



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória Nº 714**, de 2016, que *“Extingue o Adicional de Tarifa Aeroportuária e altera a Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, e a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.”*

PARLAMENTARES	EMENDAS Nº S
Deputado PAUDERNEY AVELINO	001;
Deputado JERÔNIMO GOERGEN	002; 003; 004; 013;
Deputada CLARISSA GAROTINHO	005;
Deputado CARLOS EDUARDO CADOCA	006;
Deputado ALFREDO KAEFER	007;
Deputado LUIZ CARLOS HAULY	008;
Senador VALDIR RAUPP	009;
Deputado ROGÉRIO ROSSO	010;
Senador RICARDO FERRAÇO	011;
Deputado HIRAN GONÇALVES	012;
Senador JOSÉ MEDEIROS	014;
Deputado MAURO LOPES	015; 016;
Deputada TEREZA CRISTINA	017;
Senador ROMERO JUCÁ	018;
Deputado WEVERTON ROCHA	019; 025;
Senador WALTER PINHEIRO	020; 021; 022; 037;
Deputado RICARDO IZAR	023; 024;
Deputado SÁGUAS MORAES	026; 027; 028;
Senador PAULO BAUER	029;
Senador ACIR GURGACZ	030;
Deputado OTAVIO LEITE	031; 032; 033;
Deputado SERGIO VIDIGAL	034;
Deputado EDUARDO BOLSONARO	035; 036;
Deputado RICARDO BARROS	038; 039; 040;
Deputado VALADARES FILHO	041;
Deputada JÉSSICA SALES	042; 043; 044;

TOTAL DE EMENDAS: 44



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:

Proposição:

Medida Provisória nº 714/16.

Autor:

Dep. Pauderney Avelino

Nº do prontuário

1. ☒ supressiva

2. ☐ substitutiva

3. ☐ modificativa

4. ☐ aditiva

5. ☐ substitutivo global

Página

Artigo

Parágrafo

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprimam-se os arts. 1º e 2º, bem como o inciso II do art. 5º desta MP.

JUSTIFICATIVA

Esta emenda pretende garantir aos aeroportos regionais e aeródromos a percepção dos recursos a eles destinados pelo Programa Federal de Auxílio a Aeroportos – PROFAA, instituído pela Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992.

Os artigos 1º e 2º tratam de um malabarismo contábil que procura reverter os recursos destinados aos aeroportos e aeródromos de interesse regional para a recuperação econômico-financeira dos atuais contratos de concessão de interesse federal.

PARLAMENTAR



Congresso Nacional

MPV 714

00002

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:

Proposição:

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714, DE 1º DE MARÇO DE 2016

Autor:

Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS

Nº do Prontuário

☒ Supressiva ☐ Substitutiva ☐ Modificativa ☐ Aditiva ☐ Substitutiva Global

Artigo:

Parágrafo:

Inciso:

Alínea:

Pág.

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se do Artigo 4º, da Medida Provisória n.º 714, de 1º de março de 2016, o § 5º, do Artigo n.º 181, Lei n.º 7.565/1986.

JUSTIFICAÇÃO

A Europa e os USA hoje sofrem com ataques econômicos provenientes do mundo árabe e da China. Estes estados subsidiam praticamente 100% de suas empresas de aviação e voltam-se para aquisição de empresas estrangeiras. A pergunta que devemos fazer é, quem efetivamente está comprando as empresas, são as empresas estrangeiras ou os governos estrangeiros?

O § 5º do artigo 181 pode dar tratamento desigual para investidores, privilegiando alguns grupos econômicos ou mesmo empresas subsidiadas por estados causando uma competição desigual no mercado brasileiro.

O próprio código brasileiro da aeronáutica, em seu artigo 193, traz a proibição de tal prática permitida na redação proposta.

Art. 193. Os serviços aéreos de transporte regular ficarão sujeitos às normas que o Governo estabelecer para impedir a competição ruinosa e assegurar o seu melhor rendimento econômico podendo, para esse fim, a autoridade aeronáutica, a qualquer tempo, modificar frequências, rotas, horários e tarifas de serviços e outras quaisquer condições da concessão ou autorização.

Devido ao observado acima, deverá ser suprimido o parágrafo 5º do artigo 181 incluído pela Medida Provisória nº 714, de 2016.



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714, DE 1º DE MARÇO DE 2016
--------------	---

Autor: Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS	Nº do Prontuário
--	-------------------------

☒ Supressiva ☐ Substitutiva ☐ Modificativa ☐ Aditiva ☐ Substitutiva Global
--

Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág.
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

"§ 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." Assinatura:



Congresso Nacional

MPV 714

00003

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:

Proposição:

MEDIDA PROVISÓRIA Nº714 DE 1º DE MARÇO DE 2016

Autor:

Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS

Nº do Prontuário

Supressiva ☐

Substitutiva ☐

Modificativa ☐

Aditiva ☒

Substitutiva Global ☐

Artigo:

Parágrafo:

Inciso:

Alínea:

Pág.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se o inciso III, ao Artigo 181, da Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986, ao artigo 4 da medida provisória em tela passa a vigorar com o seguinte texto.

“Art. 181.....
I.....
II.....
III – operações executadas privativamente por aeronautas brasileiros, com contrato de trabalho firmado no Brasil.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil é um estado formador de tripulantes altamente qualificados, hoje mais de 1.500 pilotos trabalham no exterior nas maiores empresas internacionais no mundo.

A posição geográfica estratégica somada as flexibilizações operacionais que podem ser assinadas pela autarquia brasileira sem consulta ao congresso, tornam imprescindível a inclusão do Inciso III no artigo 181 na lei 7.565/86.

Assinatura:



Congresso Nacional

MPV 714

00004

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:

Proposição:

MEDIDA PROVISÓRIA Nº714 DE 1º DE MARÇO DE 2016

Autor:

Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS

Nº do Prontuário

Supressiva ☐

Substitutiva ☐

Modificativa ☐

Aditiva ☒

Substitutiva Global ☐

Artigo:

Parágrafo:

Inciso:

Alínea:

Pág.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se o § 7º, ao Artigo 181, da Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986, a Medida Provisória em tela passa a vigorar com o seguinte texto.

“Art. 181.....

.....
§ 7º As empresas aeroviárias nacionais, independentemente da proporcionalidade de seu capital social, ou empresas estrangeiras que realizem operação societária com companhia aérea brasileira, valendo-se dos institutos previstos na Parte Especial, Livro II, Capítulos VIII ou X do Código Civil, ao se beneficiarem de autorização de tráfego previstas em acordos sobre serviços aéreos celebrados pela República Federativa do Brasil, deverão operar seus voos com aeronautas brasileiros, com contrato de trabalho firmado no Brasil.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Observando os debates que estão ocorrendo neste momento no mundo inteiro, enxergamos algumas questões importantes que, até agora, não foram debatidas internamente no Brasil.

A Europa e os USA hoje sofrem com ataques econômicos provenientes do mundo árabe e da China. Estes estados subsidiam praticamente 100% de suas empresas de aviação e voltam-se para aquisição de empresas estrangeiras. A pergunta que devemos fazer é, quem efetivamente está comprando, são as empresas ou os governos adquirindo



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº714 DE 1º DE MARÇO DE 2016
--------------	---

Autor: Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS	Nº do Prontuário
---	-------------------------

Supressiva ☐	Substitutiva ☐	Modificativa ☐	Aditiva ☒	Substitutiva Global ☐
-------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------	---	--

Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág.
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

soberanias sob céus estrangeiros?

Como se já não fosse arriscado suficiente a soberania do estado brasileiro e continuando os estudos nos mercados internacionais que passaram por situação semelhante, percebemos que os efeitos laborais - aos trabalhadores deste setor - são desastrosos.

Atualmente temos o exemplo da empresa italiana "Alitália" que teve 49% de suas ações adquiridas por uma empresa árabe "Etihad" (100% subsidiada por seu governo). Os tripulantes foram obrigados a aceitar a perda de direitos trabalhistas e até mesmo salarial. Além dos direitos trabalhistas, houve uma série de transferência de rotas (anteriormente operadas pela empresa italiana) para a controladora árabe (se utilizando os direitos de tráfego assinados pela União Européia e os Emirados Árabes Unidos) causando uma grande perda de postos de trabalho na empresa Alitália.

O Brasil que tem o 3º maior mercado interno do mundo, uma posição geográfica estratégica para a entrada e saída da América do Sul rumo aos outros continentes e com um excedente de mão de obra qualificada (mais de 1500 pilotos trabalhando em empresas estrangeiras), não pode se furtar de proteger os postos de trabalho aqui existentes e, até mesmo, potencializar novos postos de trabalho em um momento tão crítico de nossa economia.

A não adoção desta ressalva trabalhista ao texto da lei 7.565/86 acarretará uma transferência de postos de trabalho hoje ocupados por brasileiros registrados no Brasil por estrangeiros registrados em outro estado.

O aumento no desemprego no país e a perda de renda tarifária ainda escondem o principal problema, a falta de controle no que diz respeito à segurança das operações realizadas por estes profissionais não habilitados e treinados no Brasil, qual a qualificação destes tripulantes e a que órgão regulador eles se reportam?



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº714 DE 1º DE MARÇO DE 2016
--------------	---

Autor: Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS	Nº do Prontuário
---	-------------------------

Supressiva ☐	Substitutiva ☐	Modificativa ☐	Aditiva ☒	Substitutiva Global ☐
-------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------	---	--

Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág.
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

Pelo exposto acima fica evidente a necessidade de uma ressalva que proteja os postos de trabalho dos brasileiros e garanta a manutenção dos índices de segurança de voo no país por isso proponho a inclusão do parágrafo 7º no artigo 181 da lei 7.565/86.

Assinatura:



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714, DE 2016

Extingue o Adicional de Tarifa Aeroportuária e altera a Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, e a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

**EMENDA MODIFICATIVA
(Da Sra Clarissa Garotinho)**

Dê-se ao art. 4º da Medida Provisória nº 714, 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 que tiver:

I - sede no País;

II – constituir-se sob a forma de sociedade nos termos da lei; e

III – estar apto a contratar com o Poder Público.

§1º.....

§2º.....

§3º. 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)

Sala de Sessões, 2 de março de 2016.

Deputada CLARISSA GAROTINHO



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

Data	Proposição MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714, DE 2016
------	--

Autor Deputado Carlos Eduardo Cadoca - PCdoB / PE	Nº do prontuário
---	------------------

1. ☐ Supressiva	2. ☐ Substitutiva	3. ☒ Modificativa	4. ☐ Aditiva	5. ☐ Subst. global
--	--	---	-------------------------------------	---

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
TEXTO/JUSTIFICAÇÃO				

O artigo 4º da Medida Provisória nº 714, de 1º de março de 2016, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º O artigo 181 da [Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986](#), passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 181. A autorização somente será conferida à pessoa jurídica:

I - constituída sob as leis brasileiras e com sede e administração no Brasil;

II – com no máximo quarenta e nove por cento do capital com direito a voto pertencente a estrangeiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social, ressalvado o disposto no parágrafo 4º;

III - que não esteja proibida de licitar ou contratar com o Poder Público, não tenha sido declarada inidônea ou não tenha sido punida, nos dois anos anteriores, com a decretação da caducidade de outorga de serviço aéreo público;

IV - que disponha de qualificação técnica para prestar o serviço e capacidade econômico-financeira, segundo normas expedidas pela Agência Nacional de Aviação Civil;

V - em situação previdenciária e tributária regulares.

§ 1º Os atos constitutivos das pessoas jurídicas de que trata este artigo dependerão de prévia aprovação da Agência Nacional de Aviação Civil para serem apresentados ao Sistema Nacional de Registro Mercantil.

§ 2º As ações com direito a voto deverão ser nominativas quando se tratar de pessoa jurídica 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.

