



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Veneziano Vital do Rêgo

**EMENDA Nº**  
**(ao PLP 128/2025)**

Acrescente-se, onde couber, no Projeto o seguinte artigo:

“**Art.** O art. 16 da Lei nº 11.371, de 28 de novembro de 2006, passa a vigorar com a seguinte redação: “Art. 16. Relativamente aos fatos geradores ocorridos a partir de 1º de janeiro de 2026, a alíquota do imposto sobre a renda na fonte incidente nas operações de que trata o inciso V do caput do art. 1º da Lei nº 9.481, de 13 de agosto de 1997, na hipótese de pagamento, crédito, entrega, emprego ou remessa, por fonte situada no País, a pessoa jurídica domiciliada no exterior, a título de contraprestação de contrato de arrendamento mercantil de aeronave ou de motores destinados a aeronaves, celebrado por empresa de transporte aéreo regular, de passageiros ou cargas, ficará fixada em:

**I** – 2% (dois por cento), relativamente aos fatos geradores ocorridos de 1º de janeiro de 2026 a 31 de dezembro de 2027;

**II** – 1% (um por cento), relativamente aos fatos geradores ocorridos de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2028; e

**III** – 0% (zero por cento), relativamente aos fatos geradores ocorridos a partir de 1º de janeiro de 2029.”

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda tem por objetivo alterar o art. 16 da Lei nº 11.371, de 28 de novembro de 2006, para reduzir gradualmente a alíquota do Imposto sobre a Renda Retido na Fonte (IRRF) incidente sobre remessas ao exterior a título de contraprestação de contratos de arrendamento mercantil de aeronaves e motores



destinados a aeronaves, celebrados por empresas de transporte aéreo regular de passageiros ou de cargas.

Historicamente, tais operações foram desoneradas, com aplicação de alíquota zero, mediante sucessivas medidas legislativas, como se verifica na Lei nº 11.945/2009, Lei nº 12.431/2011 e Lei nº 13.043/2014. Em 2019, por ocasião da Medida Provisória nº 907, não foi possível manter a alíquota zero, em razão das restrições impostas pela Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), que condicionava a prorrogação do benefício à redução mínima de 10% ao ano (§ 1º do art. 116 da LDO). Assim, adotou-se escalonamento até 2022, mas, na conversão da MP na Lei nº 14.002/2020, o dispositivo que previa alíquota zero foi vetado por violar o art. 113 do ADCT, o art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) e o art. 116 da LDO.

Posteriormente, a Lei nº 14.355, de 31 de maio de 2022, oriunda da conversão da Medida Provisória nº 1.094/2021, trouxe nova disciplina para a tributação do IRRF sobre arrendamento mercantil de aeronaves, estabelecendo alíquotas reduzidas e escalonadas até 2026. A exposição de motivos da MP nº 1.094/2021 destacou a relevância da medida para reduzir custos operacionais das companhias aéreas, estimular a competitividade, preservar empregos e mitigar os impactos da pandemia da Covid-19, além de ressaltar a necessidade de compatibilidade com as regras fiscais da LDO e da LRF. Essa experiência reforça a importância de manter um regime tributário favorável para o setor aéreo, garantindo condições para sua recuperação e expansão.

Com o retorno da alíquota a 15% após o término da vigência da Lei nº 14.355/2022, houve novamente aumento significativo do custo operacional das companhias aéreas, pressionando o preço das passagens e reduzindo a competitividade do setor, já fragilizado pelos impactos econômicos recentes. A elevação dos custos compromete a expansão da oferta de assentos, a renovação de frota e a recuperação do turismo, afetando diretamente o consumidor e a economia nacional.

A proposta de redução escalonada da alíquota do IRRF até atingir zero em 2029 busca corrigir essa distorção, garantindo condições para que as empresas aéreas retomem investimentos, ampliem a oferta e reduzam preços, estimulando o crescimento do setor e a geração de empregos.



Nos termos do art. 14 da Lei Complementar nº 101/2000 (LRF), a concessão ou ampliação de benefício tributário depende da apresentação de estimativa do impacto orçamentário-financeiro para o exercício em que entrar em vigor e para os dois seguintes, bem como da comprovação de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita e não afetará as metas fiscais, ou da indicação de medidas compensatórias, por meio de aumento permanente de receita ou redução permanente de despesa. A presente emenda cumpre essas exigências, pois será acompanhada da estimativa de renúncia de receita para os exercícios de 2025 a 2028, e a compensação ocorrerá mediante revogação de benefícios fiscais setoriais e outras medidas de incremento de arrecadação, conforme previsto na LDO vigente. Além disso, a LDO para 2025 (Lei nº 15.080/2024) reforça que qualquer renúncia deve observar as metas fiscais e apresentar compensação adequada, o que será atendido por esta proposta.

Do ponto de vista econômico e social, a medida contribui para a redução do custo operacional das companhias aéreas, o estímulo à competitividade e à recuperação do setor de turismo, além da geração de empregos e incremento da atividade econômica. Esses efeitos são fundamentais para consolidar a retomada do setor aéreo e do turismo nacional, garantindo maior acessibilidade ao transporte aéreo e fortalecendo a economia brasileira.

Por fim, destaca-se que a proposta observa o disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT), que exige a estimativa do impacto orçamentário-financeiro para proposições que impliquem renúncia de receita, e mantém compatibilidade com as metas fiscais estabelecidas na LDO, assegurando responsabilidade e equilíbrio nas contas públicas.

Pelo exposto, peço o apoio de meus nobres pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das sessões, 17 de dezembro de 2025.

**Senador Veneziano Vital do Rêgo**  
(MDB - PB)

