

CÂMARA DOS DEPUTADOS

MEDIDA PROVISÓRIA N.º 863, DE 2018 **(Do Poder Executivo)**

MENSAGEM Nº 715/18
AVISO Nº 638/18 – C. Civil

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica; tendo parecer da Comissão Mista, pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência; pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa; pela adequação financeira e orçamentária; e, no mérito, pela aprovação desta, na forma do Projeto de Lei de Conversão nº 6, de 2019; e pela rejeição das Emendas de nºs 1 a 21 (Relator: SEN. ROBERTO ROCHA – Relator Revisor: DEP. HERCULANO PASSOS).

DESPACHO:
AO PLENÁRIO, PARA LEITURA. PUBLIQUE-SE.

SUMÁRIO

I – Medida inicial

II – Na Comissão Mista:

- Emendas apresentadas (21)
- Parecer do relator
- 1º Projeto de Lei de Conversão oferecido pelo relator
- Complementação de voto
- 2º Projeto de Lei de Conversão oferecido pelo relator
- Decisão da Comissão
- Projeto de Lei de Conversão nº 6, de 2019, adotado

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 863 DE 13 DE DEZEMBRO DE 2018

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 181. A concessão ou a autorização somente será concedida a pessoa jurídica constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no País.” (NR)

Art. 2º Ficam revogados os seguintes dispositivos da Lei nº 7.565, de 1986:

I - os incisos I a III do **caput** e os § 1º a § 4º do art. 181; e

II - os art. 182, art. 184, art. 185 e art. 186.

Art. 3º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 13 de dezembro de 2018; 197º da Independência e 130º da República.

Brasília, 13 de Dezembro de 2018

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Submeto à elevada consideração de Vossa Excelência a anexa proposta de Medida Provisória que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para dispor sobre os serviços aéreos públicos. A proposta modifica as condições necessárias para outorga de concessão para exploração de serviços de transporte aéreo regular e de autorização para transporte aéreo não regular ou serviços especializados.

2. A Política Nacional de Aviação Civil - PNAC, aprovada por meio do Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, cujo principal propósito é “assegurar à sociedade brasileira o desenvolvimento de sistema de aviação civil amplo, seguro, eficiente, econômico, moderno, concorrencial, compatível com a sustentabilidade ambiental, integrado às demais modalidades de transporte e alicerçado na capacidade produtiva e de prestação de serviços nos âmbitos nacional, sul-americano e mundial”, estabelece um conjunto de objetivos apoiados em ações estratégicas que incluem a redução das barreiras à entrada de novas empresas no setor aéreo; o estímulo ao desenvolvimento de serviços aéreos em todo o território brasileiro; e o estímulo à concorrência no setor de aviação civil.

3. O antigo Código Brasileiro do Ar (Decreto-Lei nº 32, de 18 de novembro de 1966) instituiu em seu art. 69 a determinação de que a concessão ou a autorização para exploração de serviços aéreos fossem dadas apenas às pessoas jurídicas brasileiras que tivessem, dentre outras condições: I) sede no Brasil; II) pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto pertencente a brasileiros (conforme alteração promovida pela Lei nº 5.710, de 7 de outubro de 1971); e III) direção confiada exclusivamente a brasileiros (de acordo com redação dada pelo Decreto-Lei nº 234, de 28 de fevereiro de 1967). Tais restrições à participação de estrangeiros em empresas aéreas brasileiras foram incorporadas sem grandes alterações no Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 1986), que revogou o Código Brasileiro do Ar de 1966 e que ainda se mantém como o marco regulatório da aviação civil no Brasil.

4. O Código Brasileiro de Aeronáutica, de 1986, determina em seu art. 181 que a concessão para exploração de serviços de transporte aéreo regular será concedida somente à pessoa jurídica brasileira que tiver: I) sede no Brasil; II) pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social; e III) direção confiada exclusivamente a brasileiros. O art. 182 do CBA, por sua vez, prevê que as mesmas condições se aplicam à autorização para o transporte aéreo não regular e serviços especializados.

5. Esse limite de até 20% (vinte por cento) de participação de capital estrangeiro com direito a voto em empresas concessionárias ou autorizadas de serviços aéreos públicos faz com

que o Brasil seja um dos países mais fechados a investimentos estrangeiros no setor aéreo. De acordo com informações do Banco Mundial contidas no estudo “Investing Across Borders”, apenas países como Arábia Saudita, Etiópia, Haiti e Venezuela se mostram mais restritivos à participação de investidores estrangeiros em empresas aéreas – neles o capital estrangeiro com direito a voto não é permitido. Por outro lado, países sul-americanos como Chile, Colômbia, Uruguai, Paraguai e Bolívia permitem até 100% (cem por cento) de controle acionário por investidores estrangeiros em empresas aéreas nacionais.

6. Tal limite ainda faz com que o transporte aéreo seja o setor da economia brasileira mais restritivo a investimentos estrangeiros. Anteriormente à Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, essa condição era conferida aos serviços de saúde. O art. 142 da referida lei alterou a Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990, com objetivo de permitir a participação direta ou indireta de empresas ou de capital estrangeiro na assistência à saúde, inclusive em hospitais gerais, especializados, policlínicas, clínicas gerais e especializadas. Com isso, estrangeiros podem, desde 2015, deter até 100% (cem por cento) do capital com direito a voto no setor hospitalar, como já acontece nos setores de aeroportos, portos, ferrovias, telecomunicações, energia elétrica, saneamento básico, construção, turismo, varejo, mineração, óleo e gás, agricultura, manufaturas leves, bancos e seguros.

7. Como resultado, a manutenção do limite de 20% (vinte por cento) de participação de capital estrangeiro com direito a voto nas empresas aéreas brasileiras impõe obstáculos ao desenvolvimento do transporte aéreo no país. Dentre os possíveis benefícios que a eliminação de tal restrição traria ao transporte aéreo brasileiro destacam-se o aumento da competição e desconcentração do mercado doméstico; o aumento da quantidade de rotas e cidades atendidas pelo transporte aéreo regular, bem como a melhor integração a rotas internacionais; a redução do preço médio de passagens; a absorção de novas práticas gerenciais e tecnologias utilizadas em mercados desenvolvidos; o maior acesso a fontes de financiamento, com redução dos custos operacionais; a geração de emprego diretos e indiretos, com consequente aumento da renda média; e o desenvolvimento da cadeia produtiva da indústria aeronáutica.

8. A despeito do expressivo crescimento da quantidade de passageiros e da redução dos preços médios das passagens aéreas, a quantidade de cidades atendidas pelo transporte aéreo tem se mantido bem abaixo do que já se verificou em um passado relativamente recente. A maioria daqueles que deixaram de receber voos regulares está em cidades de pequeno e médio porte, especialmente na Região Amazônica. Além da redução da quantidade de cidades atendidas pelo transporte aéreo, os resultados líquidos da indústria verificados desde 2011 – de seguidos prejuízos –, apontam a necessidade de ampliar as possibilidades de fontes de financiamento das empresas nacionais.

9. É importante destacar que não se trata, com esta proposta, de garantir a exploração do mercado doméstico brasileiro a empresas aéreas estrangeiras. Empresas constituídas em outros países continuarão impedidas de realizar a chamada “cabotagem” – ou seja, o transporte aéreo de passageiros, carga e correio entre pontos no Brasil. A concessão para exploração de serviços de transporte aéreo regular ou de autorização para o transporte aéreo não regular ou para serviços aéreos especializados somente será dada à pessoa jurídica constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no Brasil. Deste modo, para que uma empresa aérea estrangeira queira explorar serviços aéreos públicos no país, ela deverá constituir uma subsidiária em território brasileiro e operar conforme a legislação brasileira.

10. Dentre os resultados esperados a partir da abertura do setor aéreo ao capital estrangeiro incluem-se o aumento da competição e a desconcentração do mercado doméstico, o aumento da quantidade de cidades e rotas atendidas pelo transporte aéreo regular, a redução do preço médio das passagens, o aprimoramento de técnicas gerenciais e a incorporação de novas tecnologias no processo de gestão das empresas, a diversificação de serviços e produtos e uma melhor conectividade da malha aérea doméstica com voos internacionais.

11. Propõe-se ainda nesta minuta de Medida Provisória a revogação dos arts. 184, 185 e 186 do Código Brasileiro de Aeronáutica. O art. 184 estabelece que os atos constitutivos de concessionárias e autorizatárias de serviços aéreos públicos, bem como suas alterações, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica. O art. 185 do CBA, por sua vez, determina que estas remetam no primeiro mês de cada semestre do exercício social relação completa de seus acionistas e das transferências de ações operadas no semestre anterior. Ademais, dispõe em seu § 1º que diante de tais informações a autoridade aeronáutica poderá considerar sem validade as transferências operadas em desacordo com a lei e determinar que, no período que fixar, as transferências dependerão de aprovação prévia. O art. 185 elenca em seu § 2º um conjunto de situações em que a transferência de ações dependerá de autorização prévia da autoridade aeronáutica. O art. 186, por fim, trata da possibilidade de fusão ou incorporação de empresas aéreas - aspectos já tratados em legislação mais recente.

12. A revogação de tais dispositivos se faz necessária na medida em que os requisitos para transferência de controle das sociedades detentoras de concessão ou autorização para exploração de serviços aéreos públicos podem ser estabelecidos pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, com base nas prerrogativas dispostas no art. 183 do Código Brasileiro de Aeronáutica e nos incisos XIII e XIV do art. 8º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. O art. 183 do CBA estabelece que as concessões ou autorizações serão regulamentadas pelo Poder Executivo e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante anuência da autoridade competente – neste caso, a ANAC. O inciso XIII do art. 8º da Lei nº 11.182, de 2005, confere à ANAC competência para regular e fiscalizar a outorga de serviços aéreos, enquanto o inciso XIV do mesmo artigo atribui-lhe competência para conceder, permitir ou autorizar a exploração de serviços aéreos. Nesse sentido, a revogação dos art. 184, 185 e 186 tem por objetivo adequar o texto do Código Brasileiro de Aeronáutica à proposta de abertura do setor aéreo, garantindo segurança jurídica a investidores brasileiros e estrangeiros.

13. São essas, Senhor Presidente, as razões que me levam a submeter à elevada apreciação de Vossa Excelência a anexa proposta Medida Provisória.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Válder Casimiro Silveira

Mensagem nº 715

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº 863, de 13 de dezembro de 2018 que “Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica”.

Brasília, 13 de dezembro de 2018.

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de
Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VI DOS SERVIÇOS AÉREOS

.....

CAPÍTULO III SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

Seção I

Da Concessão ou Autorização para os Serviços Aéreos Públicos

Art. 180. A exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não-regular ou de serviços especializados.

Art. 181. A concessão ou a autorização somente será concedida a pessoa jurídica constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no País. ([“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 863, de 13/12/2018](#))

I - ([Revogado pela Medida Provisória nº 863, de 13/12/2018](#))

II - ([Revogado pela Medida Provisória nº 863, de 13/12/2018](#))

III - ([Revogado pela Medida Provisória nº 863, de 13/12/2018](#))

§ 1º ([Revogado pela Medida Provisória nº 863, de 13/12/2018](#))

§ 2º ([Revogado pela Medida Provisória nº 863, de 13/12/2018](#))

§ 3º ([Revogado pela Medida Provisória nº 863, de 13/12/2018](#))

§ 4º ([Revogado pela Medida Provisória nº 863, de 13/12/2018](#))

§ 5º ([VETADO na Lei nº 13.319, de 25/7/2016](#))

§ 6º ([VETADO na Lei nº 13.319, de 25/7/2016](#))

Art. 182. ([Revogado pela Medida Provisória nº 863, de 13/12/2018](#))

Art. 183. As concessões ou autorizações serão regulamentadas pelo Poder Executivo e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante anuência da autoridade competente.

Seção II
Da Aprovação dos Atos Constitutivos e suas Alterações

Art. 184. [Revogado pela Medida Provisória nº 863, de 13/12/2018](#)

Art. 185. [Revogado pela Medida Provisória nº 863, de 13/12/2018](#)

Art. 186. [Revogado pela Medida Provisória nº 863, de 13/12/2018](#)

Seção III
Da Intervenção, Liquidação e Falência de Empresa Concessionária de Serviços Aéreos Públicos

Art. 187. Não podem impetrar concordata as empresas que, por seus atos constitutivos, tenham por objeto a exploração de serviços aéreos de qualquer natureza ou de infra-estrutura aeronáutica.

