

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 714, de 2016)

Dê-se aos arts. 4º e 5º da Medida Provisória nº 714, de 1º de março de 2016, a seguinte redação:

“**Art. 4º** 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 constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no Brasil.

Parágrafo único. 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)

Art. 5º Ficam revogados:

I – o art. 182 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986; e
.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem o objetivo de revogar integralmente a restrição de participação do capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviço de transporte aéreo e não apenas elevar o percentual atualmente permitido, de 20% para 49%.



As regras referentes à participação de capital estrangeiro tiveram como origem a Conferência de Chicago em 1944. Naquele momento, diferentemente do contexto atual, as empresas eram estatais em sua maioria e tais regras tinham como objetivo proteger o investimento nacional sob o argumento de segurança nacional e de condição estratégica para momentos de guerra e mobilização nacional. No entanto, esta realidade mudou e vários países reviram suas restrições.

No Brasil, a limitação ao capital estrangeiro teve origem com o Decreto-Lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, instituiu o Código Brasileiro do Ar de 1966. Nele é estabelecido pela primeira vez um limite à participação de capital estrangeiro.

O Código Brasileiro de Aeronáutica, aprovado pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 e vigente até os dias de hoje, manteve a restrição à propriedade estrangeira e definiu ainda que a direção das empresas seria confiada “exclusivamente a brasileiros”.

É interessante notar que quando surgiu a regulamentação do transporte aéreo no Brasil, em 1925, não existiam restrições ao investimento estrangeiro em empresas aéreas no Brasil. De maneira semelhante, o Código Brasileiro do Ar de 1938 (Decreto-Lei nº 483, de 1938) também não restringia o investimento estrangeiro, exigindo apenas que a direção das empresas aéreas fosse confiada a brasileiros.

Nesse sentido, tem-se que o atual marco legal do transporte aéreo brasileiro – o Código Brasileiro de Aeronáutica –, impõe restrições ainda mais significativas do que seus antecedentes.

É importante considerar que as restrições ao investimento estrangeiro nos diversos setores da economia brasileira têm sido retiradas ao longo do tempo. Setores como o de telecomunicações, de petróleo e bancário, por exemplo, tiveram restrições no passado que foram retiradas ou flexibilizadas.

No Brasil, até 2015, restrições como essa existiam somente para os setores de saúde e comunicação (imprensa). Entretanto, com relação ao setor de saúde, tal restrição acabou sendo flexibilizada por meio da Lei nº



13.097, de 19 de janeiro de 2015. Ou seja, atualmente, apenas o setor de transporte aéreo e o setor de comunicação ainda apresentam limites para o ingresso de capital estrangeiro.

A entrada do capital estrangeiro no mercado de aviação doméstica tende a contribuir para o aumento da concorrência no setor, seja abrindo novas empresas, seja capitalizando aquelas já em operação. Esse aumento da concorrência poderia contribuir para a ampliação da oferta de rotas e até mesmo para a redução de tarifas.

É importante ressaltar que a autorização para investimento estrangeiro não deve ser confundida com a abertura total do mercado brasileiro de aviação civil. Não se trata aqui de permitir que empresas estrangeiras passem a operar livremente no mercado aéreo doméstico, prática chamada de cabotagem. Trata-se tão somente da autorização para que um investidor estrangeiro possa ter participação, ou constituir, uma empresa brasileira de transporte aéreo para operar no mercado doméstico seguindo todas as regras brasileiras.

A regra brasileira para o transporte aéreo é, ainda, mais restritiva do que a usualmente utilizada no mundo, e o movimento global também tem sido no sentido de retirada de restrições. Chile, Colômbia e Austrália (mercado doméstico), por exemplo, já permitem 100% de propriedade estrangeira.

Adicionalmente, os principais agentes envolvidos no setor concordam com as mudanças propostas. A proposta de alteração no limite de capital estrangeiro que vem sendo estudada e defendida pela Comissão da Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) instituída no Senado Federal defende exatamente a abertura de 100% do capital das empresas aéreas do país ao capital estrangeiro.

Ainda mais importante é destacar as vantagens e benefícios que as empresas brasileiras e os brasileiros receberão com a aprovação da presente proposta: acesso a mais e melhores opções de financiamento, absorção de novas tecnologias, aumento da competição, melhor integração com serviços internacionais e, até mesmo, redução do preço médio de passagens.



Assim, na prática, ao restringir a participação do capital estrangeiro no capital das empresas aéreas, tal regra gera apenas a falta de acesso a recursos (e conhecimentos técnicos) disponíveis no mercado internacional e que poderiam estimular a concorrência no setor aéreo e desenvolver a aviação em nosso País.

Pelo exposto, contamos com a estimada consideração dos insignes parlamentares para esta Emenda.

Sala da Comissão,

Senador RICARDO FERRAÇO

