



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **\*MEDIDA PROVISÓRIA N.º 714, DE 2016** **(Do Poder Executivo)**

**Mensagem nº 62/16**  
**Aviso nº 109/16 – C. Civil**

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; tendo parecer da Comissão Mista, pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência, pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa, pela adequação orçamentária e financeira e, no mérito, pela aprovação desta e pela aprovação total ou parcial das Emendas de nºs 9, 10, 13, 14, 18, 23, 26 a 28; 30, 32, 33, 35 a 38 e 42 a 44; com as alterações redacionais necessárias, nos termos do Projeto de Lei de Conversão nº 13, de 2016, adotado, e pela rejeição das Emendas de nºs 1 a 8; 11, 12, 15 a 17; 19 a 22; 24, 25, 29, 31, 34 e 39 a 41 (relator: DEP. ZÉ GERALDO e Relatora Revisora: SEN. ÂNGELA PORTELA).

**DESPACHO:**  
**AO PLENÁRIO PARA LEITURA. PUBLIQUE-SE.**

**(\* Republicada em 20/06/2016 para inclusão de recursos contra a Decisão do Presidente**

## SUMÁRIO

I – Medida inicial

II – Na Comissão Mista:

- Emendas apresentadas (44)
- Parecer do relator adotado pela Comissão Mista:
  - Parecer do relator
  - 1º Projeto de Lei de Conversão oferecido pelo relator
  - Errata
  - 2º Projeto de Lei de Conversão oferecido pelo relator
  - Emendas nºs 32 e 33, incorporadas ao relatório
  - Projeto de Lei de Conversão nº 13, de 2016, adotado pela Comissão

III – Decisão do Presidente

IV – Recursos apresentados (16)

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714, DE 1º DE MARÇO 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.

**A PRESIDENTA DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

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 único. 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.

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 este faturamento, 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.

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

“Art. 2º .....

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

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

I - criar subsidiárias; e

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

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

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

I - sede no País; e

II - pelo menos 51% (cinquenta e um por cento) do capital com direito a voto pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social.

.....

§ 3º Depende de aprovação da autoridade aeronáutica a transferência a estrangeiro das ações com direito a voto que estejam incluídas na margem de 49% (quarenta e nove por cento) do capital a que se refere o inciso II do **caput**.

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

§ 5º Observada a reciprocidade, os acordos sobre serviços aéreos celebrados pela República Federativa do Brasil poderão prever limite de capital social votante em poder de brasileiros inferior ao mínimo estabelecido no inciso II do **caput**, com validade apenas entre as partes contratantes.

§ 6º Na hipótese de serviços aéreos especializados de ensino, de adestramento, de investigação, de experimentação científica e de fomento ou proteção ao solo, ao meio ambiente e a similares, a autorização pode ser outorgada a associações civis.” (NR)

Art. 5º Ficam revogados:

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

e

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

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

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

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

Art. 6º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 1º de março de 2016; 195º da Independência e 128º da República.

Brasília, 17 de Fevereiro de 2016

Excelentíssima Senhora Presidenta da República,

1. Temos a honra de submeter à elevada apreciação de Vossa Excelência a anexa proposta de Medida Provisória que altera dispositivos da legislação vigente com objetivo de viabilizar a política para o equilíbrio do sistema de aviação civil brasileiro.
2. O Governo Federal, em consonância com as diretrizes da Política Nacional de Aviação Civil, instituiu Grupo de Trabalho formado por representantes da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, do Ministério da Fazenda e do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão com vistas a propor medidas que visem a sustentabilidade do setor de aviação civil após o cenário de concessão de alguns dos maiores aeroportos brasileiros a parceiros privados. Como é sabido, os aeroportos funcionam em lógica de rede, como um sistema, portanto a política adotada precisa garantir segurança, qualidade e eficiência para todas as cadeias envolvidas de modo que se alcance um sistema aeroportuário equilibrado.
3. Os trabalhos desenvolvidos apontaram a necessidade de recomposição tarifária, cujos valores, desatualizados, precisaram ser reavaliados dentro do novo cenário da gestão aeroportuária brasileira. Anteriormente, a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) suportava sua defasagem graças ao subsídio cruzado, financiando a operação dos aeroportos menores a partir do superávit de seus grandes ativos, hoje delegados a parceiros privados. Propomos, portanto, a recuperação do valor destas tarifas aeroportuárias, de modo que se consiga arcar de maneira eficiente com os custos de operação e manutenção dos aeroportos nacionais.
4. Com o intuito de não onerarmos o passageiro é que propomos a Medida Provisória em tela, que extingue o Adicional de Tarifa Aeroportuária (ATAERO) sobre as tarifas de embarque, pouso, permanência, armazenagem e capatazia, de modo que os valores correspondentes possam ser incorporados às tarifas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) sem que haja alteração do montante pago pelos usuários - recomposição tarifária esta que deverá ocorrer concomitantemente com a entrada em vigor dessas disposições.
5. Cumpre-nos destacar que o referido adicional fora criado em outro cenário, em que seus recursos eram a principal fonte de financiamento do setor. Hoje as outorgas oriundas das concessões aeroportuárias quadruplicaram as receitas do setor, e significam sua principal fonte de recursos. O ATAERO, em 2015, representou apenas 25% das receitas do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), e, com a realização das novas concessões aeroportuárias,

esse percentual será ainda menor.