§ 3º A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de quarenta e nove por cento do capital a que se refere o inciso II deste artigo, depende de previa aprovação da Agência Nacional de Aviação Civil.

§ 4º O limite de quarenta e nove por cento do capital poderá ser ultrapassado, desde que, obrigatoriamente, obtenha aprovação prévia dos seguintes entes:

- a) Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE;
- b) Ministério da Defesa;
- c) Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

§ 5º Pode ser admitida a emissão de ações preferenciais até o limite de 2/3 (dois terços) do total do capital social, não prevalecendo as restrições não previstas neste Código.

§ 6º As pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, poderão adquirir ações do aumento de capital, observado o disposto nos artigos 3º e 4º.”(NR)

Justificação:

Antes da profunda e lamentável crise pela qual o Brasil está passando, éramos o quarto maior mercado doméstico do mundo. Entre 2004 e 2014, o número de passageiros aumentou 170%, alcançando a marca de 117 milhões. A elevação naquele período era compreensível devido à grande extensão territorial do nosso país; à redução da tarifa média cobrada pelas empresas aéreas; ao aumento do poder de compra dos brasileiros; bem como à elevação do crédito.

Mesmo com as ressalvas impostas pelo câmbio, pela legislação brasileira (trabalhista, tributária, entre outras) e as exigências regulatórias, o Brasil era considerado um mercado promissor. Estimava-se que em poucos anos, num ambiente macroeconômico favorável, o nosso mercado poderia triplicar e atender o consumidor melhor. As parcas 105 cidades da malha já mostravam que havia grande espaço de ampliação e uma imensa demanda reprimida. Não por outro motivo, surgiram acordos de operação firmados pelas empresas: TAM (LAN); GOL (DELTA, KLM); AZUL (JET BLUE); e AVIANCA (AVIANCA COLÔMBIA).

A elevação dos custos de operação (*leasing*, combustíveis, tributos, entre outros) e as quedas do poder de compra e da capacidade de endividamento do consumidor, estão provocando um forte recuo. Tanto na demanda, quanto na oferta de assentos. Já observamos redução da oferta de voos; envio de aeronaves para o exterior, que antes voavam internamente; protelação de investimentos.

Não dispomos de poupança privada interna alocável para aquele segmento econômico, para estancar esse quadro. Tampouco, de recursos

públicos. O Governo poderia ter auxiliado na tramitação do Projeto de Lei nº 2724 de 2015 de minha autoria, onde consta a autorização para o ingresso de capital estrangeiro, num percentual superior aos 20% vigentes hoje. Porém, escolheu apresentar esta Medida Provisória de ajuda às empresas. É preciso aprimorá-la.

Na emenda que ora propomos, mantemos a elevação de 20 para 49 por cento, da participação do capital estrangeiro. Para isso, é necessária a prévia autorização da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

Entendemos que, permitir a ultrapassagem do limite de 49%, somente havendo reciprocidade, torna este dispositivo inócuo. Não cremos que tenhamos capacidade de ampliar a participação de capital brasileiro em empresas aéreas estrangeiras. Já nos falta capital para investimento interno. Além do mais, o nosso foco é o atendimento à necessidade de circulação aérea dentro de nosso território. Caso as empresas brasileiras queiram investir fora do país, temos instrumentos e instituições capazes de intermediar essa ação.

O que estamos propomos é que se pode ultrapassar esse limite. Porém, serão necessárias as autorizações prévias emitidas pela autoridade concorrencial (CADE); de segurança dos céus (Ministério da Defesa); e de regulação dessa atividade econômica (ANAC). Ações exclusivamente do governo brasileiro.

Defendemos que, diante da fluidez do mercado, que no curto ou médio prazos, poderá demandar uma participação além dos 49%, do capital estrangeiro, é importante já haver legislação que a permita. Imagine a lentidão da resposta ao mercado, se futuramente tivermos que começar a tramitar um projeto para permitir mais investimentos externos no setor aéreo. Por estes motivos solicitamos o acolhimento a esta emenda.

PARLAMENTAR

Deputado Carlos Eduardo Cadoca - PCdoB / PE



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 sobrepor 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



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

1	ETIQUETA
---	----------

2	DATA
02/03/2016	

3	PROPOSIÇÃO
Medida Provisória n.º 714, de 1 de março de 2016	

4	AUTOR
Dep. Luiz Carlos Hauly – PSDB/PR	

5	N. PRONTUÁRIO
454	

6									
1-	☐ SUPRESIVA	2-	☐ SUBSTITUTIVA	3-	☐ MODIFICATIVA	4-	☒ ADITIVA	9-	☐ SUBSTITUTIVO GLOBAL

0	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
---	--------	-----------	--------	--------

TEXTO

EMENDA ADITIVA

Propõe-se a inclusão do seguinte artigo na MP 714, de 2016:

Art. 1º O anexo III da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que fixa os valores da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil-TFAC, passa a vigorar acrescido dos seguintes itens:

DESCRIÇÃO	VALOR R\$
CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) - AERONAVE REMOTAMENTE PILOTADA COM PMD INFERIOR A 150KG E SUPERIOR A 25 KG	400.000,00

CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) - AERONAVE REMOTAMENTE PILOTADA COM PMD INFERIOR OU IGUAL A 25 KG	100.000,00
---	------------

JUSTIFICAÇÃO

As Taxas de Fiscalização da Aviação Civil-TFAC foram criadas pela Lei nº 11.182/2005, entretanto, a mesma não contempla a Certificação dos Veículos Aéreos Não Tripulados – VANT.

Diante desta omissão legislativa, a Agência Nacional de Aviação Civil prevê o enquadramento dos VANTs nas mesmas TFAC's de certificação de aeronaves maiores, o que também inviabiliza o setor, pelo valor extremamente alto dessas Taxas.

Ao não prever a certificação e regulação dos VANT's, a ANAC os enquadra, analogamente, como “CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) ANV - AVIÃO COM PMD MENOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR QUE 2.730 KG, DIRIGÍVEL E BALÃO”, prevendo uma taxa de cerca de R\$ 890.000,00, valor extremamente alto e desconexo com a realidade.

Além disso, urge a regulamentação dos VANT's, pois o modelo atual contraria e ignora recentes recomendações da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), que contempla a Convenção de Chicago, Acordo Internacional do qual o Brasil é signatário, além de ir de encontro ao posicionamento de outros países líderes na Aviação Civil, como os Estados Unidos, Reino Unido, França e Itália, os quais preveem que os VANTs projetados e fabricados em seus territórios devem ser Certificados, respeitando a tradicional regulamentação internacional do

setor.

Assim, a presente proposta de Emenda visa a permitir a certificação do setor, ao mesmo tempo que estimula o reconhecimento deste segmento no mercado da aviação civil.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres parlamentares à presente proposição.

ASSINA

Dep. LUIZ CARLOS HAULY – PSDB/PR

EMENDA ADITIVA N°
(à Medida Provisória n° 714, de 2016)

Acrescente-se ao art. 3° da Medida Provisória n° 714, de 2016, no que se refere ao § 2° do art. 2°, da Lei n° 5.862, de 12 de dezembro de 1972, o inciso III, com a seguinte redação:

“Art.2°

§ 2°

III – transferir para o Comando da Aeronáutica – Ministério da Defesa, subsidiária que tenha como objeto a Navegação Aérea.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Lei n° 5.862, de 12 de dezembro de 1972, que criou a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária, INFRAERO, tem em seu Art. 2° que a Infraero terá por finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

O Decreto n° 65.451, de 17 de outubro de 1969. Aprovou a constituição da sociedade Telecomunicações Aeronáuticas S.A. - TASA que no seu Estatuto definia o seu objetivo conforme se segue;

Art. 4° A TASA tem por objeto:

- a) implantar, operar e explorar, industrialmente, os circuitos da Rede Internacional do Serviço Fixo Aeronáutico, necessários à segurança, regularidade, orientação e administração dos transportes aéreos;
- b) implantar, operar e explorar, industrialmente, a Rede do Serviço Móvel Aeronáutico, de apoio às rotas internacionais que cruzam o espaço aéreo brasileiro;
- c) ampliar progressivamente seus serviços de telecomunicações para fins de segurança, regularidade, orientação e administração do transporte aéreo em geral, de acordo com as diretrizes do Ministério da Aeronáutica, obedecendo ao que for fixado pelo Conselho Nacional de Telecomunicações para a política de telecomunicações.

Por intermédio do Decreto n° 1.691 de 8 de novembro de 1995, que dispõe sobre a incorporação da Telecomunicações Aeronáuticas S/A - TASA - à Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, a mesma passou a executar atividades de prestação de serviços na área de Navegação Aérea, como apresentado abaixo.

Art. 1º Fica autorizada a incorporação da Telecomunicações Aeronáuticas S/A - TASA à Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO.

Art. 2º O Ministério da Aeronáutica juntamente com a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional adotarão as providências necessárias para a efetivação do procedimento da incorporação.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Como bem pode ser observado, a Lei de criação da INFRAERO com suas modificações que ocorreram no decorrer do tempo, em nenhum momento autorizam que aquela empresa fizesse a exploração das atividades concernentes à navegação aérea, exceto no seu Estatuto, que, em tese, não poderia dar um poder que não estivesse expresso na Lei de criação da Empresa.

No entanto, a INFRAERO vem prestando este tipo de serviço desde 1996, sob a supervisão do Comando da Aeronáutica, através do DECEA, de forma satisfatória e segura. Porém, esta não é uma atividade finalística daquela empresa, que por vezes se obriga a cobrir custos da área de navegação aérea em detrimento da sua atividade fim, qual seja, a infraestrutura aeroportuária.

A alteração que ora propomos constituirá o instrumento legal para que a Infraero possa, ao transferir suas atividades relativas à navegação aérea para o Comando da Aeronáutica, atuar exclusivamente dentro dos propósitos da sua criação.

Nossa emenda, ao propor a inserção do inciso III – transferir para o Comando da Aeronáutica – Ministério da Defesa, subsidiária que tenha como objeto a Navegação Aérea, busca concentrar as atividades relativas à navegação aérea no Comando da Aeronáutica, que é quem tem a missão constitucional para a execução da tarefa.

Cabe ainda salientar que esta transferência dará um maior equilíbrio financeiro e tecnológico para todo o Sistema de Proteção ao Voo brasileiro, uma vez que o Comando da Aeronáutica é o ente que detém mais de 80% das atividades de prestação desse serviço e conseqüentemente uma melhor estrutura operacional e logística.

Sala das Sessões,

Senador VALDIR RAUPP

EMENDA ADITIVA Nº
(MPV nº 714, de 2016)

Acrescente-se, ao art. 3º da Medida Provisória nº 714, de 2016, no que se refere ao § 2º do art. 2º, da Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, o inciso III, com a seguinte redação:

"Art.2º.....

§ 2º.....

III – transferir para o Comando da Aeronáutica - Ministério da Defesa, subsidiária que tenha como objetivo a Navegação Aérea. (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, que criou a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária, INFRAERO, tem em seu Art. 2º que a Infraero terá por finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República. (Redação dada pela Lei nº 12.462, de 2011).

O DECRETO No 65.451, DE 17 DE OUTUBRO DE 1969. Aprovou a constituição da sociedade Telecomunicações Aeronáuticas S.A. - TASA que no seu Estatuto definia o seu objetivo conforme se segue;

Art. 4º A TASA tem por objeto:

a) implantar, operar e explorar, industrialmente, os circuitos da Rede Internacional do Serviço Fixo Aeronáutico, necessários à segurança, regularidade, orientação e administração dos transportes aéreos;

b) implantar, operar e explorar, industrialmente, a Rede do Serviço Móvel Aeronáutico, de apoio às rotas internacionais que cruzam o espaço aéreo brasileiro;

c) ampliar progressivamente seus serviços de telecomunicações para fins de segurança, regularidade, orientação e administração do transporte aéreo em geral, de acordo com as diretrizes do Ministério da Aeronáutica, obedecendo ao que for fixado pelo Conselho Nacional de Telecomunicações para a política de telecomunicações.

