



CONGRESSO NACIONAL
Gabinete 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 0-2 ao Projeto, nos termos a seguir:

“Altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, para permitir a utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) para subsidiar a aquisição do querosene de aviação comercializado em aeroportos com baixa oferta de voos.”

“**Art. 0.** Os recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) poderão ser utilizados para subsidiar a aquisição do querosene de aviação comercializado em aeroportos com o objetivo de aumentar a oferta de voos.”

“**Art. 0-1.** Os subsídios citados deverão ser autorizados por órgão competente, na forma do regulamento, aos aeroportos que atendam às seguintes condições:

- I** – realizem, no máximo, 60 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. 0-2.** 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. 0-1; ou

II – 6 (seis) meses após a implementação do subsídio e, depois, a cada 12 (doze) meses, enquanto vigorar o subsídio, para a condição prevista no inciso II do art. 0-1.

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, 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 de todo o país 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.

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 as demais regiões do país, no intuito de aumentar essa oferta no curto prazo, especialmente para os principais aeroportos. Propõe-se um limite de 60 decolagens diárias (em média anual) para o usufruto do benefício. 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.

Outras regras poderão ser incorporadas pela regulamentação infralegal do benefício pelo órgão competente pela autorização e implementação do subsídio.

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

Sala da comissão, 7 de março de 2024.

Senador Alessandro Vieira
(MDB - SE)
Senador