6. Propõe-se ainda na Medida Provisória uma recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão vigentes, por meio do repasse dos recursos arrecadados pelas concessionárias, oriundos da extinção do ATAERO e da consequente recomposição das tarifas pela ANAC, para o FNAC.

7. Ato contínuo, propõe-se também uma alteração na lei de criação da Infraero que conferirá maior clareza na definição do arcabouço legal e contratual a que estará sujeita a referida empresa pública e suas controladas e coligadas para a exploração dos aeroportos, aprimorando o ambiente regulatório do setor de aviação civil.

8. Dessa feita, em cumprimento ao disposto no art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, cabe informar que a medida em questão não importará em renúncia de receita no ano-calendário de 2016. Por sua vez, a renúncia de receitas decorrente da adoção dessa medida, estimada para 2017, R\$ 1.298 milhões (um bilhão e duzentos e noventa e oito milhões de reais), para 2018, R\$ 1.393 milhões (um bilhão, trezentos e noventa e três milhões de reais), e para 2019, R\$ 1.494 milhões (um bilhão, quatrocentos e noventa e quatro milhões de reais) será considerada na elaboração dos respectivos Projetos de Leis Orçamentárias, cumprindo, portanto, o disposto no inciso I do citado artigo.

9. Destaca-se que há urgência na adoção dessas medidas porque se faz necessário garantir segurança jurídica e previsibilidade aos planos de investimentos do setor, não obstante a extinção do ATAERO a partir de janeiro de 2017. Ademais, a medida em questão se justifica pela necessidade da restauração do equilíbrio do sistema aeroportuário brasileiro, bem como a relevância da matéria para o desenvolvimento dos projetos de concessão aeroportuária em curso, cujos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental se encontram em fase de avaliação, com a abertura do processo de audiência pública prevista para fevereiro – para tanto, faz-se necessária clareza quanto aos valores tarifários alterados por esta Medida Provisória para a definição dos cenários de investimento e dos montantes de contribuição fixa e variável devidos.

10. Por fim, a minuta de Medida Provisória também altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para dispor sobre os serviços aéreos públicos. A proposta modifica as condições necessárias para outorga de concessão para exploração de serviços de transporte aéreo regular e de autorização para transporte aéreo não regular ou serviços especializados.

11. A Política Nacional de Aviação Civil – PNAC, aprovada por meio do Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, cujo principal propósito é “assegurar à sociedade brasileira o desenvolvimento de sistema de aviação civil amplo, seguro, eficiente, econômico, moderno, concorrencial, compatível com a sustentabilidade ambiental, integrado às demais modalidades de transporte e alicerçado na capacidade produtiva e de prestação de serviços nos âmbitos nacional, sul-americano e mundial”, estabelece um conjunto de objetivos apoiados em ações estratégicas que incluem a redução das barreiras à entrada de novas empresas no setor aéreo; o estímulo ao desenvolvimento de serviços aéreos em todo o território brasileiro; e o estímulo à concorrência no setor de aviação civil.

12. O antigo Código Brasileiro do Ar (Decreto-Lei nº 32, de 18 de novembro de 1966) instituiu em seu art. 69 a determinação de que a concessão ou a autorização para exploração de serviços aéreos fossem dadas apenas às pessoas jurídicas brasileiras que tivessem, dentre outras condições: I) sede no Brasil; II) pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto pertencente a brasileiros (conforme alteração promovida pela Lei nº 5.710, de 7 de outubro de 1971); e III) direção confiada exclusivamente a brasileiros (de

acordo com redação dada pelo Decreto-Lei nº 234, de 28 de fevereiro de 1967). Tais restrições à participação de estrangeiros em empresas aéreas brasileiras foram incorporadas sem grandes alterações no Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 1986), que revogou o Código Brasileiro do Ar de 1966 e que ainda se mantém como o marco regulatório da aviação civil no Brasil.

13. O Código Brasileiro de Aeronáutica, de 1986, determina em seu art. 181 que a concessão para exploração de serviços de transporte aéreo regular será concedida somente à pessoa jurídica brasileira que tiver: I) sede no Brasil; II) pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social; e III) direção confiada exclusivamente a brasileiros. O art. 182 do CBA, por sua vez, prevê que as mesmas condições se aplicam à autorização para o transporte aéreo não regular e serviços especializados.

