

ANEXO - TRIBUTAÇÃO

1.0 TRIBUTOS FEDERAIS

a) IPI NA AQUISIÇÃO DE AERONAVES

Na aquisição de aeronaves pode incidir IPI, dependendo da natureza do adquirente, com alíquotas de 0% (empresas aéreas de transporte regular e empresas aeroagrícolas), de 5% (empresas de táxi aéreo) ou de 10% (demais adquirentes). Devido aos elevados valores normalmente envolvidos e a falhas na legislação aplicável, tais impostos são normalmente suspensos por medidas judiciais, resultando em arrecadação nula, ou perto disso, para a União e para os Estados.

Sugestão: A Lei n.º 9.430, de 27-12-1996, em seu art. 79 estabeleceu novo tratamento no imposto de importação e no IPI para bens admitidos no País, no regime de importação temporária. Criou a admissão temporária de bens utilizados economicamente no País. Tais bens ficam sujeitos ao pagamento dos impostos incidentes na importação proporcionalmente ao tempo de sua permanência em território nacional, nos termos e condições estabelecidos em regulamento. Posteriormente, a Medida Provisória n.º 2.189-49, de 23 de agosto de 2001, acrescentou parágrafo único ao referido artigo 79, dispondo que o Poder Executivo poderá excepcionar, em caráter temporário, a aplicação do pagamento de tais tributos, com relação a determinados bens.

A matéria está disciplinada no Regulamento Aduaneiro – RA - , instituído pelo Decreto n.º 4.543, de 26-12-2002, em seu art. 324.

Para possibilitar a renovação da frota, sem ônus incidente na citada importação, poder-se-ia incluir no referido art. 324, do R.A. , o § 5º, com redação a seguir, - a ser veiculado em Decreto do Presidente da República:

O art. 324 do Regulamento Aduaneiro, instituído pelo Decreto n.º 4.543, tem acrescido parágrafo 5º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“§ 5º - No período compreendido entre 1º de junho de 2003 até 31 de dezembro de 2013, as empresas aéreas de transporte regular, empresas aeroagrícolas e empresas de táxi aéreo poderão importar aeronaves, para utilização nas suas atividades, ficando dispensadas do pagamento dos tributos incidentes na admissão temporária para utilização econômica.”

Essa alteração na disciplinação regulamentar acabará com as incertezas dos litígios judiciais, e aliviará o capital de investimento das citadas empresas, durante um prazo razoável (9 anos e meio).

Propõe-se como alternativa para a cobrança desses impostos, nos segmentos ora tributados, de modo a atender aos interesses de ampliação de arrecadação de tributos da União e que, ao mesmo tempo, possa diminuir a motivação dos contribuintes para recorrerem às vias legais: o **parcelamento dos impostos na aquisição**.

A legislação atual já prevê que a vida útil econômica de uma aeronave é de 10 anos, e que o imposto seja pago à proporção de um décimo de seu valor por ano do prazo total do contrato. A solução que pode atender aos interesses da União, dos Estados e dos contribuintes é que, tanto para arrendamentos operacionais como para arrendamentos financeiros, esses valores sejam não só calculados proporcionalmente ao prazo total do contrato, mas também pagos à razão de um décimo do imposto devido por ano. Se adotada, uma alíquota de 5% de IPI seria transformada num pagamento anual de 0,5% do valor da aeronave.

O valor anual do tributo é, nesse caso, menor do que o custo de uma ação legal, estimulando o recolhimento do imposto. Do ponto de vista operacional o imposto seria pago adiantadamente no início do período, e a Receita Federal emitiria uma Declaração de Importação (DI) válida por um ano. A DI somente seria renovada mediante a comprovação do pagamento dos tributos referentes ao ano seguinte, e assim sucessivamente.

b) IMPOSTO DE RENDA DA PESSOA JURÍDICA

- i. Criar modelo de depreciação acelerada, a exemplo de outros países, cuja dedução do lucro líquido seja admitida desde que o beneficiário registre o Imposto que deixou de ser pago como reserva de capital, destinada à capitalização das Empresas Aéreas.

