

MANIFESTO DO SETOR AÉREO QUANTO À REFORMA DO IMPOSTO SOBRE A RENDA – PL 2.337/2021

São Paulo, 09 de agosto de 2021

Proposta do relator ao PL 2337/21 aumenta a carga tributária para o setor aéreo, com forte impacto na recuperação da malha e nos custos de diversas atividades econômicas, em especial da agricultura, do turismo e dos serviços de manutenção

As Associações signatárias desse manifesto registram a grande preocupação das empresas do setor com o relatório apresentado ao PL 2337/21, que ameaça a capacidade de retomada do setor a partir de 2022, frente ao aumento de carga tributária gerado pela revogação de regimes fiscais que hoje alinham o Brasil ao cenário internacional, abrangendo a importação de aeronaves e de partes e peças sem similar nacional, essenciais para a manutenção periódica das frotas utilizadas no transporte aéreo.

A aviação global é o setor mais afetado pelas restrições impostas pelas medidas de contenção da pandemia de COVID-19, com limitações de acesso aos países, desestímulo à demanda pelos serviços que provocaram reduções drásticas da oferta de assentos por períodos prolongados, desligamentos de trabalhadores e uma retração de voos nunca vista na história do setor, tanto no doméstico, como no internacional, que segue operando em padrões abaixo de 20% dos níveis pré-crise. A recuperação global dos volumes de passageiros e conectividade pré-pandemia deverá ocorrer apenas em 2023 e um eventual aumento dos custos das empresas como esse pode atrasar ainda mais essa trajetória, além de ampliar riscos à manutenção de empregos e serviços associados a aviação, que enfrentou, só no Brasil, uma redução de 60% nas suas receitas comparando o ano de 2020 com o de 2019¹. No mundo todo, as empresas aéreas tiveram um prejuízo superior a US\$126,4 bilhões.

É importante registrar que as entidades que compõem a aviação e demais setores nela envolvida, apoiam a reforma tributária como um todo, cujo objetivo maior a ser alcançado é a simplificação do complexo e custoso sistema tributário do Brasil, gerando benefícios positivos a todos os setores econômicos. Mas é necessário garantir um amplo processo de discussão com ordem, previsibilidade e transparência para que todos possam contribuir e que considerem a realidade financeira e a transição entre sistemas tributários para também permitir segurança orçamentaria para as empresas e a neutralidade da carga tributária.

1 <https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2021/aereas-brasileiras-sofrem-impacto-de-r-678-7-milhoes-no-4o-tride-2020>

Ocorre que, em direção oposta, o PL 2337/21 aumenta a carga tributária para o setor aéreo, ao revogar temas que historicamente proporcionam, condições de competitividade para as empresas nacionais, semelhantes às vigentes no exterior, tais como:

1. PIS/COFINS sobre importação e venda no mercado interno de aeronaves, partes e peças e serviços de manutenção;
2. Imposto de importação e IPI sobre partes e peças e uma série de elementos necessários à manutenção de aeronaves.

Se por si só a retomada dessas tributações causaria forte impacto para o setor aéreo, promovê-las neste cenário de fragilidade da aviação comercial e de disparada do dólar, quando 50% dos custos do transporte regular são dolarizados, é desproporcional para uma atividade econômica dessa importância.

Cabe ainda salientar que no caso do setor aéreo, o potencial impacto negativo não será compensado pela redução do IRPJ sobre lucro, uma vez que neste contexto de crise sanitária e retomada, as empresas da aviação não têm operado com lucros. Sobre a importação de partes e peças de aeronaves, elas ocorrem porque não há no País similar nacional, impedindo assim qualquer possibilidade de substituição dos produtos para eventualmente reduzir custos.

Essa alteração impõe apenas para as empresas que prestam serviços regulares de transporte de passageiros e cargas um impacto de R\$ 3 bilhões/ano, totalizando, aproximadamente, R\$ 5 bi/ano quando incluídos a aviação geral e outros setores igualmente impactados, como a aviação agrícola, cujo aumento de custos poderá, em última instância, contribuir para a pressão inflacionária sobre alimentos e toda sua cadeia produtiva.

No que tange os serviços de manutenção, cabe ressaltar, no contexto acima apresentado, que as referidas alterações irão resultar em aumento da arrecadação apenas no curto prazo. No longo prazo, empresas privadas e órgãos governamentais, sejam eles civis ou militares, irão buscar alternativas no exterior. Este abandono irá impactar não só recuperação do setor, mas também as mais de 600 empresas de serviços manutenção, assim como seus planos de internacionalização, e em última instância no envelhecimento das frotas minando as boas práticas hoje existentes no setor.

Desta forma é nosso papel advertir para os riscos de se impor uma elevação tributária a um setor que enfrenta dificuldades de recuperação da crise ocasionada pela Covid-19 e que pode com essa medida ser obrigado a reduzir suas operações, com consequências nefastas principalmente para as regiões mais isoladas e de menor demanda aérea, além de repercutir negativamente na geração de empregos, negócios e na cadeia produtiva do turismo.

O Brasil é um país continental e a aviação cumpre um papel estratégico na redução de distâncias, conectividade de localidades remotas, transporte de cargas e pessoas e

demonstrou sua importância e compromisso com o país, quando no auge da maior crise do setor manteve voos a todas as unidades da federação e ainda voluntariou-se no suporte ao enfrentamento da pandemia, transportando gratuitamente e com a agilidade necessária as equipes médicas, cerca de 600 toneladas de equipamentos e insumos e mais de 125 milhões de doses de vacinas. Importante destacar o relevante trabalho dos táxi-aéreos e ambulâncias aéreas no deslocamento de enfermos críticos de COVID entre unidades hospitalares, única alternativa de preservação de vidas, quando se instalou o caos na saúde em vários estados da federação. Este resultado só foi possível porque houve um entendimento entre setor privado e entidades governamentais, como ANAC, Ministérios da Infraestrutura, Turismo e Defesa, CADE, Casa Civil e Congresso Nacional, da importância de se promover ajustes regulatórios que possibilitassem a operação do modal aéreo em meio à crise.

Nesse sentido entendemos haver necessidade de uma maior discussão sobre o projeto e as soluções que o viabilizam, de maneira a não penalizar um setor que opera de maneira estratégica para o desenvolvimento social e econômico do Brasil. Subscrevem esse manifesto:

Subscrevem esse manifesto:



- **ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas**
- **ABAG – Associação Brasileira de Aviação Geral**
- **ABESATA – Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo**
- **ABIMDE - Associação Brasileira das Indústrias de Materiais de Defesa e Segurança**
- **AIAB - Associação das Indústrias Aeroespaciais do Brasil**
- **ALTA – Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo**
- **IATA – Associação Internacional de Transporte Aéreo**
- **JURCAIB - Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil**
- **SINDAG – Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola**
- **SNEA – Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias**
- **SNETA –Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo**