

I. Isenção de ICMS sobre o serviço de transporte aéreo de passageiros

- 1) Em 1997, em razão de representação encaminhada à Procuradoria Geral da República pelo Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias – SNEA, foi proposta a ação direta de inconstitucionalidade nº 1600-8, no Supremo Tribunal Federal, impugnando dispositivos da Lei Complementar nº 87/96, por afronta à Constituição Federal, com o intuito de *“excluir a navegação aérea, sem redução de texto, do âmbito de compreensão das expressões ‘transporte interestadual e intermunicipal por qualquer via’ ”*.
- 2) A ação foi julgada parcialmente procedente, nos termos do voto divergente do então Ministro Nelson Jobim, do qual se extrai a passagem final, que dá os pontos fulcrais da decisão, salientando, inclusive, existir situação idêntica em relação ao transporte terrestre de passageiros, nos termos que seguem:

A fórmula constitucional de partição da receita do ICMS entre os Estados (art. 155, §2º, VII, alínea a e inciso VIII) se torna inaplicável.

A estruturação infraconstitucional do transporte aéreo de passageiros e as normas da LC 87/96 impedem, impossibilitam a aplicação das regras constitucionais.

Por isso, a inicial está certa, em parte.

A Lei Complementar efetivamente é omissa na "... **disciplina de elementos fundamentais, necessários à instituição do imposto sobre ...**" o transporte de passageiros.

Observo que essa conclusão se aplica não só ao transporte aéreo de passageiros, como também ao transporte terrestre de passageiros.

O problema é o mesmo.

No entanto, essa questão não foi suscitada na inicial.

3) Eis a ementa do julgado:

EMENTA: CONSTITUCIONAL. TRIBUTÁRIO. LEI COMPLEMENTAR 87/96. ICMS E SUA INSTITUIÇÃO. ARTS. 150, II; 155, § 2º, VII 'A', E INCISO VIII, CF. CONCEITOS DE PASSAGEIRO E DE DESTINATÁRIO DO SERVIÇO. FATO GERADOR. OCORRÊNCIA. ALÍQUOTAS PARA OPERAÇÕES INTERESTADUAIS E PARA AS OPERAÇÕES INTERNAS. INAPLICABILIDADE DA FÓRMULA CONSTITUCIONAL DE PARTIÇÃO DA RECEITA DO ICMS ENTRE OS ESTADOS. OMISSÃO QUANTO A ELEMENTOS NECESSÁRIOS À INSTITUIÇÃO DO ICMS SOBRE NAVEGAÇÃO AÉREA. OPERAÇÕES DE TRÁFEGO AÉREO INTERNACIONAL. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE CARGAS. TRIBUTAÇÃO DAS EMPRESAS NACIONAIS. QUANTO ÀS EMPRESAS ESTRANGEIRAS, VALEM OS ACORDOS INTERNACIONAIS - RECIPROCIDADE. VIAGENS NACIONAL OU INTERNACIONAL - DIFERENÇA DE TRATAMENTO. AUSÊNCIA DE NORMAS DE SOLUÇÃO DE CONFLITOS DE COMPETÊNCIA ENTRE AS UNIDADES FEDERADAS. ÂMBITO DE APLICAÇÃO DO ART. 151, CF É O DAS RELAÇÕES DAS ENTIDADES FEDERADAS ENTRE SI. NÃO TEM POR OBJETO A UNIÃO QUANDO ESTA SE APRESENTA NA ORDEM EXTERNA. NÃO INCIDÊNCIA SOBRE A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREO, DE PASSAGEIROS - INTERMUNICIPAL, INTERESTADUAL E INTERNACIONAL. INCONSTITUCIONALIDADE DA EXIGÊNCIA DO ICMS NA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE CARGAS PELAS EMPRESAS AÉREAS NACIONAIS, ENQUANTO PERSISTIREM OS CONVÊNIOS DE ISENÇÃO DE EMPRESAS ESTRANGEIRAS.
AÇÃO JULGADA, PARCIALMENTE PROCEDENTE.

