pela sua aprovação, com duas emendas, nos termos do parecer do relator.

Encaminhada à Comissão de Finanças e Tributação, a matéria será analisada sob o aspecto de sua adequação e compatibilidade orçamentária e financeira.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Cumprida a esta Comissão apreciar a proposição quanto à adequação com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual, nos termos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados e da Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação, que

“estabelece procedimentos para o exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira”, aprovada pela CFT em 29 de maio de 1996.

A Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2008 (Lei nº 11.514, de 13 de agosto de 2007), em seu art. 98, condiciona a aprovação de lei ao cumprimento do art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal, onde se lê:

“Art. 14. A concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita deverá estar acompanhada do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e a pelo menos uma das seguintes condições:

I – demonstração pelo proponente de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art. 12, e de que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias;

II – estar acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado no caput, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

§ 1º A renúncia compreende anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de isenção em caráter não geral, alteração de alíquota ou modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou contribuições, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado.

§ 2º Se o ato de concessão ou ampliação do incentivo ou benefício de que trata o caput deste artigo decorrer da condição contida no inciso II, o benefício só entrará em vigor quando implementadas as medidas referidas no mencionado inciso.”

Da análise do projeto, verifica-se que as alterações propostas na Lei nº 6.009/73 e no Decreto-Lei nº 1.896/81 visam possibilitar a fixação das tarifas aeroportuárias e das tarifas de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota conforme a saturação de cada aeroporto ou da infra-estrutura aeronáutica, tendo em vista a época do ano e o horário de utilização dos serviços, o que não implica renúncia de receita para a União, assim como a revogação do parágrafo único da Lei nº 7.565/86.

A revogação das Leis nºs 7.920/89, 8.399/92 e 9.825/99, por seu turno, viria a extinguir o adicional de 50% sobre as tarifas aeroportuárias, previstas na Lei nº 6.009/73, e sobre as tarifas relativas ao uso dos auxílios à navegação aérea das telecomunicações, referidas no

Decreto-Lei nº 1.896, o que acarreta renúncia de receita para a União. Apesar disso, a proposição não foi instruída com as informações preliminares exigidas pela Lei de Responsabilidade Fiscal com vistas à sua apreciação, a saber: a estimativa da renúncia de receita, as medidas de compensação ou a comprovação de que a renúncia não afetará as metas de resultados fiscais previstas na LDO.

Diante do exposto, somos **PELA INADEQUAÇÃO E INCOMPATIBILIDADE ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA do PL nº 3.421, de 2008, e das emendas aprovadas pela Comissão de Viação e Transportes.**

Sala da Comissão, em 09 de dezembro de 2008.

Deputado Aelton Freitas
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião ordinária realizada hoje, opinou, unanimemente, pela incompatibilidade e inadequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 3.421/08 e das emendas da Comissão de Viação e Transportes, nos termos do parecer do relator, Deputado Aelton Freitas.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Pedro Eugênio, Presidente; João Magalhães e Félix Mendonça, Vice-Presidentes; Aelton Freitas, Alfredo Kaefer, Arnaldo Madeira, Carlito Merss, Carlos Melles, Colbert Martins, Eduardo Amorim, Guilherme Campos, João Dado, João Leão, Júlio Cesar, Luiz Carlos Hauly, Luiz Carreira, Manoel Junior, Mendes Ribeiro Filho, Paulo Renato Souza, Pedro Novais, Pepe Vargas, Rodrigo Rocha Loures, Vignatti, Devanir Ribeiro, Duarte Nogueira, João Oliveira, Magela, Vilson Covatti, Wilson Santiago e Zonta.

Sala da Comissão, em 16 de dezembro de 2008.

Deputado PEDRO EUGÊNIO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