Sugestão: Os dispositivos a seguir devem constar de Medida Provisória ou Projeto de Lei. Lembre-se que essa depreciação só poderá ser realizada quando estiverem no ativo das pessoas jurídicas.

“ Art. 1º. As pessoas jurídicas que exploram o transporte aéreo regular, devidamente autorizadas pelo órgão competente, poderão promover depreciação acelerada de aeronaves e respectivas peças de reposição e manutenção adquiridas a partir da vigência desta lei até 31 de dezembro de 2013.

§ 1º A depreciação acelerada será calculada pela aplicação do dobro da taxa usualmente admitida, sem prejuízo da depreciação normal.

§ 2º À depreciação acelerada de que trata o § 1º aplica-se o art. 8º, inciso I, alínea “C” e seu § 2º, do Decreto-Lei n.º 1.598/1977.

§ 3º O total acumulado da depreciação normal acrescida da depreciação incentivada não poderá ultrapassar o custo de aquisição do bem.

§ 4º- A partir do período de apuração do imposto em que for atingido o limite de que trata o parágrafo anterior, o valor da depreciação normal, registrado na escrituração comercial, deverá ser adicionado ao lucro líquido para efeito de determinação do lucro real.

§ 5º O imposto de renda que tiver deixado de ser pago em decorrência da fruição do benefício da depreciação acelerada incentivada será registrado à conta de reserva de capital, não podendo ser distribuído como lucro aos sócios.

§ 6º A reserva prevista no parágrafo anterior será aplicada com exclusividade para fins de aumento do capital da pessoa jurídica.”

- ii. Garantir a dedutibilidade, como despesas correntes, dos custos relativos às remessas de reserva de manutenção, conforme os contratos de arrendamento devidamente registrados pelo Banco Central.

Sugestão: Medida Provisória ou projeto de lei deverá conter o seguinte dispositivo:

“Art _____ As remessas feitas ao exterior, pelas empresas de transporte aéreo de carga e passageiros, destinadas a assegurar os serviços de manutenção e reparo das aeronaves, previstas nos contratos de arrendamento registrados no Banco Central, serão consideradas como necessárias à atividade da empresa.”

c) IMPOSTO DE RENDA RETIDO NA FONTE - Juros

Ampliar, para no mínimo 10 anos, a validade da medida que garante isenção de IRRF sobre os juros nos contratos de arrendamento internacional de aeronaves e suas partes e peças; (Lei 10.560/02).

Sugestão: O dispositivo a seguir deverá constar de Medida Provisória ou Projeto de Lei:

“O art. 1º da Lei n.º 10.560, de 13 de novembro de 2002, passa a ter a seguinte redação”:

“art. 1º Fica suspensa, em relação aos fatos geradores ocorridos até 31 de dezembro de 2003, a aplicação da alíquota do imposto de renda na fonte de que trata o art. 1º da Lei n.º 9.959, de 27 de janeiro de 2000, incidente nas operações de que trata o inciso V do art. 1º da Lei n.º 9.481, de 13 de agosto de 1997, na hipótese de pagamentos de contraprestação de arrendamento mercantil de bens de capital feitos por empresa de transporte aéreo de cargas e de passageiros.”

d) IMPOSTO DE RENDA RETIDO NA FONTE - Serviços

Isentar do IRRF as remessas para pagamento de serviços (manutenção e outros) prestados no Exterior, sempre que não houver disponibilidade imediata no mercado nacional, quando devidamente autorizado pela COTAC.

Sugestão: A matéria esta inscrita no art. 708 do RIR/99, Decreto n.º 3000, de 26-03-99. Sugere-se seja incluído o seguinte dispositivo em Medida Provisória ou Projeto de Lei:

“Art. ____ As remessas para o exterior destinadas a pagamentos de serviços técnicos de manutenção e reparos em aeronaves, seus componentes e sistemas operacionais, para os quais não haja oferta imediata e disponível no mercado nacional, certificada pela Comissão de Coordenação do Transporte Aéreo Civil do Departamento de Aviação Civil, ficam isentas do imposto de renda na fonte.”

e) CONTRIBUIÇÃO DE INTERVENÇÃO NO DOMÍNIO ECONÔMICO - Serviços

Isentar da CIDE as remessas para o Exterior relativas a pagamento de serviços de manutenção e outros, sempre que não houver disponibilidade imediata no mercado nacional, quando devidamente autorizado pela COTAC.

