



SENADO FEDERAL
Senador TELMÁRIO MOTA

PARECER Nº , DE 2017

DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Resolução do Senado nº 55, de 2015, do Senador Randolfe Rodrigues e outros, que *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.*

Relator: Senador **TELMÁRIO MOTA**

I – RELATÓRIO

Submete-se à apreciação da Comissão de Serviços de Infraestrutura o Projeto de Resolução do Senado (PRS) nº 55, de 2015, de autoria do Senador Randolfe Rodrigues, que “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”.

A proposta inicial é composta de seis artigos.

O primeiro artigo estabelece em 18%, como regra geral, a alíquota máxima para operações internas com querosene de aviação (QAV) destinado ao consumo de empresa de transporte aéreo classificada nos códigos da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) que



SF/17119.58664-39



SENADO FEDERAL
Senador TELMÁRIO MOTA

especifica. Essa alíquota será reduzida nas condições dadas pelos artigos seguintes.

O segundo artigo exige que as empresas de transporte aéreo destinatárias do QAV estejam em situação regular com suas obrigações tributárias principais e acessórias.

O terceiro artigo classifica os aeroportos em três categorias em função de sua movimentação anual de passageiros, a saber: até cinquenta mil; acima de cinquenta mil e até cem mil; e acima de cem mil e até seiscentos mil.

O quarto artigo estabelece alíquotas reduzidas em função do número de aeroportos dos diferentes portes para os quais a empresa aérea amplie sua malha, em relação à existente em setembro de 2015. Para ampliação em aeroportos da maior categoria, as alíquotas vão de 16% (para cinco aeroportos adicionais) a 12% (para quinze ou mais aeroportos adicionais); na categoria intermediária, de 10% (para dez aeroportos adicionais) a 8% (para vinte ou mais aeroportos adicionais); e na menor categoria, 6% (para quinze aeroportos adicionais) a 4% (para vinte e cinco ou mais aeroportos adicionais). A contagem exclui os voos arrendados ou *charter*.

O quinto artigo propõe um adicional de cinco por cento na alíquota de ICMS para cada aeroporto excluído da malha de referência.

O sexto artigo é a cláusula de vigência, que se iniciaria em 1º de janeiro de 2016.

Na Comissão de Assuntos Econômicos, o Relator, Senador Jorge Viana, apresentou duas emendas ao projeto.

A primeira emenda institui apenas uma alíquota máxima de 12% para o ICMS nas operações internas com querosene de aviação. Para tanto, foi proposta a alteração do art. 1º, a modificação da redação de seu





SENADO FEDERAL
Senador TELMÁRIO MOTA

parágrafo único e a fusão deste com o *caput*. Como consequência, foram eliminados os artigos 2º, 3º, 4º e 5º.

A redução da alíquota proposta de 18% para 12% foi justificada pelo fato de que as empresas aéreas brasileiras estariam passando por uma das maiores crises da sua história. Uma vez que os combustíveis respondem por quase 40% dos seus custos operacionais, a redução do ICMS, que representa uma parcela importante do seu preço, teria significativo impacto na recuperação das empresas do setor.

A alteração do parágrafo único do art. 1º foi proposta para ampliar a incidência da referida alíquota máxima para todas as operações internas com QAV, sejam realizadas por distribuidoras, sejam por refinarias.

A segunda emenda alterou a cláusula de vigência, de 1º de janeiro de 2016, para após decorridos dez dias da data de sua eventual publicação.

Após receber Parecer na CAE, no prazo Regimental, em 20 de julho de 2016, foi apresentada a Emenda de Plenário nº 3, de autoria do Senador Hélio José. Essa Emenda limita a 12% a alíquota do ICMS incidente na comercialização de óleo diesel utilizado pelas ferrovias de carga.

De acordo com o Senador, o segundo maior custo que as operadoras ferroviárias apresentam é com a aquisição de combustível, chegando a 30%. Segundo ele, as ferrovias de carga ainda têm muito a crescer e precisam de incentivos fiscais e tributários, além de mais investimentos públicos e privados em sua malha.

Também no Plenário, o Relator apresentou a Emenda nº 4, a fim de substituir na ementa e no art. 1º do PRS nº 55, de 2015, a expressão “operações internas com querosene de aviação” pela expressão “operações internas com combustível de aviação”.

Na mesma linha da Emenda nº 4, na CI, o Senador Vicentinho Alves apresentou a Emenda nº 5. A emenda propõe que o benefício seja





SENADO FEDERAL
Senador TELMÁRIO MOTA

concedido não só ao querosene de aviação como também a gasolina de aviação usados pelas empresas de transporte aéreo regular e não regular.

