



EMENDA Nº - CCJ
(à PEC nº 45, de 2019)

Na Proposta de Emenda à Constituição nº 45, de 2019, dê-se a seguinte redação **(i)** à alínea “e” do inciso V do § 5º do art. 156-A da Constituição Federal, na forma do seu art. 1º; e **(ii)** ao inciso V do § 1º do seu art. 9º:

“Art. 1º

‘Art. 156-A.

§ 5º

V –

e) serviços de hotelaria, parques de diversão e parques temáticos e bares e restaurantes, podendo prever hipóteses de alterações nas alíquotas e nas regras de creditamento, admitida a não aplicação do disposto no § 1º, V a VIII;

.....
.....”

“Art. 9º

§ 1º

V – serviços de transporte aéreo regular de passageiros e serviços de transporte coletivo de passageiros rodoviário, ferroviário e hidroviário, de caráter urbano, semiurbano, metropolitano, intermunicipal e interestadual;

.....”

JUSTIFICAÇÃO

O setor de transporte aéreo de passageiros no Brasil tem sofrido uma série de transformações e encarado desafios ao longo das últimas décadas. Impulsionado por uma classe média em expansão e maior acessibilidade às viagens aéreas, o País testemunhou um crescimento significativo no número de passageiros transportados por via aérea.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JADER BARBALHO (MDB/PA)

SF/23569.08194-62

Hoje, o Brasil ocupa o quarto maior mercado de aviação doméstica do mundo. São mais de 106 milhões de passageiros domésticos e internacionais transportados nos últimos 12 meses, 995 mil empregos diretos, indiretos e catalisados, 1,2 milhão de toneladas de carga transportada todo ano. Essa ascensão foi acompanhada por uma competição acirrada entre as principais companhias.

No entanto, a pandemia de Covid-19 causou um impacto severo nas operações aéreas, resultando em restrições de viagens, fechamento de fronteiras e uma queda abrupta na demanda por voos. Companhias foram obrigadas a reduzir suas operações, enxugar seus quadros de pessoal e buscar apoio governamental para sobreviver a essa crise sem precedentes.

À medida que a vacinação contra a Covid-19 avançou e as restrições começaram a diminuir, iniciou-se um processo gradual de recuperação no setor, mas as dificuldades permanecem, e são necessárias políticas governamentais para seu fortalecimento. A recuperação pós-pandemia, portanto, ainda é um horizonte que se vislumbra, pois ainda persistem incertezas em relação à velocidade e à magnitude da desejada retomada.

Não por outro motivo o Governo Federal editou a Medida Provisória nº 1.147, de 20 de dezembro de 2022, posteriormente convertida na Lei nº 14.592, de 30 de maio de 2023, que no art. 2º enuncia a redução a zero, desde 1º de janeiro de 2023 e até 31 de dezembro de 2026, das alíquotas da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidentes sobre as receitas decorrentes da atividade de transporte aéreo regular de passageiros. A Exposição de Motivos da norma explicava que a medida visa auxiliar as empresas do setor, visto que foram duramente afetadas pelas regras de combate à pandemia da Covid-19, e evitar uma crise que poderia vir a comprometer a continuidade da prestação desse serviço.

Ainda quanto à tributação da atividade de transporte aéreo de passageiros intermunicipal, interestadual e internacional, o Supremo Tribunal Federal decidiu, no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.600, que ela não está sujeita à incidência do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS).

Por sua vez, a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) nº 45, de 2019, tem como objetivo principal extinguir cinco tributos (ICMS, ISS, IPI, PIS e Cofins) e criar dois impostos, o IBS (Imposto sobre Bens e



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JADER BARBALHO (MDB/PA)

Serviços) e o IS (Imposto Seletivo), e uma contribuição, a CBS (Contribuição sobre Bens e Serviços).

Conforme estudos do Ministério da Fazenda, a alíquota padrão resultante dos novos tributos será em torno de vinte e cinco por cento, o que faria uma empresa aérea recolher 3,5 vezes mais imposto do que recolhe, o que elevará muito a carga sobre as passagens. A Associação Brasileira das Empresas Aéreas estima que, caso isso de fato aconteça, a situação do setor ficará insustentável, uma vez que as empresas ainda não superaram a maior crise mundial já vista na aviação.

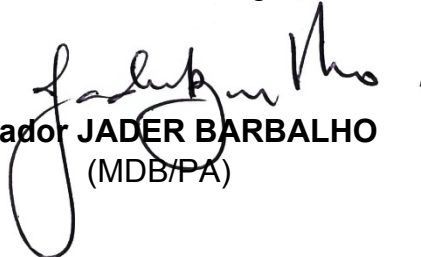
A PEC nº 45, de 2019, já prevê tratamento específico à aviação regional, segmento importante para a conectividade do País. Contudo, faz-se necessário tratamento adequado ao transporte aéreo de passageiros como um todo, devido à sua essencialidade, algo que existe em vários países que adotam tributação sobre o valor adicionado, como a que se busca implementar no Brasil.

Não estou aqui defendendo redução de impostos para o setor, mas apenas mantendo a carga tributária como ela está hoje.

É preciso olhar para os exemplos seguidos pelos países que já implantaram o IVA em reformas parecidas com a nossa, e que implantaram alíquotas menores para o transporte aéreo. No Chile, nos EUA e no Reino Unido, por exemplo, a alíquota é zero. Na França, Itália, Espanha e Argentina, é metade da alíquota geral, e em nenhum desses países ultrapassa 10%. Por que no Brasil deveria ser diferente? Se queremos ser grandes, devemos aprender e seguir o exemplo dos grandes e manter uma aviação forte, com baixos impostos.

Dessa forma, com o objetivo de proporcionar condições de igualdade entre companhias nacionais e estrangeiras e atender o brasileiro com mais competitividade, propomos esta emenda e pedimos o apoio dos nossos nobres Pares para sua aprovação.

Sala das Comissões, em 15 de agosto de 2023.


Senador JADER BARBALHO
(MDB/PA)