

## **ERRATA**

(à Medida Provisória nº 714, de 2016)

Com relação à primeira versão do relatório, que foi lida e distribuída no início da última reunião da Comissão Mista, em 7 de junho de 2016, são necessárias algumas alterações ao texto do projeto de lei de conversão que propusemos naquela oportunidade.

Tais alterações decorrem de um intenso trabalho que tivemos após a última reunião, em que buscamos ouvir as preocupações e ponderações de nossos nobres colegas e de representantes do setor privado e dos trabalhadores. De tudo o que discutimos e refletimos desde então, queremos nos focar na necessidade de conferir maior gradualismo à abertura do mercado de aviação civil brasileiro ao capital estrangeiro.

O texto original da MPV nº 714, de 2016, previa a alteração do art. 181 da Lei nº 7.565, de 1986, o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), ampliando a possibilidade de participação do capital estrangeiro em empresas aéreas nacionais de 20% para 49%. Na primeira versão desse parecer, acolhemos as emendas nºs 5, 7, 11 e 29, que propõem a elevação desse limite para até 100%. No entanto, após intensas deliberações, mudamos nosso entendimento, e concluímos pela necessidade de retornarmos ao texto original da MPV, conferindo o mencionado gradualismo à abertura proposta.

Deve-se destacar que essa alteração não visa defender empresas aéreas, mas sim preservar um mercado estratégico para o Brasil, mantendo o controle das empresas nas mãos de brasileiros e garantindo a preservação de empregos no país. Além disso, evita-se o risco de concorrência predatória no mercado nacional, que poderia ser criada pela força excessiva do capital estrangeiro, particularmente em um momento de crise econômica.

Dessa forma, acreditamos ter encontrado uma sintonia fina entre a necessidade de se promover investimentos externos diretos nesse importante setor da economia brasileira, ao mesmo tempo em que salvaguardamos a soberania nacional e protegemos postos de emprego dos brasileiros que trabalham, direta ou indiretamente, com transporte aéreo no País.

Ante tais fatos, **assim votamos**:

Diante do exposto, votamos pela **admissibilidade** e pela adequação econômico-financeira da Medida Provisória nº 714, de 2016, e, no mérito, pela sua **aprovação**, acatadas, total ou parcialmente, as emendas nºs 9, 10, 13, 14, 18, 23, 26, 27, 28, 30, 35, 36, 37, 38, 42, 43 e 44, com as alterações redacionais necessárias, e rejeitadas as demais, na forma do seguinte projeto de lei de conversão:

## **PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO N° , DE 2016**

Extingue o Adicional de Tarifa Aeroportuária, amplia o limite de participação do investimento estrangeiro na aviação civil para 49% do capital com direito a voto, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O Adicional de Tarifa Aeroportuária, criado pela Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989, fica extinto a partir de 1º de janeiro de 2017.

§ 1º Na data mencionada no caput, a Agência Nacional de Aviação Civil - Anac alterará os valores das tarifas aeroportuárias para incorporar o valor correspondente à extinção do Adicional da Tarifa Aeroportuária.

§ 2º. A incorporação do Adicional da Tarifa Aeroportuária de que trata o § 1º não será aplicável para o cálculo da URTA – Unidade de Referência da Tarifa Aeroportuária prevista nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária federal celebrados até a data de publicação da Medida Provisória nº 714, de 2016.

**Art. 2º** Até a conclusão da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão para exploração de infraestrutura aeroportuária, em razão do disposto no art. 1º, a diferença entre os valores das tarifas revistas e aquelas decorrentes dos contratos vigentes na data de publicação da

Medida Provisória nº 714, de 2016, deverá ser repassada ao Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, descontados os tributos, e a contribuição variável incidentes sobre esta diferença, a título de valor devido como contrapartida à União em razão da outorga de que trata o art. 63, § 1º, inciso III, da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011.

§ 1º O recolhimento dos valores mencionados no *caput* deverá ser efetuado pelas concessionárias até o décimo quinto dia útil do mês subsequente ao

da arrecadação das tarifas, com sistemática idêntica à empregada para a cobrança das tarifas aeroportuárias.

§ 2º A Anac deverá concluir os processos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de que trata o *caput* no prazo de cento e oitenta dias, contados a partir da incorporação de que trata o art. 1º.

**Art. 3º** A Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º .....

§ 1º A atribuição prevista no *caput* poderá ser realizada mediante ato administrativo ou por meio de contratação direta da Infraero pela União, nos termos do regulamento.

§ 2º Para cumprimento de seu objeto social, a Infraero fica autorizada a:

I - criar subsidiárias; e

II - participar, em conjunto com suas subsidiárias, minoritariamente ou majoritariamente, de outras sociedades públicas ou privadas.

III – transferir para o Comando da Aeronáutica, do Ministério da Defesa, subsidiária que tenha como objeto a navegação aérea.

§ 3º As subsidiárias e sociedades de que tratam os incisos I e II do § 2º poderão atuar também no exterior.” (NR)

**Art. 4º** A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 38-A.** O operador aeroportuário poderá fazer a remoção de aeronaves, equipamentos e outros bens deixados nas áreas aeroportuárias, sempre que restrinjam

a operação, a ampliação da capacidade, o regular funcionamento ou ocasionem riscos sanitários ou ambientais.

§ 1º O disposto no *caput* se aplica também a aeronaves, equipamentos e outros bens integrantes de massa falida, mediante comunicação ao juízo competente.