.....
.....

Ofício nº 150 (CN)

Brasília, em 7 de maio de 2019.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Rodrigo Maia
Presidente da Câmara dos Deputados

Assunto: Encaminha processado de Medida Provisória.

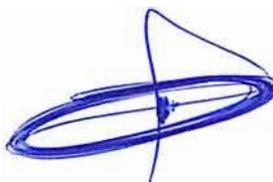
Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, nos termos do § 8º do art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, o processado da Medida Provisória nº 863, de 2018, que “Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica”.

À Medida foram oferecidas 21 (vinte e uma) emendas e a Comissão Mista emitiu o Parecer nº 1, de 2019 (CM MPV nº 863, de 2018), que conclui pelo PLV nº 6, de 2019.

Esclareço a Vossa Excelência que o texto da matéria foi disponibilizado, em meio digital, por intermédio do autenticador no sítio dessa Casa.

Atenciosamente,



Senador Davi Alcolumbre
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

Ponto:

5649

Ass.:



Ofício:

CN





CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória N° 863**, de 2018, que *"Altera a Lei n° 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica."*

PARLAMENTARES	EMENDAS N°S
Senador José Pimentel (PT/CE)	001; 002; 003
Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	004
Senador Walter Pinheiro (S/Partido/BA)	005; 006; 007
Deputado Federal Bohn Gass (PT/RS)	008
Deputado Federal Alfredo Kaefer (PP/PR)	009; 018
Deputado Federal Valdir Colatto (MDB/SC)	010
Deputado Federal Lucas Vergilio (SD/GO)	011
Deputado Federal Arnaldo Faria de Sá (PP/SP)	012
Deputado Federal Chico Alencar (PSOL/RJ)	013
Deputado Federal Chico Lopes (PCdoB/CE)	014
Deputado Federal Sergio Vidigal (PDT/ES)	015; 016
Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	017
Deputado Federal Tadeu Alencar (PSB/PE)	019; 020
Deputado Federal Felipe Carreras (PSB/PE)	021

TOTAL DE EMENDAS: 21



[Página da matéria](#)



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 863, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2018

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se, do art. 2º da MPV 863 a revogação do inciso III do art. 181 da Lei nº 7.565, de 1986.

JUSTIFICAÇÃO

A revogação do inciso III do art. 182 do Código Brasileiro de Aeronáutica permitirá que a direção de companhias aéreas brasileiras, tenham ou não controle acionário estrangeiro, seja atribuída a estrangeiros.

Trata-se, data vênia, de solução que traz risco à segurança nacional, em setor estratégico, sendo a Aviação Civil e o transporte aéreo essenciais à preservação da soberania do país.

Dessa forma, empresas que atuem em território nacional, na navegação aérea de cabotagem, ainda que com capital estrangeiro, devem ser dirigidas por brasileiros, como regra, admitida apenas a exceção se houver reciprocidade. Contudo, a mera revogação não observa esse requisito, em desatendimento, assim, ao art. 178, da CF, que prevê:

“Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, **atendido o princípio da reciprocidade.**”

Sala da Comissão, de de 2018.

Senador **José Pimentel**
PT – CE



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 863, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2018

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

EMENDA MODIFICATIVA E SUPRESSIVA

Dê-se ao art. 1º a seguinte redação, suprimindo-se o art. 2º:

“Art. 1º O art. 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 181.

.....

§ 5º O limite de que trata o inciso II do **caput** poderá ser reduzido em caso de reciprocidade e nos termos de acordo de serviços aéreos celebrado entre a República Federativa do Brasil e governo estrangeiro, e, na inexistência de acordo, observará o limite de participação de capital estrangeiro no capital votante estabelecido pela legislação do país de origem da pessoa jurídica estrangeira, até o limite de 20% (vinte por cento).

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O art. 1º da MPV 714 altera o art. 181 do Código Brasileiro de Aeronáutica para suprimir o limite de 20% de participação de empresas aéreas estrangeiras em empresas aéreas sediadas no Brasil. Assim, empresas estrangeiras poderão deter até mesmo a integralidade do capital das empresas aéreas no Brasil.

Tal limite atende, de fato, ao interesse imediato de algumas empresas aéreas brasileiras, de receberem investimento de parceiros estrangeiros, mas, ao permitir que esse limite possa ser ultrapassado, e de forma ilimitada, independentemente, até mesmo da exigência de reciprocidade, acabar por revelar, apenas, uma posição de subordinação do País ao interesse estrangeiro.



Trata-se de solução muito pior do que a que já foi tentada quando da edição da Medida Provisória nº 714, de 2016, que permitiria a elevação desse capital a até 49%, e que poderia ser superior no caso de haver reciprocidade. Ou seja, é evidente o grave retrocesso que essa proposta acarreta, em uma área que é de extrema sensibilidade para os interesses do Brasil e de sua soberania.

A medida, ademais, é contrária aos princípios contemplado na Convenção de Chicago, ao estabelecer vantagem sem qualquer exigência de reciprocidade. No Canadá¹, por exemplo, a legislação exige que 75% das ações com direito a voto de empresas aéreas sejam detidas por canadenses, ou seja, apenas 25% das ações podem ser detidas por estrangeiros. O mesmo ocorre em inúmeros países.

Dessa forma, sem desconhecer a tendência mundial à liberalização da participação estrangeira nos serviços aéreos nacionais, estaremos melhor atendendo o interesse público e a soberania do País ao manter a nossa prerrogativa condicionando a sua flexibilização ao critério da reciprocidade.

Sala da Comissão, de de 2018.

Senador José Pimentel
PT – CE

¹ <http://laws.justice.gc.ca/PDF/C-10.4.pdf>



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 863, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2018

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

EMENDA MODIFICATIVA

Inclua-se, na redação dada pelo art. 1º da Medida Provisória 863 ao art. 1º da Lei nº 7.565, de 1986, o seguinte parágrafo:

“§ 6º Os vôos operados por empresas aeroviárias, valendo-se do direito de tráfego do Estado brasileiro, deverão ser operados por tripulações brasileiras, com contrato de trabalho no Brasil, ressalvadas as disposições previstas neste Código e na Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984.”

JUSTIFICAÇÃO

Ao se permitir que empresas estrangeiras sejam detentoras de até 100% do capital de empresas aéreas sediadas no Brasil, impõe-se a adoção de cautelas que impeça que a força de trabalho seja, também, totalmente estrangeira, em favor da necessidade de que haja não apenas inteligência como capacidade técnica nacional no setor em favor da nossa soberania.

Com efeito, é inconcebível que se faça qualquer abertura sem a proteção laboral através de ressalvas trabalhistas, que garantam, pelo menos, a exploração do direito de tráfego brasileiro por profissionais brasileiros, a exemplo de nações serias que se preocupam com seus cidadãos e consideram as proteções trabalhistas em seus acordos e leis. Entende-se que o elo mais vulnerável do sistema, em caso de abertura irrestrita do capital, seja a mão de obra embarcada, o que justifica a defesa da ressalva trabalhista apresentada.

Tendo em vista que a liberalização pretendida pela MPV 863 pode significar a transferência de rotas hoje operadas por empresas e tripulantes brasileiros para empresas estrangeiras, gerando desemprego, fuga de impostos e



até mesmo uma dificuldade em controle regulatório, é indispensável que seja feita a ressalva proposta, a fim de evitar este efeito colateral indesejado.

Os direitos de tráfego acordados entre países (acordos bilaterais) determinam o uso de determinadas rotas para cada estado explorar (sobrevoadando ou passando pelo outro estado em comum acordo). Definindo a obrigatoriedade do estado brasileiro em designar as rotas internacionais (direitos de tráfego brasileiro) as quais acordou bilateralmente com outros estados, para tripulantes brasileiros e com contrato de trabalho no Brasil, entendo que protegeremos e até potencializamos um crescimento para os empregos (e impostos) brasileiros.

Assim, se for o caso de se aprovar essa medida provisória, altamente prejudicial aos interesses do País, mostra-se necessário assegurar que nas aeronaves no exercício de direitos de tráfego brasileiros sejam utilizados tripulantes brasileiros.

Sala da Comissão, de de 2018.

Senador José Pimentel
PT – CE

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 863, DE 2018

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

EMENDA MODIFICATIVA Nº /2018

Dê-se ao art. 1º da Medida Provisória n.º 863, de 13 de dezembro de 2018, a seguinte redação:

“Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 156.
.....
.....

§ 3º Voos internacionais operados por empresas designadas pelo Estado brasileiro deverão ser operadas por tripulantes brasileiros, mediante contrato de trabalho regido pela legislação brasileira, ressalvada a possibilidade de no máximo 1/3 (um terço) de comissários estrangeiros.” (NR)

.....
.....
“Art. 181. A concessão ou a autorização somente será concedida a pessoa jurídica constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no País.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A preocupação com a regulação sobre a participação do capital estrangeiro, assim como o controle diretivo das empresas brasileiras que prospectem capital estrangeiro, baseia-se não só na experiência de países que utilizam essa prática, como também na vulnerabilidade que os acordos bilaterais e aberturas das Liberdades do Ar podem agregar a esse cenário.

Além da falta de compromisso das empresas dominadas pelo capital estrangeiro, demonstrado em outros países, temos um agravante adicionado pela tendência mundial de Liberalização dos Mercados de Aviação ("Abertura dos Céus"). É importante entender que a abertura do capital para estrangeiros, não é, por si só, a "Abertura dos Céus", mas é um dos principais fatores desse processo.

Os fatores presentes no cenário atual e que podem gerar reflexos isolados ou

combinados são: 5ª e 6ª Liberdades do Ar; Acordos bilaterais; Fusão de grandes marcas; Intercâmbio de aeronaves; Liberdade de licenças; Liberdade de matrículas e Participação do capital estrangeiro nas companhias aéreas.

Em uma primeira análise, podemos chegar à conclusão de que muitos outros segmentos de negócios já usufruem dessa permissão no Brasil, ser explorado pela participação irrestrita do capital estrangeiro. Porém, esses produtos são produzidos e, salvo exportação, vendidos e consumidos no país. Enquanto que na aviação civil, o produto final pode ser adquirido e explorado em qualquer lugar, passando pelo Brasil sem que qualquer relação comercial seja estabelecida. Portanto, sem uma análise dos impactos, pode trazer riscos para o sistema, sociedade e trabalhadores.

Deixando-se de lado a soberania e evasão de divisas, é inconcebível que se faça qualquer abertura sem a proteção laboral através de ressalvas trabalhistas, que garantam, pelo menos, a exploração do direito de tráfego brasileiro por profissionais brasileiros, a exemplo de nações avançadas que se preocupam com seus cidadãos e consideram as proteções trabalhistas em seus acordos e leis. Entende-se que o elo mais vulnerável do sistema, em caso de abertura irrestrita do capital, seja a mão de obra embarcada, o que justifica a defesa da ressalva trabalhista apresentada.

Tendo em vista que o uso da 5ª liberdade do ar pode significar a transferência de rotas hoje operadas por empresas e tripulantes brasileiros para empresas estrangeiras, gerando desemprego, fuga de impostos e até mesmo uma dificuldade em controle regulatório, entendo que a sociedade brasileira assim como os aeronautas brasileiros, necessitam de uma ressalva a fim de evitar este efeito colateral indesejado.

Os direitos de tráfego acordados entre países (acordos bilaterais) determinam o uso de determinadas rotas para cada estado explorar (sobrevoadando ou passando pelo outro estado em comum acordo). Definindo a obrigatoriedade do estado brasileiro em designar as rotas internacionais (direitos de tráfego brasileiro) as quais acordou bilateralmente com outros estados, para tripulantes brasileiros e com contrato de trabalho no Brasil, entendo que protegeremos e até potencializamos um crescimento para os empregos (e impostos) brasileiros.

Ademais, é importante salientar que os direitos de tráfego de outros países não terão sua eficácia afetada por tal dispositivo e os voos que hoje passam pelo Brasil com tripulações estrangeiras continuarão a fazer o mesmo, a única mudança está na obrigatoriedade de direitos de tráfego brasileiros sejam utilizados por tripulantes brasileiros.

