



**CÂMARA DOS DEPUTADOS
EMENDA Nº - CM**

(Medida Provisória nº 714/2016).

Inclua-se, na Medida Provisória nº 714, de 01 de março de 2016, que passa a vigorar com seguinte redação:

Art. x. Ficam revogados o inciso II, III e os §§ 1º, 2º, 3º e 4º, do art. 181 e o art. 182 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro 1986.

JUSTIFICATIVA

Na prática, isso significa mudar a regulamentação que limita a participação do capital estrangeiro em empresas aéreas brasileiras. O inciso pontua que a concessão somente será dada à pessoa jurídica brasileira que tiver "pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social".

A presente emenda altera o artigo 181 da Lei nº 7.565, sugere a revogação do inciso II e III e os §§ 1º, 2º, 3º e 4º e o art. 182 de que trata da concessão ou autorização para os serviços aéreos.

Diante do analisado neste trabalho, concluímos que existe a necessidade de revogação do disposto no artigo 181 do Código Brasileiro Aeronáutico no que diz respeito à limitação do capital estrangeiro e à restrição do exercício dos cargos de direção a brasileiros.

O que se busca incentivar é o investimento externo direto, ou seja, que empresas venham a se instalar no Brasil. A abertura de capital estrangeiro facilita-se a capitalização de empresas nacionais em dificuldades financeiras, protegendo o emprego dos seus respectivos trabalhadores.

O aumento da participação de capital estrangeiro nas empresas de transporte aéreo e a propriedade privada de terrenos de aeroportos, em vez de eles pertencerem exclusivamente à União.

Internacionalização das empresas e dos aeroportos dentro do quadro brasileiro caracterizado por deficiências no transporte aéreo, a necessidade e oportunidade para se tornar os serviços aéreos no Brasil mais eficientes por meio do aumento do número de empresas, de localidades atendidas, de oferta de assentos, qualidade de serviço e mais competitividade.



Alguns setores como a indústria automobilística e bancos, há possibilidade de controle acionário por capitais estrangeiros no Brasil, por que, então as empresas aéreas brasileiras não podem também pertencer a grupos estrangeiros? Acrescenta: “Tivemos um caso exemplar recente com a fusão da TAM brasileira com a LAN do Chile, devido à restrição ao capital estrangeiro no setor aéreo brasileiro. Com isso, a sede internacional da nova empresa ficou no Chile.

Se aqui houvesse liberdade de capitais para empresa aéreas estrangeiras, a sede da nova empresa resultante da fusão da TAM com a LAN seria provavelmente no Brasil”.

Acreditamos na possibilidade da intervenção através da regulação em questões afetas ao tema, voltadas à atualização deste marco regulatório para normatizar a participação estrangeira em empresas aéreas nacionais, de forma a estimular a formação de um cenário competitivo. No cenário institucional que é desenhado em nosso país, devemos não só discutir a criação de novos marcos, mas também revogar aqueles que não se mostram mais pertinentes.

Num país com proporções continentais e com pretensões econômicas elevadas como o Brasil é preciso atuar de forma a estimular cada vez mais a concorrência, a inovação e a eficiência. Atenuar barreiras legais à entrada que permitam a acomodação dos agentes em dado setor. Desta forma, imprescindível a busca por garantir que haja um setor aéreo que cumpra a sua função de transportar mais passageiro e cargas e de forma mais eficiente.

Com as mudanças sugeridas, incentiva-se a abertura de novas empresas aéreas no Brasil, que recolherão tributos aos cofres públicos e gerarão empregos no País. Preserva-se, contudo, o mercado para empresas genuinamente brasileiras, uma vez que prestam serviços que são de natureza, eminentemente, pública. Pelas razões expostas, contamos com o apoio dos Nobres colegas Parlamentares para a aprovação desta emenda que é importante para a nova legislação para o setor e para a modernização do Brasil.

Na aviação brasileira, a abertura do mercado será o início da verdadeira concorrência, onde poderemos medir eficiência, indicadores de manutenção, regularidade, atendimento e tarifas justas. Isto é o que importa aos usuários.

A falta de investimentos e competitividade neste mercado, com demanda cada vez maior, gera insegurança dos passageiros e entrave ao nosso crescimento econômico.

No Brasil, hoje, estamos sem saída. Não temos escolha. Somos reféns de um duopólio, por vezes incompetente e caro. O direito das pessoas e dos consumidores deve se sobrepôr aos interesses particulares de Empresas.

A aviação é um dos setores econômicos mais protegidos contra a concorrência internacional por cada país. Esse modelo tende, entretanto, a ser substituído, a exemplo do que já ocorre nos mercados domésticos de diversos países, pela adoção de medidas que favoreçam a competição entre as empresas e beneficiem o consumidor.



A regulação tradicionalmente adotada no Brasil sempre colocou em primeiro plano a proteção das empresas brasileiras, mediante a criação de barreiras de entrada ao mercado que dificultam a concorrência, em detrimento dos interesses dos consumidores e da economia nacional e a abertura do mercado doméstico de aviação será benéfica, pois amplia a oferta efetiva e potencial de transporte aéreo em nosso País contribuindo para ampliar a concorrência, reduzir tarifas, melhorar o atendimento, gerar empregos e ampliar o universo de localidades atendidas.

Além disso, facilitará a capitalização de empresas em dificuldades financeiras, protegendo o emprego dos respectivos trabalhadores. Uma medida dessa natureza apenas irá equiparar a aviação aos demais segmentos da economia, que não gozam de proteção contra a concorrência externa.