Sugestão: Esta contribuição de intervenção no domínio econômico foi instituída inicialmente pela Lei nº 10.168/2000, posteriormente modificada pela Lei nº 10.332/2001. Destina-se a financiar o programa de Estímulo à Interação Universidade – Empresa para Apoio à Inovação, e é devida pela pessoa jurídica detentora de licença de uso ou adquirente de conhecimentos tecnológicos, bem como aquela signatária de contratos que impliquem transferências de tecnologia, firmados com residentes ou domiciliados no exterior.

São considerados contratos de transferência de tecnologia os relativos à exploração de patentes ou de uso de marcas e os de fornecimento de tecnologia e prestação de assistência técnica.

A partir de 10 de janeiro de 2002, passou também a abranger as pessoas jurídicas signatárias de contratos que tenham por objeto serviços técnicos e de assistência administrativa e semelhantes a serem prestados por residentes ou domiciliados no exterior, bem assim pelas pessoas jurídicas que pagarem, creditarem, entregarem, empregarem ou remeterem “ROYALTIES”, a qualquer título, a beneficiários ou residentes no exterior.

A despeito de as leis de regência não estabelecerem nenhuma hipótese de isenção, se a decisão superior for pelo atendimento do pleito, é possível isentar as companhias regulares de transporte aéreo de carga e passageiros que sejam signatárias de contratos que tenham por objeto serviços técnicos e de assistência técnica e semelhantes.

A isenção seria estabelecida por meio de Projeto de Lei ou Medida Provisória específica, nos seguintes termos:

“Fica acrescido ao art. 2º da Lei nº 10.168 de 29 de dezembro de 2000, modificado pela Lei nº 10.332, de 19 de dezembro de 2001, o parágrafo 6º.

§ 6º As companhias de transporte aéreo de carga e passageiros e as empresas de manutenção aeronáutica, devidamente homologadas, ficam isentas da contribuição de intervenção no domínio econômico de que trata esta lei “

f) CONTRIBUIÇÃO DE INTERVENÇÃO NO DOMÍNIO ECONÔMICO - Combustíveis

Assegurar que a CIDE incidente sobre o combustível de aviação, prevista no Inciso III do Artigo 3º da Lei 10.336/01, seja efetivamente aplicada em projetos ambientais relativos ao transporte aéreo e em infra-estrutura aeroportuária e aeronáutica.

Cobrança de CIDE da gasolina de aviação à mesma alíquota que do querosene de aviação e não da gasolina automotiva, como ocorre atualmente, com enorme impacto, principalmente nas atividades da aviação agrícola, o segmento que mais consome gasolina de aviação no país.

Sugestão: A pretensão é a de que se dê efetividade à previsão, constante do art. 3º, inciso III, da Lei n.º 10.336/01, que disciplina a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE –, sobre o petróleo e seus derivados. Vale dizer, tenha seus recursos aplicados em projetos ambientais relativos ao transporte aéreo e em infra-estrutura aeroportuária e aeronáutica.

Trata-se de assegurar para tais setores a observância da destinação da arrecadação realizada. Em realidade, o que se procura é o cumprimento da finalidade do tributo.

A rigor, Decreto do Poder Executivo deveria dispor a respeito. Para dar substância à reivindicação, o caminho seria o de as empresas do setor encaminharem os projetos de que dispõem, detalhados e com estimativas de valores para que, nas instâncias próprias, se possa trabalhar para a concreção do pleiteado.

g) IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO SOBRE PEÇAS E COMPONENTES (II)

Isentar as empresas aéreas e de manutenção aeronáutica de II na importação de bens empregados na atividade aérea, sejam equipamentos, ferramental, partes e peças ou matéria prima, desde que não exista disponível similar nacional.

