

EMENDA Nº
(ao PLP 68/2024)

Dê-se nova redação ao inciso IX do § 1º do art. 283 e ao art. 286; e acrescentem-se inciso X ao § 1º do art. 283 e § 1º-1 ao art. 283 do Projeto, nos termos a seguir:

“Art. 283.

.....

§ 1º

.....

IX – transporte aéreo regional: considera-se como aviação regional os serviços aéreos públicos que não se qualificam como serviços aéreos regulares, tais como:

X – aviação regional:

- a) serviços aéreos de operação aeromédica;
- b) serviços aéreos de voos de transporte de cargas e passageiros; e
- c) demais serviços prestados por empresas de serviços aéreos que não se qualificam como serviços aéreos regulares.

§ 1º-1. Também são considerados serviços aéreos de aviação regional, não se aplicando o disposto no inciso IX do §1º desse artigo:

I – os serviços aéreos regulares prestados na região de abrangência da Amazônia Legal a que se refere o art. 2º da Lei Complementar nº 124, de 03 de janeiro de 2007; e

II – serviços aéreos regulares prestados em aeroportos cuja movimentação anual de passageiros não supere 500.000 (quinhentos mil) passageiros.



..... ”

“**Art. 286.** O Regime Específico de Tributação da Aviação Regional - RETAR será aplicável às pessoas jurídicas prestadoras dos serviços a que se refere o inciso IX e X do §1º do art.283 e o que se refere no §1º-1 do art. 283.

§ 1º Fica garantida a tolerância no aumento de até 30% (trinta por cento) na movimentação anual de passageiros em aeroportos que, anteriormente à entrada em vigor desta lei complementar, não superavam a movimentação referida no inciso II do §1º-1 do art. 283.

§ 2º A alíquota do RETAR será de 40% (quarenta por cento) da alíquota base do IBS e da CBS.

§ 3º Ao RETAR:

I - não se aplica o disposto no art. 156-A, § 1º, incisos V a VII da Constituição Federal; e

II - será garantido o pleno aproveitamento de créditos decorrentes de operações em que as empresas abrangidas pelo RETAR sejam adquirentes de bem, direito ou serviço, nos moldes do art. 156-A, § 1º, inciso VIII da Constituição Federal.

§ 4º Constituem bens, direitos, serviços e preços públicos adquiridos as empresas abrangidas pelo RETAR, sujeitos ao aproveitamento de créditos decorrentes de suas aquisições, dentre outros:

I - combustíveis e demais insumos de propulsão;

II - estruturas e serviços de abrigo de aeronaves;

III - arrendamento ou locação de aeronaves;

IV - peças e ferramentas aeronáuticas;

V - terceirização de mão-de-obra;

VI - oficinas e serviços de manutenção aeronáutica;

VII - tarifas de navegação aérea; e



VIII – demais bens, direitos ou serviços necessários às atividades referidas no inciso X do §1º do art. 283 e no §1º-1 do art.283.

§ 5º O RETAR será não cumulativo e não integrará sua própria base de cálculo, compensando-se o imposto devido pelo contribuinte com o montante cobrado sobre todas as operações nas quais seja adquirente de bens, direitos, serviços e preços públicos, incidindo a alíquota a que se refere o §2º desse artigo sobre o valor adicionado pelo contribuinte nas operações descritas no inciso X do §1º do art. 283 e no §1º-1 do art.283.

§ 6º O disposto neste artigo não prejudica a definição regulatória setorial dos serviços de aviação civil, infraestrutura aeroportuária, aplicação de políticas de subsídios à aviação, dentre outras políticas públicas destinadas à aviação regional.

§ 7º Ficam os operadores aéreos certificados para prestar serviços aéreos a terceiros isentos do Imposto Seletivo incidente sobre aeronaves a que se refere o inciso II do § 1º do art. 406 desta lei complementar, em quaisquer de suas operações.”

JUSTIFICAÇÃO

A aviação é um segmento econômico único e de interesse nacional.

São diversos fornecedores, órgãos reguladores com os quais se deve lidar e estratégias comerciais. Não há dúvidas que o segmento é de extrema relevância para o país e deve ser observado com uma visão de estratégia e planejamento de política pública.

Contudo, o setor de aviação sempre se voltou para as grandes companhias aéreas, que executam o conhecido e desgastado serviço de venda de bilhete de passagem por preços dinâmicos. Desgastado porque são frequentes as reclamações, atrasos em voos, insuficiência de rotas para locais remotos do país, como os locais regionais e a região Norte, de forma que cidades cuja pujança econômica não se verifica são praticamente desatendidas pelo transporte aéreo regular.