Por intermédio do DECRETO Nº 1.691 DE 8 DE NOVEMBRO DE 1995. que Dispõe sobre a incorporação da Telecomunicações Aeronáuticas S/A - TASA - à Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, a mesma passou a executar atividades de prestação de serviços na área de Navegação Aérea, como apresentado abaixo.

Art. 1º Fica autorizada a incorporação da Telecomunicações Aeronáuticas S/A - TASA à Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO.

Art. 2º O Ministério da Aeronáutica juntamente com a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional adotarão as providências necessárias para a efetivação do procedimento da incorporação.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Como bem pode ser observado, a Lei de criação da INFRAERO com suas modificações que ocorreram no decorrer do tempo, em nenhum momento autorizam que aquela empresa fizesse a exploração das atividades concernentes à navegação aérea, exceto no seu Estatuto, que, em tese, não poderia dar um poder que não estivesse expresso na Lei de criação da Empresa.

No entanto, a INFRAERO vem prestando este tipo de serviço desde 1996, sob a supervisão do Comando da Aeronáutica, através do DECEA, de forma satisfatória e segura. Porém, esta não é uma atividade finalística daquela empresa, que por vezes se obriga a cobrir custos da área de navegação aérea em detrimento da sua atividade fim, qual seja, a infraestrutura aeroportuária.

A alteração que ora propomos constituirá o instrumento legal para que a Infraero possa, ao transferir suas atividades relativas à navegação aérea para o Comando da Aeronáutica, atuar exclusivamente dentro dos propósitos da sua criação.

Nossa emenda, ao propor a inserção do Inciso **III – transferir para o Comando da Aeronáutica - Ministério da Defesa, subsidiária que tenha como objetivo a Navegação Aérea**, busca concentrar as atividades relativas à navegação aérea no Comando da Aeronáutica, que é quem tem a missão constitucional para a execução da tarefa.

Cabe ainda salientar que esta transferência dará um maior equilíbrio financeiro e tecnológico para todo o Sistema de Proteção ao Voo brasileiro, uma vez que o Comando da Aeronáutica é o ente que detém mais de 80% das atividades de prestação desse serviço e consequentemente uma melhor estrutura operacional e logística.

Secretária-Geral da Mesa do Senado Federal, em de de 2016.

Deputado Rogério Rosso
PSD/DF

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 insígnies parlamentares para esta Emenda.

Sala da Comissão,

Senador RICARDO FERRAÇO

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714, DE 1º DE MARÇO DE 2016

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao art. 4º da Medida Provisória a seguinte alteração à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986:

“Art. 67 – A: Todas as aeronaves, nos termos do artigo 106 desta Lei, terão instalados sistemas de gravação de voz, imagem e dados de voos.

§ 1º Os sistemas de gravação de voz e imagem se restringem às cabines de voo das aeronaves.

§ 2º As aeronaves já homologadas que não possuam os sistemas supramencionados terão o prazo máximo de 24 meses para se adequarem, a contar da regulamentação de que trata o § 3º.

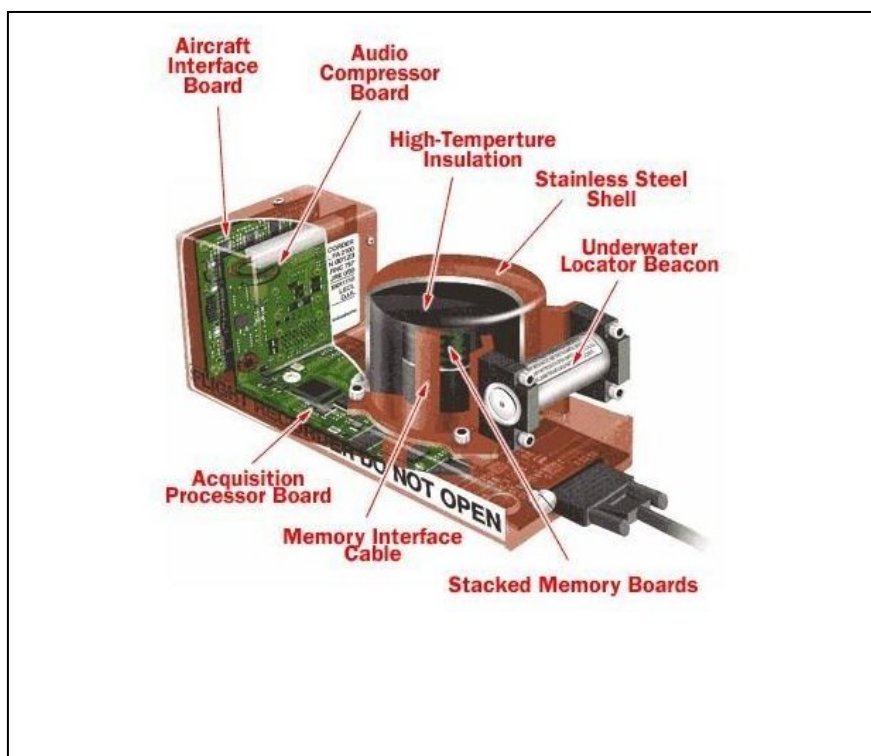
§ 3º Os padrões dos sistemas de gravação de voz, imagem e de dados de voos serão estabelecidos em Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil.”

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda objetiva disciplinar a instalação do sistema Crew Resource Management (caixa-preta) nos aviões, bem como câmeras filmadoras na cabine de comando das aeronaves. O intuito é aprimorar a segurança dos voos e auxiliar na identificação das causas dos acidentes aéreos.

O atual sistema das caixas-pretas é exigido por meio do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL RBAC nº 135 EMENDA nº 03, itens 135.151 e 135.152. Com o intuito de garantir uma segurança jurídica do dispositivo, propõe-se a edição de norma legislativa.

Para que as caixas-pretas possam fazer o registro de tudo o que acontece no momento do acidente, dois tipos de aparelho são utilizados. Um deles é “flight data recorder” (FDR), que grava todas as operações feitas pelo sistema da aeronave, e o outro é o “cockpit voice recorder” (CVR), que tem a função de registrar as vozes do piloto e copiloto. No entanto, todos os dados são guardados na mesma caixa. Vejamos uma ilustração do dispositivo:



O dispositivo é de suma importância na descoberta das causas de sinistros aéreos. Alguns casos com grande repercussão podem ser citados, tais como: a) Air France – voo 447; b) Malaysia Airlines na Ucrânia – voo MH17; c) Sinistro com o candidato a presidência, Eduardo Campo; d) Germanwings – voo 4U9525.

Ressaltaremos o último, qual seja: Germanwings – voo 4U9525.

Neste, o copiloto foi acusado de derrubar deliberadamente o Airbus A320 da companhia alemã, provocando, assim, um atentado aos passageiros do voo. As investigações apontam como motivo principal do acidente o suicídio do copiloto, baseadas na gravação de som da cabine de voo. Ocorre que a gravação foi caracterizada como “lacunosa”, isso é, o copiloto não se manifestou no momento. Assim, presencia-se uma dúvida interminável na investigação, a qual reside na possibilidade de um ataque suicida ou, quem sabe, um infarto, ou, até mesmo, diversas outras razões.

Percebe-se que a caixa preta auxiliou na resolução das causas do sinistro, porém, não foi suficiente. Ela só foi capaz de capturar os sons repercutidos na aeronave. Diferentemente seria se existissem câmeras de filmagens interligadas à caixa preta na cabine de voo. Estas registrariam a real situação ocorrida, desvendando a real causa do acidente.

As filmagens ajudariam a esclarecer em que circunstâncias ocorreram o acidente e quais os fatos contribuintes determinantes. Não perduram motivos para a não instalação de câmeras filmadoras nas cabines de voos dos aviões. Atualmente, as rodovias, os trens, e até mesmo os ônibus possuem esse sistema de segurança. Citam-se, como exemplo, os seguintes sítios eletrônicos em que se pode ter acesso às rodovias de forma instantânea e online:

“<http://www.der.sp.gov.br/website/Home/>

<http://www.autoban.com.br/ao-vivo>

<http://estradas.com.br/radares-e-cameras-online/>

<http://www.estradaserodovias.com.br/cameras-online-sao-paulo/>

<http://www.viapar.com.br/rodovias>

<http://www.ecovias.com.br/Mapa-Interativo/Cameras>”

A instalação de câmeras filmadoras nas cabines de voos dos aviões é uma necessidade primária da população, uma vez que deriva diretamente de direito fundamental na Constituição Federal, qual seja: a segurança. Vejamos:

“Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: [...]

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos: [...].”

Cabe ressaltar que a implantação das câmeras não significa a sua constante verificação. As imagens gravadas possuem o único objetivo de serem armazenadas na caixa preta e auxiliarem na resolução das causas dos sinistros ocorridos.

Haverá custos para a obrigatoriedade de tal sistema, mas os benefícios são claros. Dados de segurança críticos poderiam fornecer pistas de falhas de sistemas ou estruturais muito mais rápido, fazendo com que todo o sistema de transporte aéreo fosse mais seguro.

Dessa forma, verifica-se a justificativa social deste projeto de lei, uma vez que atende às legítimas expectativas da população, garantindo a segurança dos voos, a completa informação dos sinistros, a elucidação dos fatos e a presteza do serviço aéreo. E, acima de tudo, a aviação comercial da qual dependemos para transporte e crescimento econômico finalmente entrará na Era da Informação.

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado **HIRAN GONÇALVES**



Congresso Nacional

MPV 714

00013

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:

Proposição:

MEDIDA PROVISÓRIA Nº714 DE 1º DE MARÇO DE 2016

Autor:

Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS

Nº do Prontuário

Supressiva ☐

Substitutiva ☐

Modificativa ☐

Aditiva ☒

Substitutiva Global ☐

Artigo:

Parágrafo:

Inciso:

Alínea:

Pág.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se, ao art. 3º da Medida Provisória nº 714, de 2016, no que se refere ao § 2º do art. 2º, da Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, o inciso III, com a seguinte redação:

"Art.2º.....

§ 2º.....

III – transferir para o Comando da Aeronáutica - Ministério da Defesa, subsidiária que tenha como objetivo a Navegação Aérea. (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, que criou a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária, INFRAERO, tem em seu Art. 2º que a Infraero terá por finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República. (Redação dada pela Lei nº 12.462, de 2011).

O DECRETO No 65.451, DE 17 DE OUTUBRO DE 1969. Aprovou a constituição da sociedade Telecomunicações Aeronáuticas S.A. - TASA que no seu Estatuto definia o seu objetivo conforme se segue;

Art. 4º A TASA tem por objeto:

a) implantar, operar e explorar, industrialmente, os circuitos da Rede Internacional do Serviço Fixo Aeronáutico, necessários à segurança, regularidade, orientação e administração dos transportes aéreos;

b) implantar, operar e explorar, industrialmente, a Rede do Serviço



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº714 DE 1º DE MARÇO DE 2016
--------------	---

Autor: Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS	Nº do Prontuário
---	-------------------------

Supressiva ☐	Substitutiva ☐	Modificativa ☐	Aditiva ☒	Substitutiva Global ☐
-------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------	---	--

Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág.
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

Móvel Aeronáutico, de apoio às rotas internacionais que cruzam o espaço aéreo brasileiro;

c) ampliar progressivamente seus serviços de telecomunicações para fins de segurança, regularidade, orientação e administração do transporte aéreo em geral, de acordo com as diretrizes do Ministério da Aeronáutica, obedecendo ao que for fixado pelo Conselho Nacional de Telecomunicações para a política de telecomunicações.

