

Sala de Linhas Aéreas Regulares e Carga Aérea

1) Linhas Aéreas Regulares

Problemas e sugestões em 2019:

- Judicialização do setor aéreo

Lei atual não contribui / Ação com Congresso, entidades de classe para mudança na lei e estudo.

Verificação da inconstitucionalidade da lei

Resolução 400 - Artigo 42/ Alterar segundo proposta que já está na ANAC – para estar de acordo com o regulamento internacional / Determinar um patamar para revisão da mesma

Não há um comitê que envolva entidades que atuem na resolução do problema (OAB/ STF/ IBAER/ ABEAR, etc)

Sugestões:

- Propor junto a ANAC a equalização das melhores práticas internacionais no que concerne a limitação de responsabilidade estabelecida no Contrato de Transporte em caso eventos fortuitos ou de força maior, principalmente no que se refere a danos morais;
- Propor a aprovação de instrumento legal junto ao Congresso Nacional a limitação de responsabilidade estabelecida no Contrato de Transporte em caso eventos fortuito ou de força maior, principalmente no que se refere a danos morais;
- Reforçar programas de divulgação da dinâmica do setor de transporte aéreo aos passageiros no que se refere aos seus direitos e deveres, por meio de cartilhas, vídeos, revistas de bordos, mídia.

- Criação de um comitê permanente que reúna entidades e empresas aéreas na formatação de propostas e atuação junto ao poder público e órgãos reguladores.

- Combustível

Tributação

Mercado fechado (apenas 03 empresas controlam o mercado)

Redução de preço

Falta de reforma tributaria / recolhimento diferente por estado (pleito de equalizar o teto de ICMS em 12% para todos os estados)

Sugestões:

Concorrência para fornecimento:

- Devido ao arcabouço legal sobre a concessão de aeroportos entre a ANAC e os aeroportos bem como entre os aeroportos e os distribuidores de combustíveis já estão estabelecidos nos mesmos existe uma barreira para novos entrantes. Desta forma, deve-se remeter à ANAC uma recomendação para avaliação deste tema com objetivo de aumentar a concorrência da sistemática de distribuição principalmente dentro dos aeroportos nacionais;

Precificação:

- Devido a sistemática de precificação do QAV utilizada pela Petrobrás, que considera que o preço do QAV deve ter paridade com o mercado internacional e adicionalmente agrega outros itens específicos que não estão vinculados diretamente com a produção do QAV no Brasil, recomenda-se que o setor deve levar esta discussão junto ao MME visando uma revisão na sistemática de precificação utilizada atualmente pela Petrobrás.

Tributos

Importação de serviços de manutenção - Tributação Brasil

Serviços - 28,03% de alíquota efetiva, sendo 43,33% quando contratado de paraíso fiscal, como é o caso dos pagamentos para Emirates, importante fornecedor de manutenção.

Materiais aplicados na manutenção - 4,17% de alíquota efetiva

Sugestões

Não tributação do IRRF e CIDE sobre os serviços, como é realizado em diversos países como Austrália, Chile, EUA e Reino Unido (vide estudo da pwc em anexo).

Estender a isenção do ICMS do leasing para importação de partes e peças aplicadas em componentes (como motores) que estão sob regime de admissão temporária. Aqui a justificativa é que o acessório deve seguir a tributação do principal, se não há tributação na importação de um motor sobre admissão temporária, não deveríamos tributar as partes e peças que serão utilizadas na sua manutenção.

Ou outra alternativa é eliminar ao menos a CIDE e manter o IRRF e, no caso do ICMS, permitir que as empresas possam recuperar os créditos integralmente (hoje a utilização do crédito é parcial, recuperamos somente cerca de 10% do valor pago)

Segue abaixo as tabelas com os tributos aplicados:

Tributos	Alíquota Nominal	Alíquota Efetiva
IRRF	15,00%	17,65%
CIDE	10,00%	10,00%
IOF	0,38%	0,38%
Total	25,38%	28,03%

Tributos Paraíso Fiscal	Alíquota Nominal	Alíquota Efetiva
IRRF	25,00%	33,33%
CIDE	10,00%	10,00%

IOF	0,38%	0,38%
Total	25,38%	43,71%
Tributos	Alíquota Nominal	Alíquota Efetiva
ICMS	4%	4,17%

- **Infraestrutura**

Aeroportuária – cobrança excessiva de taxas / falta de parâmetro / falta de regulamentação

Concessão – definir a política de menor programa de tarifação

Falta de infraestrutura nos aeroportos – revisar os novos modelos de concessão com a participação de todos

Cargas – Falta de acesso / falta de planejamento pista-armazém / lei de zoneamento - não existe um plano de monitoramento relacionado a carga – não há uma política de policiamento de perímetro.