14. Esse limite de até 20% (vinte por cento) de participação de capital estrangeiro com direito a voto em empresas concessionárias ou autorizadas de serviços aéreos públicos faz com que o Brasil seja um dos países mais fechados a investimentos estrangeiros no setor aéreo. De acordo com informações do Banco Mundial contidas no estudo “*Investing Across Borders*” e da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – SAC/PR, apenas países como Arábia Saudita, Etiópia, Haiti e Venezuela mostram-se mais restritivos à participação de investidores estrangeiros em empresas aéreas – neles o capital estrangeiro com direito a voto não é permitido. Por outro lado, países sul-americanos como Chile, Colômbia e Bolívia permitem até 100% (cem por cento) de controle acionário por investidores estrangeiros em empresas aéreas nacionais.

15. Tal limite ainda faz com que o transporte aéreo seja o setor da economia brasileira mais restritivo a investimentos estrangeiros. Anteriormente à Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, essa condição era conferida aos serviços de saúde. O art. 142 da referida lei alterou a Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990, com objetivo de permitir a participação direta ou indireta de empresas ou de capital estrangeiro na assistência à saúde, inclusive em hospitais gerais, especializados, policlínicas, clínicas gerais e especializadas. Com isso, estrangeiros podem, desde 2015, deter até 100% (cem por cento) do capital com direito a voto no setor hospitalar, como já acontece nos setores de aeroportos, portos, ferrovias, telecomunicações, energia elétrica, saneamento básico, construção, turismo, varejo, mineração, óleo e gás, agricultura, manufaturas leves, bancos e seguros.

16. Como resultado, a manutenção do limite de 20% (vinte por cento) de participação de capital estrangeiro com direito a voto nas empresas aéreas brasileiras impõe obstáculos ao desenvolvimento do transporte aéreo no país. Propõe-se, nesse sentido, a ampliação do atual limite para até 49% (quarenta e nove por cento) do capital com direito a voto e a possibilidade de direção confiada a estrangeiros. Ademais, observada a reciprocidade, os acordos sobre serviços aéreos celebrados pelo Brasil poderão prever limite de capital social votante em poder de estrangeiros superior a 49% (quarenta e nove por cento).

17. Dentre os possíveis benefícios que o aumento do limite de participação de investidores estrangeiros traria ao transporte aéreo brasileiro destacam-se: o aumento da competição e desconcentração do mercado doméstico; o aumento da quantidade de rotas e cidades atendidas pelo transporte aéreo regular, bem como a melhor integração a rotas internacionais; a redução do preço médio de passagens; a absorção de novas práticas gerenciais e tecnologias utilizadas em mercados desenvolvidos; o maior acesso a fontes de financiamento, com redução dos custos operacionais; a geração de emprego diretos e indiretos, com consequente aumento da renda média; e o desenvolvimento da cadeia produtiva da indústria aeronáutica.

18. A despeito do expressivo crescimento da quantidade de passageiros e da redução dos preços médios das passagens aéreas, a quantidade de cidades atendidas pelo transporte aéreo tem se mantido bem abaixo do que já se verificou em um passado relativamente recente. Em janeiro de 1999, havia no Brasil 182 (cento e oitenta e dois) aeroportos atendidos pelo transporte aéreo regular de passageiros e carga. Entre 2004 e 2013, oscilou sempre entre 120 (cento e vinte) e 140 (cento e quarenta) aeroportos. Em fevereiro de 2016, contudo, esse número é de apenas 108 (cento e oito) aeroportos atendidos por voos regulares. A maioria daqueles que deixaram de receber voos regulares está em cidades de pequeno e médio porte, especialmente na Região Amazônica. Políticas públicas específicas, como o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional – PDAR, criado pela Lei nº 13.097, de 2015, e o Programa de Investimentos em Logística – PIL-Aeroportos, coordenado pela SAC-PR, conquanto propiciem condições para a expansão do transporte aéreo em tais localidades, são fortemente dependentes de recursos públicos para sua operacionalização.

19. Além da redução da quantidade de cidades atendidas pelo transporte aéreo, os resultados líquidos da indústria verificados desde 2011 apontam a necessidade de ampliar as possibilidades de fontes de financiamento das empresas nacionais. Naquele ano, o setor aéreo apresentou um prejuízo líquido de quase R\$ 1,6 bilhão. Em 2012, o prejuízo líquido foi de cerca de R\$ 3,46 bilhões; em 2013, de R\$ 2,4 bilhões; em 2014, de R\$ 1,65 bilhão. Impulsionado pela desvalorização do Real, o prejuízo líquido do setor aéreo apenas nos nove primeiros meses de 2015 foi de R\$ 3,73 bilhões, de acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil – Anac. Nesse cenário adverso, o incentivo a investimentos estrangeiros no transporte aéreo brasileiro constitui um importante mecanismo de garantia da sustentabilidade econômica das empresas nacionais.

21. Ademais, propõe-se a revogação do art. 182, cujo teor já está devidamente compreendido na redação ora proposta ao art. 181.

