



SENADO FEDERAL

**EMENDA Nº - CCJ**  
**(ao PLP 68/2024)**

Art. 1º. Acrescente-se o inciso III ao art. 84, do Projeto de Lei Complementar nº 68/2024, que passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art.84.....

.....

III – De serviços, o transporte aéreo internacional de passageiros e cargas cuja origem ou destino seja o exterior, não se aplicando o disposto no parágrafo único do art. 10.

.....

Art. 2º. Acrescente-se o §6º do art. 105, do Projeto de Lei Complementar nº 68/2024, que passa a vigorar com o seguinte acréscimo:

Art.105.....

.....

§6º Aplica-se o disposto neste artigo à importação na modalidade de arrendamento ou leasing de aeronaves, motores, partes e peças, independente da incorporação do bem ao ativo imobilizado, não se aplicando o regime do art. 92.

Art. 3º. Acrescente-se o §3º do art. 406, do Projeto de Lei Complementar nº 68/2024,

que passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 406.....

.....



§ 3º Ficam excetuados da incidência do Imposto Seletivo:

a) aeronaves agrícolas e de operador certificado para prestar serviços aéreos a terceiros;

## JUSTIFICAÇÃO

No sistema tributário vigente, a prestação de serviços aéreos e a aquisição de aeronaves, motores, partes e peças são desoneradas em prol de objetivos extrafiscais. O desenvolvimento do setor aéreo é extremamente relevante e consiste em matéria de absoluto interesse público, tanto para a sociedade (consumidores) quanto para a economia (agentes econômicos e interação estatal).

Inicialmente, a Reforma Tributária objetivou acabar com regime especiais, mas logo se deparou com situações peculiares em algumas atividades econômicas cuja alteração da sistemática de tributação impactava diretamente a continuidade da própria atividade. Por isso, em virtude da regra constitucional da neutralidade dos tributos, admitiu-se ajustar a tributação do IBS e CBS para os setores mais sensíveis.

O setor aéreo, sem dúvida, é um dos mais prejudicados pela Reforma Tributária, de modo que se propõe 3 ajustes à redação do PLP nº 68/2022:

- a) **Imunidade de voos internacionais, conforme OCDE;**
- b) **Não inviabilizar as operações de leasing para internalização de aeronaves, partes e peças;**
- c) **Exclusão das aeronaves do imposto seletivo.**

A seguir, explica-se a importância de cada uma dessas propostas:

- a) **Imunidade de voos internacionais, conforme OCDE**

No que diz respeito ao do transporte aéreo internacional de passageiros e cargas, as regras atuais garantem ao setor aéreo a desoneração



tributária, não havendo, portanto, qualquer incidência de PIS, COFINS, ICMS ou ISS em tais operações.

Essa medida alinha-se com os padrões internacionais aplicados ao IVA. Isso porque, o transporte aéreo internacional de passageiros e cargas é equiparado à exportação de serviços, cujas receitas são contempladas com imunidade tributária.

Tendo em vista o princípio da neutralidade estabelecido pelo próprio art. 156-A, da Constituição Federal, é imprescindível que o Projeto de Lei Complementar aqui discutido endosse a desoneração de IBS e CBS ao transporte aéreo internacional de passageiros e cargas.

**a) Não inviabilizar as operações de leasing para internalização de aeronaves, partes e peças**

No caso das empresas aéreas, existe uma evidente necessidade de que aeronaves e motores passem pelo processo de importação, mesmo quando produzidos no mercado nacional. Isso porque, tais produtos são recebidos pelas companhias por meio de contratos de arrendamento firmados com arrendadores estrangeiros.

As empresas são obrigadas a contratar o serviço de arrendamento no exterior, gerando, assim, a necessidade de que as aeronaves – de propriedade dos arrendadores – entrem no país pela via da importação e sejam recebidas pelas empresas aéreas, que farão o uso desses equipamentos em suas operações.

Fica evidente, portanto, que as importações de aeronaves e motores realizadas por empresas aéreas brasileiras são necessárias em razão da ausência do serviço de arrendamento no mercado nacional.

No regime vigente, embora a importação de aeronaves, motores, partes e peças seja, em regra, uma admissão temporária, não se aplica o regime de suspensão parcial ou proporcional de pagamento de tributos, mas sim o regime desoneração total.



A desoneração está inserida no contexto da Política Nacional de Aviação Civil (Decreto nº 6.780/09), que determina que deve ser estimulado o desenvolvimento dos serviços aéreos.

Por isso, para que seja preservada a neutralidade da tributação sobre o setor aéreo em relação a questões operacionais essenciais, sugere-se o afastamento do regime de admissão temporária previsto no art. 92 do texto aprovada pela Câmara e o enquadramento do arrendamento ou leasing de aeronaves, motores, partes e peças no regime do art. 105.

### **b) Exclusão das aeronaves do imposto seletivo**

Não parece razoável tributar seletivamente bens que sejam destinados diretamente à prestação de serviço público essencial à população.

O setor aéreo, especialmente a aviação comercial, é considerado estratégico para o Brasil e de grande importância para o dinamismo da economia brasileira, na medida em que favorece a integração nacional e a expansão da indústria do turismo

Como se não bastasse, caso se considere que o motivo da tributação seletiva seja o impacto ambiental, deve-se esclarecer as aeronaves de nova geração queimam 20% menos combustível, quando comparadas à sua versão mais antiga, o que se traduz em menores emissões, especialmente considerando que o Brasil tem a frota aérea mais jovem do mundo, conforme normas regulamentares que demandam constantes atualização das aeronaves.

Além disso, diferentemente da aviação executiva, a aviação comercial já está vinculada a mecanismos importantes de mitigação de seu impacto ambiental. O principal deles é o CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation), um programa da Organização da Aviação Civil Internacional destinado à redução e compensação de emissões de CO<sub>2</sub> emitidos em voos internacionais. Por estarem vinculadas ao CORSIA, as empresas aéreas brasileiras deverão cumprir com as metas de compensação de emissões de carbono e voos internacionais, por meio da aquisição de créditos de carbono ou do uso de combustíveis sustentáveis.



Ademais, parece-me que a inclusão da importação e produção de aeronaves no regime do imposto seletivo teve como objetivo alcançar a comercialização de jatinhos (aeronaves particulares) e iates, que, de fato, são atividades econômicas que revelam capacidade contributiva.

Por outro lado, uma ampla materialidade do IS que alcance todas as aeronaves resultará no desestímulo à modernização de frotas e ao desenvolvimento dos meios de transportes. A medida contraria outros dispositivos do PLP que diminuem a carga tributária e a acessibilidade aos modais de transporte.

**Por essas razões, peço aos nobres pares que analisem a presente matéria e aprovem a proposta, de modo a atender aos anseios da sociedade de que a reforma tributária não encareça o transporte aéreo internacional de cargas e passageiros.**

Sala da comissão, 20 de agosto de 2024.

**Senador Weverton**  
**(PDT - MA)**

