



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Zequinha Marinho

EMENDA Nº - CCJ
(ao PLP 68/2024)

Acrescentem-se, onde couber, no Projeto os seguintes artigos:

“**Art.** Fica instituído o regime específico de tributação aplicável à aviação regional, na forma do art. 156-A, § 6º, inciso IV da Constituição Federal, criando o Regime Específico de Tributação da Aviação Regional - RETAR.”

“**Art.** Para os fins de que trata esta lei complementar, considera-se como aviação regional os serviços aéreos públicos que não se qualificam como serviços aéreos regulares, tais como:

- I – serviços aéreos de operação aeromédica;
- II – serviços aéreos de voos de transporte de cargas e passageiros; e
- III – demais serviços prestados por empresas de serviços aéreos que não se qualificam como serviços aéreos regulares.

§ 1º Para os fins de que trata esta lei complementar, também são considerados serviços aéreos de aviação regional, não se aplicando o disposto no caput deste 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 (quinhentos) mil.

§ 2º O RETAR será aplicável às pessoas jurídicas prestadoras dos serviços a que se refere o caput deste artigo e às operações a que se refere o § 1º deste artigo.

§ 3º Fica garantida a tolerância no aumento de até 30% 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 deste artigo.”

“**Art.** A alíquota do RETAR será de 40% da alíquota base do IBS e da CBS.

§ 1º Ao regime específico de tributação de que trata esta lei complementar:

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.

§ 2º 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 art. 2º desta lei complementar.”

“**Art.** 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 art. 3º desta lei complementar sobre o valor adicionado pelo contribuinte nas operações descritas no art. 2º desta lei complementar.”

“**Art.** Esta lei complementar 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.”



“**Art.** 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. 393 desta lei complementar, em quaisquer de suas operações.”

JUSTIFICAÇÃO

A aviação é um segmento econômico único e de interesse nacional. São diversas gamas de fornecedores, órgãos reguladores com os quais se deve lidar, estratégias comerciais, enfim. 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, os olhos da aviação sempre se voltaram 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 pujância econômica não se verifica são praticamente desatendidas por 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 fretava um avião sob preço fixo e autorizava 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 desgastado. 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 e os cidadãos ficam sujeitos 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 e taxas aeroportuárias, poder de compra da população 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.

Nem se fala quanto à disponibilidade de voos em regiões que não as de capitais, a não ser nos grandes centros econômicos. É importante lembrar, contudo, que as empresas aéreas são regidas pelas leis de mercado, pelo alcance à melhor produtividade, eficiência de processos, busca por melhores rotas, menor inadimplência, judicialização, entre outros aspectos importantes.

Ou seja, não é deficiência apenas das empresas aéreas a falta de voos e adequados serviços em diversas regiões do país.

Ora, colocar uma rota aérea entre localidades depende de estudos de demanda, adequação aeroportuária e poder de compra das populações locais.

Não decorre, assim, de mera vontade da companhia, ainda mais quando se considera que em localidades regionais o acesso aos insumos é dificultoso e, portanto, mais caro, como é fácil de constatar na diferença entre preços de querosene no centro-sul do país e aqueles praticados na região Norte.

Dessa maneira, 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 empreitadas 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.

Quer dizer, 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 Reforma Tributária recém-aprovada, conceituou-se, em resumo, dois impostos, o Imposto sobre Bens e Serviços e a Contribuição sobre Bens e Serviços. Os princípios da reforma são neutralidade fiscal, isonomia, não classificação fiscal de produtos e serviços, garantia ao creditamento, base de cálculo neutra, legislação única e não concessão de benefícios fiscais de qualquer sorte.

Contudo, como demanda a construção do texto, setores cuja peculiaridade reclama tratamento diferenciado obtiveram olhos atentos do legislador constituinte, como é a aviação regional. Por essas razões, já no texto enviado pela Câmara dos Deputados ao Senado Federal, referente à PEC 45/2019, a aviação regional, em virtude de clara intenção do legislador, obteve regime específico de tributação.

No projeto 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 na cabeça do art. 2º da proposição, para fins tributários, também serão considerados regionais para esta lei complementar.

Por fim, também obtém essa alcinha os serviços regulares desempenhados em aeroportos cuja movimentação não supera 400 mil pessoas/ano. Dessa forma, os calibres técnicos aqui propostos são destinados para efetivar a intenção do legislador quando da elaboração da PEC 45/2019 e de sua conversão na EC 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.

O mecanismo de creditamento é de suma importância porque a aviação regional possui fornecedores quanto aos quais o RETAR não integrar a própria base de cálculo e garantir a tributação apenas sobre o valor adicionado é extremamente relevante, já que o principal insumo do segmento é o querosene de aviação. Óbvio que além deste pode-se constatar a folha de salários, tarifas de navegação, hangaragem, peças e ferramentas, dentre outros. Quer dizer, a cadeia da aviação regional não é curta e as companhias mais produtivas do setor, usualmente, terceirizam atividades no-core, mantendo-se apenas aquelas que são essenciais para a empresa e impostas pela legislação.

É imperativo que o RETAR não integre sua própria base de cálculo, garanta o creditamento nas operações e incida apenas sobre o valor adicionado, sob pena de se prejudicar um segmento quase inexistente no país e em recém desenvolvimento.

Desse modo, propõe-se a regulamentação do Regime Específico de Tributação da Aviação Regional 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.

Sala da comissão, 27 de novembro de 2024.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)

