



CONGRESSO NACIONAL  
Gabinete do Senador Alan Rick

**EMENDA Nº - CCJ**  
**(ao PL 545/2024)**

Acrescentem-se inciso IV ao § 2º do art. 63 e §§ 9º a 11 ao art. 63, todos da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, na forma proposta pelo art. 3º do Projeto, nos termos a seguir:

“**Art. 63.** .....

§ 2º .....

IV – no subsídio para a aquisição de querosene de aviação comercializado em aeroportos com oferta reduzida de voos.

§ 6º .....

§ 9º O subsídio de que trata o inciso IV do § 2º deste artigo deverá ser autorizado por órgão competente, na forma do regulamento, aos aeroportos que atendam às seguintes condições:

I – realizem no máximo 15 decolagens diárias, em média anual, excetuados deste limite aqueles que estejam localizados na Região Norte;

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

III – localizem-se em estados que pratiquem políticas de desoneração de impostos estaduais para o querosene de aviação.

§ 10. A verificação das condições previstas no § 9º 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 § 9º; e



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 § 9º.

§ 11. A não observância das condições previstas no § 9º implicará a recusa ou a extinção do subsídio, na forma do regulamento.

.....” (NR)

## JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei nº 545, de 2024, meritariamente altera a destinação do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) para permitir a aplicação dos recursos no incremento do turismo e no desenvolvimento, ampliação e reestruturação de aeroportos.

De fato, a infraestrutura aeroportuária é um dos gargalos para o crescimento da malha aeroviária brasileira e o aumento da oferta de voos que interliguem as regiões do País. No entanto, para além da falta de infraestrutura, o próprio mercado de aviação no Brasil está passando por dificuldades, especialmente devido aos impactos da pandemia.

As companhias aéreas enfrentam altos custos de operação, o que se reflete no aumento dos preços das passagens e na redução da oferta de voos. Isso é especialmente sentido em áreas com menos voos, onde as empresas reduziram suas rotas para cortar gastos.

Um exemplo marcante é o da Amazônia brasileira, uma região de dimensões gigantescas, marcada por vastas extensões de terras e rios. O desenvolvimento econômico na região é frequentemente limitado por desafios logísticos significativos, incluindo o acesso precário à infraestrutura de transporte, como às rodovias e ao transporte aéreo.

A aviação regional é crucial para a conexão de comunidades remotas, permitindo o acesso a serviços de saúde e educação, bem como o escoamento da produção de maior valor agregado.



Consideramos oportuno introduzir um mecanismo nas regras do fundo para incentivar a retomada de voos. Uma solução emergencial para essa situação é subsidiar o preço do querosene de aviação (QAV), que representa cerca de 40% dos custos das companhias aéreas. Nesse contexto, a presente emenda visa possibilitar que os recursos do FNAC sejam alocados para subsidiar a redução do preço do querosene de aviação em regiões remotas.

A medida pode tornar os voos regionais mais acessíveis e incentivar as companhias aéreas a operar em aeroportos menos movimentados, garantindo uma conectividade aérea mais ampla e acessível para todas as regiões do país. Isso não apenas facilitaria o transporte de passageiros, mas também promoveria o turismo e o desenvolvimento econômico local.

Como os recursos são limitados, propomos que eles sejam direcionados às áreas onde o problema da falta de voos é mais grave, restringindo o incentivo aos aeroportos com quantidade limitada de voos e aos da região Norte.

Propomos ainda que o subsídio seja vinculado à implementação de redução ou isenção do ICMS sobre o QAV nos estados, desta forma ele terá caráter complementar em relação às políticas de desoneração estaduais. Assim, estados que já empenham esforços para reduzir o custo de operação de seus aeroportos não serão prejudicados e nem poderão substituir as políticas locais pelo benefício federal.

Em suma, a utilização do FNAC para subsidiar o querosene de aviação é uma medida crucial para estimular a oferta de voos em regiões afetadas pela crise e promover a recuperação do setor aéreo brasileiro.

Sala da comissão,                      de                      de                      .

**Senador Alan Rick**  
**(UNIÃO - AC)**

