



CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Alessandro Vieira

EMENDA Nº - CAE
(ao PL 4388/2023)

Dê-se nova redação ao Projeto nos termos dos itens 1 e 2 a seguir.

Item 1 – Dê-se nova redação à ementa; e acrescentem-se arts. 0 a 0-3 ao Projeto, nos termos a seguir:

“Altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, para permitir e regular a utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) para subsidiar a aquisição do querosene de aviação comercializado em aeroportos com oferta reduzida de voos nas Regiões Norte e Nordeste do país.”

“**Art. 0.** Esta Lei permite e regula a utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) para subsidiar a aquisição do querosene de aviação (QAV) comercializado em aeroportos com oferta reduzida de voos nas Regiões Norte e Nordeste do país.”

“**Art. 0-1.** Os recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) poderão ser utilizados para subsidiar a aquisição do QAV comercializado em aeroportos das Regiões Norte e Nordeste com o objetivo de aumentar a oferta de voos nessas regiões.”

“**Art. 0-2.** Os subsídios citados deverão ser autorizados por órgão competente, na forma do regulamento, aos aeroportos que atendam às seguintes condições:

I – realizem, no máximo, 50 decolagens diárias, em média anual;

II – ofertem, regularmente e em quantidade adequada, voos regionais que liguem o aeroporto aos principais aeroportos da mesma região; e



III – localizem-se em estados que praticam políticas de desoneração de impostos estaduais para o QAV.”

“**Art. 0-3.** A verificação das condições será realizada por órgão competente e se dará:

I – no momento da autorização, e, depois, a cada 12 (doze) meses, enquanto vigorar o subsídio, para as condições previstas nos incisos I e III do art. 0-2;

II – 6 (seis) meses após a implementação do subsídio e, depois, a cada 12 (doze) meses, enquanto vigorar o benefício, para a condição prevista no inciso II do art. 0-2.

Parágrafo único. A não observância das condições implicará à recusa ou extinção do subsídio, na forma do regulamento.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

Item 2 – Dê-se nova redação ao inciso III do § 2º do art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, como proposto pelo art. 1º do Projeto, nos termos a seguir:

“**Art. 63.**

.....

§ 2º

.....

III – no subsídio para a aquisição de querosene de aviação comercializado em aeroportos com oferta reduzida de voos nas Regiões Norte e Nordeste do país, na forma de lei específica e do regulamento.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa aperfeiçoar a política de subsídio proposta pelo projeto de lei em análise ao incluir aeroportos da Região Nordeste no rol de possíveis beneficiados e criar critérios para o usufruto do subsídio.



É de conhecimento geral que o mercado de serviços aéreos está em crise no Brasil. As principais companhias que operam no país sofreram fortes revezes durante a pandemia e ainda não conseguiram se reestabelecer. A quebra das cadeias de suprimento e a alta no preço dos combustíveis aumentaram drasticamente o custo de operação.

Esse fato resultou em um aumento também expressivo nos preços das passagens aos consumidores brasileiros. Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) mostram que o preço médio das passagens aéreas no país subiu 48,11% em 2023. Este é o maior aumento anual do item desde 2011. Fora isso, as companhias passaram a reestruturar suas rotas de modo a abrir mão de percursos menos rentáveis, o que prejudicou regiões mais isoladas ou com menor fluxo de passageiros, como o Norte e o Nordeste do país.

A proposição de um subsídio ao preço do querosene de aviação (QAV) é uma medida emergencial, que pode reduzir o custo de operação das empresas e aumentar a oferta de voos em regiões mais afetadas pela crise. Apesar de não ser o único fator que interfere no preço da passagem, o combustível representa cerca de 40% do custo de operação de voos. Com um valor mais barato, as empresas podem optar por voar para essas localidades a fim de abastecer suas aeronaves a um valor mais atrativo.

Segundo estudo da ABEAR, o valor do QAV está diretamente relacionado à distância dos centros de distribuição. As principais refinarias produtoras do QAV ficam em Duque de Caxias (RJ) – REDUC, Paulínia (SP) – REPLAN e São José dos Campos (SP) – REVAP, todas na região Sudeste. Outros fatores relevantes para a composição do preço já estão saturados (benefícios de ICMS e PIS/COFINS) ou estão fora da governabilidade direta do Congresso Nacional (política de preços da Petrobras e preço praticado no mercado internacional). Assim, entende-se que, apesar de não ser o ideal, o subsídio pode estimular a recomposição de rotas importantes que deixaram de operar por serem economicamente inviáveis.

No entanto, ele deve se restringir apenas aos aeroportos com quantidade limitada de voos e contemplar também a região Nordeste, no intuito de aumentar essa oferta no curto prazo, especialmente para os principais aeroportos



da região. Aeroportos nordestinos como os de Maceió (AL), Aracaju (SE), João Pessoa (PB), Natal (RN), São Luiz (MA) e Teresina (PI) possuem menos voos do que os de Belém (PA) e Manaus (AM), por exemplo. Desse modo, direciona-se melhor a política para onde o problema está mais grave.

Ainda, propõe-se a vinculação do subsídio à implementação de redução ou isenção do ICMS sobre o QAV nos estados. O subsídio federal deve vir em caráter complementar às políticas de desoneração estaduais, de modo que estados que já empenham esforços para reduzir o custo de operação de seus aeroportos não sejam prejudicados, nem venham a simplesmente substituí-los pelo benefício federal.

Diante da importância da medida proposta, solicitamos o apoio dos ilustres pares para a aprovação desta Emenda.

Sala da comissão, 28 de fevereiro de 2024.

Senador Alessandro Vieira
(MDB - SE)
Senador