Falta política / planejamento de obra em sistema colaborativo com a indústria / usuário / concessão / ANAC / INFRAERO – avaliação de risco

- **Importação / Exportação**

Falta padronização na entrada de peças no Brasil. Cada estado tem uma regra. (Aduana)

Sugestões:

- Levar para a ANAC a necessidade de aperfeiçoamento de política tarifária de procedimentos não regulada utilizada pelos aeroportos. (exemplos cobrança de utilização de K9 pelos operadores, cessão de área / uso de equipamento, procedimento de segurança da carga).

- Propor a SAC a realização de estudos com objetivo de alterar a sistemática de concessões de aeroportos nacionais, tendo como base uma menor política de tarifação de seus serviços ao contrário de utilizar o maior valor de outorga;
- Levar a SAC e ANAC as seguintes proposições: Utilização de recursos do FNAC para a adequação da infraestrutura aeronáutica bem como desenvolvimento de estudos para flexibilização dos requisitos operacionais regulatórios considerando as questões de segurança pertinentes;
- Levar para SAC a necessidade de estudos relativos à acessibilidade na área de carga aérea considerando a possibilidade de desenvolvimento de um melhor zoneamento, as questões de security e demais temas relacionados com a logística da carga;
- Recomendar junto a SAC/ANAC propostas de aperfeiçoamento de política de Security dos aeroportos principalmente naqueles aeroportos que realizam transporte de valores;
- Recomendar junto a SAC/ANAC o aperfeiçoamento do planejamento das intervenções nos aeroportos que tenham impacto operacional para as empresas aéreas e para o passageiro;
- Recomendar a SAC uma proposta de avaliação do desempenho operacional dos órgãos de controle de fronteira tanto no que se refere ao processamento da carga como de passageiros;
- desenvolver com a SAC/RFB um estudo que contemple os aspectos tributários para aquelas rotas onde há competição entre as empresas nacionais (121) com as empresas internacionais (129) visando garantir a manutenção da competitividade entre os distintos operadores aéreos. Neste tema, pode-se estudar possibilidade quanto à desoneração de alguns processos.

2) Carga Aérea

Excesso de burocracia – carga artigo perigoso

Desburocratização de carga

Extravio de mercadoria e denominação de responsabilidade

Concentração das concessões aeroportuárias em uma única empresa / falta abertura de mercado

Falta infraestrutura de carga no país e falta de alinhamento de propósito para viabilização de envio e recebimento de carga nos aeroportos de país.

Falta de plano diretor de carga, falta de aderência a um plano de trabalho a longo prazo com foco no desenvolvimento

Sugestões:

- Hoje a concentração da carga aeroportuária fica nas mãos do concessionário, com o monopólio dos espaços e operações. Isso interfere no custo da operação e na limitação do espaço. O problema está na falta de gerenciamento de docas e na logística do recebimento e envio. Sugestão é solicitar para a ANAC rever o trabalho das concessionárias de forma imediata, estabelecendo um foco de fiscalização na operação diária.

- A discussão de infraestrutura é necessária com a convocação de um grupo de trabalho para discussão de infraestrutura de carga no Brasil, com poder público, concessionárias, agentes de carga, companhia aérea nacional e internacional, polícia federal, receita federal e ANAC. Foco no Brasil, no mercado, negócios, agilidade e redução de custo, compliance. (Tema já discutido na agenda regulatório item 22 da ANAC)

Questões da operação de Carga Aérea

1. Aplicação da Convenção de Montreal

SITUAÇÃO FÁTICA: Em casos recorrentes de disputas judiciais não são observadas

nas condenações as regras/limites da Convenção de Montreal, da qual o Brasil é signatário e que foi introduzida à legislação nacional por meio do Decreto 5.910/2009.

ANÁLISE LEGAL/ MOTIVO PARA ALTERAÇÃO: Seja com base no Princípio da Especialidade, seja com base no Princípio da Legalidade e da Reciprocidade entre os países, os limites estabelecidos na Convenção devem ser obedecidos e prevalecer perante a legislação consumerista.

LEIS OBJETO: CBA

PROPOSTA DE ALTERAÇÃO: inclusão de previsão expressa no CBA determinando a aplicação dos tratados internacionais nas relações jurídicas decorrentes dos serviços de transporte aéreo de cargas e pessoas.