22. Quanta à última dimensão dessa medida, qual seja, a readequação do limite de participação de capital estrangeiro com direito a voto em empresas concessionárias ou autorizadas de serviços aéreos públicos, a evolução do contexto econômico do setor trazida acima, assim como, de uma forma mais ampla, o próprio o cenário econômico desfavorável atual justificam a urgência para a adoção da medida que ora se propõe.

23. São essas, Excelentíssima Senhora Presidenta, as razões que justificam a edição de Medida Provisória que ora submetemos à elevada apreciação de Vossa Excelência.

Respeitosamente,

***Assinado por: Guilherme Walder Mora Ramalho, Nelson Henrique Barbosa Filho, Valdir Moisés Simão***

Mensagem nº 62

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº 714, de 1º de março 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”.

Brasília, 1º de março de 2016.

## **LEI Nº 5.862, DE 12 DE DEZEMBRO DE 1972**

Autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, e dá outras providências.

### **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,**

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte

Lei:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir uma empresa pública, na forma definida no inciso II do artigo 5º, do Decreto-lei número 200, de 25 de fevereiro de 1967, alterado pelo Decreto-lei número 900, de 29 de setembro de 1969, denominada Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, vinculada ao Ministério da Aeronáutica.

Parágrafo único. A INFRAERO terá sede e foro na Capital Federal e o prazo de sua duração será indeterminado.

Art. 2º 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. (*[“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 12.462, de 4/8/2011](#)*)

Parágrafo único. Para cumprimento do objeto social da INFRAERO, fica autorizada: (*[Primitivo § 1º transformado em parágrafo único pela Medida Provisória nº 551, de 22/11/2011, convertida na Lei nº 12.648, de 17/5/2012](#)*)

I - a criação de subsidiárias pela INFRAERO; e (*[Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 551, de 22/11/2011, convertida na Lei nº 12.648, de 17/5/2012](#)*)

II - a participação da INFRAERO e de suas subsidiárias, minoritária ou majoritariamente, em outras sociedades públicas ou privadas. (*[Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 551, de 22/11/2011, convertida na Lei nº 12.648, de 17/5/2012](#)*)

§ 2º (*[Revogado pela Medida Provisória nº 551, de 22/11/2011, convertida na Lei nº 12.648, 17/5/2012](#)*)

§ 3º (*[Revogado pela Medida Provisória nº 551, de 22/11/2011, convertida na Lei nº 12.648, 17/5/2012](#)*)

Art. 3º Para a realização de sua finalidade compete, ainda, à INFRAERO:

I - superintender técnica, operacional e administrativamente as unidades da infraestrutura aeroportuária;

II - criar agências, escritórios ou dependência em todo o território nacional;

III - gerir a participação acionária do Governo Federal nas suas empresas subsidiárias;

IV - promover a captação de recursos em fontes internas e externas, a serem aplicados na administração, operação, manutenção, expansão e aprimoramento da infraestrutura aeroportuária;

V - preparar orçamentos-programa de suas atividades e analisar os apresentados por suas subsidiárias, compatibilizando-os com o seu, considerados os encargos de administração, manutenção e novos investimentos, e encaminhá-los ao Ministério da Aeronáutica, para justificar a utilização de recursos do Fundo Aeroviário;

VI - representar o Governo Federal nos atos, contratos e convênios existentes e celebrar outros, julgados convenientes pelo Ministério da Aeronáutica, com os Estados da Federação, Territórios Federais, Municípios e entidades públicas e privadas, para os fins previstos no artigo anterior;

VII - promover a constituição de subsidiárias para gerir unidades de infraestrutura aeroportuária cuja complexidade exigir administração descentralizada;

VIII - executar ou promover a contratação de estudos, planos, projetos, obras e serviços relativos às suas atividades;

IX - executar ou promover a contratação de estudos, planos, projetos, obras e serviços de interesse do Ministério da Aeronáutica, condizentes com seus objetivos, para os quais forem destinados recursos especiais;

X - celebrar contratos e convênios com órgãos da Administração Direta e Indireta do Ministério da Aeronáutica, para prestação de serviços técnicos especializados;

XI - promover a formação, treinamento e aperfeiçoamento de pessoal especializado, necessário às suas atividades;

XII - promover e coordenar junto aos órgãos competentes as medidas necessárias para instalação e permanência dos serviços de segurança, polícia, alfândega e saúde nos aeroportos internacionais, supervisionando-as e controlando-as para que sejam fielmente executadas;

XIII - promover a execução de outras atividades relacionadas com a sua finalidade.

---

---

## LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

### **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

---

### TÍTULO VI DOS SERVIÇOS AÉREOS

---

### CAPÍTULO III SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

### Seção I

## **Da Concessão ou Autorização para os Serviços Aéreos Públicos**

Art. 180. A exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não-regular ou de serviços especializados.