§ 2º As despesas realizadas com as providências de que trata este artigo serão reembolsadas pelos proprietários dos bens e, em caso de falência, constituirão créditos extra concursais a serem pagos pela massa.”

## “SEÇÃO V

### Do Intercâmbio

**Art. 137-A.** Dá-se o intercâmbio de aeronave ou de motores destinados a aeronaves quando a empresa de transporte aéreo titular do direito de uso de uma aeronave ou de motores, denominada intercambiadora, cede o direito do respectivo uso à empresa de transporte aéreo de outra nacionalidade, beneficiária do intercâmbio, por tempo determinado, para sua operação, mediante remuneração.

§ 1º As aeronaves estrangeiras intercambiadas com empresas brasileiras de transporte aéreo deverão passar por vistoria técnica e serem inscritas no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 2º A aeronave em intercâmbio deverá manter as suas marcas de nacionalidade e de matrícula de origem, possuindo apenas um certificado de aeronavegabilidade brasileiro, em que conste a identificação da empresa aérea intercambiadora, da

empresa aérea beneficiária do intercâmbio e a anuênciia do proprietário da aeronave para o intercâmbio.

§ 3º A beneficiária do intercâmbio será integralmente responsável por quaisquer danos causados em decorrência do uso da aeronave no período em que a mesma estiver sob sua titularidade.

§ 4º Qualquer empresa beneficiária do intercâmbio de aeronaves, utilizando o direito de tráfego Brasileiro, deverá雇用tripulantes brasileiros, com contrato de trabalho no Brasil.

**Art. 137-B.** As empresas de transporte aéreo que pretendam atuar na qualidade de intercambiadoras ou beneficiárias do intercâmbio deverão observar a legislação aplicável nas jurisdições em que a aeronave será operada.

Parágrafo único. No caso de discrepância entre a legislação interna de ambas as jurisdições, os respectivos agentes reguladores deverão intermediar o conflito, com vistas à solução das discrepâncias.

**Art. 137-C.** Durante o período em que a aeronave estiver sujeita ao intercâmbio, a beneficiária do intercâmbio poderá:

I – operar livremente a aeronave em quaisquer rotas no país da empresa beneficiária do intercâmbio;

II - sobrevoar o território do país de origem da intercambiadora;

III - pousar no território do país da intercambiadora para fins comerciais;

IV - embarcar e desembarcar no território da intercambiadora, passageiros, bagagens, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, destinados a ou originados em pontos no território do outro país.

**Art. 137-D.** O intercâmbio de aeronaves deve observar as regras e recomendações previstas em tratados, convenções ou acordos internacionais celebrados pela República Federativa do Brasil.”

“**Art. 156.** .....

§ 1º A função remunerada a bordo de aeronaves, nacionais ou estrangeiras quando operadas por empresa brasileira no formato de intercâmbio, é privativa de titulares de licenças específicas, emitidas pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira e reservada a brasileiros natos ou naturalizados.

.....’ (NR)’

“**Art. 175.** .....

§ 1º A relação jurídica entre a União e o empresário que explora os serviços aéreos públicos pauta-se pelas normas estabelecidas neste Código e legislação

complementar e pelas condições da respectiva concessão ou autorização, devendo o empresário estar constituído no Brasil, mediante legislação brasileira;

.....” (NR)”

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

I - sede no País; e

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.

.....  
§ 3º Depende de aprovação da autoridade aeronáutica 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 inciso II do *caput*.

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

§ 5º 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.

§ 6º 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.”

§ 7º Voos internacionais operados por empresas aeroviárias, valendo-se do direito de tráfego do estado brasileiro, deverão ser operados exclusivamente 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.” (NR)

**Art. 5º** A Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º .....

.....

VI – Tarifa de Conexão – devida pela utilização das instalações e serviços de despacho, desembarque e reembarque da Estação de Passageiros, incide sobre o passageiro do transporte aéreo que utilizar a Estação de Passageiros.

Parágrafo único. As tarifas de que tratam os incisos I a VI deste artigo serão cobradas, apartadamente, da tarifa do bilhete.” (NR)

“Art. 7º .....

.....

V – da Tarifa de Conexão:

.....” (NR)

**Art. 6º** Ficam criadas as Linhas Pioneiras, com garantia de exploração exclusiva para as operadoras regionais, pelo período de 10 (dez) anos, que irão executar a ligação de transporte aéreo regular enquadrado como rota de baixa densidade de tráfego e que não esteja sendo operada comercialmente até a data da publicação da MPV nº 714, de 2016, vedado recebimento de subsídio federal de que trata a lei nº 13.097 de 2015.

*Parágrafo único.* As empresas que irão operar as linhas pioneiras serão regionais, cuja função será de alimentar as linhas comerciais em atuação no país, seja por acordo de cooperação (*code share*), seja por contrato de prestação de serviços e terão características, regulação e consequentemente custos diferentes das atuais linhas comerciais, que não poderão operar estas linhas no mesmo Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas - CNPJ.

**Art. 7º** Ficam remitidos os débitos decorrentes do Adicional de Tarifa Aeroportuária, criado pela Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989, acumulados pela

Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO no período de 1º de dezembro de 2013 a 31 de dezembro de 2016.

**Art. 8º** Ficam revogados:

I - o inciso III do caput do art. 181 e o art. 182 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986; e

II - a partir de 1º de janeiro de 2017:

a) a Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989;

b) a Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992; e

c) o inciso I do § 1º do art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011.

**Art. 9º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator