



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alan Rick

INDICAÇÃO Nº , DE 2025

Sugere ao Ministério de Portos e Aeroportos que regulamente os procedimentos para utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) como subsídio para aquisição de querosene de aviação (QAV) a ser utilizado nos voos com origem ou destino em aeroportos localizados na Amazônia Legal Brasileira.

Sugerimos ao Poder Executivo Federal, por intermédio do Excelentíssimo Senhor Ministro de Estado de Portos e Aeroportos, com amparo no art. 224, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), a regulamentação dos procedimentos para utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) como subsídio para aquisição de querosene de aviação (QAV) a ser utilizado nos voos com origem ou destino em aeroportos localizados na Amazônia Legal Brasileira.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 14.978, de 18 de setembro de 2024, modificou a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, incluindo entre as destinações de recursos do FNAC o subsídio para a aquisição de querosene de aviação (QAV) em aeroportos localizados na Amazônia Legal Brasileira. Essa possibilidade de destinação de recursos aguarda, desde então, a regulamentação do dispositivo pelo Poder Executivo.

O subsídio ao QAV, na forma da lei aprovada, é uma medida essencial para redução dos custos que afetam a integração da região da Amazônia ao restante do País por meio do transporte aéreo. Com suas características geográficas únicas, a conectividade entre as suas localidades –





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alan Rick

bem como o acesso ao restante do território brasileiro – muitas vezes somente pode ser realizada por transporte aéreo. A aviação desempenha um papel crucial na conexão de comunidades remotas, permitindo o acesso a serviços de saúde e educação, bem como o escoamento da produção de maior valor agregado.

Entretanto, os custos para as empresas aéreas operarem na região é maior que nas outras regiões, em sua maior parte porque o preço do QAV na Amazônia é significativamente mais alto do que em outras regiões do Brasil. Esse alto custo, por sua vez, torna os voos regionais caros e inacessíveis para muitos residentes e empresas locais, dificultando o crescimento econômico e a conectividade na região.

As principais causas para o maior preço do QAV na região amazônica são as distâncias envolvidas e a falta de infraestrutura logística adequada para o transporte desse combustível. Usualmente a distribuição representa entre 5 e 10% do preço final do combustível. Na Amazônia Legal as longas distâncias e a ausência de infraestrutura para distribuição do QAV fazem com que, nos aeroportos regionais das cidades de médio e pequeno porte, os preços do combustível atinjam patamares muito acima do observado no restante do Brasil.

Outro fator que não pode ser desconsiderado na aviação da Amazônia envolve a sua geografia e as maiores distâncias a serem percorridas pelas aeronaves. As duas principais cidades da região – Manaus e Belém – distam quase 1300 km em linha reta, a mesma distância entre São Paulo e Porto Seguro, no Sul da Bahia. As capitais da região Norte estão entre 2,5 mil e 3 mil quilômetros de distância dos principais centros econômicos do País (São Paulo e Rio de Janeiro). As maiores distâncias voadas em relação às demais regiões significam que, mesmo num cenário em que os custos operacionais na região Norte fossem exatamente iguais ao restante do País, as passagens aéreas custariam, na média, 28% a mais.

É importante ainda fixar contrapartidas para as empresas que receberem o benefício, para garantir que a redução atinja o consumidor na ponta. Vale lembrar que a questão do QAV avançou bastante com a redução do ICMS em estados da Amazônia – as alíquotas sobre o combustível foram





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alan Rick

reduzidas de 27%, 25%, 28% (dependendo do estado), para 3%. No entanto, essa margem maior foi absorvida pelas empresas e não repassadas em descontos para o consumidor, motivo pelo qual sugerimos estabelecer mecanismos de fiscalização dos recursos recebidos e valores cobrados nas passagens.

Acreditamos, ainda, que a política de subsídio deve vir acompanhada de ações estruturais que ataquem as causas dos altos preços, para que haja efeitos sólidos e duradouros. O subsídio equaliza as diferenças de custos de forma imediata e emergencial, mas devemos buscar sanar a falta de logística adequada para o transporte do QAV com investimento em infraestrutura ligada à distribuição de combustíveis. É o caso de estações de armazenamento, dutos entre aeroportos e refinarias, pontos de armazenamento e abastecimento nos aeroportos, entre outros.

Sendo assim, em respeito ao princípio da separação dos poderes e reconhecendo ser medida de extrema necessidade, encaminhamos a sugestão de portaria, que poderá ser aperfeiçoada e publicada pelo Ministério dos Portos e Aeroportos com a brevidade que a situação da população da região da Amazônia Legal exige.

Sala das Sessões,

Senador ALAN RICK





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alan Rick

MINUTA PORTARIA Nº _____, 2025

PORTARIA Nº _____, de _____ de _____ de 2025

Regulamenta os procedimentos para utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) como subsídio para a aquisição de querosene de aviação (QAV) a ser utilizado nos voos com origem ou destino em aeroportos localizados na Amazônia Legal Brasileira.

O MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS, no uso da atribuição que lhe foi conferida pelo art. 87, parágrafo único, inciso II, da Constituição, bem como o art. 63 da Lei nº 12.462, de 2011, resolve:

Art. 1º Esta portaria regulamenta o procedimento para a utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) como subsídio para aquisição de querosene de aviação (QAV), conforme estabelecido pelo art. 63 da Lei nº 12.462, de 2011, com o objetivo de promover a redução no preço das passagens aéreas na Amazônia Legal Brasileira.

Art. 2º O subsídio equivalerá à diferença entre o preço pago pelo QAV nos aeroportos localizados na Amazônia Legal e 30% a menos que o menor preço praticado no País.

§ 1º São beneficiários do subsídio os prestadores de serviços aéreos de passageiros e de carga que operem voos com origem ou destino em aeroportos localizados na Amazônia Legal Brasileira.

§ 2º O abastecimento feito para viabilizar voos com destino na Amazônia Legal, mesmo que efetuado em outras localidades, ensejará direito ao subsídio.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alan Rick

Art. 3º Compete ao Ministério de Portos e Aeroportos, através do Comitê Gestor do FNAC (CG-FNAC), responsável pela gestão dos recursos do fundo e o pagamento do subsídio:

I – estabelecer e publicar cota anual de QAV, quantificada em litros, por prestador de serviços aéreos, tendo como base o consumo médio do combustível no último ano e a demanda presumível para a temporada.

II – registrar e controlar os pagamentos efetuados e gerenciar o provimento dos recursos necessários à concessão do subsídio.

Art. 4º A concessão do subsídio fica condicionada a que:

I – o QAV subsidiado seja utilizado, exclusivamente, em voos com origem ou destino em aeroportos localizados na Amazônia Legal Brasileira.

II – o beneficiário esteja habilitado junto ao Ministério dos Portos e Aeroportos a adquirir QAV subsidiado;

III – o beneficiário comprove sua capacidade jurídica e regularidade fiscal;

IV – o beneficiário repasse integralmente nos preços das passagens os subsídios recebidos.

§ 1º A verificação das condições para concessão do benefício previstas nos incisos de I a III será feita no momento da autorização e nas suas respectivas renovações, a cada 6 (seis) meses.

Art. 5º O beneficiário terá prazo máximo de três meses, contados a partir do término do mês de referência das notas fiscais, para encaminhar ao Ministério dos Portos e Aeroportos o pedido de ressarcimento, acompanhado de um relatório detalhando o valor do subsídio pleiteado e os repasses efetuados nos preços das passagens.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alan Rick

§ 1º O pedido de ressarcimento de que trata o *caput* deverá ser acompanhado de relação escrita, contendo:

- I – Identificação do beneficiário, com nome e CPF ou CNPJ;
- II – Certificado de Operador Aéreo – COA;
- III – número e data das notas fiscais;
- IV – quantidade em litros e valor do combustível utilizado;
- V – rotas em que o subsídio foi utilizado;
- VI – número de matrícula das aeronaves;
- VII – valor do subsídio pleiteado;
- VIII – descontos concedidos nas passagens aéreas; e
- IX – demais informações exigidas pelo Ministério dos Portos e Aeroportos.

§ 2º A verificação do disposto no inciso IV do art. 4º será feita durante a avaliação do pedido de ressarcimento.

Art. 6º O pedido de ressarcimento protocolado pelo beneficiário será analisado no prazo máximo de quarenta e cinco dias, contados a partir da data do protocolo e, caso o relatório seja aprovado, o pagamento do subsídio será feito diretamente aos beneficiários.

Art. 7º O descumprimento de qualquer obrigação assumida para obtenção do subsídio, bem como a sua utilização indevida, sem prejuízo das sanções penais, administrativas e regulatórias cabíveis, implica:





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alan Rick

I – suspensão, pelo prazo de um ano, dos direitos de obter subsídio no caso de inconsistências entre o valor recebido e os repasses em descontos nos preços das passagens;

II – suspensão, pelo prazo de um ano, dos direitos de obter subsídio daqueles que extrapolarem os limites de suas respectivas cotas anuais de QAV; e

III – cancelamento dos direitos ao subsídio, pelo prazo máximo de cinco anos, daqueles que reincidirem nas infrações de que tratam os incisos I e II ou desviarem o combustível para outros fins que não os previstos nesta portaria.

Parágrafo único. A aplicação da penalidade de cancelamento referida no inciso III será fundamentada em decisão motivada do Ministro de Estado dos Portos e Aeroportos, observados os critérios para o julgamento administrativo estabelecidos em instrução normativa.

Art. 8º O subsídio poderá ser aplicado no apoio financeiro reembolsável mediante concessão de empréstimo para investimentos em infraestrutura referidos no inciso I do § 2º do art. 63 da Lei nº 12.462, de 2011, quando destinados ao desenvolvimento e aprimoramento da logística de distribuição e armazenamento de QAV na Amazônia Legal, nos termos de resolução a ser editada pelo CG-FNAC em até 180 dias após a publicação desta portaria.

Parágrafo único. A resolução referida no *caput* deverá prever contrapartidas de redução nos preços do QAV comercializados pelos beneficiários e mecanismos de fiscalização do uso dos recursos.

Art. 9º Esta portaria entra em vigor na data de sua publicação.

