



MZ ADVOCACIA[®]

INFORMATIVO JURÍDICO —

EDIÇÃO 139
DEZEMBRO 2021

Ruralista que contratou crédito rural antes do Plano Collor (1990) deve ser restituído

Os Produtores Rurais que firmaram “CCR - Cédulas de Crédito Rural” com o Banco do Brasil antes de março de 1990, com parcelas a serem pagas posteriormente a isso, foram prejudicados com a implementação do Plano Collor, pois as CCR atreladas aos financiamentos agrícolas do período tiveram correção monetária sujeitas aos índices da caderneta de poupança, sendo que o Banco do Brasil praticou o reajuste de 84,32% e 74,6% referente ao IPC (Índices de Preços ao Consumidor) em março e abril de 1990, em lugar do índice de 41,28% referente ao BTNF (Bônus do Tesouro Nacional), índice esse, que à época era o índice de reajuste a ser observado para os saldos de cadernetas de poupança.

Tal abusividade, resultou em uma Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público Federal, agindo em favor dos produtores rurais, em face do Banco do Brasil S/A, Banco Central do Brasil-BACEN e da União Federal, objetivando o pagamento das diferenças apuradas entre o IPC de março de 1990 (84,32%) e o BTN fixado em idêntico período (41,28%), corrigidos monetariamente e com incidência de juros de mora, já que o Banco do Brasil aplicou índice em desconformidade com a legislação vigente à época. Em sequência, foi proferida decisão nos autos do processo, que beneficia todos os produtores rurais, com a restituição das diferenças apuradas.

Assim, o produtor rural que tenha sido lesado pode obter a restituição das diferenças devidas, ajuizando um cumprimento de sentença (execução) contra o **Banco do Brasil S/A, BACEN e União**, devendo apenas apresentar os contratos de financiamento realizado, à época, junto ao Banco.

Os produtores que não disponham de todos os documentos necessários para a elaboração da conta, mas comprovem o financiamento, podem pedir, na própria ação, que o Banco forneça a documentação faltante, ou ainda procurar no cartório de registro de imóveis eventuais garantias reais dadas nestas operações antigas, onde elas ficam registradas.



Sergio Lipinski Brandão Junior
OAB/RS 78.868

Advogado e sócio do MZ Advocacia
sergio@mzadvocacia.com.br

IAB é a favor que sociedades limitadas possam emitir cotas preferenciais

O relator ressaltou que a mudança no CC pode fortalecer as sociedades limitadas e ajudá-las a superar dificuldades hoje por elas encontradas.

O IAB - Instituto dos Advogados Brasileiros é a favor de que as sociedades limitadas possam emitir cotas preferenciais que assegurem aos seus titulares a prioridade no recebimento dos lucros apurados. A posição foi firmada com a aprovação pelo plenário, na sessão ordinária da última quarta-feira, 15/12, do parecer do relator Tarsis Nametala, da Comissão de Direito Empresarial, favorável ao PL 919/20.

De autoria do deputado federal Luiz Philippe de Orleans e Bragança (PSL/SP), o PL sugere mudanças no CC, para que seja autorizada a emissão de cotas preferenciais pelas sociedades limitadas.

“Não há qualquer óbice constitucional ao projeto, que facilita o ambiente de negócios no Brasil, ao garantir maior liberdade de associação entre os atores da iniciativa privada”, defendeu o relator. De acordo com o ele, o PL vem a reboque de atos normativos que já admitem as cotas preferenciais.

“Há autorização expressa expedida nesse sentido pelo Departamento Nacional de Registro Empresarial e Integração, o Dreí, que é exatamente o órgão nacionalmente responsável pelo registro mercantil”

Tarsis Nametala, porém, argumentou sobre a necessidade de fortalecimento legislativo da permissão: “É forçoso reconhecer que a segurança jurídica do ambiente negocial clama por uma previsão legislativa propriamente dita, de forma a evitar riscos”. Segundo ele, “existe a possibilidade, com graves consequências para todos os envolvidos, de o Poder Judiciário vir a entender simplesmente como ilegal a norma e, conseqüentemente, a respectiva cláusula do contrato social referente às cotas preferenciais”.

