



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Alan Rick (UNIÃO/AC)

**EMENDA Nº**  
**(ao PLP 68/2024)**

Dê-se ao inciso IX do § 1º do art. 283 do Projeto a seguinte redação:

“**Art. 283.** .....

.....

**§ 1º** .....

.....

**IX** – transporte aéreo regional: a aviação doméstica com voos com origem ou destino na Amazônia Legal; ou com voos com origem e destino em capitais regionais, centros sub-regionais, centros de zona ou centros locais, assim definidos pelo IBGE; ou em rotas de voos regulares operados por aeronaves certificadas com capacidade de até 150 passageiros com o mínimo de 3 (três) frequências semanais.

.....”

**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. A regulamentação do dispositivo está sendo realizada pelo PLP 68/24, que estabelece a redução, em 40%, das alíquotas de IBS e CBS, no fornecimento do serviço de transporte aéreo regional coletivo de passageiros ou de carga.

Esta emenda tem a finalidade tornar o texto mais claro e coeso no que tange à conceituação da aviação regional. Os requisitos listados devem ser inequivocamente definidos como alternativos ou cumulativos. A leitura do



dispositivo como ele se apresenta hoje deixa espaço para interpretações distintas. A opção pela ótica mais rígida do regramento nos leva a uma conclusão por prejuízo do benefício almejado.

Sob esta ótica, a redação do art. 283 do Projeto 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.

Ocorre que o texto foi alterado no relatório apresentado pelo Relator. Lida sob a perspectiva de critérios cumulativos, a nova redação propõe uma restrição ainda maior ao enquadramento dos voos como regionais. As condições passam a incluir não apenas a origem ou o destino dos serviços, mas também a operação por aeronaves de até 150 assentos com uma periodicidade mínima semanal de 3 vezes.

Essas restrições cumulativas praticamente extinguem o regime e implicam em um aumento estratosférico do custo dos serviços de transporte aéreo nacional. Os impactos dessas medidas dificultam 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.

**O que se propõe é um conceito menos restritivo de aviação regional, mantendo os critérios já elaborados, porém de forma alternativa (e não cumulativa).**

A ampliação do conceito também é estratégica 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 de aeronaves que atendem o critério de capacidade aqui descrito. Ou



seja, a inclusão de mais voos no regime especial da aviação regional com base no 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. A inclusão das atividades no regime geral do IBS/CBS pode resultar em aumento considerável dos preços das passagens e consequente queda no número de brasileiros usufruindo desses voos.

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 esse acesso. Isto reduziria a carga tributária dos voos nas localidades desejadas e estimularia 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.

Sala das sessões, 11 de dezembro de 2024.

**Senador Alan Rick**  
**(UNIÃO - AC)**