Art. 181. A concessão somente será dada a pessoa jurídica brasileira que tiver:

I - sede no Brasil;

II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

III - direção confiada exclusivamente a brasileiros.

§ 1º As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima, cujos estatutos deverão conter expressa proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.

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

§ 3º A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 1/5 (um quinto) do capital a que se refere o item II deste artigo, depende de aprovação da autoridade aeronáutica.

§ 4º Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 1/5 (um quinto) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.

Art. 182. A autorização pode ser outorgada:

I - às sociedades anônimas nas condições previstas no artigo anterior;

II - às demais sociedades, com sede no País, observada a maioria de sócios, o controle e a direção de brasileiros.

Parágrafo único. Em se tratando de serviços aéreos especializados de ensino, adestramento, investigação, experimentação científica e de fomento ou proteção ao solo, ao meio ambiente e similares, pode a autorização ser outorgada, também, a associações civis.

Art. 183. As concessões ou autorizações serão regulamentadas pelo Poder Executivo e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante anuência da autoridade competente.

.....  
.....  
**LEI Nº 7.920, DE 12 DE DEZEMBRO DE 1989**

*(Vide Medida Provisória nº 714, de 1/3/2016)*

Cria o Adicional de Tarifa Aeroportuária, e dá outras providências.

### **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º É criado o adicional no valor de 35,9% (trinta e cinco inteiros e nove décimos por cento) sobre as tarifas aeroportuárias referidas no art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973. (“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 12.648, de 17/5/2012)

§ 1º O adicional de que trata este artigo destina-se à aplicação em melhoramentos, reaparelhamento, reforma, expansão e depreciação de instalações aeroportuárias. (Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.648, de 17/5/2012)

§ 2º O adicional de que trata este artigo não incide sobre a tarifa de conexão, estabelecida no inciso VI do *caput* do art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973. (Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.648, de 17/5/2012)

§ 3º Os recursos do adicional de que trata este artigo constituirão receitas do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, instituído pela Lei nº 12.462, de 5 de agosto de 2011. (Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.648, de 17/5/2012)

Art. 2º A sistemática de recolhimento do adicional será a mesma empregada para a cobrança das respectivas tarifas.

.....

.....

## **LEI Nº 12.462, DE 4 DE AGOSTO DE 2011**

Institui o Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC; altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, a legislação da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a legislação da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero); cria a Secretaria de Aviação Civil, cargos de Ministro de Estado, cargos em comissão e cargos de Controlador de Tráfego Aéreo; autoriza a contratação de controladores de tráfego aéreo temporários; altera as Leis nºs 11.182, de 27 de setembro de 2005, 5.862, de 12 de dezembro de 1972, 8.399, de 7 de janeiro de 1992, 11.526, de 4 de outubro de 2007, 11.458, de 19 de março de 2007, e 12.350, de 20 de dezembro de 2010, e a Medida Provisória nº 2.185-35, de 24 de agosto de 2001; e revoga dispositivos da Lei nº 9.649, de 27 de maio de 1998.

### **A PRESIDENTA DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

### **CAPÍTULO II OUTRAS DISPOSIÇÕES**

.....

## Seção VII

### Da Criação do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC)

Art. 63. É instituído o Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, de natureza contábil e financeira, vinculado à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, para destinação dos recursos do sistema de aviação civil. ([“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 600, de 28/12/2012, convertida na Lei nº 12.833, de 20/6/2013](#))

§ 1º São recursos do FNAC: ([“Caput” do parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.648, 17/5/2012](#))

I - os referentes ao adicional tarifário previsto no art. 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989; ([Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 551, de 22/11/2011, produzindo efeitos a partir de 10/1/2012, convertida na Lei nº 12.648, 17/5/2012](#)) ([Vide Medida Provisória nº 714, de 1/3/2016](#))

II - os referidos no art. 1º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999; ([Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 551, de 22/11/2011, produzindo efeitos a partir de 10/1/2012, convertida na Lei nº 12.648, 17/5/2012](#))

III - os valores devidos como contrapartida à União em razão das outorgas de infraestrutura aeroportuária; ([Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 551, de 22/11/2011, produzindo efeitos a partir de 10/1/2012, convertida na Lei nº 12.648, 17/5/2012](#))

IV - os rendimentos de suas aplicações financeiras; ([Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 600, de 28/12/2012, convertida na Lei nº 12.833, de 20/6/2013](#))

V - os que lhe forem atribuídos para os fins de que trata o art. 63-A; e ([Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 600, de 28/12/2012, convertida na Lei nº 12.833, de 20/6/2013](#))

VI - outros que lhe forem atribuídos. ([Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 600, de 28/12/2012, convertida na Lei nº 12.833, de 20/6/2013](#))

§ 2º Os recursos do FNAC serão aplicados no desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil. ([Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.648, 17/5/2012](#))

§ 3º As despesas do FNAC correrão à conta de dotações orçamentárias específicas alocadas no orçamento geral da União, observados os limites anuais de movimentação e empenho e de pagamento.