Por intermédio do DECRETO Nº 1.691 DE 8 DE NOVEMBRO DE 1995. que Dispõe sobre a incorporação da Telecomunicações Aeronáuticas S/A - TASA - à Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, a mesma passou a executar atividades de prestação de serviços na área de Navegação Aérea, como apresentado abaixo.

Art. 1º Fica autorizada a incorporação da Telecomunicações Aeronáuticas S/A - TASA à Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO.

Art. 2º O Ministério da Aeronáutica juntamente com a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional adotarão as providências necessárias para a efetivação do procedimento da incorporação.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Como bem pode ser observado, a Lei de criação da INFRAERO com suas modificações que ocorreram no decorrer do tempo, em nenhum momento autorizam que aquela empresa fizesse a exploração das atividades concernentes à navegação aérea, exceto no seu Estatuto, que, em tese, não poderia dar um poder que não estivesse expresso na Lei de criação da Empresa.

No entanto, a INFRAERO vem prestando este tipo de serviço desde 1996, sob a supervisão do Comando da Aeronáutica, através do DECEA, de forma satisfatória e segura. Porém, esta não é uma atividade finalística daquela empresa, que por vezes se obriga a cobrir custos da área de navegação aérea em detrimento da sua atividade fim, qual seja, a infraestrutura aeroportuária.



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº714 DE 1º DE MARÇO DE 2016
--------------	---

Autor: Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS	Nº do Prontuário
---	-------------------------

Supressiva ☐	Substitutiva ☐	Modificativa ☐	Aditiva ☒	Substitutiva Global ☐
-------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------	---	--

Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág.
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

A alteração que ora propomos constituirá o instrumento legal para que a Infraero possa, ao transferir suas atividades relativas à navegação aérea para o Comando da Aeronáutica, atuar exclusivamente dentro dos propósitos da sua criação.

Nossa emenda, ao propor a inserção do Inciso III – transferir para o Comando da Aeronáutica - Ministério da Defesa, subsidiária que tenha como objetivo a Navegação Aérea, busca concentrar as atividades relativas à navegação aérea no Comando da Aeronáutica, que é quem tem a missão constitucional para a execução da tarefa.

Cabe ainda salientar que esta transferência dará um maior equilíbrio financeiro e tecnológico para todo o Sistema de Proteção ao Voo brasileiro, uma vez que o Comando da Aeronáutica é o ente que detém mais de 80% das atividades de prestação desse serviço e consequentemente uma melhor estrutura operacional e logística.

Assinatura:



EMENDA ADITIVA Nº
(À Medida Provisória nº 714, de 2016)

Acrescente-se, ao art. 3º da Medida Provisória nº 714, de 2016, no que se refere ao § 2º do art. 2º, da Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, o inciso III, com a seguinte redação:

"Art.2º.....
.....

§
2º.....
.....

III – transferir para o Comando da Aeronáutica – Ministério da Defesa, subsidiária que tenha como objeto a Navegação Aérea.
(NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, que criou a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária, INFRAERO, tem em seu Art. 2º que a Infraero terá por finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República. (Redação dada pela Lei nº 12.462, de 2011).

O Decreto nº 65.451, de 17 de outubro de 1969. Aprovou a constituição da sociedade Telecomunicações Aeronáuticas S.A. - TASA que no seu Estatuto definia o seu objetivo conforme se segue;

“Art. 4º A TASA tem por objeto:

a) implantar, operar e explorar, industrialmente, os circuitos da Rede Internacional do Serviço Fixo Aeronáutico, necessários à segurança, regularidade, orientação e administração dos transportes aéreos;

b) implantar, operar e explorar, industrialmente, a Rede do Serviço Móvel Aeronáutico, de apoio às rotas internacionais que cruzam o espaço aéreo brasileiro;

c) ampliar progressivamente seus serviços de telecomunicações para fins de segurança, regularidade, orientação e administração do transporte aéreo em geral, de acordo com as diretrizes do Ministério da Aeronáutica, obedecendo ao que for fixado pelo Conselho Nacional de Telecomunicações para a política de telecomunicações.”

Por intermédio do Decreto nº 1.691 de 8 de novembro de 1995, que dispõe sobre a incorporação da Telecomunicações Aeronáuticas S/A - TASA - à Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, a mesma passou a executar atividades de prestação de serviços na área de Navegação Aérea, como apresentado abaixo.

“Art. 1º Fica autorizada a incorporação da Telecomunicações Aeronáuticas S/A - TASA à Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO.

Art. 2º O Ministério da Aeronáutica juntamente com a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional adotarão as providências necessárias para a efetivação do procedimento da incorporação.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.”

Como bem pode ser observado, a lei de criação da INFRAERO com suas modificações que ocorreram no decorrer do tempo, em nenhum momento autorizam que aquela empresa fizesse a exploração das atividades concernentes à navegação aérea, exceto no seu Estatuto, que, em tese, não poderia dar um poder que não estivesse expresso na Lei de criação da Empresa.

No entanto, a INFRAERO vem prestando este tipo de serviço desde 1996, sob a supervisão do Comando da Aeronáutica, através do DECEA, de forma satisfatória e segura. Porém, esta não é uma atividade finalística daquela empresa, que por vezes se obriga a cobrir custos da área de navegação aérea em detrimento da sua atividade fim, qual seja, a infraestrutura aeroportuária.

A alteração que ora propomos constituirá o instrumento legal para que a Infraero possa, ao transferir suas atividades relativas à navegação aérea para o Comando da Aeronáutica, atuar exclusivamente dentro dos propósitos da sua criação.

Nossa emenda, ao propor a inserção do Inciso **III – transferir para o Comando da Aeronáutica – Ministério da Defesa, subsidiária que tenha como objeto a Navegação Aérea**, busca concentrar as atividades relativas à navegação aérea no Comando da Aeronáutica, que é quem tem a missão constitucional para a execução da tarefa.

Cabe ainda salientar que esta transferência dará um maior equilíbrio financeiro e tecnológico para todo o Sistema de Proteção ao Voo brasileiro, uma vez que o Comando da Aeronáutica é o ente que detém mais de 80% das atividades de prestação desse serviço e consequentemente uma melhor estrutura operacional e logística.

Sala da Comissão, em 08 de março de 2016.

Senador **JOSÉ MEDEIROS**

PPS-MT

EMENDA 1 - Supressiva

A Europa e os USA hoje sofrem com ataques econômicos provenientes do mundo árabe e da China. Estes estados subsidiam praticamente 100% de suas empresas de aviação e voltam-se para aquisição de empresas estrangeiras. A pergunta que devemos fazer é, quem efetivamente está comprando as empresas, são as empresas estrangeiras ou os governos estrangeiros ?

O § 5º do artigo 181 pode dar tratamento desigual para investidores, privilegiando alguns grupos econômicos ou mesmo empresas subsidiadas por estados causando uma competição desigual no mercado brasileiro.

O próprio código brasileiro da aeronáutica, em seu artigo 193, traz a proibição de tal prática permitida na redação proposta.

Art. 193. Os serviços aéreos de transporte regular ficarão sujeitos às normas que o Governo estabelecer para impedir a competição ruinosa e assegurar o seu melhor rendimento econômico podendo, para esse fim, a autoridade aeronáutica, a qualquer tempo, modificar frequências, rotas, horários e tarifas de serviços e outras quaisquer condições da concessão ou autorização.

Devido ao observado acima, solicito o veto (a exclusão) do parágrafo 5º do artigo 181 incluído pela Medida Provisória nº 714, de 2016.

"§ 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."

Além de causar uma concorrência desleal no mercado, vejo como uma aposta muito ousada a "entrega" da soberania nacional dos céus brasileiros.

Ao analisarmos o mercado internacional percebemos que os principais mercados têm percentual de capital aberto chegando no máximo a 49% por exemplo:

USA - 25%

China - 35%

União Européia - 49% (empresas que tenham voos internacionais)

Os mercados que permitem abertura 100% são:

Austrália e Nova Zelândia: somente entre si devido à proximidade territorial e cultural entre as nações.

Chile: país com mercado interno muito pequeno que, com subsídios do governo, suas empresas adotam a política expansionista.

Seria um contrassenso enorme, o Brasil com sua posição geográfica privilegiada na América do Sul e com o maior mercado interno (em torno de 110 milhões de passageiros transportados ao ano) permitisse uma abertura de capital externo e ainda de forma desigual.

A redação do parágrafo 5º da MP apenas beneficiaria uma empresa multinacional chilena que, historicamente, por onde passou e conseguiu tais flexibilizações aqui propostas, causou diminuição nos postos de trabalho nas empresas adquiridas e perda de direitos sociais de seus funcionários.

Portanto, apresento esta emenda supressiva para que seja excluído o parágrafo 5º da MP 714.

EMENDA 2 - Aditiva

Mesmo a abertura parcial de participação estrangeira nas empresas brasileiras para 49%, na prática a empresa investidora acaba controlando as principais decisões estratégicas da empresa brasileira.

A 5ª liberdade do ar, acordo assinado entre o estado brasileiro e outros países, permite que uma empresa estrangeira desembarque passageiros no Brasil e siga para outro destino no exterior. Caso uma empresa estrangeira tenha o controle de uma empresa brasileira, precisamos evitar que ocorra uma transferência de rotas (consequentemente de empregos) para a empresa controladora.

Atualmente temos o exemplo da empresa italiana "Alitalia" que teve 49% de suas ações adquiridas por uma empresa árabe "Etihad".

Os tripulantes foram obrigados a aceitar a perda de direitos trabalhistas e até mesmo salarial mas a principal perda foram as transferências de rotas (anteriormente operadas pela empresa italiana) para a controladora árabe (se utilizando os direitos de tráfego assinados pela União Europeia e os Emirados Árabes Unidos) causando uma grande perda de postos de trabalho na parte italiana da holding formada.

O Brasil que tem o 3º maior mercado interno do mundo, uma posição geográfica estratégica para a entrada e saída da América do Sul rumo aos outros continentes e com um excedente de mão de obra qualificada (mais de 1500 pilotos trabalhando em empresas estrangeiras), não pode se furtar de proteger os postos de trabalho aqui existentes e, até mesmo, potencializar novos postos de trabalho em um momento tão crítico de nossa economia.

Tenho uma preocupação com relação aos empregos dos aeronautas - uma categoria que trabalha embarcada e que sem as proteções necessárias pode sofrer uma transferência de postos de trabalho a partir de rotas internacionais, hoje operadas por empresas brasileiras, transferidas para outros países.

Não menor é minha preocupação com a segurança de voo para toda a sociedade. A falta de controle no que diz respeito à segurança das operações realizadas por profissionais não habilitados e não treinados no Brasil, qual a qualificação destes tripulantes e a que órgão regulador eles se reportam?

Pelo exposto acima fica evidente a necessidade de uma emenda que proteja os postos de trabalho dos brasileiros e garanta a manutenção dos índices de segurança de voo no país por isso proponho a inclusão do parágrafo abaixo no artigo 181 da lei 7.565/86:

"§ 5º Voos internacionais operados por empresas aeroviárias brasileiras ou empresas estrangeiras que realizem operação societária com companhia aérea brasileira, valendo-se dos institutos previstos na Parte Especial, Livro II, Capítulos VIII ou X do Código Civil, ao se beneficiarem de direito de tráfego assinado pelo estado brasileiro, deverão ser operados exclusivamente por tripulações brasileiras, com contrato de trabalho no Brasil."

EMENDA Nº - CM

(à MPV nº 714, de 2016)

Acrescenta-se, onde couber, à Medida Provisória nº 714 de 01 de março de 2016, a seguinte redação:

“Art. XX - A Lei nº 5.709, de 7 de outubro de 1971, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º -

§ 1º - Fica, todavia, sujeita ao regime estabelecido por esta Lei somente a pessoa jurídica brasileira da qual participem, com maioria do capital ou poder de controle, estados nacionais estrangeiros ou fundos soberanos estrangeiros.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Art. 190 da Constituição Federal é expresso no sentido de que “A lei regulará e limitará a aquisição ou o arrendamento de propriedade rural por pessoa física ou jurídica estrangeira e estabelecerá os casos que dependerão de autorização do Congresso Nacional.”.