Por essas razões e em decorrência dos debates que foram travados na ocasião de discussão da Medida Provisória n.º 714, de 2016, que tinha conteúdo análogo, foi possível estabelecer amplo acordo entre o Parlamento e o governo Michel Temer no sentido assegurar as ressalvas supramencionadas, conforme constava nas alterações à Lei n.º 7.565, especificamente ao art. 181, § 5º, decorrentes do Projeto de Lei de Conversão (PLV) 13/2016 e, posteriormente, da emenda aglutinativa n.º 1, do deputado Baleia Rossi (MDB/SP), ao art. 181, § 2º. Todavia, diante do prazo exíguo para votação da Medida Provisória no Senado Federal, bem como em razão da resistência apresentada pelo senadores no tocante à elevação do capital estrangeiro até 100%, o governo acabou sendo forçado a vetar todas as alterações realizadas no art. 181.

Em 2017, o governo novamente propôs a discussão do assunto, dessa vez através do PL 7425/2017, que além de retirar as restrições acerca do limite de capital estrangeiro nas empresas aéreas, também criava a Agência Brasileira de Promoção do Turismo - Embratur. Na ocasião, o projeto foi apensado ao PL 2724/2015, cuja relatoria ficou a cargo do deputado Paulo Azi (DEM/BA). Em seu relatório, Azi manteve o acordo pactuado entre o Parlamento, o Governo Federal e os Aeronautas, assegurando ressalvas trabalhistas aos tripulantes brasileiros, nos termos da alteração promovida ao art. 156, § 3º do CBA, que é exatamente a mesma redação da presente emenda.

Ante o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para assegurar o cumprimento do amplo acordo promovido entre as partes, de modo a proteger os aeronautas brasileiros através da aprovação desta emenda modificativa.

Sala das Sessões, , de dezembro de 2018.

Deputado Federal JERÔNIMO GOERGEN
PP/RS

EMENDA Nº – CMMPV

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 863, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2018

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

EMENDA MODIFICATIVA

Inclua-se, na redação dada pelo art. 1º da Medida Provisória 863 ao art 1º da Lei nº 7.565, de 1986, o seguinte parágrafo:

“§ 6º Os vôos operados por empresas aeroviárias, valendo-se do direito de tráfego do Estado brasileiro, deverão ser operados por tripulações brasileiras, com contrato de trabalho no Brasil, ressalvadas as disposições previstas neste Código e na Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984.”

JUSTIFICAÇÃO

Ao se permitir que empresas estrangeiras sejam detentoras de até 100% do capital de empresas aéreas sediadas no Brasil, impõe-se a adoção de cautelas que impeça que a força de trabalho seja, também, totalmente estrangeira, em favor da necessidade de que haja não apenas inteligência como capacidade técnica nacional no setor em favor da nossa soberania.

Com efeito, é inconcebível que se faça qualquer abertura sem a proteção laboral através de ressalvas trabalhistas, que garantam, pelo menos, a exploração do direito de tráfego brasileiro por profissionais brasileiros, a exemplo de nações serias que se preocupam com seus cidadãos e consideram as proteções trabalhistas em seus acordos e leis. Entende-se que o elo mais vulnerável do sistema, em caso de abertura irrestrita do capital, seja a mão de obra embarcada, o que justifica a defesa da ressalva trabalhista apresentada.

Tendo em vista que a liberalização pretendida pela MPV 863 pode significar a transferência de rotas hoje operadas por empresas e tripulantes

brasileiros para empresas estrangeiras, gerando desemprego, fuga de impostos e até mesmo uma dificuldade em controle regulatório, é indispensável que seja feita a ressalva proposta, a fim de evitar este efeito colateral indesejado.

Os direitos de tráfego acordados entre países (acordos bilaterais) determinam o uso de determinadas rotas para cada estado explorar (sobrevoando ou passando pelo outro estado em comum acordo). Definindo a obrigatoriedade do estado brasileiro em designar as rotas internacionais (direitos de tráfego brasileiro) as quais acordou bilateralmente com outros estados, para tripulantes brasileiros e com contrato de trabalho no Brasil, entendo que protegeremos e até potencializamos um crescimento para os empregos (e impostos) brasileiros.

Assim, se for o caso de se aprovar essa medida provisória, altamente prejudicial aos interesses do País, mostra-se necessário assegurar que nas aeronaves no exercício de direitos de tráfego brasileiros sejam utilizados tripulantes brasileiros.

Sala da Comissão,

Senador **Walter Pinheiro**

EMENDA Nº – CMMPV

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 863, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2018

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

EMENDA MODIFICATIVA E SUPRESSIVA

Dê-se ao art. 1º a seguinte redação, suprimindo-se o art. 2º:

“Art. 1º O art. 181 da Lei Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 181.

.....

§ 5º O limite de que trata o inciso II do **caput** poderá ser reduzido em caso de reciprocidade e nos termos de acordo de serviços aéreos celebrado entre a República Federativa do Brasil e governo estrangeiro, e, na inexistência de acordo, observará o limite de participação de capital estrangeiro no capital votante estabelecido pela legislação do país de origem da pessoa jurídica estrangeira, até o limite de 20% (vinte por cento).

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O art. 1º da MPV 714 altera o art. 181 do Código Brasileiro de Aeronáutica para suprimir o limite de 20% de participação de empresas aéreas estrangeiras em

empresas aéreas sediadas no Brasil. Assim, empresas estrangeiras poderão deter até mesmo a integralidade do capital das empresas aéreas no Brasil.

Tal limite atende, de fato, ao interesse imediato de algumas empresas aéreas brasileiras, de receberem investimento de parceiros estrangeiros, mas, ao permitir que esse limite possa ser ultrapassado, e de forma ilimitada, independentemente, até mesmo da exigência de reciprocidade, acabar por revelar, apenas, uma posição de subordinação do País ao interesse estrangeiro.

Trata-se de solução muito pior do que a que já foi tentada quando da edição da Medida Provisória nº 714, de 2016, que permitiria a elevação desse capital a até 49%, e que poderia ser superior no caso de haver reciprocidade. Ou seja, é evidente o grave retrocesso que essa proposta acarreta, em uma área que é de extrema sensibilidade para os interesses do Brasil e de sua soberania.

A medida, ademais, é contrária aos princípios contemplado na Convenção de Chicago, ao estabelecer vantagem sem qualquer exigência de reciprocidade. No Canadá, por exemplo, a legislação exige que 75% das ações com direito a voto de empresas aéreas sejam detidas por canadenses, ou seja, apenas 25% das ações podem ser detidas por estrangeiros. O mesmo ocorre em inúmeros países.

Dessa forma, sem desconhecer a tendência mundial à liberalização da participação estrangeira nos serviços aéreos nacionais, estaremos melhor atendendo o interesse público e a soberania do País ao manter a nossa prerrogativa condicionando a sua flexibilização ao critério da reciprocidade.

Sala da Comissão,

Senador **Walter Pinheiro**

EMENDA Nº – CMMPV

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 863, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2018

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se, do art. 2º da MPV 863 a revogação do inciso III do art. 181 da Lei nº 7.565, de 1986.

JUSTIFICAÇÃO

A revogação do inciso III do art. 182 do Código Brasileiro de Aeronáutica permitirá que a direção de companhias aéreas brasileiras, tenham ou não controle acionário estrangeiro, seja atribuída a estrangeiros.

Trata-se, data vênia, de solução que traz risco à segurança nacional, em setor estratégico, sendo a Aviação Civil e o transporte aéreo essenciais à preservação da soberania do país.

Dessa forma, empresas que atuem em território nacional, na navegação aérea de cabotagem, ainda que com capital estrangeiro, devem ser dirigidas por brasileiros, como regra, admitida apenas a exceção se houver reciprocidade. Contudo, a mera revogação não observa esse requisito, em desatendimento, assim, ao art. 178, da CF, que prevê:

“Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, **atendido o princípio da reciprocidade.**”

Sala da Comissão,

Senador **Walter Pinheiro**

ETIQUETA



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 863, de 2018

Elvino Bohn Gass Autor

**Partido
PT**

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. Aditiva

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 1º a seguinte redação, suprimindo-se o art. 2º:

“Art. 1º O art. 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 181.

.....

§ 5º O limite de que trata o inciso II do caput poderá ser reduzido em caso de reciprocidade e nos termos de acordo de serviços aéreos celebrado entre a República Federativa do Brasil e governo estrangeiro, e, na inexistência de acordo, observará o limite de participação de capital estrangeiro no capital votante estabelecido pela legislação do país de origem da pessoa jurídica estrangeira, até o limite de 20% (vinte por cento).

JUSTIFICAÇÃO

O art. 1º da Medida Provisória 863/2018 altera o art. 181, do Código Brasileiro da Aeronáutica, para suprimir o limite de 20% de participação de empresas aéreas estrangeiras em empresas aéreas sediadas no Brasil. Pela proposta apresentada pelo governo, as empresas estrangeiras poderão deter até mesmo a integralidade do capital das empresas aéreas no Brasil.

A solução apresentada é muito pior do que a que constava na MP 714/2016, editada pela presidenta Dilma Rousseff, que permitia a elevação desse capital a

até 49%, e que poderia ser superior no caso de haver reciprocidade.

Estabelecer limites para capital estrangeiro é regra no mundo. Nos Estados Unidos e Canadá, por exemplo, há restrição de 25% ao capital estrangeiro. Na União Europeia e Austrália, o limite é de 49%; Japão 33%; China 35%; e Malásia 45%.

Se o intuito da proposta é uma equiparação com a legislação internacional o ideal é estabelecer algum limite e o Brasil negociar, soberanamente, com outras nações e/ou blocos econômicos acordos comerciais que sejam bons para as companhias brasileiras.

As companhias brasileiras não tem, em sua composição acionária, nem os 20% máximos previstos hoje em lei. A Gol tem 13,92% de capital estrangeiro. A Azul, 8,3% e a Tam, 10%. Portanto a abertura indiscriminada para o capital estrangeiro não parece ser uma prioridade a ponto de exigir uma medida provisória.

PARLAMENTAR

Deputado Elvino Bohn Gass

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 863, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2018

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Emenda Aditiva nº

Inclua-se onde couber:

Art. O art. 9º da Lei 13.755, de 10 de dezembro de 2018, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso III:

Art. 9º.....

I -

II -

III – não produzam, mas comercializem, no País, os produtos referidos no inciso I do caput.

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, ao criar o Programa Rota 2030

Mobilidade e Logística estabeleceu, em seu art. 9º a possibilidade de habilitação de empresas importadoras de veículos e autopeças no Programa. Posteriormente, quando da conversão da MP na Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, tal dispositivo foi retirado do texto sob a justificativa de que o Programa não deveria beneficiar empresas importadoras, cuja tecnologia é desenvolvida em seus países de origem.

Primeiramente, cabe destacar que as empresas habilitadas no Programa somente farão jus aos benefícios na medida em que realizem dispêndios em pesquisa e desenvolvimento, no País nos termos do Programa. Desta forma, a justificativa utilizada para a retirada dos importadores do Programa não é pertinente.

Observou-se, durante o período de vigência do Programa Inovar-Auto (2013-2017), que empresas que atuam apenas no ramo de importação de automóveis realizaram dispêndios em pesquisa e desenvolvimento no país, fazendo uso de laboratórios e pesquisadores nacionais.

Sendo uma das diretrizes do Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística aumentar os investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação (P&D) no País, é importante que o máximo de empresas possam se habilitar ao Programa.

Ademais, a exclusão das empresas importadoras pode representar um risco junto à OMC, ao passo em que está sendo dado tratamento diferenciado entre fabricantes nacionais e importadores. Além disso, a habilitação ao Programa é voluntária. Assim, a empresa que não tiver planos de realização de dispêndios em P&D no País pode optar por não se habilitar ao Programa, haja vista este ser requisito obrigatório para as empresas habilitadas.

Nestes termos, solicitamos o apoio dos demais pares para a provação desta emenda.

Sala da Comissão, em 18 de dezembro de 2018.

ALFREDO KAEFER
Deputado Federal – PP/PR

COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 863, DE 2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 863, DE 2018

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

EMENDA Nº

Inclua-se onde couber o seguinte artigo à Medida Provisória nº 863, de 13 de dezembro de 2018:

“Art. XXX. O art. 1º, § 1º da Lei nº 5.709, de 7 de outubro de 1971, passam a vigor com a seguinte redação:

“Art. 1º

.....

