



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Randolfe Rodrigues

EMENDA Nº
(ao PLP 68/2024)

Art.283.....

§1º.....

IX - **transporte aéreo regional**: a aviação doméstica que tenha voos com origem ou destino na Amazônia Legal ou em capitais regionais, centros sub-regionais, centros de zona ou centros locais, assim definidos pelo IBGE, em rotas de voos regulares, com volume de assentos diários inferior a 600 (seiscentos), somados ida e volta, com o mínimo de 03 (três) frequências semanais.

JUSTIFICAÇÃO

A aviação regional é fundamental para o desenvolvimento econômico do País, possibilitando a conexão entre diferentes cidades e regiões, além de contribuir para o desenvolvimento de novos mercados e negócios.

A Emenda proposta visa estabelecer um critério de redução da alíquota do IBS e CBS que consiga de fato promover uma aviação regional eficiente, com viabilidade e sustentabilidade econômica no longo prazo.

A Emenda propõe um critério de concessão da redução alíquota do IBS e CBS escalonado para aquelas rotas que atualmente possuem uma oferta inferior a 600 assentos diários (total de ida e volta), com o mínimo de 03 (três) frequências semanais. A maior redução de alíquota será concedida àquelas rotas que atualmente são inexistentes ou que operam com uma oferta diária de 25 assentos. O objetivo da proposta é estimular a criação de novas rotas, as quais



incluem, principalmente, as regiões menos atendidas atualmente pela aviação regional.

A proposta visa também promover o aumento incremental da frequência de voos diários entre estas diferentes regiões, estimulando a demanda ao longo do tempo. Esse incremento na frequência só será possível com a adoção de aeronaves menores que possibilitarão uma operação viável economicamente em rotas que hoje possuem uma baixa demanda de passageiros.

É importante enfatizar que a demanda por voos varia ao longo do dia e da semana. Com o incremento gradual do volume de passageiros, os diferentes tamanhos de aeronaves, começando com 70 assentos, passando por 80, 100, 120 e chegando a 150 assentos, garantem que a empresa aérea tenha a capacidade de adequar o exato tamanho da aeronave ao crescimento da demanda.

Vale ressaltar ainda que as aeronaves acima de 150 assentos, geralmente com uma configuração média de 186 assentos em uma única classe, não terão sucesso nessa adequação da demanda. A opção por uma frota de aeronaves maiores inviabiliza economicamente a oferta de vôos diários, levando às companhias aéreas a diminuírem a frequência desses voos, muitas vezes optando por oferecer apenas 1 ou 2 frequências semanais. Operar rotas com uma 1 ou 2 frequências semanais impossibilita o desenvolvimento de negócios entre as cidades, não constrói a conectividade aérea no território nacional e consequentemente, inibe o crescimento econômico do país.

Nesse sentido, a proposta de emenda substitutiva define que os voos regionais serão aqueles realizados com aeronaves de até 150 assentos nas rotas que possuem oferta de assentos diária (total de ida e volta) inferior a 600 assentos.

O tamanho da aeronave é fator chave para que essas rotas possam se desenvolver e crescer, além do potencial de abertura de novas rotas, garantindo a continuidade dos mercados que irão obter a redução da alíquota.



É preciso garantir que esses mercados se desenvolvam, que a demanda seja estimulada com boa qualidade de serviço oferecido (frequências) e que essas rotas se consolidem com robustez na malha aérea brasileira.

Sala da comissão, 12 de agosto de 2024.

Senador Randolfe Rodrigues
(PT - AP)
Senador

