



SENADO FEDERAL

PROJETO DE RESOLUÇÃO DO SENADO Nº 55, DE 2015

Fixa alíquota máxima para cobrança do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) incidente nas operações internas com querosene de aviação.

O SENADO FEDERAL resolve:

Art. 1º A alíquota máxima do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS), nas operações internas com querosene de aviação (QAV), é de 18% (dezoito por cento), sem prejuízo do disposto nos arts. 4º e 5º desta Resolução.

Parágrafo único. O disposto no *caput* aplica-se às saídas internas de QAV realizadas por distribuidora de combustíveis, destinado ao consumo de empresa de transporte aéreo classificada no código 5111-1/00, 5112-9/01 ou 5120-0/00 da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE).

Art. 2º As empresas de transporte aéreo a que se refere o parágrafo único do art. 1º devem estar em situação regular com suas obrigações tributárias principais e acessórias.

Art. 3º Para efeito de redução da alíquota máxima do ICMS nos termos do que dispõe o art. 4º, os aeroportos nacionais serão classificados, a cada ano, nas seguintes categorias:

I - categoria 1: aeroportos com movimentação de até cinquenta mil passageiros em média nos dois anos anteriores à classificação;

II - categoria 2: aeroportos com movimentação superior a cinquenta mil e menor ou igual a cem mil passageiros em média nos dois anos anteriores à classificação;

III - categoria 3: aeroportos com movimentação superior a cem mil e menor ou igual a seiscentos mil passageiros em média nos dois anos anteriores à classificação.

Art. 4º O percentual máximo previsto no art. 1º será reduzido nas saídas para empresa de transporte aéreo que ampliar sua malha aérea doméstica da seguinte maneira:

I – 16% (dezesesseis por cento) para cinco aeroportos classificados na categoria 3;

II – 14% (quatorze por cento) para dez aeroportos classificados na categoria 3;

III – 12% (doze por cento) para quinze aeroportos classificados na categoria 3;

IV – 10% (dez por cento) para dez aeroportos classificados na categoria 2;

V – 9% (nove por cento) para quinze aeroportos classificados na categoria 2;

VI – 8% (oito por cento) para vinte aeroportos classificados na categoria 2;

VII - 6% (seis por cento) para quinze aeroportos classificados na categoria 1;

VIII - 5% (cinco por cento) para vinte aeroportos classificados na categoria 1;

IX – 4% (quatro por cento) para vinte e cinco aeroportos classificados na categoria 1.

§ 1º A ampliação de malha a que se refere o *caput* será contabilizada com base na quantidade de aeroportos com destino ou origem de voos de cada companhia aérea verificada em setembro de 2015.

§ 2º Voos arrendados ou voos *charter* não serão computados para efeito de verificação de malha.

§ 3º Não serão computados a favor da empresa de transporte aéreo voos que não sejam efetuados por ela ou por suas subsidiárias integrais.

Art. 5º O percentual máximo previsto no art. 1º será majorado em 5% (cinco por cento) por cada aeroporto subtraído da malha de determinada companhia aérea em relação à malha nacional verificada em setembro de 2015.

Art. 6º Esta Resolução entra em vigor em 1º de janeiro de 2016.

JUSTIFICAÇÃO

Antes da Constituição de 1988, os combustíveis derivados do petróleo estavam sujeitos ao Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos (IULC), de fácil cobrança. Diante das distorções fiscais e econômicas e da alta sonegação geradas pela incidência do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) sobre os combustíveis, o Congresso Nacional editou a Emenda Constitucional (EC) nº 33, de 11 de dezembro de 2001, que abriu a possibilidade de se instituir um outro modelo de cobrança baseado na ação concertada dos Estados e do Distrito Federal (DF).

O modelo alternativo prevê, em síntese, que:

- a) cabe à lei complementar definir os combustíveis e lubrificantes sobre os quais o ICMS incidirá uma única vez (monofasia);
- b) nessa hipótese, o imposto caberá ao Estado onde ocorrer o consumo (como é hoje);
- c) as alíquotas serão definidas mediante deliberação dos Estados e do DF, por meio de convênio no âmbito do Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ);
- d) as alíquotas serão uniformes em todo o território nacional, podendo ser diferenciadas por produto. Elas poderão ser específicas, por unidade de medida adotada, ou *ad valorem*;
- e) as alíquotas poderão ser reduzidas e restabelecidas, não se lhes aplicando o princípio da anterioridade de exercício; e
- f) as regras necessárias à aplicação do disposto nas letras *b*, *c*, *d* e *e* mencionadas, inclusive as relativas à apuração e à destinação do imposto, serão estabelecidas mediante deliberação dos Estados e do DF.