A presidente da Comissão de Direito Empresarial, Érica Guerra, participou da sessão e disse: “O que mais tem incomodado a todos nós da comissão é que estão regulamentando assuntos muito importantes por meio de atos normativos, quando o melhor caminho é o processo legislativo”.

Desvantagem

O relator ressaltou que a mudança no CC pode fortalecer as sociedades limitadas e ajudá-las a superar dificuldades hoje por elas encontradas. “Nós sabemos que pegar dinheiro no mercado para financiar projetos é extremamente caro no Brasil”, disse o advogado, que complementou: “As sociedades anônimas, principalmente as de capital aberto, têm alternativas para captar recursos de forma mais barata do que quem precisa se socorrer de empréstimos bancários, como é o caso das sociedades limitadas, que sofrem uma desvantagem descomunal nessa concorrência com as abertas”.

Tarsis Nametala informou também que, de acordo com o previsto no PL, as cotas preferenciais garantem aos seus titulares não somente a prioridade no recebimento dos lucros apurados, mas também a preferência em caso de liquidação da sociedade, e ainda o direito a voto para eleger um ou mais administradores. Ele disse que a maioria doutrinária é a favor de que as cotas preferenciais possam estabelecer direitos financeiros distintos entre os sócios, mas há uma grande divisão em relação a conceder mais poder de voto a alguns, em detrimento de outros.

“Contanto, nenhuma manifestação de repulsa à distinção de direitos políticos no âmbito da sociedade limitada está baseada em princípio constitucional”, opinou o relator, ao defender a possibilidade de tratamento diferenciado entre os sócios.

Fonte: Migalhas

Senado aprova novas regras para cobrança do ICMS sobre vendas interestaduais

Normas valem para casos em que o consumidor está em um estado diferente de onde foi feita a compra. Texto vai à sanção presidencial.

O Senado aprovou nesta segunda-feira (20) um projeto regulamenta a cobrança do imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) em operações de compra e venda interestaduais.

O texto vai à sanção presidencial.

O projeto já tinha sido aprovado pelo Senado, mas retornou para análise dos senadores, pois foi modificado na Câmara.

A necessidade da definição das regras do ICMS em operações interestaduais por meio de lei complementar foi determinada pelo Supremo Tribunal Federal (STF). Até então, as normas eram estabelecidas por meio de convênios firmados pelo Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz).

Em sua decisão, a corte determinou que as cobranças poderão ser feitas, com base nas regras questionadas, apenas até o dia 31 de dezembro de 2021.

A proposta aprovada pelos deputados regulamenta o que já está previsto na Constituição. O texto trata sobre o “Difal” – diferença entre a alíquota de ICMS do estado que fabrica e envia a mercadoria e a alíquota do ente que recebe o produto.

Segundo o projeto, terá de pagar o Difal:

- Quem já for contribuinte do ICMS, mas comprar mercadoria, bem ou serviço em outro estado-destinatário;
- Quem enviar o produto (remetente) para alguém que não pague o ICMS.

O texto define como local da operação ou da prestação, para os efeitos da cobrança do Difal:

- Estabelecimento do destinatário, quando este for contribuinte do ICMS;
- Estabelecimento do remetente ou onde tiver início a

prestação, quando o destinatário não for contribuinte do ICMS. Nestes casos, o imposto correspondente à diferença entre a alíquota interna e a interestadual será devido ao estado no qual efetivamente ocorrer a entrada física da mercadoria.

A Câmara aprovou uma alteração, que foi mantida pelos senadores. Pelo trecho, passageiros que vão de um estado pra outro, e que não são contribuintes do ICMS, não terão de pagar o Difal.

“Na prestação de serviço de transporte, o destinatário do serviço é o contratante, ou seja, o passageiro titular da passagem. Quando ocorre o fato gerador do ICMS na prestação de serviço de transporte interestadual de passageiros (no embarque do passageiro), o consumidor final (o passageiro) está no mesmo estado da prestação do serviço, não havendo que se falar em prestação interestadual a não contribuinte”, explica o senador Jaques Wagner (PT-BA), que relatou a proposta.