§ 1º - *Fica, todavia, sujeita ao regime estabelecido por esta Lei, somente, a pessoa jurídica brasileira da qual participem, com maioria do capital ou poder de controle, estados nacionais estrangeiros ou fundos soberanos estrangeiros.*

..... NR)”

JUSTIFICAÇÃO

O Art. 190 da Constituição Federal é expresso no sentido de que “A lei regulará e limitará a aquisição ou o arrendamento de propriedade rural por pessoa física ou jurídica estrangeira e estabelecerá os casos que dependerão de autorização do Congresso Nacional.”.

Ao estabelecer limites e condições para a aquisição de imóveis rurais por estrangeiros, a Lei nº 5.709/71 dá cumprimento ao dispositivo constitucional acima mencionado, resguardando a soberania do Estado Brasileiro, evitando a concentração de terras agrícolas, especialmente sob a propriedade de estrangeiros, cuja jurisdição interna não seja total.

A redação atual do § 1º do Art. 1º da mencionada Lei equipara, para as finalidades ali mencionadas, a pessoa jurídica brasileira da qual participem, a qualquer título, pessoas estrangeiras físicas ou jurídicas que tenham a maioria do seu capital social e residam ou tenham sede no Exterior às pessoas jurídicas estrangeiras, restabelecendo distinção entre empresas brasileiras de capital nacional e empresas brasileiras de capital estrangeiro.

O mencionado dispositivo tem se mostrado de efeitos catastróficos, especialmente por impedir o saudável investimento estrangeiro direto (IED) em atividades produtivas da economia, necessárias ao desenvolvimento do país e à produção de saldos comerciais positivos.

É fundamental, por outro lado, garantir a preservação da soberania nacional, especialmente evitando que se aconteça no Brasil os conhecidos fenômenos de neocolonização ou “land grabbing” que acomete países com fronteiras agrícolas não exploradas, nos quais investimentos são direcionados por interesses soberanos de estados nacionais estrangeiros, que em nada correspondem ao interesse nacional.

Nesse sentido, é manifestamente pertinente a preocupação de se garantir controle de investimentos que tenham por objetivo apenas e tão somente garantir a segurança alimentar e energética de países estrangeiros, em detrimento do interesse nacional, com a produção direcionada a populações determinadas, sem prejudicar, no entanto, que possam se desenvolver as atividades econômicas em mercados e para mercados, especialmente com abertura da economia brasileira aos saudáveis e necessários investimentos estrangeiros.

A proposta impõe, portanto, a vinculação aos ditames da Lei nº 5.709 apenas as pessoas jurídicas brasileiras da qual participem, com maioria do capital ou poder de controle, estados nacionais estrangeiros ou fundos soberanos estrangeiros, dispensando das exigências especiais as demais pessoas jurídicas brasileiras, especialmente as empresas que

promovem investimentos produtivos aproveitando-se do investimento estrangeiro direto regularmente internalizado no país.

Desse modo, peço o apoio dos meus nobres pares para a aprovação dessa emenda.

Sala da Comissão, em de de 2018.

Deputado VALDIR COLATTO



**COMISSÃO MISTA DESTINADA À APRECIÇÃO DA MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 863, DE 2018.**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 863, DE 2018.

EMENDA MODIFICATIVA

Os artigos 1º e 2º da Medida Provisória nº 863/2018 passam a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º A Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 181. A concessão somente será dada à pessoa jurídica brasileira que tiver:

I - sede no Brasil;

II - pelo menos 51% (cinquenta e um por cento) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

III - direção confiada exclusivamente a brasileiros.

§ 1º As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima, cujos estatutos deverão conter expressa proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.

§ 2º Pode ser admitida a emissão de ações preferenciais até o limite de 2/3 (dois terços) do total das ações emitidas, não prevalecendo as restrições não previstas neste Código.

§ 3º A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 49% (quarenta e nove por cento) do capital a que se refere o item II deste artigo, depende de aprovação da autoridade aeronáutica.

§ 4º Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 49% (quarenta e nove por cento) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.

§ 5º O limite a que se refere o item II deste artigo poderá ser nulo quando houver reciprocidade prevista em lei nacional do capital estrangeiro com direito a voto.

Art. 2º. Ficam revogados os incisos II e III do § 2º do art. 185 da Lei nº 7.565, de 1986.”

JUSTIFICATIVA

Realizamos no ano passado, no âmbito da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Comércio e Serviços, um grande debate exatamente sobre o tema desta Medida Provisória nº 863/2018. Como Presidente da Comissão, na oportunidade, apresentei o Requerimento 96/2017 justamente para tratarmos da possibilidade de autorização legal para que grupos estrangeiros

detenham até 100% do capital de empresas aéreas brasileiras. Tal audiência pública foi realizada no dia 03/05/2017, com grandes colaboradores e opiniões categóricas sobre o setor aéreo nacional tão estratégico para economia.

Na audiência pública tivemos a presença de *players* importantes do Setor Aéreo, e naquela oportunidade, restou evidenciado um consenso em torno do mérito da proposta, no entanto, ficou claramente sinalizado uma preocupação quanto à forma como essa abertura se daria levando em consideração características distintas entre as empresas. Além disso, restou evidenciado a necessidade da reciprocidade em relação aos outros países, a necessidade de observação da segurança dos trabalhadores da aviação civil, que devem ter seus empregos garantidos e, não menos importante, a preservação do espaço aéreo brasileiro como um capital nacional.

Nesse contexto, levantou-se que devido à falta de equiparação concorrencial entre companhias aéreas estrangeiras e brasileira, a abertura de 100% da possibilidade de capital estrangeiro nas cias aéreas traria prejuízos ao setor brasileiro.

Fato é que as companhias aéreas estrangeiras contam com receita em dólar, oferta de crédito no mercado de capitais em condições de juros melhores, não possuem a carga tributária enfrentada, aqui no Brasil, incidente no QAV, como o ICMS, e regulamentação mais facilitada (a ANAC obriga cias aéreas a se responsabilizarem por danos materiais em casos de eventos da natureza, único setor no mundo a se responsabilizar por esse tipo de prejuízos).

Precisamos analisar a matéria de uma forma mais macro, pois, ainda que num primeiro momento entenda-se que uma oferta de mais assentos e voos aconteça, alerta-se ao nível de concorrência das cias aéreas no mundo, predatória, onde a prática de *dumping* é costumeiramente usada, já que para o setor de serviços o *dumping* não é punido. Desta forma, as cias aéreas estrangeiras, mais fortes e de valor de *Market Cap* de cerca de 100 vezes maiores que qualquer companhia aérea nacional, tendem expulsar as cias concorrentes de rotas mais lucrativas, criando assim monopólios, quando a prática de preços de bilhete será prejudicial aos consumidores brasileiros, e é exatamente diante destes possíveis cenários que precisamos discutir, rever e alterar o texto apresentado.

A equiparidade negocial do Brasil perante o mercado multilateral e bilateral também será perdida, uma vez que a alteração originalmente proposta pela MP 863/2018 não exige contrapartida e nenhum país no mundo abriu capital de suas cias aéreas nacionais em 100%.

Evidente que devemos tratar o assunto com a devida importância que traz para a economia do nosso país, no entanto, devemos ser cautelosos com a medida para que consigamos atingir os fins pretendidos com sucesso e possamos fazer com que a economia e o Setor tenham grandes avanços e não prejuízos como a Medida da forma que esta traz.

São essas as razões que tornam indispensável a aprovação da presente emenda, motivo pelo qual, peço o apoio deste Colegiado.

Sala da Comissão, 18 de dezembro de 2018.

LUCAS VERGÍLIO
Deputado Federal SD/GO

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 863, DE 2018

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

EMENDA MODIFICATIVA Nº /2018

Dê-se ao art. 1º da Medida Provisória n.º 863, de 13 de dezembro de 2018, a seguinte redação:

“Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 156

§ 3º Voos internacionais operados por empresas designadas pelo Estado brasileiro deverão ser operados por tripulantes brasileiros, mediante contrato de trabalho regido pela legislação brasileira, ressalvada a possibilidade de no máximo 1/3 (um terço) de comissários estrangeiros.” (NR)

“Art. 181. A concessão ou a autorização somente será concedida a pessoa jurídica constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no País.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A preocupação com a regulação sobre a participação do capital estrangeiro, assim como o controle diretivo das empresas brasileiras que prospectem capital estrangeiro, baseia-se não só na experiência de países que utilizam essa prática, como também na vulnerabilidade que os acordos bilaterais e aberturas das Liberdades do Ar podem agregar a esse cenário.

Além da falta de compromisso das empresas dominadas pelo capital estrangeiro, demonstrado em outros países, temos um agravante adicionado pela tendência mundial de Liberalização dos Mercados de Aviação ("Abertura dos Céus"). É importante entender que a abertura do capital para estrangeiros, não é, por si só, a "Abertura dos Céus", mas é um dos principais fatores desse processo.

Os fatores presentes no cenário atual e que podem gerar reflexos isolados ou combinados são: 5ª e 6ª Liberdades do Ar; Acordos bilaterais; Fusão de grandes marcas; Intercâmbio de aeronaves; Liberdade de licenças; Liberdade de matrículas e Participação do capital estrangeiro nas companhias aéreas.

Em uma primeira análise, podemos chegar à conclusão de que muitos outros segmentos de negócios já usufruem dessa permissão no Brasil, ser explorado pela participação irrestrita do capital estrangeiro. Porém, esses produtos são produzidos e, salvo exportação, vendidos e consumidos no país. Enquanto que na aviação civil, o produto final pode ser adquirido e explorado em qualquer lugar, passando pelo Brasil sem que qualquer relação comercial seja estabelecida. Portanto, sem uma análise dos impactos, pode trazer riscos para o sistema, sociedade e trabalhadores.

Deixando-se de lado a soberania e evasão de divisas, é inconcebível que se faça qualquer abertura sem a proteção laboral através de ressalvas trabalhistas, que garantam, pelo menos, a exploração do direito de tráfego brasileiro por profissionais brasileiros, a exemplo de nações avançadas que se preocupam com seus cidadãos e consideram as proteções trabalhistas em seus acordos e leis. Entende-se que o elo mais vulnerável do sistema, em caso de abertura irrestrita do capital, seja a mão de obra embarcada, o que justifica a defesa da ressalva trabalhista apresentada.

Tendo em vista que o uso da 5ª liberdade do ar pode significar a transferência de rotas hoje operadas por empresas e tripulantes brasileiros para empresas estrangeiras, gerando desemprego, fuga de impostos e até mesmo uma dificuldade em controle regulatório, entendo que a sociedade brasileira assim como os aeronautas brasileiros, necessitam de uma ressalva a fim de evitar este efeito colateral indesejado.

Os direitos de tráfego acordados entre países (acordos bilaterais) determinam o uso de determinadas rotas para cada estado explorar (sobrevoadando ou passando pelo outro estado em comum acordo). Definindo a obrigatoriedade do estado brasileiro em designar as rotas internacionais (direitos de tráfego brasileiro) as quais acordou bilateralmente com outros estados, para tripulantes brasileiros e com contrato de trabalho no Brasil, entendo que protegeremos e até potencializamos um crescimento para os empregos (e impostos) brasileiros.

Ademais, é importante salientar que os direitos de tráfego de outros países não terão sua eficácia afetada por tal dispositivo e os voos que hoje passam pelo Brasil com tripulações estrangeiras continuarão a fazer o mesmo, a única mudança está na obrigatoriedade de direitos de tráfego brasileiros sejam utilizados por tripulantes brasileiros.

Por essas razões e em decorrência dos debates que foram travados na ocasião de discussão da Medida Provisória n.º 714, de 2016, que tinha conteúdo análogo, foi possível estabelecer amplo acordo entre o Parlamento e o governo Michel Temer no sentido assegurar as ressalvas supramencionadas, conforme constava nas alterações à Lei n.º 7.565, especificamente ao art. 181, § 5º, decorrentes do Projeto de Lei de Conversão (PLV) 13/2016 e, posteriormente, da emenda aglutinativa n.º 1, do deputado Baleia Rossi (MDB/SP), ao art. 181, § 2º. Todavia, diante do prazo exíguo para votação da Medida Provisória no Senado Federal, bem como em razão da resistência apresentada pelo senadores no tocante à elevação do capital estrangeiro até 100%, o governo acabou sendo forçado a vetar todas as alterações realizadas no art. 181.