§ 4º Deverão ser disponibilizadas, anualmente, pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, em seu sítio eletrônico, informações contábeis e financeiras, além de descrição dos resultados econômicos e sociais obtidos pelo FNAC.

§ 5º Os recursos do FNAC também poderão ser aplicados no desenvolvimento, na ampliação e na reestruturação de aeroportos concedidos, desde que tais ações não constituam obrigação do concessionário, conforme estabelecido no contrato de concessão, nos termos das normas expedidas pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República - SAC, observadas as respectivas competências. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.648, de 17/5/2012](#))

§ 6º Os recursos do FNAC, enquanto não destinados às finalidades previstas no art. 63-A, ficarão depositados na Conta Única do Tesouro Nacional. ([Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 600, de 28/12/2012, convertida na Lei nº 12.833, de 20/6/2013](#))

Art. 63-A. Os recursos do FNAC serão geridos e administrados pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República ou, a seu critério, por instituição financeira pública

federal, quando destinados à modernização, construção, ampliação ou reforma de aeródromos públicos.

§ 1º Para a consecução dos objetivos previstos no *caput*, a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, diretamente ou, a seu critério, por intermédio de instituição financeira pública federal, realizará procedimento licitatório, podendo, em nome próprio ou de terceiros, adquirir bens, contratar obras e serviços de engenharia e de técnicos especializados e utilizar-se do Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC.

§ 2º Ato conjunto dos Ministros da Fazenda e da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República fixará a remuneração de instituição financeira que prestar serviços, na forma deste artigo. [\(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 600, de 28/12/2012, com redação dada pela Lei nº 12.833, de 20/6/2013\)](#)

Art. 63-B. [\(VETADO na Lei nº 13.097, de 19/1/2015\)](#)

Art. 63-C. [\(VETADO na Lei nº 13.097, de 19/1/2015\)](#)

### CAPÍTULO III DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 64. O Poder Executivo federal regulamentará o disposto no Capítulo I desta Lei.

.....  
.....

## **LEI Nº 8.399, DE 7 DE JANEIRO DE 1992**

[\(Vide Medida Provisória nº 714, de 1/3/2016\)](#)

Especifica a destinação dos recursos originados por adicional tarifário criado pela Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, que "cria o Adicional de Tarifa Aeroportuária e dá outras providências".

### **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º Os recursos originados pelo adicional tarifário criado pela Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, e incidentes sobre as tarifas aeroportuárias referidos no art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, serão destinadas especificamente da seguinte forma:

I - 74,76% (setenta e quatro inteiros e setenta e seis centésimos por cento) a serem utilizados diretamente pelo Governo Federal, no sistema aeroviário de interesse federal; e [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.648, de 17/5/2012\)](#)

II - 25,24% (vinte e cinco inteiros e vinte e quatro centésimos por cento) destinados à aplicação em aeroportos e aeródromos de interesse regional ou estadual. [\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 600, de 28/12/2012, convertida na Lei nº 12.833, de 20/6/2013\)](#)

§ 1º As tarifas aeroportuárias a que se refere este artigo abrangem somente as tarifas de embarque, de pouso, de permanência, de armazenagem e capatazia, não incidindo sobre as tarifas de uso dos auxílios à navegação aérea e das telecomunicações.

§ 2º A parcela de 25,24% (vinte e cinco inteiros e vinte e quatro centésimos por cento) especificada no inciso II do *caput* constituirá o suporte financeiro do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos - PROFAA. *(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 600, de 28/12/2012, convertida na Lei nº 12.833, de 20/6/2013)*

§ 3º Poderão ser contemplados com os recursos dispostos no § 2º os aeródromos públicos de interesse regional ou estadual que sejam objeto de convênio específico firmado entre o governo estadual interessado e a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República. *(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 600, de 28/12/2012, convertida na Lei nº 12.833, de 20/6/2013)*

§ 4º Nos convênios de que trata o parágrafo anterior deve constar cláusula de definição da contrapartida que deve ser atribuída às partes, correspondendo ao percentual de recursos a serem alocados por cada uma, para a realização das obras conveniadas.

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

.....

.....

## **LEI COMPLEMENTAR Nº 101, DE 4 DE MAIO DE 2000**

Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal e dá outras providências.

### **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

.....

### **CAPÍTULO III DA RECEITA PÚBLICA**

.....

#### **Seção II Da Renúncia de Receita**

Art. 14. A concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita deverá estar acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e a pelo menos uma das seguintes condições:

I - demonstração pelo proponente de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art. 12, e de que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias;

II - estar acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado no *caput*, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

III - *(VETADO na Lei Complementar nº 148, de 25/11/2014)*

§ 1º A renúncia compreende anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de isenção em caráter não geral, alteração de alíquota ou modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou contribuições, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado.