Ao estabelecer limites e condições para a aquisição de imóveis rurais por estrangeiros, a Lei nº 5.709/71 dá cumprimento ao dispositivo constitucional acima mencionado, resguardando a soberania do Estado Brasileiro, evitando a concentração de terras agrícolas, especialmente sob a propriedade de estrangeiros, cuja jurisdição interna não seja total.

A redação atual do § 1º do Art. 1º da mencionada Lei equipara, para as finalidades ali mencionadas, a pessoa jurídica brasileira da qual participem, a qualquer título, pessoas estrangeiras físicas ou jurídicas que tenham a maioria do seu capital social e residam ou tenham sede no Exterior às pessoas jurídicas estrangeiras, restabelecendo distinção entre empresas brasileiras de capital nacional e empresas brasileiras de capital estrangeiro.

O mencionado dispositivo tem se mostrado de efeitos catastróficos, especialmente por impedir o saudável investimento estrangeiro direto (IED) em atividades produtivas da economia, necessárias ao desenvolvimento do país e à produção de saldos comerciais positivos.

É fundamental, por outro lado, garantir a preservação da soberania nacional, especialmente evitando que se aconteça no Brasil os conhecidos fenômenos de neocolonização ou “land grabbing” que acomete países com fronteiras agrícolas não exploradas, nos quais investimentos são direcionados por interesses soberanos de estados nacionais estrangeiros, que em nada correspondem ao interesse nacional.

Nesse sentido, é manifestamente pertinente a preocupação de se garantir controle de investimentos que tenham por objetivo apenas e tão somente garantir a segurança alimentar e energética de países estrangeiros, em detrimento do interesse nacional, com a produção direcionada a populações determinadas, sem prejudicar, no entanto, que possam se desenvolver as atividades econômicas em mercados e para mercados, especialmente com abertura da economia brasileira aos saudáveis e necessários investimentos estrangeiros.

A proposta impõe, portanto, a vinculação aos ditames da Lei nº 5.709 apenas as pessoas jurídicas brasileiras da qual participem, com maioria do capital ou poder de controle, estados nacionais estrangeiros ou fundos soberanos estrangeiros, dispensando das exigências especiais as demais pessoas jurídicas brasileiras, especialmente as empresas que promovem investimentos produtivos aproveitando-se do investimento estrangeiro direto regularmente internalizado no país.

Sala das Sessões, XX de XX de 2016.

TEREZA CRISTINA

PSB/MS



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

Inclua-se, onde couber, no projeto de lei de conversão da Medida Provisória nº 714, de 2016, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

“Art. __. 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 embarque 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)”

JUSTIFICAÇÃO

A utilização de aeroportos e suas instalações pressupõe o pagamento de tarifas aeroportuárias fixadas pela Agência Nacional de Aviação Civil – Anac, assim como de preços específicos estabelecidos pelas próprias administrações aeroportuárias.

Os proprietários ou exploradores de aeronaves sujeitam-se a tarifas associadas à utilização de pistas, pátios e terminais de carga, enquanto os passageiros, a tarifas vinculadas à utilização de terminais de embarque e desembarque. Esse é o modelo de financiamento de custos adotado globalmente, em linha com o que estabelece a ICAO – Organização Internacional da Aviação Civil.

Apesar disso, edição recente de nova legislação dispôs sobre a denominada tarifa de conexão, destinada a remunerar os aeroportos por operações de embarque e



desembarque de passageiros, mas atribuiu responsabilidade pelo pagamento às empresas transportadoras. Isso subverteu o princípio de que o usuário deva pagar a tarifa.

Esta emenda corrige a anomalia e não produz qualquer efeito sobre as receitas aeroportuárias. Além disso, põe as normas locais em linha com as internacionais e não implica majoração de custos sob o ponto de vista dos usuários. Embora não sejam responsáveis diretos por seu pagamento, os usuários dos serviços de transporte aéreo já sofrem a repercussão, nos preços das passagens, ocasionada pela tarifa de conexão.

Sala da Comissão,

Senador Romero Jucá



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 714

00019 ETIQUETA

DATA
08/03/2016

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714, de 2016

AUTOR
Dep. Weverton Rocha

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 (X) ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Acrescente-se o seguinte artigo 184-A à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986:

Art. 184-A. A consorciação, a associação e a constituição de grupos societários serão admitidas entre empresas de aviação regional para compartilhamento de serviços de manutenção de aeronaves, dos serviços de características comuns e a formação, treinamento e aperfeiçoamento de pessoal.

§ 1º A autoridade de aviação civil definirá em regulamento próprio as características de enquadramento das companhias aéreas como empresas de aviação regional;

§ 2º Empresas não enquadradas como fornecedoras de serviços de aviação regional poderão constituir subsidiárias para este tipo de prestação de serviço e estas poderão integrar as associações referidas no *caput*;

§ 3º As associações previstas no *caput* dependerão de autorização prévia da autoridade de aviação civil, no que tange às suas competências, sem prejuízo das disposições contidas na Lei no 12.529, de 30 de novembro de 2011.

§ 4º Compete à autoridade de aviação civil fiscalizar e as aplicar sanções administrativas cabíveis em caso de desvio no cumprimento do estabelecido neste artigo.

JUSTIFICATIVA

Com a presente emenda, pretende-se incluir ao texto da Medida Provisória 714/16 a adição do artigo 184-A à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica).

A referida lei dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica e a Medida Provisória pretende

atualizá-lo para facilitar a captação de recursos no exterior por parte das companhias aéreas brasileiras, que passam a ter como limite de participação de estrangeiros em seu capital votante ampliado para 49%, entre outras providências vinculadas ao saneamento das contas e capitalização do setor, que vem apresentando seguidos resultados financeiros negativos.

Nesse sentido, a presente emenda vem propor medida de redução de custos, destinando-a ao desenvolvimento da aviação regional.

As grandes empresas tendem a concentrar seus voos nas regiões de maior densidade de demanda, o que, no caso do Brasil, em que 50% das decolagens restringem-se a apenas 7 aeroportos de apenas 4 unidades da federação, a saber, São Paulo, Rio de Janeiro, Distrito Federal e Minas Gerais, significa um virtual abandono de vastas áreas do território nacional, em especial nas regiões Norte e Nordeste, mas também com enorme impacto nas regiões interioranas de todos os Estados da federação.

A redução de custos é imprescindível para que este setor estabeleça-se e consiga firmar-se enquanto o mercado da aviação regional consolida-se.

Diferentemente de outros países de dimensões continentais, servidos por ferrovias, o Brasil tem nas rodovias seu principal modal de transporte. Com imensas distâncias a percorrer e dificuldades impostas pelo clima tropical, o transporte torna-se caro e ineficiente. Na Amazônia Legal, que ocupa 60% do território nacional, a dificuldade logística produz isolamento e pobreza. O transporte aéreo é estratégico para conectar essas regiões. No entanto, a aviação regional ainda carece de apoio e investimentos. Estudos da Secretaria de Aviação Civil indicam que o preço das passagens regionais é 31% mais alto, em média, do que o dos voos entre capitais. Isso faz com que 43% da população do interior queira viajar, mas diga não poder fazê-lo devido ao custo.

O consorciamento para serviços de manutenção e treinamento também garantirão melhor qualidade, pois permitirão uma escala mais eficiente na prestação desses serviços, possibilitando às empresas regionais posicionar-se de modo mais profissional diante da concorrência com as grandes.

Cumprе destacar que o Plano de Desenvolvimento da Aviação Regional, anunciado pela Secretaria de Aviação Civil do governo federal, não conseguiu sair do papel. Nesse sentido, esta proposta vem ao encontro das necessidades do setor e supre importante lacuna.

ASSINATURA

Brasília, de de 2016.

EMENDA Nº - CM

(À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714, DE 1º DE MARÇO DE 2016)

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se, do inciso I do art. 5º da MPV 714, a revogação do inciso III do art. 181 da Lei nº 7.565, de 1986.

JUSTIFICAÇÃO

A revogação do inciso III do art. 182 do Código Brasileiro de Aeronáutica permitirá que a direção de companhias aéreas brasileiras, com participação de até 49% e até mesmo com controle acionário estrangeiro, seja atribuída a estrangeiros.

Trata-se, data vênua, de solução que traz risco à segurança nacional, em setor estratégico, sendo a Aviação Civil e o transporte aéreo essenciais à preservação da soberania do país.

Dessa forma, empresas que atuem em território nacional, na navegação aérea de cabotagem, ainda que com capital estrangeiro, devem ser dirigidas por brasileiros, como regra, admitida apenas a exceção se houver reciprocidade. Contudo, a mera revogação não observa esse requisito, em desatendimento, assim, ao art. 178, da CF, que prevê:

“Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, **atendido o princípio da reciprocidade.**”

Sala da Comissão,

Senador **WALTER PINHEIRO**

EMENDA Nº - CM

(À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714, DE 1º DE MARÇO DE 2016)

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao § 2º do art. 2º da Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, alterada pelo art. 3º da MPV 714, a seguinte redação

“Art. 2º

.....

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

I - criar subsidiárias, **cujas atividades sejam relacionadas ao setor de infraestrutura aeroportuária**; e

II - participar em conjunto com suas subsidiárias, minoritariamente ou majoritariamente, de outras sociedades públicas ou privadas, **cujas atividades sejam relacionadas, conexas ou complementares ao setor de infraestrutura aeroportuária**” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Constituição requer que a criação de subsidiárias de empresas estatais, ou sua participação em empresas privadas, seja autorizada “caso a caso”. O STF já definiu, no julgamento da ADIN 1.649, que essa autorização pode ser conferida, por lei, à empresa matriz, ou seja, não se refere a autorização específica para a criação de cada subsidiária ou participação em empresa privada.

Tal autorização, porém, não pode ser genérica e incondicionada, mas deve observar o critério de haver relação entre os objetos sociais da empresa-matriz e da subsidiária, ou de complementaridade entre eles, de modo que, por exemplo, no caso Infraero, ela não possa meramente criar qualquer subsidiária ou participar do

capital de qualquer empresa, mediante simples decisão de seu Conselho de Administração.

Note-se que a recente aprovação pelo Congresso do PLV à MPV 695, de 2015, autorizou o Banco do Brasil e a CEF a adquirir participação em instituições financeiras, públicas ou privadas, sediadas no Brasil, incluindo empresas dos ramos securitário, previdenciário, de capitalização e demais ramos descritos nos arts. 17 e 18 da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964, além dos ramos de atividades complementares às do setor financeiro. Ou seja, conferiu essa autorização por prazo determinado e, ainda, em condições limitadas aos requisitos de complementaridade com o que é típico do setor financeiro e securitário.

No debate que se trata para a aprovação do PLS nº 55, de 2015, regulamentando o art. 173 da CF, essa questão é ainda mais restritiva, pois, equivocadamente, o PLS 555 requer que as atividades da subsidiária ou sócia privada “devem necessariamente constar do objeto social da investidora”, o que se tornaria, em termos concretos, impeditivo dessas participações, em muitos casos, engessando exageradamente a questão.

Assim, em benefício da razoabilidade, e do reconhecimento do papel que deve ser cumprido pela INFRAERO, a delegação que o artigo 2º da Lei 5.862/71 lhe conferirá deve ser melhor qualificada, em respeito ao próprio sentido do art. 37, inciso XX, da Constituição Federal.

