



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 2, DE 2015

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para revogar a restrição de participação do capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviço de transporte aéreo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O inciso II do art. 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), restringe, atualmente, a participação de capital estrangeiro em empresas concessionárias de serviço aéreo público a 20%. Tal restrição cria grandes dificuldades tanto para a capitalização de empresas nacionais quanto para a entrada de novos competidores no mercado aéreo brasileiro.

A experiência brasileira mostra que um dos melhores estímulos ao desenvolvimento da aviação doméstica – especialmente em sua vertente regional – é justamente a entrada de novas empresas no mercado. Um exemplo recente do impacto positivo que a entrada de uma nova empresa tem na expansão do número de aeroportos regionais atendidos e do número de rotas regionais operadas no País foi o início das operações da Azul Linhas Aéreas. Após a entrada da empresa no mercado brasileiro, em

dezembro de 2008, o número de rotas domésticas operadas pelas empresas de transporte regular cresceu de pouco mais de 550 (2008) para 730 (2013) – um aumento de 33%. Há estudos da própria Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República que indicam que, caso a Azul não atuasse no mercado brasileiro, o número de rotas operadas atualmente seria de cerca de 610. Ou seja, 120 rotas regionais não existiram sem a entrada dessa empresa no mercado brasileiro.

Destaque-se que essa a entrada somente foi possível pelo que poderíamos considerar uma “coincidência do destino”, uma vez que o fundador da empresa, o Sr. David G. Neeleman, nasceu no Brasil enquanto seu pai aqui trabalhava como correspondente estrangeiro. Aos 5 anos, Neeleman regressou aos Estados Unidos, mas permaneceu com a cidadania brasileira. Caso isso não houvesse ocorrido, o investimento da Azul no mercado nacional teria sido “barrado” pela restrição ao capital estrangeiro atualmente existente no CBA. Consequentemente, dezenas de aeroportos regionais no país, hoje atendidos unicamente pela empresa, não receberiam quaisquer voos aéreos regulares, e milhares novos emprego não teriam sido criados.

Outro exemplo recente da importância da entrada de capital estrangeiro no setor de aviação civil deu-se no mercado aeroportuário. Uma das principais razões pelas quais os recentes leilões para concessão de grandes aeroportos no país mostraram-se bastante competitivos – o que levou a ágios muito elevados em relação aos valores mínimos definidos pelo Poder Público – foi, justamente, a participação de importantes grupos estrangeiros nesse processo. No caso mais recente, a concessão dos aeroportos do Galeão e de Confins, os consórcios vencedores tinham em sua composição operadoras dos aeroportos de Cingapura (considerado o melhor do mundo em várias pesquisas), de Zurique e de Munique (que estão entre os melhores da Europa). A atração de empresas responsáveis pela operação de alguns dos aeroportos mais modernos do mundo foi bastante celebrada, tanto pelo governo como pela sociedade.

A revogação da limitação à participação de capital estrangeiro em empresas aéreas constitui, portanto, uma medida de fundamental importância para desenvolver esse importante segmento da economia nacional. Ao ampliar a competição entre empresas no setor, o projeto que ora propomos traz inúmeros benefícios sociais: desconcentração do mercado doméstico, aumento do número de localidades atendidas e de rotas operadas, redução das tarifas, melhoria na qualidade do serviço, diminuição do custo regulatório, diversificação de serviços e produtos, etc. Além disso, facilita-se a capitalização de empresas nacionais em dificuldades financeiras, protegendo o emprego dos seus respectivos trabalhadores.

Cumpre destacar que a liberdade de investimento estrangeiro não deve ser confundida com a abertura total do mercado brasileiro de aviação civil. Em nenhum momento permitir-se-á a oferta de transporte aéreo por empresas estrangeiras em

operações de cabotagem. Com o fim da restrição, incentiva-se que empresas venham a se instalar no Brasil, recolhendo tributos e gerando empregos no País, submetidas integralmente à legislação nacional. O que se pretende, portanto, é simplesmente equiparar o mercado de aviação civil aos demais segmentos da economia, que não possuem barreiras aos investimentos externos diretos.

Tem-se, nesse caso, uma medida de custo zero que impactaria diretamente no desenvolvimento da aviação do país – particularmente da aviação regional, setor tão carente de investimentos –, ampliando o número de municípios e rotas atendidas e, consequentemente, aumentando o acesso de toda população brasileira ao transporte aéreo.

Pelas razões expostas, contamos com o apoio dos Nobres colegas Parlamentares para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões,

Senador **FLEXA RIBEIRO**

LEGISLAÇÃO CITADA

**Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos**

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986.

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Art. 181. A concessão somente será dada 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;

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 1/5 (um quinto) 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 1/5 (um quinto) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania; em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 4/2/2015