- 4) Dessa forma, em razão desta ação, não há a cobrança de ICMS sobre o serviço de transporte aéreo de passageiros, permanecendo, entretanto, a tributação sobre o serviço de transporte terrestre de passageiros, por não ter sido, naquela oportunidade, feito pedido neste sentido.

II. A ação direta de inconstitucionalidade nº 2669

- 5) Em 2002, na esteira do julgamento anterior, a Confederação Nacional do Transporte Terrestre – CNT propôs ação direta de inconstitucionalidade de dispositivos da Lei Complementar nº 87/96, de nº 2669, com o intuito retirar a

incidência do ICMS do transporte terrestre de passageiros, nos termos do seguinte pedido final:

f) seja julgada procedente a ação, declarando a inconstitucionalidade do Artigo 4º; Artigo 11, Inciso II alíneas "a" e "c"; Artigo 12, Inciso V e XIII, todos da Lei Complementar 87/96, desde o início de sua vigência, e a exclusão das empresas de transporte rodoviário interestadual, intermunicipal e internacional de passageiros do âmbito de incidência do ICMS, obedecendo, dessa forma, aos princípios e normas da Constituição Federal da República.

- 6) A ação foi distribuída, por dependência, ao Ministro Nelson Jobim, que proferiu voto pela sua procedência, no qual foi acompanhado pelo Ministro Sepúlveda Pertence. Houve pedido de vista do Ministro Gilmar Mendes, que depois também proferiu voto pela procedência. Já o Ministro Marco Aurélio votou pela improcedência, mas o julgamento foi adiado, em 2008, em razão de pedido de vista do Ministro Joaquim Barbosa.
- 7) Neste meio tempo, porém, o Ministro Jobim aposentou-se e foi nomeada a Ministra Cármen Lúcia no seu lugar, passando então, a ser a Relatora da ação, sendo a ela concluso o processo para deliberar sobre o pedido de ingresso da Associação Brasileira de Transporte Terrestre de Passageiros - ABRATI e do Estado do Ceará, na condição de *Amicus Curie*, para posterior conclusão dos autos ao Ministro Joaquim Barbosa, em razão do seu pedido de vista, conforme despacho do Presidente do STF, *infra*:

“3. Do exposto, determino a conclusão do feito à eminente Ministra CARMEN LÚCIA, como sucessora do Relator, para a apreciação das petições de fls. 379-381 e 401, e, posteriormente, o encaminhamento dos autos ao eminente Ministro JOAQUIM BARBOSA, em razão do pedido de voto-vista (arts. 38, IV, a, c/c art. 134, caput, do RISTF).

À Secretaria.

Publique-se.

Brasília, 16 de novembro de 2010.

Ministro CEZAR PELUSO

Presidente”

- 8) Esta é a situação atual da ação direta de inconstitucionalidade que pleiteia a retirada da incidência do ICMS sobre os serviços de transporte terrestre de passageiros, que continua aguardando o despacho da Relatora, para depois voltar ao Ministro que pediu vista, para depois continuar o julgamento.
- 9) Enquanto isso, o transporte terrestre de passageiros, diferentemente do aéreo, segue “sofrendo” a incidência do ICMS.

III. Isenções de ICMS

- 10) A isenção da incidência do ICMS é matéria diversa, tendo as regras básicas estabelecidas na Constituição Federal [art. 155], a qual estabelece que salvo deliberação em contrário, as alíquotas internas, nas operações relativas à circulação de mercadorias e nas prestações de serviços, não poderão ser inferiores às previstas para as operações interestaduais [art. 155, §2º, VI], cabendo à lei complementar regular a forma para a concessão de redução, isenção, incentivo e benefícios fiscais [art. 155, §2º, XII, “g”].
- 11) Já a Lei Complementar nº 24/75, com suas posteriores modificações, especifica que isenções e redução da base de cálculo devem ser autorizadas por convênios celebrados e ratificados pelos estados e pelo Distrito Federal, *infra*:
- “Art. 1º - As isenções do imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias serão concedidas ou revogadas nos termos de convênios celebrados e ratificados pelos Estados e pelo Distrito Federal, segundo esta Lei.”
- 12) Com base neste corolário jurídico, por meio de convênios, em reuniões do Conselho Nacional de Política Fazendária – CONFAZ, com a participação de secretários de fazenda dos Estados, pode-se dar ou suspender benefícios em relação ao ICMS.
- 13) Dessa forma, a isenção ou redução da incidência de ICMS sobre o serviço de transporte intermunicipal de passageiros, é legal, justa e conveniente, lamentando-se, entretanto, não ser mais abrangente, pois justamente o transporte rodoviário de passageiros, algumas vezes esquecido, é o que tem maior abrangência e, conseqüentemente, maior cunho social.