Sala da Comissão,

Senador **WALTER PINHEIRO**

EMENDA Nº - CM

(À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714, DE 1º DE MARÇO DE 2016)

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao § 5º do art. 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, alterada pelo art. 4º da MPV 714, a seguinte redação:

“Art. 181.

§ 5º O limite de que trata o inciso II do **caput** poderá ser reduzido em caso de reciprocidade e nos termos de acordo de serviços aéreos celebrado entre a República Federativa do Brasil e governo estrangeiro, observada a reciprocidade, e, na inexistência de acordo, observará o limite de participação de capital estrangeiro no capital votante estabelecido pela legislação do país de origem da pessoa jurídica estrangeira, se inferior a 49% (quarenta e nove por cento).

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O art. 4º da MPV 714 altera o art. 181 do Código Brasileiro de Aeronáutica para elevar de 20% para 49% o limite de participação de empresas aéreas estrangeiras em empresas aéreas sediadas no Brasil.

Tal limite atende, de fato, ao interesse imediato de algumas empresas aéreas brasileiras, de receberem investimento de parceiros estrangeiros, mas, ao permitir na forma do § 5º que esse limite possa ser ultrapassado, se houver reciprocidade, deixa de levar em conta que, não havendo acordo entre o Brasil e outros países, podem ocorrer situações em que o país de origem do investidor permita apenas a participação de empresas estrangeiras em percentual inferior a 49%. Nesse caso, a lei brasileira estaria dando a esses países tratamento favorecido, em contrariedade ao princípio da reciprocidade, contemplado na Convenção de Chicago.

No Canadá¹, por exemplo, a legislação exige que 75% das ações com direito a voto de empresas aéreas sejam detidas por canadenses, ou seja, apenas 25% das ações podem ser detidas por estrangeiros. Contudo, sem que se exija qualquer reciprocidade, a proposta da Medida Provisória permitiria que empresas canadenses pudessem ter até 49% das ações de empresas brasileiras.

Dessa forma, sem desconhecer a tendência mundial à liberalização da participação estrangeira nos serviços aéreos nacionais, estaremos melhor atendendo o interesse público e a soberania do País.

Sala da Comissão,

Senador **WALTER PINHEIRO**

¹ <http://laws.justice.gc.ca/PDF/C-10.4.pdf>



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 08/03/2016

Medida Provisória nº 714, de 1º de Março de 2016

Autor Deputado Ricardo Izar
--

Nº do Prontuário 383

1. <u>Supressiva</u>	2. <u>Substitutiva</u>	3. <u>Modificativa</u>	4. <u>X</u> <u>Aditiva</u>	5. <u>Substitutivo Global</u>
----------------------	------------------------	------------------------	----------------------------	-------------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
---------------	---------------	------------------	---------------	---------------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se ao art. 1º da Medida Provisória nº 714, de 1º de março de 2016, o seguinte parágrafo, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º:

Parágrafo Segundo. A incorporação do Adicional da Tarifa Aeroportuária não será aplicável para o cálculo da URTA – Unidade de Referência da Tarifa Aeroportuária previstas nos contratos de concessão.

Justificativa:

É incompatível que a incorporação do ATAERO na tarifa aeroportuária vigente gere efeitos para cálculo da URTA – Unidade de Referência da Tarifa Aeroportuária, uma vez que os próprios contratos de concessões que vigoram atualmente, por força de seus Anexos 4 – Tarifas Aeroportuárias, estabelecem a não consideração dos adicionais incidentes às tarifas.

Assim sendo, a inclusão desse parágrafo à MP evitará a indevida novação dos contratos de concessão sem anuência de sua contraparte, em linha com a legislação atual vigente.

PARLAMENTAR

--



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 08/03/2016

Medida Provisória nº 714, de 1º de Março de 2016

Autor Deputado Ricardo Izar
--

Nº do Prontuário 383

1. <u>Supressiva</u>	2. <u>Substitutiva</u>	3. <u>X</u> <u>Modificativa</u>	4. <u>Aditiva</u>	5. <u>Substitutivo Global</u>
----------------------	------------------------	---------------------------------	-------------------	-------------------------------

Página

Artigo

Parágrafo

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

O art. 2º da Medida Provisória nº 714, de 1º de março de 2016, passa a ter a seguinte redação:

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 desta Medida Provisória deverá ser repassada ao Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, descontados os tributos incidentes sobre esta diferença bem como a contribuição variável aplicável às concessionárias, 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](#).

Justificativa:

O texto do art. 2º. da MP 714/16 versa sobre os descontos dos tributos incidentes sobre “este faturamento”.

A amplitude do termo “faturamento”, utilizado na redação da Medida Provisória, pode gerar uma interpretação extensiva sobre as receitas referenciadas nos contrato de concessão e, por consequência, controvérsia fiscal, tributária e econômico-financeira no momento de aplicação da norma.

A presente emenda tem o fito de garantir mais clareza e eficácia ao texto legal.

PARLAMENTAR

--



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 714

00025 ETIQUETA

DATA
08/03/2016

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714, de 2016

AUTOR
Dep. Weverton Rocha

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 (X) ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Acrescente-se o seguinte parágrafo único ao artigo 183 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986:

Art. 183

Parágrafo único: Compete à Autoridade de Aviação Civil a autorização dos voos regulares de transporte de passageiros a partir da solicitação das empresas aéreas concessionárias ou autorizadas, que deverão apresentar como contrapartida a reserva de até 20% de seus voos para aeroportos a ser definidos pela referida autoridade para atendimento de áreas consideradas estratégicas para o desenvolvimento regional, conforme regulamento.

JUSTIFICATIVA

O transporte aéreo de passageiros apresentou forte crescimento no Brasil na última década, entretanto, apesar do número de passageiros transportados ter quase triplicado, cerca de 50% das decolagens concentram-se em 7 aeroportos, localizados em apenas 4 unidades da federação, a saber, nos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e no Distrito Federal.

Tamanha concentração faz com que as empresas aéreas privilegiem o investimento em rotas já consagradas e evitem prospectar novos mercados em outras regiões do País. Nesse sentido, entendendo que em uma Nação cujo território é tão extenso quanto o Brasil, faz-se necessário que a Agência Reguladora do setor atue como orientadora na expansão dos serviços de transporte aéreo.

A presente emenda pretende suprir essa lacuna, determinando que a Autoridade de Aviação

Civil, ao autorizar que determinada Empresa Aérea explore determinadas rotas, estabeleça que até 20% dos seus voos devem atender a necessidade de desenvolvimento regional. Entendemos que esta contrapartida é justa e necessária para o desenvolvimento equilibrado entre as diferentes regiões do País e para garantir que todos os cidadãos brasileiros, do Oiapoque ao Chuí, recebam o mesmo tipo de tratamento por parte das Companhias Aéreas.

A presente medida respeita a competência do Poder Executivo, sem furtar-se de lhe dar a devida e necessária orientação para o melhor atendimento das necessidades da população brasileira.

ASSINATURA

Brasília, de de 2016.



CONGRESSO NACIONAL

MPV 714

00026
ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Medida Provisória nº 714, de 01 de março de 2016
------	--

Autor Dep. Ságuas Moraes (PT-MT)	Nº do Prontuário
-------------------------------------	------------------

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. X Aditiva 5. Substitutivo Global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Acrescenta-se o art. 38-A à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986:

“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.”

JUSTIFICAÇÃO

A proposta objetiva conferir maior agilidade na remoção de obstáculos cuja permanência em áreas aeroportuárias acaba por comprometer as operações, a exemplo de aeronaves e equipamentos deixados pelas companhias aéreas submetidas a falência na década passada.

O que se observa atualmente é a existência de inúmeros bens abandonados nos aeroportos, ocupando áreas necessárias à sua ampliação, com alto valor comercial, além de se transformar em focos atrativos de insetos e animais peçonhentos, situação vedada pela legislação sanitária vigente.

Sala da Comissão, em 08 de março de 2016.

Deputado Ságuas Moraes – PT/MT

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

MPV 714

00027
ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Medida Provisória nº 714, de 01 de março de 2016			
Autor Dep. Ságuas Moraes (PT-MT)			Nº do Prontuário	
1. <u>Supressiva</u> 2. <u>Substitutiva</u> 3. <u>Modificativa</u> 4. <u>X Aditiva</u> 5. <u>Substitutivo Global</u>				
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Dê-se aos arts. 1º e 2º da Medida Provisória nº 714, de 1º de março de 2016, a seguinte redação:

(...)

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.

Parágrafo Primeiro. 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.

Parágrafo Segundo. A incorporação do Adicional da Tarifa Aeroportuária de que trata o parágrafo primeiro não será aplicável para o cálculo da URTA – Unidade de Referência da Tarifa Aeroportuária prevista nos contratos de concessão celebrados até a data de publicação desta Medida Provisória.

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 desta Medida Provisória 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, contado a partir da incorporação de que trata o art. 1º.

(...)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem o objetivo de incluir o Parágrafo Segundo, no Artigo 1º, da Medida Provisória n.º 714/2016, e incluir no Artigo 2º a expressão “... e a contribuição variável incidentes sobre esta diferença...”, para evitar que a incorporação do ATAERO venha a implicar em aumento do valor da base de cálculo das penalidades contratuais (URTA), bem como possível elevação da base de cálculo para pagamento da contribuição variável.

Assim, para garantir o equilíbrio econômico financeiro do contrato, e a segurança jurídica às concessões já realizadas, propõe-se que o texto seja alterado de forma a dar maior clareza aos objetivos da incorporação do ATAERO às tarifas, sem que se altere as penalidades contratuais das concessões e o montante recolhido a título de contribuição variável ao poder público.

Sala da Comissão, em 08 de março de 2016.

Deputado Ságuas Moraes – PT/MT

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

MPV 714

00028
ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Medida Provisória nº 714, de 01 de março de 2016
------	--

Autor Dep. Ságuas Moraes (PT-MT)	Nº do Prontuário
-------------------------------------	------------------

1. Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. X Aditiva	5. Substitutivo Global
---------------	-----------------	-----------------	--------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO EMENDA

Acrescenta-se o § 3º ao art. 2º da Lei nº 5.862, de 12 dezembro de 1972:

“Art. 2º

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

JUSTIFICAÇÃO

Com o objetivo de aproveitar, e até mesmo maximizar, toda a expertise da Infraero, uma das maiores operadoras aeroportuárias do mundo, além de capacitá-la para a nova realidade do mercado nacional e internacional, considerando inclusive a criação de subsidiárias e sua associação a empresas nacionais e estrangeiras, que seja dada a permissão para o exercício de qualquer uma das atividades integrantes de seu objeto social, também, fora do território nacional. Cabe ressaltar que já foram identificadas diversas oportunidades para atuação no mercado da América Latina e em outros países em desenvolvimento.

Assim, estaremos garantindo e ampliando o mercado e o futuro da empresa, que em 2016 completará 43 (quarenta e três) anos de administração e soluções aeroportuárias no país.

Tal medida, trará ainda mais valor à Infraero, que está em processo de reestruturação e criação de modernas e eficientes subsidiárias para a prestação de serviços aeroportuários, navegação aérea e participações acionárias.

Sala da Comissão, em 08 de março de 2016.

Deputado Ságuas Moraes – PT/MT

PARLAMENTAR

--

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**

“Art. 181. A concessão ou autorização somente será dada à pessoa jurídica brasileira com sede no País.

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 – os incisos I, II e III do caput do art. 181, os §§ 1º, 2º, 3º e 4º do art. 181 e o art. 182 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986; e

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Atualmente, o setor aéreo é um dos únicos setores na economia nacional no qual a entrada de investimento externo direto não é estimulada. Ao contrário, o inciso II do art. 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), restringia a participação

de capital estrangeiro em empresas concessionárias de serviço aéreo público a apenas 20% de seu capital com direito a voto.

