



GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ

SECRETARIA DA FAZENDA

PRS nº 55/2015

**Alíquota Máxima para ICMS nas Operações Internas com
Querosene de Aviação (QAV)**

FRANCISCO DE ASSIS INOCÊNCIO
Coordenador de Assuntos Econômicos
07/07/2016

SUMÁRIO

- OBJETO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA
- A PROPOSTA DE RESOLUÇÃO DO SENADO Nº 55/2015
- AS EMENDAS DO RELATOR AO PRS Nº 55/2015
- ANÁLISE DO PRS Nº 55/2015
- PROPOSTA
- RESULTADOS
- CONCLUSÃO

OBJETO

Projeto de Resolução do Senado (PRS) nº 55/2015:

Fixa alíquota máxima para cobrança do ICMS incidente nas operações internas com querosene de aviação.

Relator Atual: Senador Jorge Viana (PT-AC)

Tramitação: CAE. Posteriormente, irá ao Plenário do Senado.

Comentários:

Projeto apresentado em 19/11/15. Em 05/02/16, o Senador Jorge Viana (PT-AC) foi designado relator na CAE. Em 03/05/16, o relator apresentou parecer favorável à proposta, com duas emendas. Em 17/05/16, foi concedida vista coletiva. Em 21/06/16, foram aprovados requerimentos que pedem a realização de audiência pública com a finalidade de debater a fixação de cobrança de alíquota máxima para ICMS, com a participação dos seguintes convidados: secretários de Fazenda do MT, PR, RN e SP, além de representantes da Associação Brasileira de Empresas Aéreas (Abear) e da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

PRS Nº 55/2015

- 1) Fixa a alíquota máxima do (ICMS), nas operações internas com querosene de aviação (QAV) em 18% (dezoito por cento) para:

TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS REGULAR, EM LINHAS DOMESTICAS

LOCAÇÃO DE AERONAVES COM TRIPULAÇÃO

ALUGUEL DE HELICÓPTEROS COM TRIPULAÇÃO

SERVIÇOS DE TÁXI AÉREO

SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGA

PRS Nº 55/2015

2) A alíquota máxima do ICMS de 18% será reduzida, de acordo com a categoria dos aeroportos, para empresa que ampliar sua malha aérea doméstica.

ALÍQUOTA	CATEGORIA DO AEROPORTO
16%	Para cinco aeroportos classificados na Cetogoria 3
14%	Para dez aeroportos classificados na Cetogoria 3
12%	Para quinze aeroportos classificados na Cetogoria 3
10%	Para dez aeroportos classificados na Cetogoria 2
9%	Para quinze aeroportos classificados na Cetogoria 2
8%	Para vinte aeroportos classificados na Cetogoria 2
6%	Para quinze aeroportos classificados na Cetogoria 1
5%	Para vinte aeroportos classificados na Cetogoria 1
4%	Para vinte e cinco aeroportos classificados na Cetogoria 1

EMENDAS AO PRS Nº 55/2015

- Relator Senador Jorge Viana (PT-AC) -

Dê se a seguinte redação ao caput do art. 1º do PRS nº 55, de 2015, suprimindo-se, em consequência, o parágrafo único do art. 1º e os arts. 2º, 3º, 4º e 5º:

Art. 1º A alíquota máxima do ICMS, nas operações internas com querosene de aviação, é de **12%** (doze por cento).

Dê-se a seguinte redação ao art. 6º do PRS nº 55, de 2015, renumerando-o para art. 2º:

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor após decorridos 10 (dez) dias da data de sua publicação.

ANÁLISE DO PRS Nº 55/2015

I. A Faculdade do Senado Federal Fixar Alíquota Máxima

A Constituição Federal, nos incisos IV e V do § 2º do Art. 155, estabelece a forma em que o Senado Federal, por meio de Resolução, fixará as alíquotas mínimas e máximas do imposto em operações e internas e alíquotas interestaduais.

Art. 155. Compete aos Estados e ao Distrito Federal instituir impostos sobre:

...
II - operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, ainda que as operações e as prestações se iniciem no exterior;

...
§ 2º O imposto previsto no inciso II atenderá ao seguinte:

...
IV - **resolução do Senado Federal**, de iniciativa do Presidente da República ou de um terço dos Senadores, aprovada pela maioria absoluta de seus membros, estabelecerá as alíquotas aplicáveis às operações e prestações, interestaduais e de exportação;

V - é facultado ao Senado Federal:

a) **estabelecer alíquotas mínimas nas operações internas**, mediante resolução de iniciativa de um terço e aprovada pela maioria absoluta de seus membros;

b) **fixar alíquotas máximas nas mesmas operações para resolver conflito específico que envolva interesse de Estados**, mediante resolução de iniciativa da maioria absoluta e aprovada por dois terços de seus membros;

ANÁLISE DO PRS Nº 55/2015

I. Segundo as justificativas ao PRS nº 55/2015, quais os conflitos que excepcionam a Resolução do Senado?

- a) As alíquotas do ICMS do Querosene de aviação (QAV) se dá de forma caótica, imperando no País um excesso de alíquota variando de 3% a 25%;
- b) Omissão dos Estados em por fim a “Guerra Fiscal” do QAV e a redução da alíquota colocaria o seu fim e a estabilidade necessária para a programação das companhias aéreas;
- c) A crise do mercado de aviação civil gerada pela escalada do dólar e redução do consumo familiar doméstico no país;
- d) A inclusão de milhões de brasileiros no mercado aéreo está ameaçada;
- e) A desaceleração da atividade aérea levou a uma queda de 40% no fluxo de viajantes a negócios;
- f) Problemas ambientais gerados pela prática do *tanking*.

ANÁLISE DO PRS Nº 55/2015

Estamos diante de um conflito que envolva interesse dos Estados?

O que acontece com o “excesso” na quantidade de alíquotas do QAV também ocorre com uma quantidade enorme de outros produtos e serviços cujas alíquotas (carga tributária) são diferenciadas entre os Estados.

Caso o Senado Federal edite resolução para cada produto ou serviço de forma a garantir o fim da “guerra fiscal” e a estabilidade do setores ou da retomada do desenvolvimento econômico, devemos admitir que muitas outras resoluções deverão ser emitidas fixando alíquotas máximas aos mais diversos produtos e serviços.

O procedente provocará inúmeras demandas ao Senado para resolver problemas setoriais, conjunturais, etc.

Infringindo, desta forma, a autonomia dos estados para estabelecer suas alíquotas internas de ICMS.

ANÁLISE DO PRS Nº 55/2015

Estamos diante de um conflito que envolva interesse dos Estados?

Não existe conflito de interesse entre as Unidades Federadas devido ao “excesso” de alíquotas.

O tipo de conflito que há ocorre em função de benefícios fiscais concedidos à revelia do Confaz, mediante redução da carga tributária do ICMS, no contexto da “guerra fiscal”, questão que deve ser tratada pelo STF e pela reforma do ICMS.

O Senado vai dar conta de resolver todos os conflitos da “guerra fiscal” com o inciso V do § 2º do Art. 155 da CF/88?

ANÁLISE DO PRS Nº 55/2015

Estamos diante de um conflito que envolva interesse dos Estados?

Ao verificarmos as justificativas ao Projeto percebe-se que estamos diante de problemas macroeconômicos gerados pela crise estabelecida na economia brasileira, sendo:

- aumento dos custos das companhias aéreas em função da alta do dólar;
- diminuição da atividade econômica e, portanto, das viagens de negócios;
- Redução da renda das famílias com corte nas despesas com turismo e a substituição do transporte aéreo pelo terrestre;
- Instabilidade empresarial;
- Entre outros.

ANÁLISE DO PRS Nº 55/2015

A fixação de alíquota máxima para o ICMS do QAV vai resolver os problemas?

NÃO!

- A fixação da alíquota máxima do ICMS em 12% ou 18% não vai resolver a “guerra fiscal”. Vide Resolução do Senado nº 13/2012 que reduziu a alíquota do ICMS dos importados, em operação interestadual, para 4% e continua a “guerra fiscal” entre as Ufs mesmo com esta alíquota “baixa” em relação as alíquotas internas.

ANÁLISE DO PRS Nº 55/2015

A fixação de alíquota máxima para o ICMS do QAV em 12% ou 18% vai resolver os problemas?

NÃO!

- a carga tributária do ICMS não é fator determinante para a redução ou exclusão de voos regionais, mas sim a redução na demanda decorrente da crise econômica;
- o aumento da carga tributária do QAV em abr/2015 pelo Estado do Paraná, de 7% para 18%, não reduziu a quantidade de voos para cidades paranaenses, pelo contrário aumentou até o final de dez/2015.
- o que há é uma redução na demanda do serviço aéreo pela queda da atividade econômica em todo o País, com a consequente redução da malha atendida pelas empresas aéreas, combinado com o aumento dos custos em função da alta do dólar.

ANÁLISE DO PRS Nº 55/2015

A fixação de alíquota máxima para o ICMS do QAV em 12% ou 18% vai resolver os problemas?

Está fixação vai tentar resolver problemas macroeconômicos utilizando novamente as receitas dos Estados e Municípios, pois 25% do ICMS pertence aos municípios, em um momento crítico de déficits fiscais em boa parte das Ufs.

Exemplo: O Estado do Paraná estima que a cada 1% de redução do ICMS incidente sobre o QAV geraria um impacto no valor de R\$ - 4,3 milhões de ICMS ao ano. Portanto, a redução para 12% gera uma perda de R\$ 25,8 milhões ao ano.