Para combater tais desvios, apresentamos esta emenda, visando impedir que os desmandos e as arbitrariedades, típicos de domínios absolutos, sacrifiquem ainda mais nosso povo. A concorrência maior proporcionará, ainda, a modernização das empresas, a comercialização de tarifas mais justas, maior conforto e multiplicidade de opções.

Percebem-se, hoje, a falta de investimentos, a despreocupação com itens absolutamente fundamentais e o descaso para com o usuário do transporte aéreo, e a sensibilidade indiscutível, o setor, quando afetado por maus serviços, provoca uma verdadeira transgressão à vida das pessoas.

Nos aeroportos, os atrasos e cancelamentos de vôos já provocaram filas, eliminar a restrição hoje existente à participação do capital estrangeiro no capital de empresas concessionárias de serviços aéreos públicos regulares.

Se aprovados, o atual limite de 20% do capital votante passa a não existir. Vale dizer, empresas com 100% de capital estrangeiro poderão ser constituídas, receber concessão e operar o serviço aéreo público no Brasil.

Os muitos trabalhos apontam, também, para o fato de que existe aparente tendência internacional à permissão da entrada do capital estrangeiro nas empresas prestadoras de serviço de transporte aéreo regular.

Os exemplos são o Chile, a União Européia e também os EUA. Este último, embora ainda mantenha a restrição à propriedade estrangeira **além dos 25%** do capital votante e a exigência de que as empresas estejam sob “efetivo controle” de seus cidadãos, já assinou acordos de “céus abertos” com quase quatro dezenas de países.

Também são apontados como países na vanguarda da abertura do mercado de transporte aéreo a Austrália e a Nova Zelândia, nas quais não há limitação de propriedade do capital para as empresas realizarem transporte aéreo doméstico, embora mantenha-se o limite de 49% - quarenta e nove por cento – para as empresas que efetuam transporte internacional.



Deve-se considerar absolutamente injusta a hipótese de companhia do exterior oferecer seus serviços em linhas internas sem arcar com os ônus que recaem sobre suas eventuais concorrentes nacionais.

Enquanto as companhias brasileiras continuariam a ser obrigadas a conviver com uma situação macroeconômica desfavorável se comparada à de alguns países, empresas estrangeiras poderiam atuar em nosso mercado interno sem qualquer dos embaraços provocados pelo chamado "custo Brasil", ou seja, elevados custos financeiro, tributário e de capital, legislação trabalhista de caráter mais protecionista, distância dos grandes centros de fabricação e de reposição de peças e diversos outros fatores que acabam por dificultar a competitividade da empresa brasileira.

É a oportunidade para tornar os serviços aéreos no Brasil mais eficientes por meio do aumento do número de empresas, de localidades atendidas, de oferta de assentos, qualidade de serviço e mais competitividade. Em contrapartida, empresários brasileiros poderiam investir em outros países.

Em alguns setores como a indústria automobilística e bancos, há possibilidade de controle acionário por capitais estrangeiros no Brasil, por que, então as empresas aéreas brasileiras não podem também pertencer a grupos estrangeiros”?

É importante frisar que a possibilidade de se beneficiar dos capitais estrangeiros já é amplamente utilizada por vários setores da economia brasileira, como é o caso das empresas de telefonia, ou das montadoras de veículos.

Em ambos os casos, o País se beneficia não só dos recursos que são aqui aplicados, mas também do conhecimento técnico que essas empresas trazem, o que permite oferecer produtos e serviços melhores e mais baratos. O mesmo ocorre no próprio setor de aviação civil. Os leilões para concessão de cinco dos maiores aeroportos do País realizados recentemente tiveram a participação de importantes grupos estrangeiros.

Nossa proposta visa, portanto, a estender os benefícios do investimento estrangeiro para o transporte aéreo regular de passageiros em nosso País.

Na verdade, o que se permitirá é que empresas estrangeiras (ou outros investidores) possam abrir subsidiárias com sede no Brasil, que deverão funcionar sob as leis locais, da mesma forma que as demais empresas que já operam regularmente em nosso País.

Podemos citar como exemplo a situação de uma montadora de automóveis estrangeira abrir uma filial no Brasil, para produzir os veículos localmente: o capital não é nacional, mas a empresa é brasileira, instituída segundo as leis locais.

A abertura do capital não implica em prejuízos às empresas nacionais, visto que o Brasil dispõe de órgãos reguladores da atividade econômica, ao contrário dos Estados Unidos. Ele observou ainda que várias empresas estrangeiras já operam no país na condição de multinacionais, com vantagens à economia local.



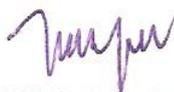
É importante analisar os benefícios. Temos que ver investimentos em linhas aéreas, em táxis aéreos, em atividades econômicas que podem ser ampliadas com entrada de capital estrangeiro. Já temos empresas no Brasil praticamente controladas pelo exterior. Elas vão ter que atender à legislação trabalhista, à legislação tributária.

A abertura do capital também foi defendida pelo vice-presidente da comissão de especialistas, Doriêdo Luiz dos Prazeres. Ele citou estudo sobre o marco regulatório da aviação civil, de autoria do consultor legislativo do Senado, Victor Carvalho Pinto, segundo o qual a manutenção de qualquer limite ao capital estrangeiro contraria dispositivos constitucionais, ao impor restrições à atividade econômica no país.

Buscando eliminar as referências à nacionalidade da propriedade do capital.

Pelo exposto esperamos contar com o apoio dos nobres Pares.

Sala das Sessões, de março de 2016.



ALFREDO KAEFER

Deputado Federal

PSL/PR



CD/16354.27310-32