Ver sugestão no item h

h) IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS SOBRE PEÇAS E COMPONENTES (IPI)

Isentar as empresas aéreas e de manutenção aeronáutica de IPI na importação de bens empregados na atividade aérea, sejam equipamentos, ferramental, partes e peças ou matéria prima, desde que não exista disponível similar nacional.

Sugestão: Importante ressaltar o disposto no art. 150, § 6º, de Constituição Federal, que estabelece que qualquer isenção só poderá ser concedida mediante lei específica federal que regule exclusivamente essa matéria ou os correspondentes tributos.

Dessa forma, se for decidido viabilizar normativamente essa pretensão das empresas aéreas, haveria necessidade de ser incluída tal isenção em lei específica, ou seja, no texto de lei que trate do imposto de importação ou do IPI.

A reivindicação é mais ampla do que a isenção inscrita no art. 135, II, “i” do Regulamento Aduaneiro, eis que tal dispositivo prevê isenção do Imposto de Importação, para “partes, peças e componentes, destinados ao reparo, revisão e manutenção de aeronaves e de embarcações”. A postulação em apreciação acrescenta equipamentos, ferramental e matérias-primas.

Propõe-se, que se inclua em Projeto de Lei ou Medida Provisória o seguinte:

“Art. _____ Ficam isentos do imposto de importação e do imposto sobre produtos industrializados os equipamentos, materiais, máquinas, aparelhos, ferramentas e partes e peças, importadas pelas empresas de transporte aéreo de carga e passageiros e pelas empresas de manutenção aeronáutica devidamente homologadas, quando destinadas às finalidades de manutenção, reparo e revisão de aeronaves”.

i) IMPOSTO SOBRE OPERAÇÕES FINANCEIRAS

Isenção do IOF sobre as operações de câmbio das empresas aéreas.

Sugestão: As observações feitas nos itens “g” e “h”, com relação à restrição contida no art. 150, § 6º, da Constituição Federal, aplicam-se à presente reivindicação.

Decidido o atendimento do pedido, sugere-se a seguinte redação, em Projeto de Lei ou Medida Provisória:

“Art. _____ Ficam isentas do imposto previsto no art. 153, VI, da Constituição Federal, as operações de câmbio em que os compradores ou vendedores de moeda estrangeira sejam empresas de transporte aéreo de carga e passageiros e pelas empresas de manutenção aeronáutica devidamente homologadas.”

j) CONTRIBUIÇÕES SOCIAIS

Como foi feito para os setores de telecomunicações e de editoras, voltar a utilizar o regime de tributação do PIS como era definido pela LC-7/70 (5% sobre o lucro) ou a redução da alíquota do PIS para 0,65%, assim como foi feito para outros setores (telecomunicações e editoras).

Como foi feito para os setores de telecomunicações e de editoras, voltar a utilizar o regime de tributação da COFINS nos mesmos moldes da tributação do PIS como era definido pela LC-7/70, com um percentual sugerido de até 15% sobre o lucro, ou ainda, a redução da alíquota da COFINS para 1%.

Sugestão: A disciplina do PIS e da COFINS foi objeto da recente Lei n.º 10.637, de dezembro de 2002. Com relação ao PIS essa lei introduziu parcialmente a sua não-cumulatividade. O art. 12 prevê que, até dezembro de 2003, o Poder Executivo submeterá ao Congresso Projeto de Lei tornando não-cumulativa a COFINS.

Nessa linha, a proposta de emenda constitucional do Governo Lula prevê alteração no art. 195, que trata das contribuições para a seguridade social, ao estabelecer no parágrafo 13 que a lei definirá os setores da atividade econômica para os quais a contribuição sobre o faturamento (COFINS) será não-cumulativa.

Vale dizer, a matéria referente a COFINS está em mutação. Todavia, não parece oportuno estabelecer para a COFINS incidência típica da Lei Complementar n.º 7/70, aplicada ao PIS, na sua origem, em 1970.