A introdução da substituição tributária para a frente, em que a Petrobrás figura como substituto tributário, na prática, tornou dispensável a implementação do modelo de cobrança da EC nº 33, de 2001, sobretudo ao que respeita ao diesel e à gasolina, cuja tributação pelo ICMS foi normalizada.

O mesmo não se pode dizer do querosene de aviação (QAV), em que a aplicação do ICMS se dá de forma caótica. Com efeito, impera no País uma plethora de alíquotas: 25%, 18%, 17%, 14,5%, 12%, 11%, 10%, 8,33%, 7%, 6,25%, 5%, 4% e 3%. Em um mesmo Estado, são aplicadas alíquotas diferenciadas, a exemplo do Maranhão, que tem quatro diferentes alíquotas: 25%, 17%, 12% e 7%.

A enorme diferenciação na carga tributária gerou um fenômeno, o *tankering*, pelo qual as empresas aéreas abastecem suas aeronaves com querosene em quantidade maior do que a necessária, nos aeroportos em que o ICMS é mais baixo. O *tankering* faz com que, ao decolar com excesso de combustível, o avião fique mais pesado e, por isso, consome e polui mais.

A guerra fiscal estabelecida, dessa forma, prejudica não só a prestação do serviço de aviação civil, em razão da preterição de locais de alta demanda por ausência de competitividade do imposto cobrado no estado, mas também o meio-ambiente, atacado pelo fenômeno do *tankering*.

Diante da omissão dos Estados em pôr fim à guerra fiscal do querosene por um ou outro mecanismo previsto pela Constituição (o da unificação da alíquota e do incentivo fiscal concertado), deve o Senado Federal acionar o mecanismo excepcional da fixação da alíquota máxima do ICMS, previsto na alínea *b* do inciso V do § 2º do art. 155 da Carta Magna.

O projeto ainda se justifica pelo contexto econômico pelo qual passa o País. Afetado pela escalada do dólar e pela redução do consumo familiar doméstico no país, o mercado da aviação civil encontra-se em grave crise.

A possibilidade de redução de custos por intermédio da redução da quantidade de destinos atendidos por cada companhia aérea é real e ameaça o desenvolvimento regional e a vida econômica das cidades brasileiras, em especial as pequenas e médias que hoje se servem do sistema aéreo nacional.

Diante desse quadro, o projeto fixa a alíquota máxima em dezoito por cento e admite que ela possa ser reduzida, gradativamente, até quatro por cento, adotando-se como parâmetros de redução o atendimento crescente de aeroportos nacionais com menor movimentação de passageiros, que são os mais prejudicados pelo caos tributário e pela crise econômica.

Igualmente, busca-se desestimular a redução de atendimento aos destinos abastecidos em setembro de 2015, mês de referência apontado no projeto.

Sala das Sessões,

Senador **RANDOLFE RODRIGUES**

Senador **AÉCIO NEVES**

Senador **ALVARO DIAS**

Senadora **ANGELA PORTELA**

Senador **ANTONIO ANASTASIA**

Senador **ATAÍDES OLIVEIRA**

Senador **BENEDITO DE LIRA**

Senador **BLAIRO MAGGI**

Senador **CÁSSIO CUNHA LIMA**

Senador **DALIRIO BEBER**

Senador **DAVI ALCOLUMBRE**

Senador **DELCÍDIO DO AMARAL**

Senador **DOUGLAS CINTRA**

Senador **EDUARDO AMORIM**
Senador **ELMANO FÉRRER**
Senador **EUNÍCIO OLIVEIRA**
Senador **FERNANDO BEZERRA COELHO**
Senador **FLEXA RIBEIRO**
Senador **GLADSON CAMELI**
Senador **HÉLIO JOSÉ**
Senador **IVO CASSOL**
Senador **JORGE VIANA**
Senadora **LÍDICE DA MATA**
Senador **OMAR AZIZ**
Senador **OTTO ALENCAR**
Senador **PAULO BAUER**
Senador **PAULO ROCHA**
Senador **REGUFFE**
Senador **RICARDO FRANCO**
Senador **ROBERTO REQUIÃO**
Senador **ROBERTO ROCHA**
Senador **ROMÁRIO**
Senador **ROMERO JUCÁ**
Senadora **SANDRA BRAGA**
Senadora **SIMONE TEBET**
Senador **TELMÁRIO MOTA**
Senador **VALDIR RAUPP**
Senadora **VANESSA GRAZZIOTIN**
Senador **WALDEMIR MOKA**
Senador **WALTER PINHEIRO**
Senador **WELLINGTON FAGUNDES**

LEGISLAÇÃO CITADA

[Constituição de 1988 - 1988/88](#)

(À Comissão de Assuntos Econômicos)