

EMENDA Nº
(ao PLP 68/2024)

PROPOSTA DE EMENDA AO PLP 68/2024

EMENDA Nº

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

“Art. 283. Ficam sujeitos a regime específico de incidência do IBS e da CBS, de acordo com o disposto nesta Seção, os seguintes serviços de transporte coletivo de passageiros:

(...)

§ 1º Para fins desta Lei Complementar, consideram-se:

(...)

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, e na forma regulamentada pelo Ministério de Portos e Aeroportos.”

JUSTIFICAÇÃO

Dentre os chamados “Regimes Específicos de Tributação” contemplados pela Emenda Constitucional nº 132/2023 (“EC 132/23”), previu-se, no inciso IV do § 6º do art. 156-A da Constituição Federal que “*serviços de hotelaria, parques de diversão e parques temáticos, agências de viagens e de turismo, bares e restaurantes, atividade esportiva desenvolvida por Sociedade Anônima do Futebol e **aviação regional***”, terão regime de tributação próprio, o qual poderá ter



suas próprias alíquotas, regras de creditamento e base de cálculo, admitindo-se, inclusive, a adoção de regime cumulativo para esses setores.

O Projeto de Lei Complementar nº 68/2024 (“PLP 68/24”) regulamenta essas regras. De acordo com o art. 286, em relação aos serviços de transporte coletivo de passageiros aéreo regional, as alíquotas de IBS e CBS incidentes sobre o fornecimento desses serviços ficam reduzidas em 40%.

Entretanto, ao fixar o conceito de transporte aéreo regional, o art. 283 do PLP 68/24 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 exclui, por exemplo, os voos com origem ou destino na Região Nordeste, onerando as operações ocorridas nas cidades de Recife, Fortaleza e Salvador por exemplo. Exclui 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 transporte aéreo 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.

Vale lembrar, ainda, que como a Reforma propõe o fim da competência estadual e municipal para concessão de benefícios fiscais, enxerga-se uma tendência de que grandes indústrias abandonem suas operações em locais mais afastados dos grandes centros e migrem para os arredores do eixo Rio – São Paulo.

Essa situação pode ser ainda mais intensificada, em prejuízo das empresas localizadas fora do Eixo Rio-São Paulo caso haja oneração do transporte aéreo às demais cidades, desincentivando o deslocamento aos outros centros urbanos e, com isso, prejudicando o desenvolvimento dessas localidades. Daí



o porquê ser tão importante o estímulo ao desenvolvimento da aviação regional, para que outros centros populacionais também tenham incentivos ao desenvolvimento.

Atualmente, a aviação brasileira é extremamente concentrada nas cidades que o Estudo “REGIC - Região de Influência das Cidades” conceitua como metrópoles nacionais (Rio de Janeiro, Brasília) e na grande metrópole nacional (São Paulo). As 3 cidades concentram nada menos que **46% dos embarques de passageiros domésticos do país**. As demais metrópoles, somadas, não atingem o mesmo volume de passageiros, conforme dados abaixo:

Cidade	Passageiros domésticos (2023)	% do Total
Belo Horizonte (CNF)	5.026.685	5%
Porto Alegre (POA)	3.561.231	4%
Curitiba (CEB)	2.765.440	3%
Campinas (VCP)	5.706.260	6%
Salvador (SSA)	3.473.612	4%
Recife (REC)	4.355.435	5%
Fortaleza (FOR)	2.652.125	3%
Manaus (MAO)	1.289.374	1%
Goiânia (GYN)	1.752.046	2%
Vitória (VIX)	1.557.850	2%
Belém (BEL)	1.767.234	2%
Florianópolis (FLN)	1.758.196	2%
Subtotal	35.665.488	38%

Os dados comprovam que o desenvolvimento da aviação entre as regiões geoeconômicas é muito desigual e que a ampliação do acesso a esse modal de transporte por uma política tributária adequada seria o instrumento ideal para corrigir tais distorções, agindo como indutor de desenvolvimento seja por meio



da viabilização do turismo, seja por facilitar negócios e eventos e possibilitar a circulação de pessoas.

O que se propõe é acrescentar ao conceito de aviação regional o **critério 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.

Senador Hamilton Mourão

REPUBLICANOS/RS

Sala das sessões, 10 de dezembro de 2024.

