

EMENDA DE PLENÁRIO

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 68, DE 25 DE ABRIL DE 2024

Institui o Imposto sobre Bens e Serviços - IBS, a Contribuição Social sobre Bens e Serviços - CBS e o Imposto Seletivo - IS e dá outras providências.

EMENDA Nº

Altere-se o inciso IX do artigo 282 e o artigo 285 do Substitutivo ao Projeto de Lei Complementar nº 68, de 2024 com a seguinte redação:

“Art. 282.

.....

IX – Transporte Aéreo Regional: a aviação doméstica que tenha voos com origem ou destino na Amazônia Legal, na Região Nordeste ou em cidades não classificadas como “Metrópole Nacional” e “Grande Metrópole Nacional”, assim definidos pelo IBGE e na forma regulamentada pelo Ministério de Portos e Aeroportos – MPOR.

.....”

“Art. 285. Em relação aos serviços de transporte coletivo de passageiros aéreo regional as alíquotas do IBS e da CBS incidentes sobre o fornecimento desses serviços ficam reduzidas em:

I. 80%, para itinerários com origem ou destino em cidades classificadas como “centros sub-regionais”, “centros regionais”, “centros de zona” e “centros locais”



II. 60%, para itinerários com origem ou destino nas cidades das regiões norte e nordeste classificadas como “metrópoles”

III. 40%, para a itinerários com origem ou destino nas cidades das regiões sul, sudeste e centro-oeste classificadas como “metrópoles”

Parágrafo único. A revisão da classificação das rotas para fins de aplicação do redutor de que trata o caput será realizada a cada 2 (dois) anos, nos termos do regulamento, com base em dados disponibilizados pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e produzirá efeitos após o transcurso de 36 (trinta e seis) meses.”

JUSTIFICAÇÃO

O estímulo ao desenvolvimento e à ampliação da aviação regional é vital para o aumento de rotas e destinos, com um maior número de turistas e maior acessibilidade às cidades do interior do nosso país de dimensão continental.

Por essa razão, a Constituição Federal previu o regime específico de tributação, nos termos da regulamentação. O texto inicial do PLP nº 68/2024 esclareceu que o transporte aéreo regional corresponde à aviação doméstica que tenha 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.

O texto do Substitutivo, porém, trouxe novo critério para definição dos voos regionais (venda 600 assentos por rota no dia). O acréscimo pode gerar disfunções como: restrição do sentido do texto constitucional; desestímulo ao desenvolvimento das rotas regionais; incentivo à concorrência predatória entre as empresas; complexidade no momento da apuração do tributo; insegurança jurídica.



Ao contrário das limitações trazidas pelo texto substitutivo, entende-se que a política tributária para a aviação e para a aviação regional pode e deve ser entendida como um instrumento para corrigir as distorções e desigualdades entre as regiões geoeconômicas brasileiras.

Isso porque, o modal aéreo é um dos elementos que podem agir como indutores do desenvolvimento, ao viabilizar o turismo de lazer e de negócios e possibilitar o acesso e a circulação rápida de pessoas e mercadorias de alto valor agregado no território.

Desta forma propõe-se que sejam criados diferentes patamares de alíquota considerando os diferentes níveis de desenvolvimento da aviação regional.

- A aviação para as pequenas e médias cidades de todas as regiões do país (capitais regionais, centros sub-regionais, centros locais e centros de zona) teria a menor alíquota, como iniciativa para ampliar a quantidade de municípios servidos e aproximar a aviação da população do interior do país;
- A aviação nas metrópoles teria uma alíquota intermediária, como forma de favorecer as ligações diretas entre estas cidades e a construção de novos centros de conexão (hubs) para além do eixo São Paulo – Rio – Brasília;
- As metrópoles das regiões norte e nordeste (Belém, Manaus, Recife, Salvador e Fortaleza) seriam contempladas com uma alíquota mais baixa que as das demais metrópoles, em função do desenvolvimento desigual das regiões norte e nordeste, quando comparadas à região centro-sul;



- As metrópoles nacionais (São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília) seriam enquadradas na alíquota cheia, em função da concentração já existente da atividade aeronáutica nestes locais.

Importante ressaltar que, considerando que a tributação deverá acontecer no ato da compra, os diferentes patamares de alíquotas se traduzirão em reduções diretas na tarifa dos voos para os passageiros das regiões beneficiadas.

Por essas razões, peço aos nobres pares que analisem a presente matéria e aprovem a proposta, de modo a atender aos anseios da sociedade para conectar o Brasil e levar desenvolvimento a lugares distantes dos grandes centros.

Sala das Sessões, em de de 2024.

Deputado FELIPE CARRERAS





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência **(Do Sr. Felipe Carreras)**

Institui o Imposto sobre Bens e
Serviços - IBS, a Contribuição Social sobre
Bens e Serviços - CBS e o Imposto
Seletivo - IS e dá outras providências.

Assinaram eletronicamente o documento CD241443667600, nesta ordem:

- 1 Dep. Felipe Carreras (PSB/PE) - LÍDER
- 2 Dep. Capitão Alberto Neto (PL/AM) - LÍDER do PL
- 3 Dep. Heitor Schuch (PSB/RS) - LÍDER do PSB

Apresentação: 10/07/2024 16:00:10.040 - PLEN
EMP 780 => PLP 68/2024

EMP n.780



Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD241443667600>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Carreras e outros