

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 7.199, DE 2002

Dispõe sobre o adicional tarifário para a suplementação de linhas aéreas regionais.

Autor: SENADO FEDERAL

Relator: Deputado ROMEU QUEIROZ

PARECER REFORMULADO

I - RELATÓRIO

As propostas em exame são o Projeto de Lei nº 7.199, de 2002, de autoria do Senado Federal, e o Projeto de Lei nº 2.623, de 2000, de autoria do Deputado Elton Rohnelt. Ambas, como já relatado no parecer anterior, pretendem criar adicional tarifário para suplementar linhas aéreas regionais.

A matéria já mereceu a análise da Comissão da Amazônia e de Desenvolvimento Regional, que optou pela aprovação de um substitutivo

II - VOTO DO RELATOR

Este parecer reformulado é consequência do intenso debate havido após a divulgação de nosso primeiro substitutivo, envolvendo autoridades do Ministério da Defesa, do Comando da Aeronáutica, do Ministério do Turismo, e da Infraero, bem como diversos Parlamentares. Embora as linhas gerais da proposta inicial tenham sido conservadas, chegou-se à conclusão que alguns ajustes deveriam ser realizados no texto, a fim de que a futura lei ganhasse em executoriedade. Passamos a apresentar as principais modificações que deram causa ao novo substitutivo:

1. A presente proposta altera a base de cálculo da Contribuição, que deixaria de ser o valor do bilhete de passagem, conforme presente no substitutivo anterior, para ser "unidades de medida de transporte", variável em razão da quilometragem percorrida pela aeronave na viagem contratada pelo passageiro. A alíquota da Contribuição, que antes era de 1% sobre o valor do bilhete, torna-se flexível na presente proposta, podendo variar dentro de percentuais que garantam valores de R\$ 3,00 a R\$ 10,00, nas viagens com até 1.100km, e de R\$ 4,00 a R\$ 14,00, nas viagens com mais de 1.100km.

2. A presente proposta transfere, das entidades que exploram aeroportos para as companhias de transporte aéreo regular doméstico, a responsabilidade pela cobrança e recolhimento da Contribuição. Na verdade, com essa sugestão, recupera-se modelo que vinha sendo adotado com o "antigo adicional", obviamente mais prático.

3. A presente proposta estabelece, ao contrário do substitutivo anterior, definições para "baixo potencial de tráfego" e "médio potencial de tráfego", diminuindo a discricionariedade do executor da lei na concessão de subsídios ao transporte regional.

4. A presente proposta transfere do Conselho de Aviação Civil - CONAC para o Departamento de Aviação Civil - DAC alguns procedimentos cuja natureza é mais administrativa do que política, o que é, sem dúvida, mais conveniente.

5. A presente proposta retira a obrigatoriedade de realização de auditoria externa nas contas das empresas beneficiadas com a

suplementação tarifária, conforme propunha o substitutivo anterior.

Essas, enfim, as principais mudanças que estamos agora produzindo.

Diante do exposto, voto pela aprovação dos Projetos de Lei nº 7.199, de 2002, e nº 2.623, de 2000, e do Substitutivo apresentado pela Comissão da Amazônia e de Desenvolvimento Regional, na forma do substitutivo reformulado anexo.

Sala da Comissão, em de de 2004.

Deputado ROMEU QUEIROZ
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AOS PROJETOS DE LEI Nº 7.199, DE 2002, E Nº 2.623, DE 2000.

Dispõe sobre a criação do Programa de Estímulo à Malha de Integração Aérea Nacional e institui contribuição de intervenção no domínio econômico destinada a financiá-lo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Fica instituído o Programa de Estímulo à Malha de Integração Aérea Nacional, com a finalidade de promover a integração do território nacional, por meio de suplementação tarifária destinada a apoiar a abertura e o funcionamento de linhas aéreas domésticas caracterizadas por baixo e médio potencial de tráfego, que comprovadamente não apresentem viabilidade econômica em sua operação e sejam de interesse estratégico para o desenvolvimento econômico e social do País.

§ 1º O Programa vigorará pelo prazo de doze anos, contado da data de publicação desta Lei.

