



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 8.456, DE 2017, DO PODER EXECUTIVO, QUE ALTERA A LEI Nº 12.546, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2011, QUANTO À CONTRIBUIÇÃO PREVIDENCIÁRIA SOBRE A RECEITA BRUTA, A LEI Nº 8.212, DE 24 DE JULHO DE 1991, A LEI Nº 8.218, DE 29 DE AGOSTO DE 1991, A LEI Nº 9.430, DE 27 DE DEZEMBRO DE 1996, A LEI Nº 10.833, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2003, E A LEI Nº 11.457, DE 16 DE MARÇO DE 2007.

PROJETO DE LEI Nº 8.456, DE 2017 (Do Poder Executivo)

Altera a Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, quanto à contribuição previdenciária sobre a receita bruta, a Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, a Lei nº 8.218, de 29 de agosto de 1991, a Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996, a Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, e a Lei nº 11.457, de 16 de março de 2007.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

O art. 8º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, alterado pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 8.456, de 2017, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 1º.....

.....

“Art. 8º Poderão contribuir sobre o valor da receita bruta,



CÂMARA DOS DEPUTADOS

excluídas as vendas canceladas e os descontos incondicionais concedidos, em substituição às contribuições previstas nos incisos I e III do **caput** do art. 22 da Lei nº 8.212, de 1991, **as empresas de transporte aéreo e de serviços auxiliares ao transporte aéreo de carga e passageiros regular, classes 5111-1/00, 5120-0/00 e 5240-1/99**, e as empresas jornalísticas e de radiodifusão sonora e de sons e imagens de que trata a Lei nº 10.610, de 20 de dezembro de 2002, enquadradas nas classes 1811-3, 5811-5, 5812-3, 5813-1, 5822-1, 5823-9, 6010-1, 6021-7 e 6319-4 todos da CNAE 2.0.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda modificativa busca permitir que as empresas aéreas e de serviços auxiliares ao transporte aéreo público possam contribuir sobre o valor da receita bruta assim como as empresas jornalísticas e de radiodifusão. As referidas empresas utilizam mão-de-obra de forma intensiva e merecem tratamento isonômico, o que é fundamental para garantir que, em um país de dimensões continentais, o setor continue a desempenhar papel de propulsor e catalisador do desenvolvimento social e econômico nacional.

A mudança pretendida pelo Projeto de Lei nº 8.456, de 2017, tem



CÂMARA DOS DEPUTADOS

impacto estimado em mais de R\$ 460 milhões por ano ao setor.

Entre efeitos diretos, indiretos e pelo turismo impulsionado, o modal aéreo adiciona R\$ 312 bilhões à economia do país a cada ano, o que corresponde a cerca de 3,0% do PIB e a mais de seis milhões de empregos.

No lado mais evidente, a manutenção do tratamento atual é fundamental para que as aéreas brasileiras mantenham a conectividade entre as diversas regiões, especialmente em localidades de demanda mais frágil e sazonal.

Do ponto de vista das políticas de Estado, o Brasil comunica aos investidores seu grau de empenho em reduzir a carga e a complexidade tributária aos segmentos produtivos, no momento em que se discute a ampliação da participação do capital estrangeiro no setor. Como destacou a associação internacional do setor aéreo, IATA, a carga tributária é um dos maiores entraves às empresas de baixo custo no País (Valor Econômico, 5/6/2017). Adicionalmente, o setor aqui aludido é notadamente grande exportador de serviços.

A aviação brasileira saiu de um patamar de 30 milhões em 2002 para 100 milhões de passageiros, consolidando-se como transporte de massa sem qualquer subsídio. Depois de uma década de forte crescimento, o setor passou a viver, em meados de 2011, aceleração na alta de custos tradicionalmente elevados. A partir da metade de 2014, essa realidade foi agravada pelo câmbio, que afeta 60% dos custos das companhias que são dolarizados na sua maioria. Isso inclui o combustível, responsável sozinho por mais de 25% dos gastos, além de aeronaves e equipamentos de solo.

Para completar, a desaceleração econômica comprometeu a



CÂMARA DOS DEPUTADOS

procura pelo modal aéreo. Somente em março de 2017 o setor encerrou um ciclo de 19 meses de queda na demanda doméstica, prejuízo de R\$ 14 bilhões entre 2012 e 2016. Não obstante, as empresas seguem ofertando serviços cada vez mais acessíveis, tendo a tarifa média no país recuado, de 2002 a 2016, quase 50%.

A manutenção da situação prevista na Lei nº 12.546/2011 sobre a folha de pagamentos é imprescindível para que o transporte aéreo retome fôlego e multiplique benefícios. A decisão ampara investimentos do setor, o aumento da oferta de voos, o crescimento do número de passageiros e consequentemente o aumento de postos de trabalho. Isso leva ao ingresso consistente de receitas nos novos aeroportos concessionados, na indústria aeronáutica e potencializa a prestação de serviços em escala direta e indireta. Impactos somados, isso dá oportunidade para o desenvolvimento dos negócios, do turismo e ajuda o Brasil voltar a crescer.

Ante o exposto, espero contar com o apoio dos nobres pares para a aprovação da emenda modificativa.

Sala da Comissão, 26 de setembro de 2017.

Deputado Nelson Marquezelli

PTB/SP