2. Extravio de Mercadorias – Responsáveis (exemplos).

SITUAÇÃO FÁTICA: As transportadoras são autuadas, com frequência, pelo extravio de mercadorias que lhes são entregue consolidado pelos embarcadores, uma vez que a legislação apenas prevê como responsável o transportador ou o depositário.

ANÁLISE LEGAL: É necessário rever as figuras jurídicas responsáveis pelo processo de importação e exportação, bem como suas responsabilidades na cadeia de transporte.

MOTIVO PARA ALTERAÇÃO: Ao sofrer autuações por atos que não deu causa, sem manifestação/envolvimento dos demais envolvidos no transporte durante a fiscalização, a transportadora sequer tem meios de exercer o direito à ampla defesa, posto que recebeu a carga consolidada.

LEIS OBJETO: Art. 60 do Decreto-Lei 37/66.

3. Admissão Temporária – Limitação dos Valores de Multas (caráter “confiscatório”)

SITUAÇÃO FÁTICA: As multas por descumprimento dos requisitos de regimes de admissão temporária e exportação temporária são aplicadas sobre o valor aduaneiro do bem, sem prejuízo da cobrança dos tributos incidentes, outras penalidades e eventual representação fiscal para fins penais. Ocorre que, para o setor aéreo a aplicação das multas de 10% e 5% com base nos equipamentos que ingressam ou saem do país sob regime de admissão temporária (Ex.: aeronaves, motores, APUS, major parts) fazem com que as multas alcancem valores absurdos.

ANÁLISE LEGAL/ MOTIVO PARA ALTERAÇÃO: Essas multas em valores aviltantes são consideradas confiscatórias (para partes e peças aeronáuticas) e, portanto, inconstitucionais. O STF já fixou entendimento que as multas não superarão o valor do tributo incidente na operação.

LEIS OBJETO: Art. 69 e 72, Lei 10.833/03 e art. 711 do Regulamento Aduaneiro.

4. Denúncia espontânea (prezar pela “boa fé”)

SITUAÇÃO FÁTICA: Não aplicação de penalidade para situações desvinculadas da necessidade de pagar tributos, que não gerem prejuízo ao fisco ou ao controle aduaneiro Ex.: cumprimento intempestivo de obrigação acessória autônoma (inserção de dados de embarque ou desembarque)

ANÁLISE LEGAL/JURISPRUDENCIAL: Em 2010 em razão da consolidação da jurisprudência neste sentido, houve alteração legislativa (MP 497/2010) para afastar tais penalidades. Com a reformulação do CARF, em um julgamento único decidido por voto de qualidade, houve alteração no entendimento fiscal e foi proferida a Sumula 126 do CARF afastou a aplicação da norma aos casos aduaneiros.

MOTIVO PARA ALTERAÇÃO: Não há razão para a não aplicação da denúncia espontânea para casos em que há, antes de qualquer atividade fiscalizatória, o cumprimento de dever instrumental. A alteração legislativa, além de premiar a boa-fé,

não moverá a máquina pública com autuações que passam anos sendo discutidas administrativa e judicialmente, e que, ressalte-se, não causaram dano ao erário ou ao controle aduaneiro.

LEIS OBJETO: Art.102 do Decreto-Lei 37/66; Art. 683 do Regulamento Aduaneiro (Decreto 6.759/09) e art. 9º da Instrução Normativa 102/94, que pode ser espelhado nas IN 28/94 e IN 248/02.

5. ICMS – Documentação Inidônea

SITUAÇÃO FÁTICA:

Reiteradamente as transportadoras são autuadas por estarem transportando mercadorias com ausência ou vícios nos documentos fiscais. O problema enfrentado hoje em inúmeros casos é a amplitude do conceito de inidoneidade documental, sendo que qualquer simples vício no documento pode o caracterizar de inidôneo, podendo ser cobrado novamente o ICMS da transportadora, mesmo em situações que o ICMS já foi recolhido ou que a operação é isenta. Tal fato faz com que haja confusão entre “erro operacional” e ocorrência do “fato gerador do tributo”

ANÁLISE LEGAL/ MOTIVO PARA ALTERAÇÃO: Essa situação ofende o art. 3º do CTN que determina que tributos não se prestam como sanções de atos ilícitos, logo, se mostra importante uma legislação mais clara e uma atuação diligente dos fiscais ao invés de simplesmente lançarem de ofício ICMS indevidos, seja por estarem sujeitos à isenção, seja por já terem sido recolhidos.