Regra anterior

Até 2015, a legislação destinava ao estado de origem todo o ICMS devido, mesmo em operações cujo consumidor estava em outro estado e não era contribuinte do imposto.

A partir de 2015, com a promulgação de uma PEC pelo Congresso, passaram a valer as mesmas regras de venda a contribuinte:

- Estado de origem: é cobrada apenas a alíquota interestadual;
- Estado de destino: diferença entre sua alíquota interna e o que já foi cobrado na origem.

A regulamentação dessas regras foi feita por meio de convênios do Confaz. O projeto pretende regular os dispositivos por meio de lei complementar.

Fonte: g1

Judiciário não pode obrigar banco a abrir conta de cliente, diz juiz.

Para o magistrado, a abertura de conta bancária e emissão de cartão de crédito demanda análise subjetiva das condições financeiras do cliente, não havendo espaço para interferência do Poder Judiciário.

A abertura de conta bancária e emissão de cartão de crédito demanda análise subjetiva das condições financeiras do cliente, não havendo espaço para interferência do Poder Judiciário. Assim entendeu o juiz de Direito Eduardo Giorgetti Peres, de São Miguel Paulista/SP, ao negar pedido de consumidora.

Trata-se de ação de reparação ajuizada por uma consumidora, que objetivava a abertura de conta corrente no banco C6 e a reparação por danos morais no valor de R\$ 8 mil.

A autora alegou ter recebido uma mensagem da financeira para abrir uma conta corrente com cartão de crédito. Após análise de crédito, foi informada pelo banco que não tinha limite aprovado e que não teria a conta aberta, motivo pelo qual recorreu ao Procon, sustentando que se sentiu enganada com a propaganda da requerida.



A ação foi julgada improcedente, entendendo o juiz que não se vislumbra o direito pretendido, uma vez que a autora demonstrou que a recusa ocorreu meses após a oferta do serviço.

Ademais, pontuou que a abertura da conta bancária e emissão de cartão de crédito demandam análise subjetiva das condições financeiras da autora, motivo pelo qual não há espaço para interferência do Poder Judiciário, observando-se a livre negociação das partes e aplicando-se a máxima do “pacta sunt servanda”.

Fonte: Migalhas

Câmara aprova projeto de estímulo à navegação entre portos nacionais; texto segue para sanção.

Deputados aprovaram 18 emendas do Senado à proposta, conhecida como “BR do Mar”.

A Câmara dos Deputados aprovou, nesta quarta-feira (15), 18 de 26 emendas do Senado ao projeto de lei que cria o programa BR do Mar e libera progressivamente o uso de navios estrangeiros na navegação de cabotagem (entre portos nacionais) sem a obrigação de contratar a construção de embarcações em estaleiros brasileiros. A matéria será enviada à sanção presidencial.

De acordo com o substitutivo do relator, deputado Gurgel (PSL-RJ) para o PL 4199/20, do Poder Executivo, já a partir da publicação da futura lei as empresas poderão afretar uma embarcação a casco nu, ou seja, alugar um navio vazio para uso na navegação de cabotagem.

Depois de uma transição de quatro anos, o afretamento de navios estrangeiros será livre. Segundo o texto, após um ano da vigência da lei poderão ser dois navios; no segundo ano de vigência, três navios; e no terceiro ano da mudança, quatro navios. Daí em diante, a quantidade será livre, observadas condições de segurança definidas em regulamento.

As embarcações deverão navegar com suspensão da bandeira de origem. A bandeira do país vincula diversas obrigações legais, desde comerciais, fiscais e tributárias até as trabalhistas e ambientais.

Empresas brasileiras de navegação também poderão operar com esses navios estrangeiros sem precisar contratar a construção de navios no Brasil ou ter frota própria.

Haverá ainda dispensa de autorização para afretar navio estrangeiro por viagem ou por tempo, a ser usada na navegação de cabotagem em subs-



tituição a outra que esteja em reforma nos estaleiros nacionais ou estrangeiros.

Uma das emendas aprovadas especifica que, no afretamento por tempo, não poderá haver limite para o número de viagens; e a empresa brasileira de navegação indicará a embarcação a ser utilizada, que poderá ser substituída apenas por causa de situações que inviabilizem a sua operação.