§ 2º Para os efeitos da execução do Programa instituído nesta Lei, o Conselho de Aviação Civil - CONAC - fixará, anualmente, a relação das linhas aéreas a serem suplementadas, conforme critérios a serem previamente estabelecidos.

Art. 2º Para suporte financeiro do programa de que trata o artigo anterior, fica instituída Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico a ser paga pelos adquirentes de passagens aéreas domésticas, por ocasião da

emissão dos respectivos bilhetes.

Parágrafo único. A contribuição não incide sobre as viagens a serem realizadas em linhas aéreas suplementadas.

Art. 3º Constitui fato gerador da contribuição a emissão de bilhete de passagem aérea doméstica por companhia de transporte aéreo regular doméstico, inclusive cabotagem, ou pelos seus representantes.

Parágrafo único. No caso de bilhetes emitidos no exterior, abrangendo linhas ou trechos de linhas aéreas domésticas, a contribuição será recolhida pelo passageiro junto à companhia de transporte aéreo doméstico responsável pelo transporte no Brasil, por ocasião do primeiro embarque no País, observadas as disposições do art. 6º desta Lei.

Art. 4º A base de cálculo da contribuição é a unidade de medida de transporte aéreo doméstico a que se refere o art. 6º desta Lei, a ser adotada, em cada caso, para a emissão do respectivo bilhete de passagem aérea.

Art. 5º Contribuinte do tributo é o adquirente do bilhete de passagem aérea doméstica, pessoa física ou jurídica.

§ 1º São responsáveis pela cobrança da contribuição as companhias de transporte aéreo regular doméstico.

§ 2º O tributo será cobrado no momento da emissão do bilhete de passagem aérea, independentemente da forma de pagamento.

§ 3º O bilhete de passagem aérea doméstica deverá indicar, com destaque, o valor do tributo.

§ 4º O tributo deverá ser contabilizado pelas companhias de transporte aéreo como arrecadação a conta de terceiros.

§ 5º A contribuição será recolhida pelas companhias de transporte aéreo regular doméstico ao Fundo Aeroviário, administrado pelo Departamento de Aviação Civil - DAC, à conta do programa de que trata o art. 1º desta Lei.

§ 6º Existindo condições operacionais, o explorador da infra-estrutura aeroportuária, observado o disposto na regulamentação, poderá

costrar a contribuição em substituição às empresas aéreas.

Art. 6º A contribuição terá alíquotas específicas estabelecidas em resolução do CONAC, conforme se enquadrarem em uma das unidades de transporte aéreo abaixo estabelecidas, observados os seguintes limites:

I - linhas aéreas ou trechos de linhas aéreas de até mil e cem quilômetros: de três reais a dez reais;

II - linhas aéreas ou trechos de linhas aéreas de mais de mil e cem quilômetros: de quatro reais a quatorze reais.

Parágrafo único. Para o enquadramento do percurso da viagem em uma das unidades de transporte aéreo estabelecida neste artigo, adotar-se-á, como critério para cobrança da contribuição, o percurso sem interrupção, ainda que, para atingir o destino, seja necessário realizar conexão de vôo.

Art. 7º O produto da arrecadação da contribuição será aplicado em favor de regiões ou microrregiões estratégicas, na suplementação de linhas aéreas regulares regionais de passageiros, caracterizadas por baixo e médio potencial de tráfego, que não apresentem viabilidade econômica e que sejam de interesse para o desenvolvimento econômico e social, para o desenvolvimento do turismo, ou para a integração e a defesa nacionais.

Parágrafo único. O DAC poderá destinar até cinco por cento dos recursos arrecadados, para despesas realizadas em proveito da gestão e da fiscalização do Programa de Estímulo à Malha de Integração Aérea.

Art. 8º Para os efeitos desta Lei, considera-se:

I - linha aérea de baixo potencial de tráfego a que serve a localidade com demanda efetiva de até cinco mil passageiros por ano-calendário;

II - linha aérea de médio potencial de tráfego a que serve a localidade com demanda efetiva entre cinco mil e quinze mil passageiros por ano-calendário.

§ 1º Na aferição da demanda efetiva, devem ser excluídas as atipicidades de comportamento do mercado.

