



SENADO FEDERAL

Emenda da CCJ

EMENDA Nº
(ao PLP 68/2024)

Modifique-se o inciso VII do art. 283 do PLP 68/2024, nos seguintes termos:

“Art. 283.....

(...)

IX - transporte aéreo regional a aviação doméstica com voos operados por aeronaves com capacidade de até 150 passageiros ou 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.”

JUSTIFICAÇÃO

Dentre os chamados “Regimes Específicos de Tributação” contemplados pela EC 132/23, previu-se, no inciso IV do § 6º do art. 156-A da Constituição Federal que a **aviação regional** terá regime de tributação próprio, o qual foi regulamentado pelo PLP 68/40, que estabeleceu a redução, em 40%, das alíquotas de IBS e CBS, no fornecimento dos serviços de transporte coletivo de passageiros aéreo regional.

A redação do art. 283 do PLP 68/24 aprovada pela Câmara dos Deputados trouxe regra extremamente restritiva, que não alcança voos estratégicos para o desenvolvimento econômico e social de determinadas



localidades, com enorme potencial de prejuízo ao tráfego de pessoas e aos passageiros.

A definição constante do PLP 68/24 excluía, por exemplo, os voos com origem ou destino na Região Nordeste, onerando as operações ocorridas nas cidades de Recife, Fortaleza e Salvador por exemplo. Excluía também outras unidades federativas com populações bastante reduzidas em comparação aos grandes centros de São Paulo e Rio de Janeiro, como é o caso das **capitais da região Sul**, bem como outras importantes capitais e centros urbanos de outras regiões, a exemplo das cidades de **Goiânia, Vitória e Belo Horizonte**.

Ocorre que o texto foi alterado no relatório apresentado pelo Relator, com uma restrição ainda maior ao conceito de aviação regional, para acrescentar critérios cumulativos para o enquadramento dos voos como regional.

Com isso, não apenas serão consideradas a origem ou o destino dos serviços, como também deverão ser operados por aeronaves de até 150 passageiros, com uma periodicidade mínima semanal de 3 vezes.

As novas restrições praticamente extinguem o regime e implicam em um aumento estratosférico do custo dos serviços de transporte aéreo nacional. Dos quase 800 mil voos realizados em 2023, menos de 170 mil enquadram-se na nova classificação (cerca de 20%). A título comparativo, a redação anterior conferia redução de alíquotas a mais de 360 mil.

Isso implica em perdas enormes para todos os estados. No Acre, por exemplo, dos 2.460 voos anuais, apenas 74 terão alíquotas reduzidas. No Rio de Janeiro, dos 148 mil voos, só 5 mil enquadram-se na nova classificação.

Em verdade, a nova redação não ajuda, em nada, a democratização do acesso ao transporte aéreo, que é essencial para o desenvolvimento de centros urbanos. Em um país de extensões continentais como o Brasil, é inviável depender de outros modais de transporte para o deslocamento de passageiros a grandes distâncias.

O estímulo ao desenvolvimento da aviação regional é essencial, não apenas para os negócios, mas para que outros centros populacionais também tenham incentivos ao desenvolvimento. A redação proposta vai de encontro a esse



objetivo e prejudica diversas regiões, que tiveram redução nos seus voos. A título informativo, veja-se a planilha abaixo:

Estado	Voos/ano	Voos regionais redação Câmara	Voos regionais novo relatório	Voos regionais Nova proposição
AC	2.460	2.460 (100%)	73 (3%)	2.460 (100%)
BA	77.382	33.326 (43%)	14.431 (19%)	42.673 (55%)
AP	4.222	4.222(100%)	473 (11%)	2.222 (100%)
CE	42.434	15.951 (38%)	6.534 (15%)	22.485 (53%)
ES	26.683	363 (1,4%)	292 (1,1%)	10.165 (38%)
GO	28.299	4.110 (15%)	3.448 (12%)	10.032 (35%)
DF	105.931	32.987 (31%)	6.002 (6%)	50.130 (47%)
MG	110.292	43.453 (39%)	30.661 (28%)	74.114 (67%)
RJ	148.102	14.135 (10%)	5.110 (3%)	84.645 (57%)
SP	492.320	188.644 (38%)	67.584 (14%)	281.295 (57%)
Reg. S	193.419	78.783 (41%)	41.212 (21%)	114.160 (59%)
Reg. NO	60.084	60.084 (100%)	17.130 (28%)	60.084 (100%)

O que se propõe é acrescer ao conceito de aviação regional, como **critério alternativo** (e não cumulativo) a **definição da aeronave utilizada para o transporte aéreo** como instrumento de caracterização do transporte regional, de forma que voos operados por aeronaves de até 150 passageiros também sejam incluídos no conceito.

A adoção desse critério é bastante lógica e não foge do critério da regionalidade estabelecido pela Emenda Constitucional nº 132/23. Isso, porque as aeronaves menores, com até 150 passageiros, são aquelas predominantemente utilizadas em operações em cidades de menor porte, sendo que **81% dos voos com origem ou destino em municípios com essas características são realizados por essas aeronaves**. Ademais, vários aeroportos menores, por suas características, são incapazes de receberem aeronaves de maior porte, cujas rotas tendem a se concentrar nos aeroportos localizados em maiores centros urbanos.

A ampliação do conceito para compreender os voos operados por tais aeronaves também é estratégico para o Brasil por estimular a produção da indústria nacional. A Embraer – empresa nacional que compete com as estrangeiras Boeing e Airbus – adotou como estratégia comercial a produção desse tipo de aeronave. Ou seja, a inclusão de mais voos no regime especial da aviação regional com base no critério do porte da aeronave também estimula a indústria aérea nacional.

Há que se ressaltar que as empresas aéreas ainda se recuperam do período da pandemia, tendo sido um dos setores mais fortemente afetados. Mais do que isso, o aumento da cotação do dólar e do preço dos combustíveis prejudicou fortemente o setor, cujas principais empresas que atuam no território nacional enfrentam problemas financeiros.

Atualmente, o setor não é contribuinte de ICMS nem do ISS, no entanto, a inclusão das atividades no regime geral do IBS/CBS resultará no aumento estimado de 20% dos preços das passagens em decorrência do aumento brutal de carga tributária. Esse aumento implicará na exclusão de aproximadamente 13 milhões de brasileiros por ano da possibilidade de usufruírem de voos, com impactos imenso ao turismo e aos negócios.

É necessário, portanto, buscar alternativas dentro dos limites da EC 132/23 que viabilizem a preservação dos preços das passagens e possibilitem a democratização do transporte aéreo. Nesse sentido, a ampliação do conceito de aviação regional nos termos propostos seria essencial para democratizar o acesso ao transporte aéreo, reduzindo a carga tributária dos voos com destino às capitais localizadas fora da região sudeste, estimulando, ainda, a indústria aérea nacional.

Nesse contexto, propõe-se a presente emenda para aprimorar o conceito de aviação regional para fins de incidência do IBS e da CBS e estabelecer parâmetros justos de tributação dessas atividades, que não prejudiquem o desenvolvimento regional.



Assinado eletronicamente, por Sen. Jorge Kajuru

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7571350973>

Sala da comissão, 10 de dezembro de 2024.

**Senador Jorge Kajuru
(PSB - GO)**



Assinado eletronicamente, por Sen. Jorge Kajuru

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7571350973>