A Medida Provisória nº 714, de 1º de março de 2016, contemplou um avanço nesse sentido, ampliando de 20% para 49% a possibilidade de participação do capital estrangeiro em empresas concessionárias de serviço aéreo público. Esse avanço, contudo, é claramente insuficiente.

Acreditamos ser hora de finalmente propor a revogação total da limitação à participação do capital estrangeiro em empresas aéreas brasileiras, o que se constitui em medida de fundamental importância para modernizar o marco regulatório do setor de aviação civil do País. A revogação nada mais faria do que estimular a entrada de investimento externo direto em um setor de importância estratégica para o País. Particularmente em um momento de grave crise econômica, a atração de investimentos externos constitui uma das principais formas de estimular a retomada do crescimento da economia nacional.

Vislumbramos inúmeros efeitos positivos dessa medida, que decorreriam, principalmente, do aumento do potencial de concorrência no setor: menores preços, maior qualidade do serviço, aumento no número de municípios atendidos e rotas operadas, diversificação dos serviços oferecidos, entre outros. Além disso, permitir-se-ia a capitalização de empresas nacionais que, nos últimos anos, têm apresentado uma série de indícios de dificuldades financeiras, o que protegeria, assim, o emprego dos brasileiros que nelas trabalham.

Diante do exposto, esperamos contar com o apoio dos nobres Pares para a aprovação da emenda que ora apresentamos.

Sala da Comissão,

Senador Paulo Bauer



MPV 714
00030

SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

EMENDA N º - CMMPV

À Medida Provisória nº 714, de 2016

Dê-se aos arts. 1º e 2º da Medida Provisória nº 714, de 1º de março de 2016, a seguinte redação:

(...)

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.

Parágrafo Primeiro. 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.

Parágrafo Segundo. A incorporação do Adicional da Tarifa Aeroportuária de que trata o parágrafo primeiro não será aplicável para o cálculo da URTA – Unidade de Referência da Tarifa Aeroportuária prevista nos contratos de concessão celebrados até a data de publicação desta Medida Provisória.

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 desta Medida Provisória 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.



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

§ 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, contado a partir da incorporação de que trata o art. 1º.

(...)

Sala das Sessões, 8 de Setembro de 2015

Senador Acir Gurgacz
PDT/RO



CONGRESSO NACIONAL
APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

Data
08/03/2016

Proposição
Medida Provisória nº 714, de 1º de março de 2016

Autor
Deputado Otavio Leite (PSDB/RJ)

N.º do prontuário
316

1 ☐ Supressiva 2. ☐ substitutiva 3. ☐ modificativa 4. ☐ aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página

Artigo

Parágrafos

Inciso

alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se, onde couber, os seguintes artigos na Medida Provisória n.º 714, de 1º de março de 2016:

Art. __. O art. 63 da Lei n.º 12.462, de 11 de agosto de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 63

.....
§ 6º É vedada a retenção dos recursos do FNAC, em obediência ao parágrafo único do art. 8ª da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, devendo o repasse mensal, até o quinto dia útil do mês subsequente, obedecer a cronograma financeiro a ser estabelecido pela ANAC para atendimento das finalidades previstas no art. 63-A.

Justificação

A presente proposta confere eficácia ao objetivo do Fundo Nacional da Aviação Civil (FNAC) ao impedir manobras contábeis que desvirtuem a finalidade da aplicação dos recursos, qual seja a de aperfeiçoar a infraestrutura aeroportuária brasileira.

PARLAMENTAR



**CONGRESSO NACIONAL
APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

ETIQUETA

Data
08/03/2016

Proposição
Medida Provisória nº 714, de 1º de março de 2016

Autor
Deputado Otavio Leite (PSDB/RJ)

N.º do prontuário
316

1 ☐ Supressiva 2. ☐ substitutiva 3. ☐ modificativa 4. ☐ aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página

Artigo

Parágrafos

Inciso

alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se, aonde couber, os seguintes artigos na Medida Provisória n.º 714, de 1º de março de 2016

Art. ____ O art. 63-A da Lei n.º 12.462, de 11 de agosto de 2011, passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º:

“Art 63-A
.....

§ 3º - Os recursos do Fundo Nacional da Aviação Civil (FNAC) poderão ser utilizados para financiamento e apoio à formação de pilotos e profissionais da aviação civil, bem como para financiamento de equipamentos para aeroclubes.

Justificação

A presente proposta visa dotar o setor aéreo com recursos do FNAC, em especial a formação de pilotos e profissionais da aviação civil, como também equipamentos para aeroclubes.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL
APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

Data
08/03/2016

Proposição
Medida Provisória nº 714, de 1º de março de 2016

Autor
Deputado Otavio Leite (PSDB/RJ)

N.º do prontuário
316

1 ☐ Supressiva 2. ☐ substitutiva 3. ☐ modificativa 4. ☐ aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página

Artigo

Parágrafos

Inciso

alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

O Art. 2.º da Medida Provisória n.º 714, de 1º de março de 2016, passa a vigorar acrescido do seguinte §3º:

Art. 2º
.....

§ 3º - Os recursos capitalizados no Fundo Nacional da Aviação Civil não serão objeto de contingenciamento, nem de transferência para o tesouro, em qualquer circunstância, conforme diretriz insculpida no parágrafo único, do art.8 da Lei Complementar n.º 101, de 04 de maio de 2000.

Justificação

A presente proposta confere eficácia ao objetivo do Fundo Nacional da Aviação Civil (FNAC) ao impedir manobras contábeis que desvirtuem a finalidade da aplicação dos recursos, qual seja a de aperfeiçoar a infraestrutura aeroportuária brasileira.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 714

00034
ETIQUETA

DATA
08/03/2016

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714, de 2016

AUTOR
DEPUTADO SERGIO VIDIGAL – PDT/ES

Nº
PRONTUÁRIO

TIPO
1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 (X) MODIFICATIVA 4 () ADITIVA 5 ()
SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO
181

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Modifique-se o artigo 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que passará a vigorar com a seguinte redação:

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

I – tiver sede no País;

II – manter 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;

.....
IV – não esteja, nem suas subsidiárias e associadas, proibida de licitar ou contratar com o Poder Público, nem tenha sido declarada inidônea ou não tenha sido punida, nos dois anos anteriores, com a decretação da caducidade de outorga de serviço aéreo público.

V – esteja em situação regular com a seguridade social e o fisco.

§ 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.” (NR)

JUSTIFICATIVA

Com a presente emenda, pretende-se incluir ao texto da Medida Provisória 714/16 a alteração do caput do artigo 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), e incluir um inciso.

A referida lei dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica e a Medida Provisória pretende atualizá-lo para facilitar a captação de recursos no exterior por parte das companhias aéreas brasileiras, que passam a ter como limite de participação de estrangeiros em seu capital votante ampliado para 49%, entre outras providências.

Em 2010, o Poder Executivo havia enviado projeto de Lei para apreciação pela Câmara dos Deputados com medidas similares. No referido projeto de lei, de nº 6.961/2010, previa-se o impedimento de concessão ou autorização a empresa considerada inidônea e exigia-se regularidade com a seguridade social e com o fisco, dispositivos que acreditamos serem necessários manter e aprimorar. Nesse sentido, mantemos as modificações sugeridas pelo Poder Executivo ao art. 181 do Código Brasileiro de Aeronáutica, e acrescentamos os incisos de número IV e V, além de promover as necessárias adequações de redação ao texto da MP 714/16.

DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL
PDT/ES

Brasília, 8 de março de 2016.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

08/03/2016

Proposição

Medida Provisória nº 714, de 2 de março de 2016.

Autor

DEPUTADO EDUARDO BOLSONARO

nº do prontuário

352

1 () Supressiva 2 () Substitutiva 3 () Modificativa 4 (X) Aditiva 5 () Substitutivo Global

Página:

Artigo:

Parágrafo:

Inciso:

Alínea:

Texto / Justificação

EMENDA ADITIVA

Acrescenta-se o art. 38-A à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986:

“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 extraconcursais a serem pagos pela massa.”

JUSTIFICAÇÃO

A proposta objetiva conferir maior agilidade na remoção de obstáculos cuja permanência em áreas aeroportuárias acaba por comprometer as operações, a exemplo de aeronaves e equipamentos deixados pelas companhias aéreas submetidas a falência na década passada.

O que se observa atualmente é a existência de inúmeros bens abandonados nos aeroportos, ocupando áreas necessárias à sua ampliação, com alto valor comercial, além de se transformar em focos atrativos de insetos e animais peçonhentos, situação vedada pela legislação sanitária vigente.

EDUARDO BOLSONARO – PSC/SP



CÂMARA DOS DEPUTADOS

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
08/03/2016

Proposição
Medida Provisória nº 714, de 2 de março de 2016.

Autor
DEPUTADO EDUARDO BOLSONARO

nº do prontuário
352

1 () Supressiva 2 () Substitutiva 3 () Modificativa 4 (X) Aditiva 5 () Substitutivo Global

Página: **Artigo:** **Parágrafo:** **Inciso:** **Alínea:**

Texto / Justificação

EMENDA ADITIVA

Acrescenta-se o § 3º ao art. 2º da Lei nº 5.862, de 12 dezembro de 1972:

“Art. 2º

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

JUSTIFICAÇÃO

Com o objetivo de aproveitar, e até mesmo maximizar, toda a expertise da Infraero, uma das maiores operadoras aeroportuárias do mundo, além de capacitá-la para a nova realidade do mercado nacional e internacional, considerando inclusive a criação de subsidiárias e sua associação a empresas nacionais e estrangeiras, que seja dada a permissão para o exercício de qualquer uma das atividades integrantes de seu objeto social, também, fora do território nacional.

Cabe ressaltar que já foram identificadas diversas oportunidades para atuação no mercado da América Latina e em outros países em desenvolvimento.

Assim, estaremos garantindo e ampliando o mercado e o futuro da empresa, que em 2016 completará 43 (quarenta e três) anos de administração e

soluções aeroportuárias no país.

Tal medida, trará ainda mais valor à Infraero, que está em processo de reestruturação e criação de modernas e eficientes subsidiárias para a prestação de serviços aeroportuários, navegação aérea e participações acionárias.

EDUARDO BOLSONARO – PSC/SP

EMENDA Nº - CM

(À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714, DE 2016)

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se aos arts. 1º e 2º da Medida Provisória nº 714, de 1º de março de 2016, a seguinte redação:

“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. O valor incorporado à tarifa aeroportuária em decorrência do disposto no § 1º não será computado para o cálculo da URTA – Unidade de Referência da Tarifa Aeroportuária prevista nos contratos de concessão de serviço público de infraestrutura aeroportuária federal celebrados até a data de publicação desta Medida Provisória.

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 desta Medida Provisória 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, contado a partir da incorporação de que trata o art. 1º.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem o objetivo de **incluir o § 2º** no Artigo 1º, da Medida Provisória n.º 714/2016, e **incluir no Artigo 2º** a expressão “... e a **contribuição variável incidentes sobre esta diferença...**”, para evitar que a incorporação do ATAERO venha a implicar em aumento do valor da base de cálculo das penalidades contratuais (URTA), bem como possível elevação da base de cálculo para pagamento da contribuição variável.

A URTA - Unidade de Referência da Tarifa Aeroportuária corresponde a 1.000 vezes o valor teto da Tarifa de Embarque Doméstico, não considerados os adicionais incidentes, vigente na data do recolhimento da multa aplicada.

Dada a incorporação ao valor das tarifas do ATAERO, o valor base estaria sendo elevado em contrariedade aos valores previstos nos contratos de concessão.

Assim, para garantir o equilíbrio econômico financeiro do contrato, e a segurança jurídica às concessões já realizadas, propõe-se que o texto seja alterado de forma a dar maior clareza aos objetivos da incorporação do ATAERO às tarifas, sem que se altere as penalidades contratuais das concessões e o montante recolhido a título de contribuição variável ao poder público.

