



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senadora Tereza Cristina

**EMENDA Nº**  
**(ao PLP 68/2024)**

**Acrescenta-se o art. 145-A ao Projeto de Lei Complementar (PLP) nº 68, de 2024, com a seguinte redação:**

“Art. 435-A. Ficam isentas do Imposto Seletivo as aeronaves adquiridas por operadores certificados para prestar serviços aéreos a terceiros.”

**JUSTIFICAÇÃO**

O Imposto Seletivo, conforme previsto no art. 153, VIII, da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda 132/2023, prevê a incidência de um imposto, denominado no PLP 68/2024, de Imposto Seletivo, sobre a “produção, extração, comercialização ou importação de bens e serviços prejudiciais à saúde ou ao meio ambiente, nos termos de lei complementar.”

Trata-se, portanto, do que se denomina comumente de tributo extrafiscal, no sentido de que sua função não seria arrecadar recursos ao estado, mas evitar determinados comportamentos prejudiciais à sociedade – no caso, a teor do dispositivo citado, que sejam prejudiciais à saúde ou ao meio ambiente. Essa metodologia impositiva é também denominada de tributação pigouviana, em referência ao economista Arthur Pigou que desenvolveu a teoria da transferência dos custos das externalidades negativas de determinados comportamentos, ou sua mitigação, por via de tributos extrafiscais. Esse aspecto é importante, porque ao se impor tributos extrafiscais que, ressalte-se, embora arrecadem, não tem finalidade arrecadatória *per se*, mas inibitória, podem ocorrer, também distorções. Neste



sentido, tal forma de imposição tributária encontra limites considerando os outros aspectos da intervenção estatal e das próprias necessidades sociais, sob pena de se ter uma imposição tributária que tenha o efeito de inibir o que deveria, de fato, ser objeto de benefício fiscal, pois carece de, justamente, intervenção estatal para garantir sua sustentabilidade. É caso do setor aéreo, especialmente no que diz respeito à aviação regional e também a aviação comercial de forma geral.

Isto porque a aviação é um segmento econômico único e de interesse nacional. 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.

Porém o principal impacto de tal incidência inibitória (Imposto Seletivo) é justamente na aviação regional. 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 tem que avançar. 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. A imposição de um imposto adicional, no caso o Imposto Seletivo, impõe um custo adicional que gera uma ineficiência, mesmo porque os serviços aéreos poderão ser substituídos por outros que provavelmente são mais ineficientes do ponto de vista energético e de preservação ambiental.

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 incidente quando da aquisição das aeronaves impactará a disponibilidade da frota e, portanto, o seu preço de utilização.

Destaque-se que os serviços de aviação englobam diversas atividades além do transporte de passageiros e de cargas, como a locação e fretamento de aeronaves para remoção aeromédica de enfermos de locais remotos para



idades com infraestrutura hospitalar, monitoramento de fronteiras, aeronaves destinadas a monitoramento e combate a incêndios florestais - que tem clara finalidade de preservação do meio ambiente, o mesmo sentido do IS aqui discutido, e que, portanto, se mostra contraditório neste ponto específico, pois se oneraria os meios de preservação.

Ou seja, a aviação brasileira não é composta apenas de pontes aéreas entre grandes centros urbanos. A diversas outras atividades que devem ser consideradas como prioritárias pela modelagem da política pública, inclusive a tributária, razão pela qual o projeto em epígrafe é de extrema relevância.

De outro lado, as aeronaves destinadas a proprietários privados, sem uso na prestação de serviços aéreos a terceiros, serão tributadas pelo Imposto Seletivo, pois neste caso não há a forte contraposição do interesse social e de fomento estatal a impedir, às vezes de forma frontalmente contraditória, a imposição do Imposto Seletivo, considerando também o princípio da justiça tributária previsto no art. 134, § 3º da Constituição Federal.

Por fim, cumpre lembrar que neste mesmo sentido há a previsão de imunidade do IPVA para as aeronaves adquiridas por operadores certificados para prestar serviços aéreos a terceiros, conforme consta do art. 155, § 6º, inciso III, “a” da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda 132/2023. Portanto, a presente proposta alinha-se de forma sistêmica com os dispositivos constitucionais correlacionados.

Esses são os motivos, mais que relevantes, e incontornáveis, que impõe a isenção do Imposto Seletivo para as aeronaves adquiridas por operadores certificados para prestar serviços aéreos a terceiros.

Sala da comissão, 29 de novembro de 2024.

**Senadora Tereza Cristina**  
(PP - MS)

