



CONGRESSO NACIONAL

PARECER (CN) Nº 1, DE 2019

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.

PRESIDENTE: Deputado Wellington Roberto

RELATOR: Senador Roberto Rocha

25 de Abril de 2019



**PARECER Nº , DE 2019**

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



SF/19628.57686-73



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.



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.





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.





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 discutir:

- 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



SF/19628.57686-73



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.





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





**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



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:





“**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,

, Presidente

, Relator



SF/19742.57076-94



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



Relatório de Registro de Presença
CMMPV 863/2018, 25/04/2019 às 12h - 3ª, Reunião
Comissão Mista da Medida Provisória nº 863, de 2018.

Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (MDB, PRB, PP)			
TITULARES		SUPLENTE	
EDUARDO BRAGA	PRESENTE	1. FERNANDO BEZERRA COELHO	PRESENTE
SIMONE TEBET	PRESENTE	2. MECIAS DE JESUS	
VANDERLAN CARDOSO		3. ESPERIDIÃO AMIN	PRESENTE

Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL (PSDB, PODE, PSL)			
TITULARES		SUPLENTE	
ROBERTO ROCHA	PRESENTE	1. ANTONIO ANASTASIA	PRESENTE
ORIOVISTO GUIMARÃES	PRESENTE	2. VAGO	
FLÁVIO BOLSONARO	PRESENTE	3. JUÍZA SELMA	PRESENTE

Bloco Parlamentar Senado Independente (REDE, PDT, CIDADANIA, PSB)			
TITULARES		SUPLENTE	
CID GOMES		1. VENEZIANO VITAL DO RÊGO	PRESENTE
RANDOLFE RODRIGUES		2. VAGO	

PSD			
TITULARES		SUPLENTE	
OTTO ALENCAR		1. SÉRGIO PETECÃO	PRESENTE
ANGELO CORONEL	PRESENTE	2. IRAJÁ	PRESENTE

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT, PROS)			
TITULARES		SUPLENTE	
JEAN PAUL PRATES	PRESENTE	1. JAQUES WAGNER	
TELMÁRIO MOTA	PRESENTE	2. ZENAIDE MAIA	PRESENTE

Bloco Parlamentar Vanguarda (DEM, PR, PSC)			
TITULARES		SUPLENTE	
RODRIGO PACHECO		1. JORGINHO MELLO	PRESENTE

DEM, MDB, PMN, PP, PRB, PSC, PSD, PSDB, PSL, PTB			
TITULARES		SUPLENTE	
PAULO AZI		1. DELEGADO PABLO	PRESENTE
MARX BELTRÃO	PRESENTE	2. MARCO BERTAIOLLI	
CORONEL TADEU	PRESENTE	3. MARCOS AURÉLIO SAMPAIO	PRESENTE
HERCULANO PASSOS		4. LEUR LOMANTO JÚNIOR	
CELSO RUSSOMANNO	PRESENTE	5. VAGO	
PAULO ABI-ACKEL		6. VAGO	
LAERCIO OLIVEIRA		7. VAGO	

AVANTE, DC, PCdoB, PDT, PODE, PROS, PV, SD			
TITULARES		SUPLENTE	
FLAVIO NOGUEIRA	PRESENTE	1. AUGUSTO COUTINHO	PRESENTE
LÉO MORAES	PRESENTE	2. ORLANDO SILVA	



Relatório de Registro de Presença
CMMPV 863/2018, 25/04/2019 às 12h - 3ª, Reunião

PT	
TITULARES	SUPLENTE
ALENCAR SANTANA BRAGA	1. CARLOS ZARATTINI

PR	
TITULARES	SUPLENTE
WELLINGTON ROBERTO PRESENTE	1. JOSÉ ROCHA PRESENTE

PSB	
TITULARES	SUPLENTE
FELIPE CARRERAS	1. RAFAEL MOTTA

CIDADANIA	
TITULARES	SUPLENTE
DANIEL COELHO	1. DA VITORIA

Não Membros Presentes

JORGE KAJURU
RODRIGO CUNHA
WELLINGTON FAGUNDES
VALTENIR PEREIRA
MAJOR OLIMPIO
IZALCI LUCAS
LUCAS BARRETO
JAYME CAMPOS
MARCOS DO VAL
PAULO PAIM
RODRIGO COELHO
EDUARDO GOMES
BIA KICIS
LUIS MIRANDA
LUIZ DO CARMO
CHICO RODRIGUES
ELIZIANE GAMA
HILDO ROCHA
PEDRO LUPION
HERCÍLIO COELHO DINIZ
NELSINHO TRAD
SORAYA THRONICKE
DANIELLA RIBEIRO
AROLDE DE OLIVEIRA
PR. MARCO FELICIANO
ACIR GURGACZ

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