Dessa maneira, cabem aos Estados, por exemplo, a imposição de mecanismos de política pública, como a redução do ICMS incidente no combustível de aviação, sob a contrapartida de se suplantarem a região com voos locais. Alguns outros Estados, como Minas Gerais, instituíram programas próprios de subsídio à aviação regional, intitulado de Voe Minas, por meio do qual o Estado freta aviões sob preço fixo e autoriza a venda do bilhete para suportar o preço da viagem.

Algumas iniciativas foram exitosas, outras nem tanto. A principal questão é que existem capitais e cidades de importância no país que não possuem voos regulares ou regionais em horários aprazíveis para os cidadãos, de forma que o debate acerca da política pública de aviação no país já está em seu limite. Pode-se concluir, portanto, que a aviação no país é um problema sistêmico.

Regiões como a Norte, mesmo com razoável antecedência, não conseguem passagens a preços módicos, submetendo os cidadãos a transportes ineficientes para grandes distâncias. Dessa maneira, é urgente estruturar uma política pública de incentivo à aviação regional no país. Entende-se que a reforma tributária foi o primeiro passo para tal questão, propiciando um regime favorecido de tributação para a aviação regional.

Óbvio que o debate não se situa apenas na esfera tributária, pois há arrendamentos de aeronaves, preços de querosene de aviação, folhas de salários, encargos, tarifas, taxas aeroportuárias e dolarização de custos. Entretanto, é óbvio que o fator tributário impactará enormemente a disponibilidade de voos. O que se percebe na atual conjuntura do transporte aéreo brasileiro é a gigante oferta de voos entre capitais da região centro-sul do país e um hiato de cobertura na região Norte e localidades regionais do Brasil.

O debate perpassa capacidade econômica do consumidor, acesso aos fornecedores, logística, capital humano e infraestrutura aeroportuária. Em face deste contexto, deve o Poder Público raciocinar um conjunto de políticas públicas destinadas a fomentar a aviação regional, como taxas de juros equalizadas, subsídios às linhas regionais e propiciar diferenciação tributária entre rotas regulares e superavitárias e os serviços de aviação regional, como ordena o atual texto tributário constitucional.



Inúmeras operações podem ser consideradas serviços de aviação regional, como a locação e fretamento de aeronaves para temporada de pesca, remoção aeromédica de enfermos de locais remotos para cidades com infraestrutura hospitalar, aeronaves destinadas a monitoramento e combate a incêndio, remoção de trabalhadores de empresas de petrolíferas para as bases de exploração e produção, as próprias linhas e rotas regionais, monitoramento de fronteiras, transportes de carga e inúmeros outros serviços.

A aviação brasileira não é composta apenas de pontes aéreas entre grandes centros urbanos. Como se observa, a aviação regional desempenha serviços de interesse e relevância nacional, que devem ser considerados como prioritários pela modelagem da política pública, inclusive a tributária, razão pela qual o projeto em epígrafe é de extrema relevância.

Na Emenda em questão, visa-se conceituar a aviação regional de modo a continuar fomentando o transporte aéreo em regiões remotas, mas sem esquecer de localidades consideradas regionais e de outras formas de locomoção. A proposta em questão considera como regional qualquer transporte aéreo realizado na região norte, regular ou não. Além disso, os serviços dispostos no inciso X do §1º e no §1º-1 do art. 283 da proposição, para fins tributários, também serão considerados regionais para esta lei complementar.

Por fim, também obtém essa alcunha os serviços regulares desempenhados em aeroportos cuja movimentação não supera 500 mil pessoas/ano. Dessa forma, os calibres técnicos aqui propostos são destinados para efetivar a intenção do legislador quando da elaboração da Emenda Constitucional nº 132/2023. A alíquota proposta destina-se a manter o que o segmento da aviação já adimple atualmente, referente aos 3,65% de PIS/COFINS.

Desse modo, propõe-se a inclusão do Regime Específico de Tributação da Aviação Regional-RETAR em questão para, de acordo com a intenção do legislador, fomentar o transporte regional em locais pouco atrativos e garantir a prestação de serviços de interesse e segurança nacional, desenvolvimento regional, saúde pública, combate ao meio ambiente e exploração regular de recursos naturais.



Pelo exposto, solicito o apoio dos nobres Pares, bem como do Eminente Relator, para aprovação desta emenda.

Sala da comissão, 27 de novembro de 2024.

Senador Marcos Rogério
(PL - RO)

