



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Jorge Seif

EMENDA Nº - CCJ
(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 operados por aeronaves com capacidade de até cento e cinquenta 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 “Regimes Específicos de Tributação” contemplados pela Emenda Constitucional nº 132/2023 (EC 132/23), o inciso IV do § 6º do art. 156-A da Constituição Federal prevê que “serviços de hotelaria, parques de diversão e parques temáticos, agências de viagens e turismo, bares e restaurantes, atividade esportiva desenvolvida por Sociedade Anônima do Futebol e aviação regional” terão regime de tributação próprio. Esse regime poderá incluir alíquotas específicas, regras de creditamento e base de cálculo distintas, 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. Em seu art. 286, prevê-se uma redução de 40% nas alíquotas de IBS e CBS incidentes sobre os serviços de transporte coletivo de passageiros aéreo regional.

Entretanto, ao conceituar transporte aéreo regional, o art. 283 do PLP 68/24 apresenta uma definição extremamente restritiva, que exclui voos estratégicos para o desenvolvimento econômico e social de localidades importantes, prejudicando o tráfego de passageiros e as conexões regionais.

Por exemplo, a definição proposta no PLP 68/24 não contempla voos com origem ou destino em diversas capitais do Nordeste, como Recife, Fortaleza e Salvador, além de excluir unidades federativas menos populosas em relação aos grandes centros, como capitais da região Sul, Goiânia, Vitória e Belo Horizonte. Essa exclusão gera impactos significativos, ao onerar operações em cidades fora do eixo São Paulo-Rio de Janeiro, dificultando o desenvolvimento regional.

O transporte aéreo é essencial para conectar centros urbanos e fomentar o crescimento econômico. Em um país de dimensões continentais como o Brasil, a dependência de modais alternativos para deslocamentos de longa distância é inviável. Além disso, com a reforma tributária extinguindo a competência estadual e municipal para concessão de benefícios fiscais, há uma tendência de concentração industrial nos grandes centros. Tal dinâmica pode ser agravada pela oneração do transporte aéreo, desestimulando deslocamentos para outras regiões e prejudicando o desenvolvimento de localidades afastadas.

Atualmente, a aviação brasileira é extremamente concentrada nas cidades definidas como “metrópoles nacionais” no estudo **REGIC - Região de Influência das Cidades**: São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília concentram 46% dos embarques domésticos. As demais metrópoles somadas não alcançam o mesmo volume, 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%

Esse desequilíbrio destaca a necessidade de uma política tributária que estimule o acesso ao transporte aéreo, promovendo o desenvolvimento regional por meio do turismo, negócios e circulação de pessoas.

Propõe-se, portanto, a ampliação do conceito de aviação regional para incluir voos operados por aeronaves com capacidade de até 150 passageiros. Essa abordagem é lógica e alinhada ao critério de regionalidade da EC 132/23, já que 81% dos voos com origem ou destino em cidades menores são realizados por aeronaves desse porte. Ademais, muitos aeroportos regionais não têm infraestrutura para receber aviões de maior capacidade, tornando fundamental a inclusão desses voos no regime especial.

A medida também beneficia a indústria nacional, uma vez que a **Embraer**, empresa brasileira, se especializa na produção de aeronaves de médio porte, competindo diretamente com Boeing e Airbus. Estimular operações com essas aeronaves fortalece a cadeia produtiva nacional e fomenta a economia.

Adicionalmente, o setor aéreo ainda se recupera dos impactos da pandemia, agravados pela alta do dólar e do preço dos combustíveis, o que tem afetado a saúde financeira das principais empresas do país. A inclusão das atividades no regime geral do IBS/CBS pode gerar um aumento de 20% no preço



das passagens, excluindo cerca de 13 milhões de brasileiros por ano do acesso ao transporte aéreo, com consequências negativas para o turismo e os negócios.

Portanto, é imprescindível buscar alternativas que, dentro dos limites da EC 132/23, preservem a competitividade do setor aéreo, promovam a democratização do transporte aéreo e estimulem o desenvolvimento regional.

Nesse sentido, a ampliação do conceito de aviação regional para incluir voos com aeronaves de até 150 passageiros é essencial. Essa mudança reduzirá a carga tributária incidente sobre voos para capitais fora da região Sudeste, fortalecerá a aviação regional, incentivará o turismo e promoverá a descentralização econômica.

Diante do exposto, propõe-se a presente emenda para aprimorar o conceito de aviação regional no âmbito do IBS e da CBS, estabelecendo parâmetros de tributação que favoreçam o desenvolvimento regional e fortaleçam a indústria aérea nacional.

Sala da comissão, 26 de novembro de 2024.

Senador Jorge Seif
(PL - SC)