Em 2017, o governo novamente propôs a discussão do assunto, dessa vez através do PL 7425/2017, que além de retirar as restrições acerca do limite de capital estrangeiro nas empresas aéreas, também criava a Agência Brasileira de Promoção do Turismo - Embratur. Na ocasião, o projeto foi apensado ao PL 2724/2015, cuja

relatoria ficou a cargo do deputado Paulo Azi (DEM/BA). Em seu relatório, Azi manteve o acordo pactuado entre o Parlamento, o Governo Federal e os Aeronautas, assegurando ressalvas trabalhistas aos tripulantes brasileiros, nos termos da alteração promovida ao art. 156, § 3º do CBA, que é exatamente a mesma redação da presente emenda.

Ante o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para assegurar o cumprimento do amplo acordo promovido entre as partes, de modo a proteger os aeronautas brasileiros através da aprovação desta emenda modificativa.

Sala das Sessões, 18 de dezembro de 2018.

ARNALDO FARIA DE SÁ
Deputado Federal



COMISSÃO ESPECIAL DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 863, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2018

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

EMENDA SUPRESSIVA N.º _____

Suprima-se o art. 1º da Medida Provisória 863, de 2018, e por necessária decorrência, o inciso I do art. 2º dessa Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo desta Emenda é suprimir o art. 1º da MP em tela, uma vez que tal dispositivo não fixa e/ou exige qualquer percentual de participação acionária de capital nacional no comando da empresa concessionária de transporte aéreo, de tal modo que as empresas estrangeiras no setor aéreo brasileiro podem deter a 100% do capital acionário e dominar o setor. Ora, a dominação do setor por empresas estrangeiras é prejudicial na exata razão em que se submetem ao poder de outro Estado, não sendo suficiente a sede e administração no Brasil, pois em termos práticos se esvazia o poder das normas que disciplinam o setor no território brasileiro.

E pior, a MP é desprovida de quaisquer medidas mitigatórias sobre a abertura do setor ao capital externo, isto é, a MP não conta com medidas que possam evitar a fragilização dos interesses nacionais, especialmente no que se refere a preservação da soberania nacional, aos direitos dos trabalhadores do setor, inclusive para evitar que a mão de obra embarcada seja substituída por estrangeiros.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Partido Socialismo e Liberdade

Aliás, isso permitirá às empresas estrangeiras assumirem o controle das empresas nacionais ou criarem uma filial no Brasil para concorrer com as já existentes, sem regras claras e objetivas que preservem o direito à integração nacional, o interesse do serviço e a proteção ao consumidor brasileiro.

Considerando que o transporte aéreo é tipificado como serviço público passível de concessão, resta fundamental garantir que setores estratégicos da economia sejam regulados pelo Estado, inclusive se valendo do instrumento concessão pública para fomentar o capital produtivo brasileiro a participar da exploração da atividade econômica – que no caso específico é essencial para o desenvolvimento nacional e para garantia da soberania.

Logo, do ponto de vista da concessão à iniciativa privada é relevante apontar a incompatibilidade dessa total abertura ao capital estrangeiro com o atendimento de objetivos públicos e de fomento às empresas nacionais, sobretudo quando se observa que regras que disciplinam o setor estão sendo revogadas (inciso I do art. 2º da MP em tela), motivo pelo qual, por conexão de mérito, também devem ser também suprimidas.

Solicitamos apoio do relator e Pares para aprovação desta Emenda.

Sala das comissões, em

CHICO ALENCAR
Deputado Federal
PSOL/RJ

IVAN VALENTE
Deputado Federal
PSOL/SP

MEDIDA PROVISÓRIA 863, DE 2018

EMENDA ADITIVA

Inclua-se onde couber:

“Art. As companhias aéreas ficam obrigadas a adotar franquias de bagagem não inferior a 23 quilos por passageiro, se voo doméstico, e de 33 quilos, se voo internacional.

JUSTIFICATIVA

A recente decisão da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) que concedeu às companhias aéreas a liberdade de extinguir as tradicionais franquias de bagagem foi justificada como uma medida que tornaria as passagens aéreas mais módicas.

No entanto, nada disso aconteceu. Durante 2018, o que se constatou foi a manutenção ou mesmo elevação dos preços das passagens. Na prática, a Resolução da ANAC vem se mantendo ou mesmo se elevando. Em contrapartida, as aéreas comemoram ganhos extras de dezenas de milhões de reais. Um abuso acintoso por parte de empresas que exploram um transporte por meio de concessão de serviço público.

Além de estarem a ganhar dinheiro sem causa justa, os voos das companhias aéreas vêm infligindo um novo desconforto aos passageiros, pois as aeronaves frequentemente não comportam o volume de bagagens de mão, gerando confusão e demora nas decolagens.

Se a ANAC deixa de lado seu dever de proteger o usuário dos transportes aéreos, o legislador tem o dever de suprir com a Lei a inércia viciada da Agência Reguladora.

Essas são as razões pelas quais ofereço a presente emenda.

Sala das Sessões, de dezembro de 2018.

DEPUTADO CHICO LOPES

PCdoB-CE



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 863

00015 ETIQUETA

DATA 18/12/2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 863, de 2018
--

AUTOR DEP. SÉRGIO VIDIGAL – PDT/ES

Nº PRONTUÁRIO

TIPO 1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 (X) MODIFICATIVA 4 () ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO 181

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Modifique-se a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que passará a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 181 A concessão ou a autorização somente será concedida a pessoa jurídica constituída sob as leis brasileiras que tiver:

I – sede e administração no País;

II – pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto pertencentes a cidadãos brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos de capital;

III – não esteja, nem suas subsidiárias e associadas, proibida de licitar ou contratar com o Poder Público, nem tenha sido declarada inidônea ou não tenha sido punida, nos dois anos anteriores, com a decretação da caducidade de outorga de serviço aéreo público.

IV – esteja em situação regular com a seguridade social e o fisco.

.....

.....

§ 3º Observada a reciprocidade, os acordos sobre serviços aéreos celebrados pela República Federativa do Brasil poderão prever limite de capital social votante

em poder de brasileiros inferior ao mínimo estabelecido no inciso II do caput, com validade apenas entre as partes contratantes.

§ 4º Na hipótese de serviços aéreos especializados de ensino, de adestramento, de investigação, de experimentação científica e de fomento ou proteção ao solo, ao meio ambiente e a similares, a autorização pode ser outorgada a associações civis.” (NR)

JUSTIFICATIVA

Com a presente emenda, pretende-se alterar o texto da Medida Provisória 863/18, para modificar o artigo 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica).

A referida lei dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica e a Medida Provisória pretende atualizá-lo para facilitar a captação de recursos no exterior por parte das companhias aéreas brasileiras. Entretanto, eliminar limites à presença de capital estrangeiro é medida extremada e cujas consequências não estão claras, mas tem o potencial de extinguir a participação brasileira no setor aéreo. Nesse sentido, sugerimos seguir as melhores práticas internacionais e manter um limite razoável aos aportes estrangeiros, que serão bem-vindos para sanear o setor, mas não devem retirar o controle do setor das mãos de empresas brasileiras. A título de comparação, nos Estados Unidos a participação estrangeira é limitada a 25%, no Japão a 33% e na União Europeia a 49%. Acreditamos que os limites à participação de capital estrangeiro devem se reger pelo princípio da reciprocidade e qualquer permissão para aportes superiores e redução de controle por parte dos cidadãos brasileiros deve se dar com a devida contrapartida.

Finalmente, em 2010, o Poder Executivo havia enviado projeto de Lei para apreciação pela Câmara dos Deputados com medidas similares. No referido projeto de lei, de nº 6.961/2010, previa-se o impedimento de concessão ou autorização a empresa considerada inidônea e exigia-se regularidade com a seguridade social e com o fisco, dispositivos que acreditamos serem necessários manter e aprimorar.

DEP. SÉRGIO VIDIGAL – PDT/ES

Brasília, 18 de dezembro de 2018.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 863

00016 ETIQUETA

DATA 18/12/2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 863, de 2018
--

AUTOR DEP. SÉRGIO VIDIGAL – PDT/ES

Nº PRONTUÁRIO

TIPO 1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 (X) MODIFICATIVA 4 () ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO 181

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Modifique-se o artigo 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que passará a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 181 A concessão ou autorização somente será dada à pessoa jurídica brasileira que:

I – tiver sede no País;

II – manter pelo menos 51% (cinquenta e um por cento) do capital com direito a voto pertencente a cidadãos brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

III – não esteja, nem suas subsidiárias e associadas, proibida de licitar ou contratar com o Poder Público, nem tenha sido declarada inidônea ou não tenha sido punida, nos dois anos anteriores, com a decretação da caducidade de outorga de serviço aéreo público.

IV – esteja em situação regular com a seguridade social e o fisco.

.....

.....

§ 3º Na hipótese de serviços aéreos especializados de ensino, de adestramento, de investigação, de experimentação científica e de fomento ou proteção ao solo,

ao meio ambiente e a similares, a autorização pode ser outorgada a associações civis.” (NR)

JUSTIFICATIVA

Com a presente emenda, pretende-se alterar o texto da Medida Provisória 863/18, para modificar o artigo 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica).

A referida lei dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica e a Medida Provisória pretende atualizá-lo para facilitar a captação de recursos no exterior por parte das companhias aéreas brasileiras. Entretanto, eliminar limites à presença de capital estrangeiro é medida extremada e cujas consequências não estão claras, mas tem o potencial de extinguir a participação brasileira no setor aéreo. Nesse sentido, sugerimos seguir as melhores práticas internacionais e manter um limite razoável aos aportes estrangeiros, que serão bem-vindos para sanear o setor, mas não devem retirar o controle do setor das mãos de empresas brasileiras. A título de comparação, nos Estados Unidos a participação estrangeira é limitada a 25%, no Japão a 33% e na União Europeia a 49%. Acreditamos que os limites estabelecidos na Europa são os mais flexíveis e adequados.

Finalmente, em 2010, o Poder Executivo havia enviado projeto de Lei para apreciação pela Câmara dos Deputados com medidas similares. No referido projeto de lei, de nº 6.961/2010, previa-se o impedimento de concessão ou autorização a empresa considerada inidônea e exigia-se regularidade com a seguridade social e com o fisco, dispositivos que acreditamos serem necessários manter e aprimorar.

DEP. SÉRGIO VIDIGAL – PDT/ES
Brasília, 18 de dezembro de 2018.

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**Data
19/12/2018Proposição
MPV 863/2018Autor
Deputado Carlos Zarattinin° do prontuário
3981. Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altera-se a redação dos artigos 1º e 2º da Medida Provisória Nº 863 de 2018 da seguinte maneira:

Art. 1º. A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 181. A concessão somente será dada à pessoa jurídica brasileira que tiver:

- I- sede no Brasil;
- II- pelo menos 51% (cinquenta e um por cento) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;
- III- direção confiada exclusivamente a brasileiros.

§ 1º. As ações com direito a voto deverão ser nominativas em se tratando de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima, cujos estatutos deverão conter expressa proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto;

§ 2º. Pode ser admitida a emissão de ações preferenciais até o limite de 2/3 (dois terços) do total das ações emitidas, não prevalecendo as restrições não previstas neste Código;

§ 3º. A transferência a estrangeiros das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 49% (quarenta e nove por cento) do capital a que se refere o item II deste artigo, depende de aprovação da autoridade aeronáutica.

§ 4º. Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 49% (quarenta e nove por cento) de capital poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital;

§ 5º. O limite a que se refere o item II deste artigo poderá ser nulo quando houver reciprocidade prevista em lei nacional do capital estrangeiro com direito a voto.

Art. 2º. Ficam revogados os seguintes dispositivos da Lei nº 7.565, de 1986:

I – os incisos II e III do § 2º do art. 185:

Art. 3º. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação Brasília, 14 de dezembro de 2018, 197º da Independência e 130º da República.

JUSTIFICAÇÃO

Devido à falta de equiparação concorrencial entre cias aéreas estrangeiras e brasileira, entende-se que a

abertura de 100% da possibilidade de capital estrangeiro nas cias aéreas traz prejuízo ao setor brasileiro.

As cias aéreas estrangeiras contam com receita em dólar, oferta de crédito no mercado de capitais em condições de juros melhores, não possuem a carga tributária enfretada, aqui no brasil, incidente no QAV, como o ICMS, e regulamentação mais facilitada (a ANAC obriga cias aéreas a se responsabilizarem por danos materiais em casos de eventos da natureza, único setor no mundo a se responsabilizar por esse tipo de prejuízo s).