Em sua justificação, o Senador assevera que, embora a gasolina de aviação (AVGAS) represente apenas uma pequena fração do consumo universal de combustíveis no Brasil, correspondendo a 0,1% do total, a maior parte da integração do território nacional, principalmente na Amazônia, depende do consumo desse combustível.

A Emenda pretende atender aos táxis aéreos de pequeno porte, cuja maioria é abastecida com AVGAS. De acordo com o autor, a extensão desse benefício a essas aeronaves causaria um impacto relativamente pequeno na arrecadação, mas com um resultado muito relevante para as empresas que atendem voos não regulares, já que os gastos dessas empresas com combustíveis representam de 30% a 40% de seus custos totais. Pondera ainda que uma queda inicial na arrecadação do ICMS sobre esses carburantes seria prontamente revertida com o estímulo da atividade e, conseqüentemente, maior consumo.

Por fim, ressalta que os táxis aéreos são responsáveis pelo socorro aeromédico em todo o território nacional, bem como pelo transporte de indígenas para dentro e para fora dos distritos sanitários indígenas (DISEI's), pelo atendimento às plataformas de petróleo, pela distribuição de dinheiro e documentos de compensação em todo o País, correios, transporte corporativo, etc., sendo também essenciais para a qualificação da mão-de-obra dos futuros comandantes das linhas aéreas regulares.

II – ANÁLISE

Como bem levantado na CAE, os custos operacionais das companhias aéreas que operam no Brasil dispararam em razão da guinada cambial ocorrida em 2015 – quando o dólar saiu de R\$ 2,63, em janeiro, para R\$ 3,87, em dezembro –, o que acarreta impacto direto sobre as despesas de locação de aeronaves e de combustíveis atreladas ao preço dessa moeda. A maior parte das receitas das companhias aéreas, contudo, é obtida em reais.





SENADO FEDERAL
Senador TELMÁRIO MOTA

Esse cenário penaliza principalmente o usuário de transporte aéreo no Brasil, que passa a ter que pagar tarifas mais altas pela prestação do serviço.

Embora saibamos que, em 2002, o volume anual de passageiros no Brasil tenha sido de apenas 30 milhões, passando para mais de 100 milhões recentemente, essa inclusão das classes menos favorecidas no mercado aéreo está ameaçada.

Nos últimos meses, houve redução no número de usuários por uma combinação de fatores: a desaceleração da economia brasileira, a perda do poder de compra da população, os altos custos em dólar e a dificuldade de caixa das companhias aéreas nacionais.

O setor terá dificuldades de manter o serviço a preços acessíveis à população, se não forem tomadas medidas para reduzir o custo operacional das empresas. A readequação da política de cobrança do ICMS é, portanto, uma medida necessária para manter o serviço a preços acessíveis aos usuários, especialmente para a parcela de menor renda.

Quanto à emenda proposta pelo Senador Vicentinho Alves, além de ir ao encontro do proposto pela CAE, beneficia ainda diversas empresas que são responsáveis pela integração de regiões remotas do país, bem como prestam serviços essenciais à população.

No que se refere a alteração proposta pelo Senador Hélio José, a despeito de parecer medida, a princípio, meritória, entendemos que ela foge do escopo da Resolução aqui analisada, que é o transporte aéreo.

Propomos que a vigência da medida aqui analisada se dê em 1º de janeiro de 2018, uma vez que os orçamentos Estaduais e Municipais têm suas previsões de receita baseadas nas alíquotas de impostos então vigentes.

Por fim, se faz necessária uma emenda para adequar a ementa da proposição para nela incluir a gasolina de aviação.





SENADO FEDERAL
Senador TELMÁRIO MOTA

III – VOTO

Em vista do exposto, manifestamo-nos pela aprovação do Projeto de Resolução do Senado nº 55, de 2015, com a Emenda que apresentamos; pela rejeição da Emenda nº 1 da CAE e das Emendas nºs 3 e 4 do Plenário; pela aprovação da Emenda nº 2 da CAE e da Emenda nº 5 - CI, na forma das subemendas que apresentamos.

EMENDA Nº 6 - CI

(ao PRS nº 55, de 2015)

Substitua-se na ementa do PRS nº 55, de 2015, a expressão “querosene de aviação” por “combustível de aviação”

SUBEMENDA À EMENDA Nº 5 - CI

(ao PRS nº 55, de 2015)

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





SENADO FEDERAL
Senador TELMÁRIO MOTA

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 combustível de aviação, é de doze por cento, para as empresas de transporte aéreo regular e não regular.

SUBEMENDA À EMENDA Nº 2 - CAE
(ao PRS nº 55, de 2015)

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 em 1º de janeiro de 2018.

Sala das Sessões,

, Presidente

, Relator