§ 2º Se o ato de concessão ou ampliação do incentivo ou benefício de que trata o *caput* deste artigo decorrer da condição contida no inciso II, o benefício só entrará em vigor quando implementadas as medidas referidas no mencionado inciso.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica:

I - às alterações das alíquotas dos impostos previstos nos incisos I, II, IV e V do art. 153 da Constituição, na forma do seu § 1º;

II - ao cancelamento de débito cujo montante seja inferior ao dos respectivos custos de cobrança.

III - [\(VETADO na Lei Complementar nº 148, de 25/11/2014\)](#)

IV - [\(VETADO na Lei Complementar nº 148, de 25/11/2014\)](#)

V - [\(VETADO na Lei Complementar nº 148, de 25/11/2014\)](#)

## CAPÍTULO IV DA DESPESA PÚBLICA

### Seção I Da Geração da Despesa

Art. 15. Serão consideradas não autorizadas, irregulares e lesivas ao patrimônio público a geração de despesa ou assunção de obrigação que não atendam o disposto nos arts. 16 e 17.

.....

.....

## **DECRETO Nº 6.780, DE 18 DE FEVEREIRO DE 2009**

Aprova a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso VI, alínea "a", da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º Fica aprovada a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), formulada pelo Conselho de Aviação Civil (CONAC), anexa a este Decreto.

Art. 2º A Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Defesa deverá acompanhar a implementação da PNAC por parte dos órgãos e entidades responsáveis pela gestão, regulação e fiscalização da aviação civil, da infra-estrutura aeroportuária civil e da infraestrutura de navegação aérea civil vinculados àquele Ministério.

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

Brasília, 18 de fevereiro de 2009; 188º da Independência e 121º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA  
Nelson Jobim

DA POLÍTICA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
1 - INTRODUÇÃO

A Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) corresponde ao conjunto de diretrizes e estratégias que nortearão o planejamento das instituições responsáveis pelo desenvolvimento da aviação civil brasileira, estabelecendo objetivos e ações estratégicas para esse setor, e integra-se ao contexto das políticas nacionais brasileiras.

O principal propósito da PNAC é assegurar à sociedade brasileira o desenvolvimento de sistema de aviação civil amplo, seguro, eficiente, econômico, moderno, concorrencial, compatível com a sustentabilidade ambiental, integrado às demais modalidades de transporte e alicerçado na capacidade produtiva e de prestação de serviços nos âmbitos nacional, sul-americano e mundial.

.....

.....

**DECRETO-LEI Nº 32, DE 18 DE NOVEMBRO DE 1966**  
*Revogada pela Lei Nº 7565, de 19 de Dezembro de 1986*

Institui o Código Brasileiro do Ar.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, usando da atribuição que lhe confere o artigo 31, parágrafo único, do Ato Institucional nº 2, de 27 de outubro de 1965,

DECRETA:

TÍTULO I  
Introdução

Art. 1º O direito aéreo é regulado pelas Convenções e Tratados que o Brasil tenha ratificado e pelo presente Código.

Art. 2º Os Estados Unidos do Brasil exercem completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território e respectivas águas jurisdicionais, inclusive a plataforma continental.

.....

.....

**LEI Nº 5.710, DE 7 DE OUTUBRO DE 1971**  
*Revogada pela Lei Nº 7565, de 19 de Dezembro de 1986*

Dá nova redação ao artigo 25 da Lei nº 4595, de 31 de dezembro de 1964, aos artigos 60 e 61 da Lei nº 4728, de 14 de julho de 1965, e ao artigo 69 do Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,**

Faço saber que o **CONGRESSO NACIONAL** decreta e eu sanciono a seguinte

Lei:

Art. 1º O artigo 25 da Lei número 4.595, de 31 de dezembro de 1964, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 25. As instituições financeiras privadas, exceto as cooperativas de crédito, constituir-se-ão unicamente sob a forma de sociedade anônima, devendo a totalidade de seu capital com direito a voto ser representada por ações nominativas.

§ 1º Observadas as normas fixadas pelo Conselho Monetário Nacional as instituições a que se refere êste artigo poderão emitir até o limite de 50% de seu capital social em ações preferenciais, nas formas nominativas, e ao portador, sem direito a voto, às quais não se aplicará o disposto no parágrafo único do art. 81 do Decreto-lei nº 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 2º A emissão de ações preferenciais ao portador, que poderá ser feita em virtude de aumento de capital, conversão de ações ordinárias ou de ações preferenciais nominativas, ficará sujeita a alterações prévias dos estatutos das sociedades, a fim de que sejam nelas incluídas as declarações sôbre:

I - as vantagens, preferenciais e restrições atribuídas a cada classe de ações preferenciais, de acôrdo com o Decreto-lei número 2.627 de 26 de setembro de 1940;

II - as formas e prazos em que poderá ser autorizada a conversão das ações, vedada a conversão das ações preferenciais em outro tipo de ações com direito a voto.