Facilidades

O projeto facilita ainda a atuação de empresas brasileiras de investimento na navegação, como já ocorre internacionalmente com aviões comerciais. Devido ao alto preço, grupos econômicos geralmente vinculados a bancos compram um avião e o alugam às companhias aéreas.

Com as empresas de investimento em navegação ocorre o mesmo. O texto permite a essas empresas inclusive transferir os direitos de afretamento de embarcação estrangeira por tempo determinado às empresas de navegação, que são aquelas que realmente prestam o serviço de transporte marítimo.

Segue >

Isso poderá ocorrer durante o período de construção de navio encomendado a estaleiro nacional e envolve navios afretados com capacidade até o dobro do navio encomendado.

Programa BR do Mar

A partir da criação do Programa de Estímulo ao Transporte de Cabotagem BR do Mar, uma alusão a uma “rodovia marítima”, as empresas que se habilitarem ao programa perante o Ministério da Infraestrutura terão direitos e deveres.

Embora as empresas de navegação de cabotagem devam ser constituídas sob as leis brasileiras e autorizadas pelo governo para poderem operar, elas podem ser controladas por capital estrangeiro. Grupos líderes do mercado doméstico são subsidiários de grandes grupos internacionais, como a dinamarquesa A.P. Moller-Maersk, o grupo espanhol Elcano e o grupo francês CMA-CGM.

Direitos trabalhistas

Em qualquer situação de afretamento prevista no projeto, os contratos de trabalho dos tripulantes de embarcação estrangeira afretada seguirão regras internacionais, como as estabelecidas pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) e também a Constituição Federal, que garante direitos como 13º salário, adicional de 1/3 de férias, FGTS e licença-maternidade.

Nesse tópico, o deputado Gurgel incluiu dispositivo que prevê a precedência de acordo ou convenção coletiva de trabalho sobre outras normas que regem as relações de trabalho a bordo.

O texto torna obrigatória a abertura de vagas de estágio, nas embarcações brasileiras e estrangeiras afretadas, para brasileiros que fizeram cursos do sistema de ensino profissional marítimo. A regra vale tanto para os navios com suspensão ou sem suspensão de bandeira quanto para aquelas alugadas por tempo.

Certificado

O texto dispensa a apresentação do Certificado de Livre Prática (CLP), em todos os portos e instalações portuárias nacionais, por parte de embarcações que operam nas navegações de cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo e na navegação interior, fluvial e lacustre de percurso nacional.

A CLP é uma permissão emitida pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) para uma embarcação operar embarque e desembarque de viajantes, cargas ou suprimentos mediante análise das condições operacionais e higiênico-sanitárias da embarcação e do estado de saúde dos seus viajantes.

Fim de restrição

Em relação às nomeações para as agências de transportes, o texto acaba com a restrição que impede administradores de empresas reguladas pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) e pela Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) de exercerem cargos de direções nesses órgãos.

Esse impedimento se refere ao período de 12 meses anteriores à data de início do mandato, atingindo ainda sócio ou acionista, gerente ou membro do Conselho Fiscal e empregado de fundação de previdência de que a empresa ou sua controladora seja patrocinadora ou custeadora.

A restrição, constante da Lei 10.233/01 e revogada pelo projeto, aplica-se ainda a membro de conselho ou de diretoria de associação, regional ou nacional, representativa de interesses patronais ou trabalhistas ligados às atividades reguladas pela respectiva agência.

Longo prazo e dragagem

Caberá ao Ministério da Infraestrutura definir as cláusulas essenciais dos contratos de transporte de

Segue >

longo prazo e qual tonelagem máxima poderá ser afretada em relação às capacidades das embarcações operantes com bandeira brasileira.

O Poder Executivo deverá definir limites de tonelagem total de navios afretados para contratos de longo prazo, que valerão apenas a partir da edição do ato.

Quanto à encomenda de navios no exterior, o Poder Executivo definirá normas para os contratos e as garantias, assim como sobre a fiscalização e o acompanhamento de sua construção.

