



CONGRESSO NACIONAL

1
MPV 281

00023

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

2 DATA 22/02/2006	3 PROPOSIÇÃO Medida Provisória nº 281, de 2006			
4 AUTOR Senador ROMERO JUCÁ		5 Nº PRONTUÁRIO		
6 EMENDA ADITIVA				
7 PÁGINA	8 ARTIGO Novo Artigo	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Inclua-se, onde couber, novo artigo, com a seguinte redação:

Art. ____ Fica reduzida para zero a aplicação da alíquota do imposto de renda na fonte de que trata o art. 1º da Lei nº 9.959, de 27 de janeiro de 2000, 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 de contraprestação de arrendamento mercantil de aeronaves, suas partes, peças, componentes e motores, arrendados por empresas de transporte aéreo público regular de passageiros ou de cargas.

JUSTIFICATIVA



O art. 1º da Lei nº 9.481, de 19 de agosto de 1997, na redação dada pelo art. 20 da Lei nº 9.532, de 10 de dezembro de 1997, reduziu para zero a alíquota do imposto de renda na fonte incidente sobre os rendimentos auferidos no País, por residentes ou domiciliados no exterior, nas hipóteses de pagamentos de contra-prestações de arrendamento mercantil de bens de capital, celebrados com entidades domiciliadas no exterior (ver Lei citada, art. 1º, inciso V).

Tal redução de alíquota, portanto, passou a beneficiar os arrendamentos mercantis de bens de capital celebrados por empresas brasileiras no exterior, inclusive de aeronaves, suas partes, componentes e motores.

Em esforço histórico para entender o instituto do arrendamento mercantil é necessário ter presente que tanto a Revolução Industrial quanto a Revolução Tecnológica que se lhe seguiu implicaram na aceleração do processo de obsolescência dos bens de produção. Essa defasagem precoce dos bens de produção deveu-se a uma crescente especialização do mercado consumidor, a exigir uma constante e rápida evolução tecnológica. Se por um lado o aumento da demanda por novos e mais sofisticados bens de

capital acarretou o aquecimento do mercado, criando novos empregos e incentivando a modernização dos parques industriais, por outro lado obrigou as empresas a aplicarem recursos financeiros cada vez maiores nas aquisições de tais, com comprometimento do capital de giro e endividamento resultante de investimentos na compra de novos equipamentos e no acesso a novas tecnologias.

Verificou-se, então, que a renovação de equipamentos dos bens de produção a curto prazo com base nos moldes tradicionais de transferência de posse ou de domínio (compra e venda e locação) eram inviáveis dentro do novo contexto, em razão dos encargos daí decorrentes, de ordem econômico-financeira, sobretudo no que se refere à redução da liquidez das empresas, do comprometimento crescente do capital de giro e dos inconvenientes da gradual obsolescência dos equipamentos.

Na locação, o empresário não se onera sensivelmente, mas, em contra-partida, não adquire o bem, pagando pelo que nunca será seu, além de arcar com despesas de conservação. De outra parte, se recorre a empréstimos para adquirir o bem, ver-se-á na situação de pagar juros elevados, pondo em risco o negócio.

Essa conjuntura adversa e nova ensejou o aparecimento de leasing (arrendamento mercantil) como fórmula satisfatória para uma delicada situação que tem de um lado a necessidade constante de investimentos nos meios de produção e no outro a proteção do capital de giro, preservando-se um custo final do produto, de modo que suas atividades se mantenham competitivas no mercado.

Todavia, ainda que entendido os fundamentos históricos do instituto do leasing e sufragado o entendimento de que as operações dele decorrentes não devem se sujeitar à tributação pelo imposto de renda, nos termos da Lei nº 9.532/97, a crise fiscal de 1999 levou o Governo a editar Medida Provisória (nº 2.013), revogando a alíquota zero e passando a tributar referidas operações com a alíquota de 15% (MP 2013/99, convertida na Lei nº 9.959, de 27 de janeiro de 2000).

O impacto de tal medida sobre as empresas concessionárias de serviços de transporte aéreo público regular foi brutal, levando ao estado falimentar quatro das maiores empresas brasileiras de transporte aéreo (VARIG, VASP, RioSul e Nordeste), uma vez que a quase totalidade de suas frotas era composta por aeronaves estrangeiros, contratadas sob o regime de leasing financeiro.

Verificando os impactos negativos gerados sobre as empresas aéreas, o Presidente da República adotou a Medida Provisória nº 67, de 2002 (posteriormente convertida na Lei nº 10.560, de 13 de novembro de 2002), que suspendeu, em relação aos fatos geradores ocorridos até 31 de dezembro de 2003, a aplicação da alíquota do imposto de renda na fonte nas operações de arrendamento mercantil de bens de capital arrendados por empresas de transporte aéreo de cargas e passageiros.



No entanto, a partir daquela data (31 de dezembro de 2003), a alíquota do imposto voltou a ser revigorada, reproduzindo-se, dessa forma, os efeitos negativos anteriormente observados, resultando daí que as empresas aéreas foram compelidas a adotar a forma de locação pura e simples de aeronaves estrangeiras para manter e renovar suas frotas, abrindo mão da possibilidade de que tais bens viessem a ser incorporados aos seus ativos, como facultado nas operações de leasing, cujas características básicas são as seguintes:

- 1 – libera recursos para a formação de capital de giro das empresas;
- 2 – proporciona financiamento integral, inclusive por entidades financeiras internacionais, com taxas de juros módicas, sustentadas por políticas de exportação dos países produtores;
- 3 – evita os riscos da obsolescência;
- 4 – permite maior flexibilidade financeira da operação;
- 5 – permite maior rapidez na obtenção do equipamento.

Do ponto de vista exclusivamente fiscal é importante consignar que diante da alíquota zero a Fazenda Pública sofre uma perda de receita a curto prazo. Mas, no final, ocorrerá uma compensação pela entrada, nos cofres públicos, do imposto sobre o lucro do arrendatário.

Outra questão relevante em abono da aprovação desta emenda diz respeito à perda de competitividade das empresas brasileiras concessionárias de serviços públicos de transporte aéreo perante suas congêneres estrangeiras, não sujeitas ao denominado custo Brasil. Esta perda é evidente no mercado internacional: as empresas brasileiras perderam capacidade de competir eficientemente com suas congêneres estrangeiras nos tráfegos bilaterais, com perdas de substanciais divisas para o País, ou seja, a tributação sem causa vem acarretando fortes impactos estruturais negativos no setor, em prejuízo não só das empresas, mas sobretudo do País.

Nessa conformidade a emenda, com a finalidade de que seja retomada a política anterior, propõe a redução para zero da alíquota do imposto de renda na fonte incidente sobre as operações de leasing contratadas no exterior, restringindo-se, todavia, tal benefício fiscal, às empresas brasileiras prestadoras de serviços públicos de transporte aéreo regular de passageiros e carga, em razão do caráter estratégico do setor para o desenvolvimento e a segurança nacionais.

Senado Federal, 22 de fevereiro de 2006.