Ainda que num primeiro momento entenda-se que uma oferta de mais assentos e voos aconteça, alerta-se ao nível de concorrência das cias aéreas no mundo, predatória, onde a prática de dumping é costumeiramente usada, já que para setor de serviços o dumping não é punido, então, as cias aéreas estrangeiras, mais fortes e de valor de Market Cap de cerca de 100 vezes maiores que qualquer cia aérea nacional, irão expulsar as cias concorrentes de rotas mais lucrativas. Criando assim monopólios, quando a prática de preços de bilhete será prejudicial aos consumidores brasileiros.

A equiparidade negocial do Brasil perante o mercado multilateral e bilateral também será perdida, uma vez que a alteração originalmente proposta pela MP 863/2018 não exige contrapartida e nenhum país no mundo abriu capital de suas cias aéreas nacionais em 100%.

Sala das Sessões, 19 de dezembro de 2018.

Deputado Carlos Zarattini
PT/SP

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 863, DE 2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 863, DE 2018

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

EMENDA Nº

Dê-se ao art.1º da Medida Provisória nº 863, de 2018, a seguinte redação:

“Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘Art. 30.....

.....
§ 2º O aeródromo privado só poderá ser usado com a permissão de seu respectivo proprietário.

§ 3º O aeródromo privado só poderá ser aberto ao público e explorado comercialmente por solicitação do proprietário, mediante homologação e autorização da autoridade aeronáutica.

§ 4º Uma vez homologado e autorizado a funcionar comercialmente, o aeródromo privado passa a ser classificado como aeródromo público, podendo cobrar tarifas, de acordo com a regulamentação específica.’ (NR)

‘Art. 31.....

.....
Parágrafo único. O aeródromo privado aberto ao público, nos termos do art. 30, § 3º, equipara-se a aeroporto.’ (NR)

‘Art. 36.....

.....
§ 2º Observado o disposto no § 1º, a organização administrativa, assim como a responsabilidade pela construção,

manutenção, operação e exploração do aeroporto, cabe ao respectivo explorador.

§ 3º O responsável pela administração aeroportuária, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades que, por disposição legal, nele devem funcionar, em conjunto com os órgãos públicos responsáveis por elas.

§ 4º Sujeitam-se ao regime dos serviços públicos os aeroportos de propriedade da União e diretamente explorados por esta ou por entidades da Administração Pública Federal Indireta, pelos Estados ou Municípios.

§ 5º Sujeitam-se ao regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos a construção e a exploração, por pessoas físicas ou jurídicas de direito privado, de aeroportos construídos em terreno da União, de Estados ou Municípios.

§ 6º Sujeitam-se à autorização da autoridade aeronáutica a exploração de aeródromos privados abertos ao público, nos termos do art. 30, § 3º, e a construção e exploração de aeroportos em terrenos de propriedade de pessoas físicas ou jurídicas de direito privado.

§ 7º Os aeródromos públicos, enquanto mantida a sua destinação específica pela União, constituem universalidades e patrimônios autônomos, independentes do titular do domínio dos imóveis onde estão situados.' (NR)

'Art. 181. A concessão ou a autorização somente será concedida a pessoa jurídica constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no País. (NR)'

JUSTIFICAÇÃO

A abertura de aeródromos privados ao público, e sua consequente exploração comercial, é medida esperada há muito tempo. Trata-se de uma questão de racionalidade econômica. A própria minuta do Código Brasileiro de Aeronáutica, divulgada em 2001 pelo Ministério da Defesa, para consulta pública, já previa esse expediente. A medida se alinha com a tendência observada mundo afora, pois a construção e exploração comercial de aeroportos pela iniciativa privada vem se ampliando largamente nos principais mercados de aviação civil.

A presente emenda, para alcançar tal objetivo, promove alguns ajustes no Código Brasileiro de Aeronáutica, objeto de alteração pela MP 863/18, destacando-se o que torna possível a construção e a exploração de aeroportos em imóvel particular, não desapropriado nem cedido à União.

Não se está a imaginar, obviamente, que a providência possa causar significativa repercussão no segmento do transporte aéreo regular, visto que os aeroportos administrados pelas concessionárias de aeroportos e pela Infraero respondem por 97% da demanda existente nessa modalidade.

Há a clara noção, todavia, de que a abertura de aeródromos privados ao público pode beneficiar bastante a aviação geral, modalidade que engloba as aeronaves não empregadas nos serviços regulares de transporte aéreo de passageiros e de carga, destacando-se as dedicadas aos serviços de táxi aéreo ou de operação pessoal – de empresa ou pessoa física. Cabe lembrar que o Brasil possui a segunda maior frota mundial de aeronaves desse gênero, o que leva, não raro, a conflitos entre a aviação regular e a aviação geral na utilização dos aeroportos, especialmente os centrais. O uso de aeródromos privados pode, em boa medida, ajudar a reduzir esse problema.

Sala da Comissão, em 19 de dezembro de 2018.

ALFREDO KAEFER
Deputado Federal – PP/PR

2018-12901



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 14/12/2018

Proposição: MP Nº 863 de 13//12/2018

Autor: Dep. Tadeu Alencar –PSB-PE

N.º Prontuário:

1. supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutiva/Global

Página:

Artigo: 1

Parágrafo:

Inciso:

Alínea:

TEXTO/ JUSTIFICATIVA

Dê-se ao artigo 1º da MP 863/2018 a seguinte redação:

Art. 181. Autorização somente será concedida à pessoa jurídica:

I - constituída sob as leis brasileiras e com sede e administração no Brasil;

II – com no máximo quarenta e nove por cento do capital com direito a voto pertencente a estrangeiros;

III – que disponha de qualificação técnica para prestar serviço e capacidade econômico-financeira, segundo normas expedidas pela Agência Nacional de Aviação Civil.

JUSTIFICAÇÃO

A MP libera a participação do capital estrangeiro nas empresas de transporte aéreo. Isto é, permite o ingresso ilimitado de capital estrangeiro nas empresas aéreas que atuam no País.

Assim, o governo perderia o poder de decisão sempre sobre os interesses nacionais.

É importante lembrar que a maioria dos países limitam a participação do capital estrangeiro. Nos Estados Unidos, por exemplo, somente é permitido 25% de capital externo, na china 35% e na União Europeia 49%. Mesmo em países extremamente abertos aos investimentos estrangeiros, por se tratar de uma questão complexa que envolve segurança nacional, soberania e até mesmo a proteção dos postos de trabalho, adota-se uma legislação protetiva.

Outro problema gerado pela desnacionalização total das empresas aéreas seria a redução do emprego de brasileiros tendo em conta que a empresa poderia operar com mão de obra do seu país de origem.

Assinatura



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 14/12/2018

Proposição: MP 863/2018

Autor: Dep. Tadeu Alencar – PSB/PE

N.º Prontuário:

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutiva/Global

Página:

Artigo:

Parágrafo:

Inciso:

Alínea:

TEXTO/ JUSTIFICATIVA

Suprima-se o art. 2º e os incisos I e II da Medida Provisória Nº 863/2018

JUSTIFICAÇÃO

Primeiro:

O inciso I do art. 2º da MP 863/2018 revoga os incisos I, II e III e os parágrafos §1º a § 4º do art.181 da Lei 7565/1986.

Os incisos I,II e III do artigo 181 da Lei 7565/2016, bem como os parágrafos §1º a §4º do mesmo artigo, determinam que a concessão para serviços aéreos só seja concedida a pessoa jurídica brasileira, com pelo menos 80% capital com direito a voto pertencente a brasileiros, com sede no Brasil, com direção exclusivamente de brasileiros e com regras para a transferência de ações a estrangeiros.

Segundo:

O inciso II do art. 2º da MP 863/2018 revoga os artigos 182, 184, 185 e 186 da Lei 7565/1986. Esses artigos da Lei 7565 regulamentam a autorização para outorga dos serviços aéreos exigindo que as empresas tenham sede no Brasil, com maioria de sócios, controle e direção de brasileiros. Além disso, esses artigos regulamentam a fusão e incorporação das empresas aéreas.

Entendemos que com a supressão do art. 2º da Lei 7565/2016, como prevê a MP 863/2018, haveria uma perda do poder de decisão nacional sobre os interesses nacionais.

Assinatura



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 14/12/2018

Proposição: MP Nº 863 de 13/12/2018

Autor: Dep. Felipe Carreras – PSB-PE

N.º Prontuário:

1. supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutiva/Global

Página:

Artigo: 1

Parágrafo:

Inciso:

Alínea:

TEXTO/ JUSTIFICATIVA

Dê-se ao artigo 181 da lei nº 7565 a seguinte redação:

Art. 1º A Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 181. A concessão ou autorização somente será dada à pessoa jurídica que tiver:

I - sede no Brasil;

II – para o caso de estrangeiros, obedecer o mesmo percentual de propriedade de ações com direito a voto da lei nacional do país de origem do investidor, garantindo assim a reciprocidade e igualdade de direitos.

JUSTIFICAÇÃO

Devido à falta de equiparação concorrencial entre cias aéreas estrangeiras e brasileira, entende-se que a abertura de 100% da possibilidade de capital estrangeiro nas cias aéreas traz prejuízo ao setor brasileiro, se não houver ao mínimo reciprocidade.

A equiparidade negocial do Brasil perante o mercado multilateral e bilateral também será perdida, uma vez que a alteração originalmente proposta pela MP 863/2018 não exige contrapartida e nenhum país no mundo abriu capital de suas cias aéreas nacionais em 100%.

Os acordos bilaterais de serviços aéreos firmados também sofrerão impacto negativo, pois as frequências de voos negociadas no âmbito desses acordos perdem a eficácia, uma vez que a possibilidade de ter uma empresa aérea no país de interesse, supera qualquer frequência de voo delimitada.

Assinatura



PARECER Nº 01, DE 2019 – CN

Da COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 863, DE 2018, sobre a Medida Provisória nº 863, de 2018, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.



SF/19628.57686-73

Relator: Senador **ROBERTO ROCHA**

I – RELATÓRIO

A Medida Provisória está redigida em três artigos. O primeiro deles altera o *caput* do art. 181 no Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986), para vigorar com seguinte redação: “a concessão ou a autorização somente será concedida a pessoa jurídica constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no País”.

O art. 2º da MPV contém revogações de dispositivos do CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica): todos os incisos e parágrafos do art. 181, bem como os arts. 182, 184, 185 e 186. Por sua vez o art. 3º determina a vigência imediata da Medida.

O aspecto mais importante das revogações é a do inciso II do art. 181, que determinava que “pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto [das empresas aéreas de linhas regulares], [seja] pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social”.

Quanto às demais supressões, estas visam a adequar o texto do CBA à nova redação do *caput* do art. 181, bem como a harmonizar a redação do Código com a lei de criação da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC





(nº 11.182, de 27 de setembro de 2005), que lhe é posterior. Além desse alinhamento entre os textos legais, as supressões inserem-se em um contexto de liberalização da legislação de serviços aéreos públicos e de robustecimento do papel da agência reguladora, que já conta com a delegação para “regular e fiscalizar a outorga de serviços aéreos” (art. 8, XIII de sua lei de criação) e para “conceder, permitir ou autorizar a exploração de serviços aéreos” (art. 8º, XIV, da mesma lei).

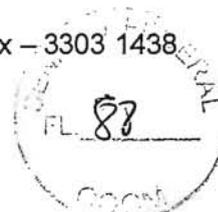
Assim, em um sentido mais amplo, a MPV permite que investidores estrangeiros adquiram empresas nacionais que prestam serviços aéreos públicos, ou mesmo que tais investidores possam estabelecer novas empresas de serviços aéreos em território nacional, sem limitação quanto à capacidade de controlar sua direção.

Na Exposição de Motivos (EM) encaminhada, o Governo argumenta que o limite de 20% ao investimento estrangeiro, que vigorava até a edição da MPV, tornava o transporte aéreo “o setor da economia brasileira mais restritivo a investimentos estrangeiros”, colocava o País entre aqueles mais fechados a esse tipo de aporte de capital, e redundava em uma situação que impunha “obstáculos ao desenvolvimento do transporte aéreo no país”.