LEIS OBJETO: art. 3º e 11 da Lei Kandir (LC 87/96)

6. Extravio de Mercadorias

SITUAÇÃO FÁTICA: A legislação não é clara a respeito do momento do fato gerador, assim, ao estabelecer é considerada entrada em Território Nacional a mercadoria que constar como tendo sido importada e cuja falta venha a ser apurada pela autoridade

aduaneira, dá margem a interpretação extensiva por parte da fiscalização que, não raro, autua as empresas mesmo após 05 anos da chegada da aeronave em que foi manifestada.

ANÁLISE LEGAL/ MOTIVO PARA ALTERAÇÃO: : Essa situação ofende vários princípios básicos do direito, mas em especial ao da segurança jurídica, estabilidade e finitude das relações/obrigações. O marco legal do *dies a quo* da decadência neste caso pode ser facilmente verificado e trazer mais segurança a tal situação.

LEIS OBJETO: Art. 1º e 23 do Decreto-Lei 37/66.

7. Transferência entre Filiais

SITUAÇÃO FÁTICA: O caso é simples e recorrente, já definido pelo STJ através da súmula 166, mas que, em razão de não ter ocorrido a revogação do dispositivo da Lei Kandir, alguns Estados permanecem cobrando ICMS na transferência de bens entre o mesmo titular.

ANÁLISE LEGAL/ MOTIVO PARA ALTERAÇÃO: Não há transferência de propriedade no transporte de mercadorias entre filiais de uma mesma companhia, logo não há hipótese de incidência do ICMS.

LEIS OBJETO: Lei Complementar 87/96

8. Desobrigação da impressão e acompanhamento do CTE e Notas Fiscais junto com a carga

SITUAÇÃO FÁTICA: Para acobertar o trânsito da mercadoria e a efetiva prestação de serviço de transporte de cargas será impresso uma representação gráfica simplificada do Conhecimento de Transporte Eletrônico de cargas, intitulado DACTE (Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte de Cargas Eletrônico), em papel comum, que conterà impressa, em destaque, a chave de acesso para consulta do CT-e na Internet e um código de barras unidimensional que facilitará a captura e a confirmação de

informações do CT-e pelos Postos Fiscais de Fronteira dos demais Estados.

ANÁLISE: Atualmente todos os volumes transportados pelas empresas de carga aérea no mercado doméstico são devidamente etiquetados com a numeração do respectivo cte e tomador do serviço. Nosso pleito é por retirar a obrigatoriedade da impressão do cte bem como do acompanhamento físico do CTE e Notas Fiscais e que seja definido, em caso de fiscalização, um prazo para apresentação dos documentos relativos àquela carga/mercadoria.

LEIS OBJETO: Revisão da normativa/ Manual do CTE

<http://www.cte.fazenda.gov.br/portal/listaConteudo.aspx?tipoConteudo=Yli+H8VETH0=>

Manual de Integração Contribuinte - Versão 1.0.4c de - 25/05/12 (PDF)
Define as especificações e critérios técnicos necessários para a integração entre os Portais das Secretarias de Fazendas dos Estados e os sistemas de informações das empresas emissoras de Conhecimento de Transporte eletrônico - CT-e. [Ver histórico de versões](#)

Segurança e Infraestrutura

Definição de um programa/modelo de monitoramento para aeroportos e seus perímetros. Aqui o objetivo é evitar ações criminosas como tem ocorrido (casos VCP, GRU, GIG, POA etc).

Revisão do plano de segurança existente com o envolvimento da Polícia Federal, ABIN e ANAC bem como cias aéreas no debate e definição do programa de segurança patrimonial.

- **Problemas em Infraestrutura:**

- Falta de estrutura para receber voo cargueiros em muitos aeroportos do país. Não a segurança de pista, falta de espaço de manuseio e armazenamento de carga, falta de passagem de carga.

Safety

Como o crescimento do e-commerce e falta de exigência à certificação para operação de cargas perigosas nesse modal, temos a percepção de que a fiscalização ou multas aplicadas pela ANAC aos embarcadores de Carga Perigosa oculta é superficial ou não conscientiza o mercado.

Nossa sugestão é que seja definido padrões, treinamentos e regras para embarcadores (principalmente transportadoras e agentes de carga) que transportarão esse tipo de carga. Além disso, nossa sugestão é também envolver os principais embarcadores como corresponsáveis pelo envio de DG Oculto.

Outro tema importante é a tradução das regras ICAO/IATA para o português pois os manuais hoje somente estão disponíveis em Inglês e Espanhol, o que dificultaria o acesso desse novo públicos aos padrões e procedimentos.