



GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ

SECRETARIA DA FAZENDA

PRS nº 55/2015

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

“Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado”

MAURO RICARDO MACHADO COSTA
Secretário da Fazenda

22/08/2017

SUMÁRIO

- **OBJETO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA**
- **A PROPOSTA DE RESOLUÇÃO DO SENADO 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: Comissão de Serviços de Infraestrutura 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 16/08/17, foi aprovado requerimento do Senador Acir Gurgacz que pede a realização de audiência pública com a finalidade de debater a fixação de cobrança de alíquota máxima para cobrança do ICMS sobre o QAV.

PRS Nº 55/2015

- 1) Fixa a alíquota máxima do (ICMS), nas operações internas com querosene de aviação (QAV) em **12% (doze 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
--

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 *tankering*.

ANÁLISE DO PRS Nº 55/2015

Ao verificarmos as justificativas ao Projeto percebe-se que estamos diante de problemas macroeconômicos gerados pelo agravamento da crise econômica brasileira, vejamos:

- 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 em 12% não vai resolver os problemas.

- A carga tributária do ICMS não é fator determinante para a redução ou exclusão de voos regionais, mas a redução na demanda decorrente da crise econômica é determinante;
- 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.
- Verifica-se 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.

Outro fator a considerar é que, esta redução de receita contraria a própria LRF por impor uma renúncia da receita sem a devida contrapartida.

ANÁLISE DO PRS Nº 55/2015

Impacto de R\$ 450,0 milhões de perda (renúncia) das Receitas de 10 Estados.

UF	Impacto negativo estimado (R\$ milhão)
São Paulo	-295,0
Paraná	-22,0
Mato Grosso	-52,1
Espirito Santo	-29,0
Paraíba	-15,5
Maranhão	-12,9
Mato Grosso do Sul	-10,3
Sergipe	-7,4
Acre	-6,7
Tocantins	-0,7

Fonte: Nota Técnica da Detec/SEFAZ/SP.

ANÁLISE DO PRS Nº 55/2015

O Confaz, em decisão unânime, já aprovou o Convênio ICMS nº 73/2016, que autoriza a redução de base de cálculo do ICMS nas operações internas com querosene de aviação, sendo:

Cláusula primeira Ficam os Estados do Acre, Amazonas, Amapá, Pará, Rondônia e Roraima autorizados a conceder redução na base de cálculo do ICMS nas operações internas com querosene de aviação - QAV e gasolina de avião - GAV, de forma que a carga tributária resulte em percentual igual ou superior a 3% (três por cento) do valor da operação.

Este Convênio é a prova de que não existe conflito entre os Estados a respeito do QAV.

ANÁLISE DO PRS Nº 55/2015

Não há conflitos entre as Unidades Federadas.

O que há é competição fiscal por base de tributação.

Essa competição fiscal foi convalidada pelo Senado Federal por mais 15 anos por intermédio da Lei Complementar 160/2017.

ANÁLISE DO PRS Nº 55/2015

RESULTADOS:

- Os estados que adotam alíquotas reduzidas perdem a capacidade sua capacidade de atrair voos com a uniformização, pois não há o compromisso das Cias. em manter ou aumentar os voos regionais;
- O PRS não garante a redução dos preços das passagens aéreas;
- As famílias continuarão sem acesso ao transporte aéreo em função do preços ou pelo cancelamento de rotas ou voos.

ANÁLISE DO PRS Nº 55/2015

RESULTADOS:

- Os Estados e Municípios terão suas receitas reduzidas pela renúncia fiscal;
- A “guerra fiscal” vai continuar e, portanto, o *tankering*;
- Os problemas de custo das companhias aéreas não serão resolvidos, pois se fundamentam principalmente no câmbio e na demanda.

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 possuía 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”.

As alíquotas do ICMS devem ser tratadas no contexto da “reforma do ICMS” visando corrigir as distorções geradas a partir da Constituição de 1988.

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

MAURO RICARDO MACHADO COSTA

Secretário da Fazenda

www.fazenda.pr.gov.br