Dessa maneira, continua a EM, a retirada de tais limitações permitirá “o aumento da competição e a desconcentração do mercado doméstico, o aumento da quantidade de cidades e rotas atendidas pelo transporte aéreo regular, a redução do preço médio das passagens, o aprimoramento de técnicas gerenciais e a incorporação de novas tecnologias no processo de gestão das empresas, a diversificação de serviços e produtos e uma melhor conectividade da malha aérea doméstica com voos internacionais”.

Foram apresentadas 21 emendas no prazo regimental, que serão descritas e analisadas conjuntamente ao final da sessão seguinte, que trata da análise do conteúdo da MPV.

II – ANÁLISE





1.1. ASPECTOS FORMAIS

Em relação à constitucionalidade, é necessário avaliar previamente os pressupostos de relevância e urgência da Medida Provisória.

Não há dúvidas acerca da relevância da Medida. De fato, a aviação é componente fundamental para a mobilidade e para a logística do Brasil. Sob qualquer prisma que se analise, o tema tratado na MPV é relevante, seja diretamente pela contribuição da aviação para a geração de empregos e renda; seja indiretamente, pela característica da aviação (e dos transportes em geral) como base de sustentação para o desenvolvimento da economia como um todo. Em suma, uma aviação forte, com grande oferta de voos e tarifas para todas as necessidades, facilita a mobilidade de pessoas, de negócios e de turistas, permite o desenvolvimento regional, além da movimentação expedita de cargas de mais alto valor agregado.

Quanto à urgência, o encolhimento do número de rotas e de cidades atendidas ao longo dos anos, e a necessidade da ampliação das possibilidades de financiamento e fortalecimento das empresas nacionais, em um cenário em que a economia ainda se encontra enfraquecida pela crise da qual ainda estamos saindo, demandam soluções imediatas, tanto mais em um tema que já vem sendo debatido há muitos anos.

De resto, o tema insere-se nas competências privativas da União para legislar (art. 22, X, da Constituição), e não há vedação para a edição de MPV sobre ele.

Por fim, não há o que se questionar sobre a adequação orçamentária e financeira da Medida Provisória aqui analisada, uma vez que a Consultoria de Orçamentos, Fiscalização e Controle do Senado Federal, em atendimento ao art. 5º da Resolução nº 1, de 2002-CN, elaborou a Nota Técnica de Adequação Orçamentária e Financeira nº 50 de 2018, na qual concluiu que:

“Não vislumbramos qualquer impacto sobre as despesas públicas. Já com relação às receitas, a ampliação da concorrência, com a abertura do setor aéreo ao capital estrangeiro, pode gerar a elevação dos ganhos a serem auferidos em futuras concessões, porém esta é só uma hipótese, que para se concretizar dependerá de outros fatores alheios ao normativo em análise. Sendo assim, é lícito considerar que a MP





863/2018 não produz impacto direto sobre receitas ou despesas públicas.

Não foram identificados dispositivos na MP 863/2018 que contrariem as normas orçamentárias e financeiras vigentes, em especial a Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar n.º 101/2000), a lei do plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e a lei orçamentária da União.”

1.2. MÉRITO

A medida nos parece de extrema relevância para o País. Em verdade, ao longo dos últimos trinta anos, verificou-se a revogação de barreiras aos investimentos externos em praticamente todos os setores da economia brasileira. Contudo, em alguns poucos casos, essas limitações permanecem vigentes, como no setor aéreo.

Tal restrição cria grandes dificuldades tanto para a capitalização de empresas nacionais quanto para a entrada de novos competidores no mercado aéreo brasileiro.

De fato, a entrada de novas empresas aéreas no País tende a ampliar o número de municípios e rotas atendidos, o que contribui diretamente para incrementar o acesso da população brasileira ao transporte aéreo. Ademais, a liberalização de participação do capital estrangeiro permitirá ampliar a competição entre empresas no setor, trazendo inúmeros benefícios sociais: desconcentração do mercado doméstico, aumento do número de localidades atendidas e de rotas operadas, redução do preço das passagens, diminuição do custo regulatório, diversificação de serviços e produtos, etc.

Tem-se, nesse caso, uma medida que impactaria diretamente no desenvolvimento da aviação regional do país – podendo atrair, até mesmo, empresas especializadas nesse mercado – e que não envolveria nenhum gasto de recursos públicos. É o caso dos aeroportos de Barreirinhas, no meu Estado, e de Parnaíba, no Piauí: no cenário atual, encontram-se com alto grau de ociosidade, a despeito do enorme potencial turístico de uma das regiões mais belas do planeta, que são os lençóis maranhenses e o delta do rio Parnaíba. A abertura do capital na aviação é medida que pode contribuir para alavancar o turismo nessas e em outras regiões do País.



SF/19628.57686-73

Página: 4/10 09/04/2019 13:02:52

00efbc8f946b7757a791b21123671036117d3675





Em mercados maiores e mais maduros, o que se vê é a concentração das empresas tradicionais de transportes de passageiros em três grandes alianças globais, em que são compartilhados recursos, voos e tecnologias, entre outras sinergias. À parte dessas alianças, outras empresas atuam em nichos específicos, como no mercado de baixo custo ou regional.

Assim, em um setor ultracompetitivo da economia, como o da aviação, pequenas diferenças nestas sinergias, como soluções pré-estabelecidas (e testadas) de TI ou de modelos de negócios, descontos para a manutenção, aquisição ou *leasing* de aeronaves, entre outras, podem gerar reduções de custo que significam a diferença entre lucro e prejuízo, e permite às empresas sobreviverem ou não.

O que se verifica no Brasil é que há, por um lado, quatro grandes empresas de transporte de passageiros que contam com algum tipo de apoio internacional, por meio de suas alianças globais ou de investidores externos, o que lhes garante uma vantagem em termos de conhecimento para atuar no mercado, e várias outras pequenas, que exploram um conjunto limitado de rotas regionais, mas que, historicamente, à medida que crescem, parece lhes faltar o *know-how* de como controlar seus custos, ou de aumentar suas receitas, e acabam indo à falência.

Em outras palavras, o mercado de transporte aéreo de passageiros requer um nível de conhecimentos especializados e de escala que é difícil de ser criado ou adquirido de forma simples. Especificamente, é difícil imaginar o surgimento de novos competidores em nosso mercado caso sejam mantidas as regras que inibem o investimento estrangeiro. A criação da última grande empresa aérea do País, inclusive, pode ser atribuída quase que ao acaso de seu fundador ser também cidadão brasileiro, além de norte-americano, e assim poder trazer capital estrangeiro sem ser impedido pelos requisitos limitantes que a MPV quer derrubar.

Ressalte-se, por outro lado, que o que a Medida Provisória NÃO propõe é permitir a cabotagem para empresas estrangeiras, isto é, somente empresas brasileiras, constituídas sob as leis locais, pagando impostos localmente, poderão realizar voos entre aeroportos brasileiros. Empresas com sede fora do Brasil somente poderão explorar essas rotas caso estabeleçam subsidiárias aqui em nosso País.



SF/19628.57686-73

Página: 5/10 09/04/2019 13:02:52

00efbc8f946b7757a791b21123671036117d3675



91



Tampouco haverá mudanças no restante da legislação da aviação civil. Especificamente, mantêm-se as disposições constantes no “Estatuto dos Aeronautas” (Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017), ou seja, as novas empresas que venham a ser constituídas em nosso País, ainda que fruto de investimentos estrangeiros, deverão seguir todas as regras contidas nesse diploma, mormente nos parágrafos 1º e 2º de seu art. 6º, que determina a nacionalidade brasileira dos tripulantes, exceto nas condições que especifica:

Art. 6º O exercício das profissões de piloto de aeronave, mecânico de voo e comissário de voo, previstas nesta Lei, é privativo de brasileiros natos ou naturalizados.

§ 1º As empresas brasileiras, quando estiverem prestando serviço aéreo internacional, poderão utilizar comissários de voo estrangeiros, desde que o número destes não exceda a 1/3 (um terço) dos comissários de voo a bordo da mesma aeronave.

§ 2º Todas as empresas de transporte aéreo público, salvo empresas estrangeiras de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo, quando estiverem operando voos domésticos em território brasileiro, terão obrigatoriamente seu quadro de tripulantes composto por brasileiros natos ou naturalizados, com contrato de trabalho regido pela legislação brasileira.

Para concluir, esperamos efeitos positivos a curto, médio, e longo prazo com a aprovação da Medida:

- A Medida conferirá maior segurança jurídica ao investimento externo direto no País, seja por meio da criação de novas empresas aéreas seja através do investimento em empresas aéreas já existentes.
- Atração de “empresas de baixo custo”: empresas como a Norwegian, a Indigo Partners (dona da Frontier, nos EUA) e a Irelandia (dona da europeia Ryanair) já têm investido na América Latina¹, de forma a expandir suas operações em nosso subcontinente. Essas empresas se caracterizam por tarifas ainda mais baixas que a de suas concorrentes e privilegiam o uso de aeroportos não-centrais, onde podem operar a custos menores. Nesse sentido, tais empresas

¹ A Norwegian está com uma filial na Argentina, a Indigo é dona da JetSmart, no Chile, além de deter participação na Volaris mexicana, e a Irelandia fundou a VivaColombia e a VivaAerobus no México.



92





podem vir a democratizar ainda mais o mercado de aviação em nosso País, seja pela redução das tarifas, seja pela utilização de aeroportos hoje subutilizados e mais afastados dos grandes centros (aumento do número de rotas).

- Maior concorrência e maior segmentação do mercado: com a entrada de novas empresas em nosso mercado, e a utilização de mais aeroportos, a oferta da aviação poderá ser mais segmentada, isto é, oferecer uma maior gama de níveis de preço e conforto nas viagens, desde aquelas de baixíssimo custo até produtos mais sofisticados, como se vê em mercados mais maduros como nos Estados Unidos ou na União Europeia.

Outra informação relevante a ser prestada é referente ao cenário de outros países que adotaram medida semelhante à que estamos apreciando:

- Chile: não tem restrições ao investimento estrangeiro e em rápida pesquisa que realizamos, atraiu empresas de capital estrangeiro, como a JetSmart;
- Austrália: não limita a participação estrangeira nas empresas que voam apenas domesticamente. No caso daquelas que exploram voos internacionais, aplica-se o limite de 49% da participação estrangeira. De fato, a segunda maior empresa australiana (Virgin) foi fundada por um estrangeiro, e mesmo hoje, a maioria de seu capital ainda pertence a grupos estrangeiros;
- Índia: embora tenha permitido o investimento estrangeiro, as regras não parecem tão claras (exige-se aprovação oficial do governo, e faz-se a distinção entre “estrangeiros” e “companhias estrangeiras”). Essa falta de clareza tem reduzido o interesse de investidores externos, como a Qatar Airways;
- Argentina: o governo Macri retirou as limitações que estamos aqui analisando e, como consequência, desde o ano de 2017 está havendo forte investimento estrangeiro no





mercado de aviação daquele país. Uma das principais novas empresas é a Norwegian, subsidiária da matriz europeia constituída sob as leis da Argentina.

Quanto às 21 emendas apresentadas, recomendamos a rejeição de todas, pelos motivos que passamos a discorrer:

- as de nºs 9 e 10 por não guardar pertinência temática com a MPV;
- as de nºs 14 (franquia de bagagens) e 18 (regras para aeródromos privados) apenas tangenciam o conteúdo da MPV e deveriam tramitar separadamente, independentemente de seu mérito;
- as de nºs 3, 4, 5 e 12 buscam garantir direitos que já estão assegurados no Estatuto do Aeronauta. Além disso, a depender da interpretação do texto da emenda, pode se passar a exigir que mesmo as empresas estrangeiras apenas fazendo transporte internacional com origem ou destino no Brasil também estariam sujeitas a tais exigências, o que seria descabido. De todo modo, ao fim de nosso Parecer apresentamos emendas com o objetivo de atender a justa preocupação dos aeronautas em relação à 5ª liberdade do ar;
- as de nºs 2, 6, 8, 15, 20 e 21 exigem reciprocidade de condições com o país de origem do capital que queira investir no Brasil. Na prática, a emenda cria embaraços e dificulta a entrada de capitais estrangeiros (a exemplo do que ocorreu na Índia) e pode evitar os benefícios da abertura que a MPV visa a proporcionar;
- as de nºs 1, 7, 13 e 20 buscam retirar no todo ou em parte dispositivos da MPV, o que poderia comprometer seu alcance e coerência interna;
- por fim, as de nºs 11, 16, 17 e 19, buscam ampliar o limite de participação estrangeira para apenas 49% do capital votante das empresas aéreas, o que nos parece insuficiente





e limitador do alcance dos benefícios que podem ser alcançados com a aprovação da MPV.