O conveniente seria a adoção de uma tomada de posição favorável ao setor aeronáutico, a ser levada em consideração por ocasião das eventuais alterações a serem realizadas no COFINS. Possivelmente, uma alíquota mais baixa para as empresas de transporte aéreo de cargas e de passageiros.

l) IOF SOBRE CONTRATAÇÃO DE SEGUROS

Redução das alíquotas do IOF sobre os prêmios de seguros aeronáuticos, proporcionalmente ao aumento dos prêmios, de modo a manter a arrecadação constante, e não aumentá-la.

m) TARIFA DE EMBARQUE INTERNACIONAL

O adicional sobre as tarifas de embarque internacionais foi criado no bojo das soluções emergenciais que visavam amenizar o impacto da crise cambial de 1999. Embora parte desses recursos tenha sido alocada para a garantia do seguro contra risco de guerra, ela ainda é muito elevada. Se para as empresas aéreas o fator é neutro do ponto de vista competitivo, para o país isso não ocorre, tendo em conta o potencial de desenvolvimento do Brasil, como principal centro gerador de tráfego na América Latina.

Sugestão: Revogação da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999 e edição de nova Portaria estabelecendo os valores das Tarifas de Embarque Internacional e dos respectivos adicionais.

n) PROCEDIMENTOS ADUANEIROS ESPECIAIS

Essa é uma questão fortemente relacionada à realidade tributária brasileira. Trata-se da inadequação da aduana nacional, às estruturas muito mais ágeis desenvolvidas em outros países em suporte à aviação. Duas delas merecem atenção especial.

- i. O “exchange” é um procedimento de troca de um componente (reparável) inoperante, por outro, em condições normais de uso, com o pagamento de um certo valor em dinheiro. A aduana brasileira, somente permite que o componente defeituoso seja enviado para reparo, devendo ser obrigatoriamente devolvido ao Brasil (regime de identidade). Isso implica que o operador da aeronave tem que esperar pelo fim do processo de reparo, para poder voltar a instalar o componente. No caso do “exchange”, o novo componente é recebido antes mesmo do componente defeituoso ser retirado da aeronave (regime de equivalência), reduzindo drasticamente o período em que a aeronave fica impossibilitada de voar. Para que o procedimento seja adotado é necessária alteração no Decreto-Lei 37, reconhecendo o regime de equivalência na importação.
- ii. O AOG (Aircraft On Ground) é uma série de procedimentos expeditos para liberação imediata de componentes (mesmo em fins de semana e feriados), sempre que uma aeronave estiver “no chão” (grounded, em inglês). Componentes para aeronaves nessa situação sempre têm identificação específica, tanto na embalagem como na documentação de transporte. Os fiscais que fazem plantão nos aeroportos para liberação de materiais perecíveis poderiam ser autorizados a liberar componentes nessa situação. Como sempre que uma aeronave está “grounded” ela tem uma Ordem de Serviço aberta, que ficará arquivada na oficina que realizará a manutenção por pelo menos 5 anos, a Aduana terá mais do que tempo suficiente para analisar todos os casos a posteriori, coibindo qualquer abuso.

Sugestão: O regime aduaneiro de depósito especial é o mais adequado para a estocagem de mercadorias (partes, peças, componentes e materiais de reposição ou manutenção) destinado ao reparo ou manutenção de veículos, máquinas, equipamentos, aparelhos, e instrumentos, com suspensão dos tributos incidentes na importação, sendo o prazo de permanência do regime de 5 anos, a contar do desembaraço para admissão do regime, prorrogável ainda, nos casos de interesse econômico relevante, pelo Ministro da Fazenda.

Embora ultimamente tenha sido pouco utilizado, a sua disciplinação compete ao Ministro da Fazenda, o que possibilita grande flexibilidade na adequação do estabelecimento de regras às características das empresas de transporte aéreo.