IV. Falta de prioridade do transporte público

- 14) Historicamente, os governos, de modo geral, não deram prioridade ao transporte público coletivo de passageiros, sempre privilegiando o transporte privado.
- 15) Nos idos de 1975, quando foi criado o Proálcool, foi incentivado o desenvolvimento de motores para automóveis, ao invés de motores para ônibus. Recentemente em 2009, diante da crise econômica, houve redução de IPI para automóveis privados, mais uma privilegiando o transporte privado e não o público.
- 16) Em 2003, foi criado o projeto de lei nº 1927, que *“Institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros –*

REITUP”, que teve seu texto aprovado na Câmara Federal, do qual se transcreve o primeiro artigo, que diz:

“Art. 1º Esta Lei institui Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - REITUP, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de promover a redução das tarifas cobradas aos usuários pela prestação dos serviços.

§ 1º Os benefícios fiscais do Reitup destinam-se às pessoas jurídicas prestadoras de serviços de transporte público coletivo de passageiros, urbano e metropolitano, por meio de ônibus, micro-ônibus, metrô, trem metropolitano e trólebus, que atendam às condições estabelecidas para a adesão ao Regime quanto aos serviços prestados nos limites da jurisdição dos entes federativos concedentes ou permitentes que firmem convênios com a União, segundo o disposto nesta Lei.”

- 17) O projeto de lei está, agora, no Senado Federal, onde ganhou o número 310/2009. Como já houve uma, emenda, entretanto, após a sua aprovação o projeto deve voltar à Câmara e, enquanto isso, o transporte público, terrestre, modal de maior abrangência social, segue pagando impostos, sem ter uma política pública que o privilegie.

V. O transporte público em outros países

- 18) O transporte público no mundo inteiro recebe subsídios dos governos, mas para ficar nas vizinhanças, apresenta-se artigo do Jornal La Nación, que fala por si só:

lanacion-com
Economía
Viernes 24.06.2011

Inicio Últimas noticias Edición impresa Opinión Política Economía Inf. general Deportes Espec
Política Economía Deportiva Inf. general Exterior Espectáculos Cultura

Colectivos insaciables: un cheque diario de \$ 10 millones en subsidios

Desde mayo de 2002, el Estado aportó \$ 34.000 millones en subvenciones para sostener el sistema de ómnibus urbanos y de larga distancia, y evitar mayores aumentos del boleto

Domingo 12 de junio de 2011 | Publicado en edición impresa

Comentá (446) Tweet



Diego Cabot
LA NACION

ES tanto, pero tanto que resulta complicado de dimensionar. El kirchnerismo ha logrado algo inédito: convertir a los colectivos urbanos y de larga distancia, que jamás en la historia tuvieron subsidios, en un yunque para las finanzas de la Argentina.

Desde 2002, salieron de la ventanilla oficial pagos por \$ 34.000 millones destinados a los empresarios del transporte, que, claro está, benefician a los usuarios que pagan una tarifa baja, sobre todo en Capital Federal y el Gran Buenos Aires. ¿Qué significa este número que se parece a una peregrinación de nueve ceros seguidos? Por ejemplo, que cada día que pasó desde aquel aciago mayo de 2002, cuando la Argentina estaba aturdida por la crisis, el Estado aportó 10 millones diarios o, lo que es lo mismo, 425.000 por cada 60 minutos.

Desde entonces, cuando se instauró un precio diferenciado de gasoil para todos los colectivos que andan por el país, se entregaron 5300 millones de litros de ese combustible. A diferencia de otros consumidores, los transportistas pagan casi el 80% del gasoil que consumen a \$ 0,97, muy por debajo de los 3,60 a los que se consigue en los surtidores porteños.