Como mencionamos na análise das emendas nºs 3, 4, 5 e 12, a preocupação nelas contida parece ser quanto a algum tipo de possível abuso em relação à quinta liberdade do ar, na qual uma empresa parte de um país terceiro, embarca e desembarca passageiros em solo brasileiro e segue para seu destino final. A preocupação dos aeronautas brasileiros, portanto, é que esses voos sejam tripulados por estrangeiros. A emenda de nº 4 até chega perto de resolver o problema, mas deixa aberto o risco de que venha a afetar empresas *estrangeiras* no uso da mencionada quinta liberdade do ar. Nesse sentido, a emenda que apresentamos ao fim de nosso parecer avança em relação a essa proposta, pois deixa claro que a regra pretendida somente se aplica a empresas *brasileiras*.

Concluindo, em nosso entendimento, a Medida Provisória é positiva e merece ser aprovada, uma vez que facilitará o aporte de capital e conhecimento às empresas aéreas nacionais, permitirá o estabelecimento de novos competidores em nosso mercado e oferecerá aos passageiros uma maior gama de tarifas e níveis de serviços nas viagens, além de gerar uma maior capilaridade do transporte aéreo em nosso País.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **admissibilidade** e pela adequação econômico-financeira da Medida Provisória nº 863, de 2018, e, no mérito, pela sua **aprovação**, com uma emenda de Relator, e rejeitadas todas as demais emendas, na forma do seguinte Projeto de Lei de Conversão:

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2019

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir o investimento estrangeiro na aviação nacional.



SF/19628.57686-73

Página: 9/10 09/04/2019 13:02:52

00efbc8f946b7757a791b21123671036117d3675

95



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 156.**

.....

§ 3º Voos internacionais operados por empresas brasileiras designadas pelo Estado brasileiro deverão ser operadas por tripulantes brasileiros, mediante contrato de trabalho regido pela legislação brasileira, ressalvada a possibilidade de no máximo 1/3 (um terço) de comissários estrangeiros.” (NR)

“**Art. 181.** A concessão ou a autorização somente será concedida a pessoa jurídica constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no País.” (NR)

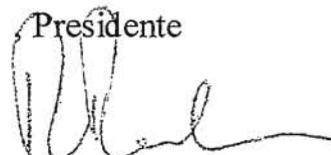
Art. 2º Ficam revogados os seguintes dispositivos da Lei nº 7.565, de 1986:

I - os incisos I a III do caput e os § 1º a § 4º do art. 181; e

II - os art. 182, art. 184, art. 185 e art. 186.

Art. 3º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

Presidente

, Relator



96



SF/19628:57686-73

Página: 10/10 09/04/2019 13:02:52

00efbc8f946b7757a791b21123671036117c3675



**COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO AO RELATÓRIO
APRESENTADO NA COMISSÃO MISTA DESTINADA A
EMITIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA
Nº 863, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2018**

Da COMISSÃO MISTA, sobre a Medida Provisória nº 863, de 13 de dezembro 2018, que *altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.*



SF/19742.57076-94

Relator: Senador **ROBERTO ROCHA**

Na 3ª reunião da Comissão Mista da Medida Provisória nº 863, de 2018, realizada em 9 de abril de 2019, apresentamos relatório perante esta Comissão acompanhado de Projeto de Lei de Conversão (PLV). Na ocasião, foi concedida vista coletiva da matéria.

No interregno até a data de hoje, realizamos amplas discussões de forma a buscar a formação de uma maioria que possa aprovar essa Medida que, continuamos convictos, é de fundamental importância para se dinamizar o mercado aéreo nacional, bem como evitar tristes episódios de falências e fechamentos de empresas aéreas. Nesse sentido, as medidas que propomos foram fruto dessas discussões e, mais importante, fruto de contribuição de vários colegas que nos apresentaram suas preocupações, especialmente no tocante à importância de se garantir que a aviação regional também possa se beneficiar da abertura aqui proposta, mas também evitar os reiterados abusos que a cobrança de bagagens vem ensejando junto aos passageiros aéreos.

Nossa proposta, sinteticamente, volta com as franquias de bagagens existentes à época da edição malfadada Resolução da ANAC nº 400, de 2016, que permitiu a cobrança das bagagens. Além disso, no tocante à aviação regional, nossa proposta é exigir que as empresas com capital

Página: 1/4 25/04/2019 09:21:30

c2010988e18f69a1cae4239c30b0c960597a4d9e





estrangeiro votante maior que 20% sejam obrigadas a operar pelo menos 5% de seus voos em rotas regionais, por um prazo mínimo de dois anos, de forma a alavancar o desenvolvimento desse importante segmento da aviação.

Diante do exposto, votamos pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência da Medida Provisória nº 863, de 2018, pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa da matéria, pela sua adequação financeira e orçamentária e, no mérito, por sua aprovação, rejeitadas todas as emendas, na forma do Projeto de Lei de Conversão a seguir apresentado.

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº _____, DE 2019

(Proveniente da Medida Provisória nº 863, de 2019)

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir o investimento estrangeiro na aviação nacional, e instituir uma franquia mínima de bagagens no transporte aéreo.

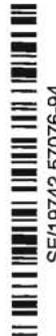
O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O § 3º do art. 156 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 156.**

§ 3º Voos internacionais operados por empresas brasileiras designadas pelo Estado brasileiro deverão ser operados por tripulantes brasileiros, mediante contrato de trabalho regido pela legislação brasileira, ressalvada a possibilidade de no máximo 1/3 (um terço) de comissários estrangeiros.” (NR)

Art. 2º O art. 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:



SF/19742.57076-94

Página: 2/4 25/04/2019 09:21:30

0010988e18f69a1cae4239c30b0c960597a4d9e



“**Art. 181.** A concessão ou autorização somente será dada à pessoa jurídica brasileira que tiver:

.....
§ 5º As exigências contidas nos incisos II e III do *caput* poderão ser dispensadas caso a pessoa jurídica opere ao menos 5% de seus voos em rotas regionais, definidas na forma do art. 115 da Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, por um prazo mínimo de dois anos a partir da concessão, autorização ou da transferência ou aquisição de ações com direito a voto por estrangeiro em limite superior ao estabelecido no inciso II do *caput*.

§ 6º Em caso de descumprimento das condições de que trata o § 5º para a dispensa das exigências previstas nos incisos II e III do *caput*, a Autoridade Aeronáutica deverá aplicar multa de R\$ 10.000 (dez mil reais) por voo regional não realizado e, em caso de reincidência, cassar a concessão ou autorização.” (NR)

Art. 3º Ficam incluídos os seguintes arts. 222-A, 222-B e 222-C na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986:

“**Art. 222-A.** Nas linhas domésticas, a franquia mínima de bagagem por passageiro é de:

- I – vinte e três quilos nas aeronaves acima de trinta e um assentos;
- II – dezoito quilos para as aeronaves de vinte e um até trinta assentos; e
- III – dez quilos para as aeronaves de até vinte assentos.

§ 1º A franquia de bagagem não pode ser usada para transporte de animais vivos.

§ 2º A soma total do peso das bagagens de passageiros não pode ultrapassar os limites contidos no Manual de Voo da Aeronave.

§ 3º Em voos com conexão, deverá prevalecer a franquia de bagagem referente à aeronave de menor capacidade.

Art. 222-B. Nas linhas internacionais, o franqueamento de bagagem será feito pelo sistema de peça ou peso, segundo o critério adotado em cada área e na conformidade com a regulamentação específica.

Art. 222-C. Nas linhas domésticas em conexão com linhas internacionais, quando conjugados os bilhetes de passagem,



SF/19742.57076-94

Página: 3/4 25/04/2019 09:21:30

c2010988e18f69a1cae4239c30b0c960597a4d9e



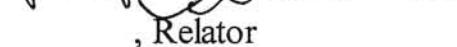
SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ROBERTO ROCHA** – PSDB/MA

prevalecerá o sistema e o correspondente limite de franquia de bagagem estabelecido para as viagens internacionais.”

Art. 4º Fica revogado o art. 182 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,


, Presidente

, Relator



SF/19742.57076-94

Página: 4/4 25/04/2019 09:21:30

c2010988e18f69a1cae4239c30b0c960597a4d9e



Senado Federal – Anexo I 25º andar
CEP: 70.165-900 – Brasília – DF – Fone: 3303 1437- / Fax – 3303 1438
e-mail: robertorocha@senador.leg.br



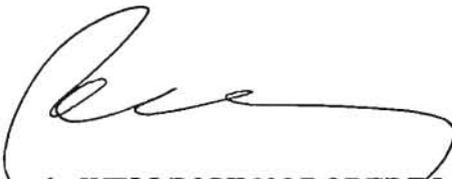


CONGRESSO NACIONAL
Comissão Mista da Medida Provisória nº 863/2018

DECISÃO DA COMISSÃO

Reunida nesta data a Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 863, de 2018, foi aprovado, por unanimidade, o relatório do Senador Roberto Rocha, que passa a constituir o Parecer da Comissão, o qual conclui pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência da Medida Provisória nº 863, de 2018, pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa da matéria, pela sua adequação financeira e orçamentária e, no mérito, por sua aprovação, rejeitadas todas as emendas, na forma do Projeto de Lei de Conversão apresentado.

Brasília, 25 de abril de 2019.


Deputado WELLINGTON ROBERTO
Presidente da Comissão Mista



PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 6, DE 2019

(Proveniente da Medida Provisória nº 863, de 2018)

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir o investimento estrangeiro na aviação nacional, e instituir uma franquia mínima de bagagens no transporte aéreo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O § 3º do art. 156 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 156.**

.....
§ 3º Voos internacionais operados por empresas brasileiras designadas pelo Estado brasileiro deverão ser operados por tripulantes brasileiros, mediante contrato de trabalho regido pela legislação brasileira, ressalvada a possibilidade de no máximo 1/3 (um terço) de comissários estrangeiros.” (NR)

Art. 2º O art. 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 181.** A concessão ou autorização somente será dada à pessoa jurídica brasileira que tiver:

.....
§ 5º As exigências contidas nos incisos II e III do *caput* poderão ser dispensadas caso a pessoa jurídica opere ao menos 5% de seus voos em rotas regionais, definidas na forma do art. 115 da Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, por um prazo mínimo de dois anos a partir da concessão, autorização ou da transferência ou aquisição de ações com direito a voto por estrangeiro em limite superior ao estabelecido no inciso II do *caput*.

§ 6º Em caso de descumprimento das condições de que trata o § 5º para a dispensa das exigências previstas nos incisos II e III do *caput*, a Autoridade Aeronáutica deverá aplicar multa de R\$



10.000 (dez mil reais) por voo regional não realizado e, em caso de reincidência, cassar a concessão ou autorização.” (NR)

Art. 3º Ficam incluídos os seguintes arts. 222-A, 222-B e 222-C na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986:

“**Art. 222-A.** Nas linhas domésticas, a franquia mínima de bagagem por passageiro é de:

I – vinte e três quilos nas aeronaves acima de trinta e um assentos;

II – dezoito quilos para as aeronaves de vinte e um até trinta assentos; e

III – dez quilos para as aeronaves de até vinte assentos.

§ 1º A franquia de bagagem não pode ser usada para transporte de animais vivos.

§ 2º A soma total do peso das bagagens de passageiros não pode ultrapassar os limites contidos no Manual de Voo da Aeronave.

§ 3º Em voos com conexão, deverá prevalecer a franquia de bagagem referente à aeronave de menor capacidade.

Art. 222-B. Nas linhas internacionais, o franqueamento de bagagem será feito pelo sistema de peça ou peso, segundo o critério adotado em cada área e na conformidade com a regulamentação específica.

Art. 222-C. Nas linhas domésticas em conexão com linhas internacionais, quando conjugados os bilhetes de passagem, prevalecerá o sistema e o correspondente limite de franquia de bagagem estabelecido para as viagens internacionais.”

Art. 4º Fica revogado o art. 182 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.



Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, 25 de abril de 2019.


Deputado WELLINGTON ROBERTO
Presidente da Comissão