Sala da Comissão,

Senador **WALTER PINHEIRO**



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data
03/03/2016

proposição
Medida Provisória nº 714, de 1º de março de 2016

autor
Deputado RICARDO BARROS

nº do prontuário

1 ☐ Supressiva	2. ☐ Substitutiva	3. ☐ Modificativa	4 ☒ Aditiva	5. ☐ Substitutivo global
---------------------------------------	--	--	---	---

Páginas 1	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
-----------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao texto da Medida Provisória 714 de 2016, onde couber, o seguinte dispositivo:

“Art..... 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 desta Medida Provisória, 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 CNPJ.

JUSTIFICATIVA

A consolidação de linhas regionais demanda subsídio, seja do poder público, no espírito desta Medida provisória, quando há aporte de valores para sustentar a operação destas linhas, seja por aporte do empresário, que opera a linha com prejuízo, até sua maturação, mas que em seguida lucra com a rota consolidada, devido a seu caráter de exclusividade como pioneiro na linha por período de dez anos, quando então outras empresas regionais poderão solicitar operação no mesmo trecho.

A presidenta Dilma anunciou e está investindo recursos do FNAC em aeroportos regionais, que correm serio risco de serem inaugurados e não terem operação de linhas comerciais.

Nos últimos anos, mais de cem aeroportos brasileiros que operavam linhas comerciais, hoje não operam. As linhas pioneiras são a forma de fomentar a retomada da operação comercial nestes aeroportos e em outros, sem que haja investimento, direto de recursos públicos, mas sim uma regulação adequada e eficiente que estimule a iniciativa privada a integrar brasileiros através da aviação comercial.

São linhas pioneiras, aquelas que não estejam sendo operadas comercialmente até a data da publicação desta Medida Provisória.

CONSULTA PÚBLICA Nº 2/2013 – PROGRAMA DE SUBSÍDIO DE ROTAS REGIONAIS DE INTERESSE PÚBLICO

2.2 Objetivos específicos:

- a) Aumentar o acesso da população brasileira ao sistema aéreo de transporte por meio da redução do preço médio dos bilhetes aéreos
- b) Integrar comunidades isoladas à rede nacional de aviação civil, no intuito de facilitar a mobilidade de seus cidadãos e o transporte de bens fundamentais, como alimentos e medicamentos, por exemplo;
- c) Integrar regiões de menor potencial econômico aos médios e grandes centros urbanos;
- d) Facilitar o acesso a regiões com potencial turístico;
- e) Adensar o movimento de passageiros em rotas já existentes;
- f) Aumentar a frequência das rotas regionais operadas regularmente;
- g) Aumentar o número de municípios atendidos por transporte aéreo regular de passageiros;

3. DEFINIÇÕES

Para efeitos desta proposta, serão consideradas as seguintes definições:

Aeroportos de baixa densidade de tráfego: aqueles com movimentação anual (embarque + desembarque + conexão) igual ou inferior a 50 mil passageiros, excluídos os que atendam capitais (ver anexo I).

Aeroportos de média densidade de tráfego: aqueles com movimentação anual (embarque + desembarque + conexão) entre 50 mil e 800 mil passageiros, excluídos os que atendam capitais (ver anexo I).

Aeroportos de alta densidade de tráfego: aqueles com movimentação anual (embarque + desembarque + conexão) superior a 800 mil passageiros ou que atendam a capitais (ver anexo I).

Rotas de baixa densidade de tráfego: São as rotas em voo direto que façam ligação entre:

- a)** dois aeroportos de baixa densidade de tráfego;
- b)** um aeroporto de baixa densidade de tráfego e um aeroporto de média densidade de tráfego; ou
- c)** um aeroporto de baixa densidade de tráfego e um aeroporto de alta densidade de tráfego.

PARLAMENTAR

Deputado RICARDO BARROS – PP/PR



CONGRESSO NACIONAL

MPV 714

00039TA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data
03/03/2016

proposição
Medida Provisória nº 714, de 1º de março de 2016

autor
Deputado RICARDO BARROS

nº do prontuário

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4 ☒ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Páginas 1	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
-----------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao texto da Medida Provisória 714 de 2016, onde couber, o seguinte dispositivo:

“Art..... 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 desta Medida Provisória, vedado recebimento de subsídio federal de que trata a lei nº 13.097 de 2015.

Àreas privadas anexadas aeródromos poderão ter acesso controlado à pista de pouso e decolagem, mediante convênio com autoridade administradora do aeroporto.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa a melhoria da logística dos aeródromos.

PARLAMENTAR

Deputado RICARDO BARROS – PP/PR



CONGRESSO NACIONAL

MPV 714

00040TA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data
03/03/2016

proposição
Medida Provisória nº 714, de 1º de março de 2016

autor
Deputado RICARDO BARROS

nº do prontuário

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4 ☒ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Páginas 1	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
-----------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao texto da Medida Provisória 714 de 2016, onde couber, o seguinte artigo:

“Art..... Áreas privadas adjacentes aos aeroportos, poderão ter acesso controlado às pistas de tax, de pouso e decolagem, mediante convênio com autoridade administradora do aeroporto.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa o desenvolvimento da indústria aeronáutica no Brasil.

PARLAMENTAR

Deputado RICARDO BARROS – PP/PR



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 714
00041

08/03/2016

Medida Provisória nº 714 de 1º de Março de 2016

autor

Deputado Valadares Filho (PSB-SE)

nº do prontuário

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☒ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página

Artigo

Parágrafo

Inciso

alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se a seguinte redação ao Art. 4º da MP 714 de 2016:

Art. 4º.....

Art. 181.....

I.....

II - pelo menos 49% (quarenta e nove por cento) do capital com direito a voto pertencentes a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social.

.....

§ 3º Depende de aprovação da autoridade aeronáutica a transferência a estrangeiros das ações com direito a voto que estejam incluídas na margem de 51% (cinquenta e um por cento) do capital a que se refere o inciso II do **caput**.

§ 4º Caso a soma final das ações em poder de estrangeiros não ultrapasse 51% (cinquenta e um por cento) do capital, as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, poderão adquirir ações do aumento do capital.

JUSTIFICAÇÃO

O governo decidiu enfrentar o problema, o que pode tornar as companhias mais competitivas. A restrição ao capital estrangeiro (29% do capital) impediu, no passado, a capitalização de empresas em dificuldades financeiras.

É importante lembrar que, mesmo com o aumento do limite do capital votante, para voar dentro do país as empresas têm que ser brasileiras, isto é, criadas aqui, registradas no Brasil.

A medida é positiva e deve atrair o interesse de aéreas estrangeiras. Mas vivemos uma crise econômica, e o País perdeu o grau de investimento. O impacto positivo não deve vir em curto prazo.

A MP, no entanto, é insuficiente para ter efeito sobre os preços das passagens aéreas e na qualidade dos serviços porque ao manter 51% do capital nas mãos de brasileiros ela não mexe na concorrência.

Para mexer na concorrência seria preciso chegar aos 51% de participação internacional. Ou seja, permitir o controle estrangeiro das empresas aéreas. Grandes e sérios investidores estrangeiros querem ter o controle majoritário sobre as empresas.

E aí entra a necessidade de que se permitir uma participação de pelo menos 51% no capital das empresas, independentemente de haver reciprocidade ou não de outros países.

As restrições acerca da nacionalidade do capital geram barreira à entrada de novos investidores, logo a abertura ao capital estrangeiro teria efeito de reduzir barreiras e incentivar entrantes. A exigência de 51% do capital nacional implica em uma menor concorrência, o que tende a majorar os preços e desestimular a concorrência. É importante lembrar que desde 2013 tem crescido o número de reclamações acerca da majoração de preços e paralelismo de preços entre as cias aéreas.

Obviamente, no caso do controle estrangeiro da empresa o Brasil exigiria que a sede administrativa da empresa continuasse no Brasil, os diretores teriam que ser brasileiros e os preços seriam decididos no Brasil.

Deputado **Valadares Filho**
PSB-SE

Assinatura:



EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714, DE 2016

Autor Deputada JESSICA SALES	Partido PMDB/AC
---	----------------------------------

1. ____ Supressiva 2. ____ Substitutiva 3. ____ Modificativa 4. **X** Aditiva

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA

Dê-se aos arts. 1º e 2º da Medida Provisória nº 714, de 1º de março de 2016, a seguinte redação:

(...)

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.

Parágrafo Primeiro. 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.

Parágrafo Segundo. A incorporação do Adicional da Tarifa Aeroportuária de que trata o parágrafo primeiro não será aplicável para o cálculo da URTA – Unidade de Referência da Tarifa Aeroportuária prevista nos contratos de concessão celebrados até a data de publicação desta Medida Provisória.

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 desta Medida Provisória 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, contado a partir da incorporação de que trata o art. 1º.

(...)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem o objetivo de incluir o Parágrafo Segundo, no Artigo 1º, da Medida Provisória n.º 714/2016, incluir no Artigo 2º a expressão “... e a contribuição variável incidentes sobre esta diferença...”, para evitar que a incorporação do ATAERO venha a implicar em aumento do valor da base de cálculo das penalidades contratuais (URTA), bem como possível elevação da base de cálculo para pagamento da contribuição variável.

Assim, para garantir o equilíbrio econômico financeiro do contrato, e a segurança jurídica às concessões já realizadas, propõe-se que o texto seja alterado de forma a dar maior clareza aos objetivos da incorporação do ATAERO às tarifas, sem que se altere as penalidades contratuais das concessões e o montante recolhido a título de contribuição variável ao poder público.

ASSINATURA

--



CONGRESSO NACIONAL

MPV 714
00043

EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714 , DE 2016

Autor Deputada JESSICA SALES	Partido PMDB/AC
---	----------------------------------

1. ____ Supressiva 2. ____ Substitutiva 3. ____ Modificativa 4. **X** Aditiva

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA

Acrescenta-se o § 3º ao art. 2º da Lei nº 5.862, de 12 dezembro de 1972:

“Art. 2º

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

JUSTIFICAÇÃO

Com o objetivo de aproveitar, e até mesmo maximizar, toda a expertise da Infraero, uma das maiores operadoras aeroportuárias do mundo, além de capacitá-la para a nova realidade do mercado nacional e internacional, considerando inclusive a criação de subsidiárias e sua associação a empresas nacionais e estrangeiras, que seja dada a permissão para o exercício de qualquer uma das atividades integrantes de seu objeto social, também, fora do território nacional. Cabe ressaltar que já foram identificadas diversas oportunidades para atuação no mercado da América Latina e em outros países em desenvolvimento.

Assim, estaremos garantindo e ampliando o mercado e o futuro da empresa, que em 2016 completará 43 (quarenta e três) anos de administração e soluções aeroportuárias no país.

Tal medida, trará ainda mais valor à Infraero, que está em processo de reestruturação e criação de modernas e eficientes subsidiárias para a prestação de serviços aeroportuários, navegação aérea e participações acionárias.

ASSINATURA



EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714, DE 2016.

Autor
Deputada JESSICA SALES

Partido
PMDB/AC

1. ____ Supressiva 2. ____ Substitutiva 3. ____ Modificativa 4. **X** Aditiva

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA

Acrescenta-se o art. 38-A à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986:

“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 extraconcursais a serem pagos pela massa.”

JUSTIFICAÇÃO

A proposta objetiva conferir maior agilidade na remoção de obstáculos cuja permanência em áreas aeroportuárias acaba por comprometer as operações, a exemplo de aeronaves e equipamentos deixados pelas companhias aéreas submetidas a falência na década passada.

O que se observa atualmente é a existência de inúmeros bens abandonados nos aeroportos, ocupando áreas necessárias à sua ampliação, com alto valor comercial, além de se transformar em focos atrativos de insetos e animais peçonhentos, situação vedada pela legislação sanitária vigente.

ASSINATURA