Subsidiárias

A empresa habilitada no BR do Mar poderá afretar por tempo embarcações de sua subsidiária integral estrangeira ou da subsidiária estrangeira de outra empresa brasileira de navegação se o navio for de sua propriedade ou estiver sob contrato de afretamento a casco nu.

Esse afretamento de navios de subsidiárias poderá acontecer nos seguintes casos:

- para substituir, por até 36 meses, navio semelhante em construção no exterior com igual capacidade de carga ou com o dobro da capacidade se o navio estiver em construção no Brasil;
- para atender exclusivamente a contrato de transporte de longo prazo;
- para atender a operações de cabotagem em rotas e com cargas ainda não transportadas usualmente por até 36 meses, prorrogáveis por mais 12 meses;
- para ampliar a capacidade total de transporte ofertada por grupo econômico à qual pertença a empresa afretadora, em proporção a ser definida pelo Poder Executivo; ou
- para prestação exclusiva de operações especiais de cabotagem por 36 meses, prorrogáveis por até 12 meses.

Deveres

Entre as obrigações, os navios afretados deverão manter tripulação brasileira equivalente a 2/3 do total em cada nível técnico do oficialato, incluídos os graduados ou subalternos, e em cada ramo de atividade. O comandante, o mestre de cabotagem, o chefe de máquinas e o condutor de máquinas deverão ser brasileiros.

Se não houver tripulantes brasileiros o suficiente para atingir os 2/3 exigidos, a empresa habilitada poderá pedir à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorização para operar a embarcação específica com tripulação estrangeira por até 90 dias ou por uma viagem se sua duração for maior que esse prazo.

Termo de compromisso

Os navios terão ainda de se submeter a inspeções periódicas pelo Comando da Marinha, que exerce as atribuições de autoridade marítima no Brasil.

As empresas candidatas ao programa deverão comprovar situação regular de tributos federais e assinar um termo se comprometendo a apresentar periodicamente informações sobre expansão das atividades, melhoras na qualidade do serviço, valorização do emprego da tripulação brasileira contratada, desenvolvimento sustentável, transparência quanto aos valores dos fretes, entre outros pontos.

O substitutivo aprovado especifica que normas reguladoras não poderão criar nenhuma obrigação para essas empresas além da prestação dessas informações.

Se a empresa descumprir essas obrigações, perderá o direito de manter embarcação estrangeira no Brasil.

Adicional do frete

Entre os direitos estão a possibilidade de identificação como embarcação de bandeira brasileira

Segue >

ra e o uso do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), cobrado de quem contrata o transporte, para a aplicação das mesmas condições comerciais para os serviços de apoio portuário.

Os navios estrangeiros afretados pelas regras do projeto contarão com o regime aduaneiro de admissão temporária, que implica a suspensão total de tributos, como imposto de importação, Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), PIS-Pasep-Importação, Cofins-Importação, Cide-Combustíveis e AFRMM.

Essas embarcações poderão ainda ser registradas no Registro Especial Brasileiro (REB), o que concede condições especiais de juros nos empréstimos feitos com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) e preços com isenção de tributos na construção, reparo ou reforma dos navios.

Seguro

Quanto ao seguro, o substitutivo permite às empresas brasileiras de navegação contratarem essa proteção junto ao mercado internacional, seja para o casco, para as máquinas ou de responsabilidade civil (acidentes, por exemplo).

Atualmente, a legislação permite o uso de seguradoras internacionais somente se o mercado interno não oferecer coberturas ou preços compatíveis com o ofertado pelas estrangeiras.

Fonte: Vinícius Costa - Jusbrasil



MZ·ADVOCACIA[®]

PELOTAS

Rua Menna Barreto, 391
Bairro Areal
CEP 96077-640
53.3025.3770
pelotas@mzadvocacia.com.br

RIO GRANDE

Praça Xavier Ferreira, 430, Conj. 303
Bairro Centro
CEP 96200-590
53.3035.2770
riogrande@mzadvocacia.com.br

PORTO ALEGRE

Av. Getúlio Vargas, 1157, Conj. 1010
Bairro Menino Deus
CEP 90150-001
51.3516.1584
portoalegre@mzadvocacia.com.br