ANÁLISE DO PRS Nº 55/2015

RESULTADOS:

- Os Estados e Municípios terão suas receitas reduzidas;
- a “guerra fiscal” vai continuar e, portanto, o *tanker*ing;
- os problemas de custo das companhias aéreas não serão resolvidos, pois se fundamentam principalmente no câmbio e na demanda;
- As famílias continuarão sem acesso ao transporte aéreo em função do preços ou pelo cancelamento de rotas ou voos.

PROPOSTA

O Governo Federal lançou o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR) e cujas diretrizes estão estabelecidas no Capítulo VIII “Da Legislação Relativa aos Transportes” da Lei Federal nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015.

O PDAR tem os objetivos (art. 116 da Lei nº 13.097/2015):

“I - aumentar o acesso da população brasileira ao sistema aéreo de transporte, com prioridade aos residentes nas regiões menos desenvolvidas do País, considerando tanto o aumento do número de Municípios e rotas atendidos por transporte aéreo regular, como o número de frequências das rotas regionais operadas regularmente;

II - integrar comunidades isoladas à rede nacional de aviação civil, no intuito de facilitar a mobilidade de seus cidadãos; e

III - facilitar o acesso a regiões com potencial turístico, observado o disposto no inciso I.”

PROPOSTA

Para viabilizar os objetivos, a União está autorizada a conceder subvenção econômica, limitada à utilização de até 30% (trinta por cento) dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil e que possui R\$ 3,8 bilhões consignado no Orçamento da União de 2016 (código da Receita 62.901 – 129 “Recursos de Concessões e Permissões”), a ser destinada diretamente às empresas aéreas regularmente inscritas no PDAR, para (art. 117 da Lei nº 13.097/2015):

“I - pagamento dos custos relativos às tarifas aeroportuárias e de navegação aérea previstas nos arts. 3º e 8º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, para os aeroportos regionais de que trata o inciso I do caput do art. 115;

II - pagamento dos custos correspondentes ao Adicional de Tarifa Aeroportuária de que trata a Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989; e

III - pagamento de parte dos custos de até 60 (sessenta) passageiros transportados em voos diretos nas rotas regionais de que trata o inciso II do caput do art. 115, em função, entre outros critérios, do aeroporto atendido, dos quilômetros voados e do consumo de combustível, podendo ser subvencionados até 50% (cinquenta por cento) dos assentos disponíveis por aeronave, exceto dentro da Amazônia Legal, onde o limite de 50% (cinquenta por cento) não se aplica.” [grifo nosso]

PROPOSTA

Para que a Lei nº 13.097/2015 seja implementada precisa que a sua regulamentação seja concluída pela Secretaria de Aviação Civil do Governo Federal.

Verifica-se, portanto, que já existe o instrumento legal e dotação orçamentária para conceder subvenção econômica voltada a viabilizar a viação regional no país.

O que precisa é a mobilização do Congresso e das entidades representativas do setor aéreo em articular junto ao Governo Federal para que a Lei nº 13.097/2015 seja regulamentada e o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR) seja colocado em prática.

RESULTADOS

- Impacto direto no faturamento das companhias aéreas com a abertura de novas rotas e voos, além do pagamento de tarifas e de parte dos custos de até 60 (sessenta) passageiros;
- Impacto positivo nas finanças dos Estados e Municípios com o aumento da arrecadação do ICMS do consumo do QAV gerado pelas novas rotas e voos.
- Viabilidade de atendimento das famílias dos lugares mais remotos do país, além da possibilidade de redução dos preços das passagens aéreas;
- Desenvolvimento econômico gerado pelas novas rotas e voos em cidades e regiões até então não atendidas pelo transporte aéreo.

CONCLUSÃO

Como não há conflito de interesse entre os Estados a ser resolvido no caso das alíquotas do QAV, o Senado não pode, por meio de resolução, fixar alíquotas máximas de ICMS nas operações internas, pois isto contraria a Constituição, em seu artigo 155, § 2º, V, “b”.

A alíquota do ICMS do QAV deve ser tratada no contexto da “reforma do ICMS” (redução das alíquotas interestaduais, “convalidação”, redução do quórum CONFAZ para deliberar sobre o “legado” da guerra fiscal),...

CONCLUSÃO



A aviação regional deve ser tratada no âmbito federativo com o instrumento legal (Lei nº 13.097/2015) que já contempla os requisitos necessários para a implantação do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR) e atende as expectativas das companhias aéreas em relação a redução dos custos da aviação regional no País.



Secretaria de Estado da Fazenda

FRANCISCO DE ASSIS INOCÊNCIO
Coordenador de Assuntos Econômicos
(41) 3235-8070
www.fazenda.pr.gov.br