Para dinamizar a utilização desse regime, é conveniente que as empresas definam as características operacionais do regime que atendam aos seus interesses, e se estude a matéria no âmbito do Ministério da Fazenda, para, removidos os empecilhos, ele se torne instrumento eficaz na manutenção das aeronaves, reduzindo custos operacionais.

2.0 TRIBUTOS ESTADUAIS

a) IMPOSTO SOBRE CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS E SERVIÇOS – ICMS

i. ICMS sobre insumos

Assegurar que as alíquotas de ICMS incidentes sobre os insumos utilizados na atividade aeronáutica (aeronaves, combustível, partes e peças, comissaria) sejam todas fixadas na menor faixa que for determinada na nova legislação do ICMS;

ii. ICMS no arrendamento de aeronaves

Assegurar a não incidência ou a isenção de ICMS na importação de aeronaves, partes e componentes, em qualquer modalidade de arrendamento mercantil (financeiro ou operacional). No caso do arrendamento mercantil financeiro, o ICMS deverá ser cobrado somente quando for exercida a opção de compra, e a base de cálculo deverá ser o valor residual;

iii. ICMS e procedimentos fiscais no transporte de cargas

Assegurar que a alíquota de ICMS incidente sobre o transporte aéreo de cargas seja fixada na menor faixa que for determinada na nova legislação do ICMS, para estimular o crescimento desse mercado, ainda incipiente no Brasil;

iv. ICMS nas passagens aéreas

Assegurar a manutenção da imunidade do ICMS sobre o transporte de passageiros na aviação comercial regular.

Sugestão: O projeto de reforma constitucional enviado pelo Presidente da República à Câmara dos Deputados, em 30 de abril do corrente ano, em seu art. 155, §2º, XII, atribui à Lei Complementar editada pela União, a disciplinação integral do ICMS. Assim, a disciplinação desse imposto caberá à União, seja pela edição da Lei Complementar mencionada, seja pela edição do Regulamento Único do ICMS, editado por órgão colegiado integrado por representante cada Estado e do Distrito Federal (art. 155, § 1º, VIII, c/c o XII, “g” do projeto de reforma constitucional tributária).

Dessa forma, aprovadas as reivindicações constantes deste item deve-se, por ocasião da redação do projeto de Lei Complementar mencionado, fazer constar do seu texto o que tiver sido aprovado neste pacote de medidas para incentivar o transporte aéreo.

Em face do exposto, no presente momento é inoportuno a apresentação de proposta para alteração da disciplinação do ICMS, em face da substancial mudança que ele sofrerá, caso aprovada a proposta de emenda constitucional enviada pelo governo federal.

3.0 TRIBUTOS MUNICIPAIS

a) IMPOSTO SOBRE SERVIÇOS NA EXPORTAÇÃO (ISS)

Dentro do mesmo espírito instalado pela Lei Kandir na cobrança do ICMS, isentar da cobrança de ISS os serviços de manutenção prestados por empresa brasileira para clientes no exterior;

Sugestão: Dispõe o art. 156 em seu § 3º, II, da Constituição Federal, que cabe à Lei Complementar excluir da incidência do ISS exportações de serviços para o exterior.

Dessa forma, projeto de Lei Complementar poderá conter o seguinte artigo:

“Art. - _____ O imposto sobre serviços de qualquer natureza, não incidirá sobre serviços de manutenção e reparos em aeronaves, prestados em território nacional, a destinatários no exterior, por empresa brasileira.”

b) SUBSTITUIÇÃO TRIBUTÁRIA PARA AGÊNCIAS DE VIAGEM

Tirar a obrigação do Setor aéreo de fazer as retenções de ISS das Agências de Viagens dos vários Municípios do Brasil.

Sugestão: Esta é uma matéria da competência exclusiva de cada município do País. Não há solução normativa a ser realizada mediante o exercício de competência legislativa da União. O que poderia ser feito é, mediante a indicação dos interessados, identificar-se os Municípios onde tal substituição ocorre atualmente, e procurar-se o Poder Executivo Municipal para levar a reivindicação e obter-se alteração da legislação no sentido proposto.