



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Medida Provisória nº 656, de 2014			
Autor Deputado Newton Lima (PT-SP)			Nº do Prontuário	
1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo Global				
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se na Medida Provisória nº 656, de 7 de outubro de 2014, onde couber, os seguintes dispositivos:

Art. xxx. O art. 16 da Lei nº 11.371, de 28 de novembro de 2006, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 16. Fica reduzida a 0 (zero), em relação aos fatos geradores que ocorrerem até 31 de dezembro de 2022, a alíquota do imposto sobre a renda na fonte incidente nas operações de que trata o inciso V do art. 1º da Lei nº 9.481, de 13 de agosto de 1997, na hipótese de pagamento, crédito, entrega, emprego ou remessa, por fonte situada no País, a pessoa jurídica domiciliada no exterior, a título de contraprestação de contrato de arrendamento mercantil de aeronave ou de motores destinados a aeronaves, celebrado por empresa de transporte aéreo público regular, de passageiros ou cargas, até 31 de dezembro de 2019.” (NR)

Art. xxx. O inciso I do art. 1º da Lei nº 9.481, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º

I - receitas de fretes, afretamentos, aluguéis ou arrendamentos de embarcações marítimas ou fluviais ou de aeronaves estrangeiras ou motores de aeronaves estrangeiros, feitos por empresas, desde que tenham sido aprovados pelas autoridades competentes, bem assim os pagamentos de aluguel de containers, sobrestadia e outros relativos ao uso de serviços de instalações portuárias;

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta pretende reduzir, para zero, a alíquota do imposto sobre a renda na fonte, incidente na hipótese de pagamento, crédito, entrega, emprego ou remessa, por fonte situada no País, a pessoa jurídica domiciliada no exterior, a título de contraprestação de contrato de arrendamento mercantil de aeronaves ou de motores destinados a aeronaves, celebrado por empresa de transporte aéreo regular de passageiros ou cargas, após 31 de dezembro de 2013.

Ressalte-se que, de 1º de janeiro de 1997 até 31 de dezembro de 2013, prevaleceu, na quase totalidade do período, o regime de alíquota zero nas referidas operações, assegurado, sucessivamente, pelas Leis nºs 9.481, de 13 de agosto de 1997, 9.779, de 19 de janeiro de 1999, 10.560, de 13 de novembro de 2002, 11.371, de 25 de novembro de 2006, 11.945, de 4 de junho de 2009, e 12.431, de 24 de junho de 2011.

Na atualidade, as remessas relativas a contratos de arrendamento mercantil celebrados após 31 de dezembro de 2013 estão sujeitas à incidência da alíquota de 15% (quinze por cento) do imposto de renda na fonte, o que já vem ocasionando substanciais impactos negativos sobre a saúde financeira das empresas aéreas brasileiras, cujas frotas de aeronaves são, na sua quase totalidade, compostas por aeronaves e motores produzidos no exterior.

Com efeito, o aumento da tributação está reduzindo a liquidez das empresas aéreas brasileiras, com comprometimento crescente do capital de giro e do endividamento resultante de investimentos de longo prazo destinados à renovação, modernização e expansão da frota nacional de aeronaves civis dedicadas ao transporte aéreo regular de passageiros e carga, doméstico e internacional.

Essa conjuntura adversa não é nova, como faz exemplo as inúmeras leis editadas como fórmula satisfatória para resolver uma delicada situação que, de um lado, exige crescentes investimentos em novos equipamentos e, de outro, a proteção do capital de giro, preservando-se o custo final do serviço, de modo que as atividades empresariais se mantenham competitivas no mercado.

Em vista disto, há que se considerar que estão presentes as mesmas razões que, ao longo de mais de uma década, afastaram a tributação das operações decorrentes do arrendamento mercantil de aeronaves e motores por empresas brasileiras de transporte aéreo público, que nunca foram sujeitas à tributação pelo imposto de renda, uma vez que as contraprestações pagas ou creditadas por força de contrato de arrendamento mercantil são consideradas como custo ou despesa operacional da pessoa jurídica arrendatária.

Do ponto de vista exclusivamente fiscal, é oportuno observar que diante da “alíquota zero” a Fazenda Pública deixa, efetivamente, de arrecadar em curto prazo. Mas, no final, ocorrerá uma compensação pela entrada, nos cofres públicos, do imposto sobre o lucro do arrendatário.

Outra questão relevante que resulta da aludida tributação diz respeito à perda de competitividade das empresas aéreas brasileiras perante suas congêneres estrangeiras, que não estão sujeitas ao denominado “Custo-Brasil”, não só pelo altíssimo custo tributário interno, mas também por efeito de isenções convencionais concedidas pelo Estado Federal [brasileiro] às empresas estrangeiras concorrentes por intermédio de acordos bilaterais de serviços aéreos.



Essa perda de competitividade, que é mais evidente no mercado internacional, vem acarretando graves danos para o Brasil, decorrentes de perdas de divisas, sobretudo quando a tributação exercida sem causa ou sob irracionalidade econômica, como no caso de que se trata, provoca fortes impactos estruturais negativos no setor de aviação civil, em prejuízo não só das empresas e dos usuários dos mesmos serviços, mas também do País.

PARLAMENTAR