§ 2º Para a classificação das linhas mencionadas acima, levar-se-á em conta a ligação aérea entre duas localidades, em que, pelo menos uma delas seja de baixo ou médio potencial de tráfego.

§ 3º O CONAC poderá crescer, em até cinquenta por cento, os limites da demanda efetiva estabelecida neste artigo.

Art. 9º Compete ao DAC, observadas as resoluções do CONAC, a administração e o repasse dos recursos decorrentes desta Lei, sendo vedado:

I - a suplementação de qualquer linha aérea em valor superior a cinquenta por cento do custo de operação da respectiva linha, apurado de acordo com norma específica a ser expedida pelo DAC;

II - a destinação dos recursos a linha aérea em concorrência com linha operada por outra empresa concessionária sem suplementação ou para mais de uma empresa concessionária na mesma linha aérea.

Parágrafo único. A cada semestre civil, o DAC deve divulgar quadro demonstrativo das linhas suplementadas, com identificação das respectivas origens e destinos, nome da empresa aérea beneficiada, a quantidade de passageiros transportados, o valor da receita tarifária bruta auferida pela empresa no semestre e o valor da suplementação repassada no mesmo período.

Art. 10. A outorga para exploração de linha aérea suplementada será precedida de licitação entre as empresas concessionárias da prestação de serviços de transporte aéreo regular doméstico de passageiros, na modalidade de leilão, mediante procedimento administrativo simplificado estabelecido pelo DAC.

§1º. Será adotado como critério de julgamento o de maior oferta de desconto sobre o valor fixado para a suplementação tarifária.

§ 2º. A outorga será formalizada mediante contrato de adesão, que conterà, especialmente, cláusulas relativas ao prazo de exploração da linha aérea a ser suplementada, que não poderá ultrapassar três anos, as condições para a prestação de serviço adequado, os casos de reajuste e revisão

das tarifas fixadas e as hipóteses de extinção do contrato.

Art. 11. A licitação será inexigível quando, mediante processo administrativo específico formalizado para cada linha ou trechos de linha a serem suplementados, a disputa for considerada inviável.

§ 1º. O procedimento para a verificação da inexigibilidade compreenderá o prévio chamamento das empresas concessionárias de transporte aéreo regular doméstico, visando apurar número de interessados.

§ 2º. Considera-se inviável a disputa quando apenas uma empresa concessionária manifestar interesse na prestação dos serviços, nas condições que forem estipuladas.

Art. 12. A alíquota estabelecida na forma do art. 6º desta Lei deverá assegurar que a arrecadação não ultrapasse o limite máximo de um por cento do faturamento bruto anual das empresas de transporte aéreo regular, com a venda de passagens aéreas no mercado doméstico no ano imediatamente anterior.

Parágrafo único. Na fixação ou revisão da alíquota da contribuição, o CONAC deverá considerar eventual superávit financeiro de exercício anterior que, em adição a receita prevista para o exercício seguinte, não poderá ultrapassar o limite de um por cento fixado neste artigo.

Art. 13. O controle de arrecadação da contribuição e a sua fiscalização competem ao DAC.

Parágrafo único. A contribuição se sujeita às normas disciplinadoras do processo de determinação e exigência de créditos tributários federais, previstas no Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972, e alterações posteriores.

Art. 14. A não realização da cobrança da contribuição devida ou o seu não recolhimento ao Fundo Aeroviário aplicar-se-á multa de dez por cento do valor da contribuição.

Art. 15. O prazo para o recolhimento da contribuição ao Fundo Aeroviário tem seu termo final no último dia útil do mês seguinte à data da ocorrência do fato gerador.

Art. 16. A contribuição não paga ou recolhida fora do prazo fixado no art. 15 desta Lei será acrescida de juros, equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia - SELIC, para títulos federais, acumulada mensalmente, calculados a partir do primeiro dia do mês subsequente ao do vencimento da obrigação até o último dia do mês anterior ao do pagamento, e de um por cento no mês do pagamento.

Art. 17. A Secretaria da Receita Federal e o DAC baixarão as normas necessárias à execução desta Lei.

Art. 18. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em de de 2004.

Deputado ROMEU QUEIROZ
Relator