§ 3º Os títulos e cautelas representativas das ações preferenciais, emitidos nos termos dos parágrafos anteriores, deverão conter expressamente as restrições ali especificadas."

Art. 2º O Conselho Monetário Nacional poderá autorizar a aplicação dos dispostos nos parágrafos 1º, 2º e 3º do artigo 25 da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964, introduzidos pelo artigo anterior desta Lei, às instituições públicas financeiras constituídas sob a forma de sociedade anônima de economia mista

.....  
.....

## **DECRETO-LEI Nº 234, DE 28 DE FEVEREIRO DE 1967**

*Revogada pela Lei Nº 7565, de 19 de Dezembro de 1986*

Altera disposições do Decreto-Lei nº 32, de 18 de novembro de 1966 (Codigo Brasileiro do Ar), e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, usando de atribuições que lhe confere o § 2º do art. 9º do Ato Institucional nº 4, de 7 de dezembro de 1966,

Resolve baixar o seguinte Decreto-lei:

Art. 1º O artigo 2º do Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 2º O Brasil exerce completa e exclusiva soberania sôbre o espaço aéreo acima de seu território e respectivas águas jurisdicionais".

Art. 2º O artigo 3º e seus parágrafos do Decreto-lei nº 32, passam a ter a seguinte redação:

"Art. 3º Consideram-se território do Estado de sua nacionalidade as aeronaves militares e as públicas, onde quer que se encontrem.

§ 1º Consideram-se, também, território do Estado de sua nacionalidade as aeronaves privadas quando em alto mar ou em território que não pertença a nenhum Estado, ou ainda em vôo sôbre êsses.

§ 2º Consideram-se em território de um Estado quaisquer aeronaves privadas que nêle se encontrem, ou quando em sobrevôo de seu território".

.....  
.....

## **LEI Nº 13.097, DE 19 DE JANEIRO DE 2015**

Reduz a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP, da COFINS, da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação e da Cofins-Importação incidentes sobre a receita de vendas e na importação de partes utilizadas em aerogeradores; prorroga os benefícios previstos nas Leis nºs 9.250, de 26 de dezembro de 1995, 9.440, de 14 de março de 1997, 10.931, de 2 de agosto de 2004, 11.196, de 21 de novembro de 2005, 12.024, de 27 de agosto de 2009, e 12.375, de 30 de dezembro de 2010; altera o art. 46 da Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, que dispõe sobre a devolução ao exterior ou a destruição de mercadoria estrangeira cuja importação não

seja autorizada; altera as Leis nºs 9.430, de 27 de dezembro de 1996, 12.546, de 14 de dezembro de 2011, 12.973, de 13 de maio de 2014, 9.826, de 23 de agosto de 1999, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, 10.865, de 30 de abril de 2004, 11.051, de 29 de dezembro de 2004, 11.774, de 17 de setembro de 2008, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 12.249, de 11 de junho de 2010, 10.522, de 19 de julho de 2002, 12.865, de 9 de outubro de 2013, 10.820, de 17 de dezembro de 2003, 6.634, de 2 de maio de 1979, 7.433, de 18 de dezembro de 1985, 11.977, de 7 de julho de 2009, 10.931, de 2 de agosto de 2004, 11.076, de 30 de dezembro de 2004, 9.514, de 20 de novembro de 1997, 9.427, de 26 de dezembro de 1996, 9.074, de 7 de julho de 1995, 12.783, de 11 de janeiro de 2013, 11.943, de 28 de maio de 2009, 10.848, de 15 de março de 2004, 7.565, de 19 de dezembro de 1986, 12.462, de 4 de agosto de 2011, 9.503, de 23 de setembro de 1997, 11.442, de 5 de janeiro de 2007, 8.666, de 21 de junho de 1993, 9.782, de 26 de janeiro de 1999, 6.360, de 23 de setembro de 1976, 5.991, de 17 de dezembro de 1973, 12.850, de 2 de agosto de 2013, 5.070, de 7 de julho de 1966, 9.472, de 16 de julho de 1997, 10.480, de 2 de julho de 2002, 8.112, de 11 de dezembro de 1990, 6.530, de 12 de maio de 1978, 5.764, de 16 de dezembro de 1971, 8.080, de 19 de setembro de 1990, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, 13.043, de 13 de novembro de 2014, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, 10.925, de 23 de julho de 2004, 12.096, de 24 de novembro de 2009, 11.482, de 31 de maio de 2007, 7.713, de 22 de dezembro de 1988, a Lei Complementar no 123, de 14 de dezembro de 2006, o Decreto-Lei nº 745, de 7 de agosto de 1969, e o Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972; revoga dispositivos das Leis nºs 4.380, de 21 de agosto de 1964, 6.360, de 23 de setembro de 1976, 7.789, de 23 de novembro de 1989, 8.666, de 21 de junho de 1993, 9.782, de 26 de janeiro de 1999, 10.150, de 21 de dezembro de 2000, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, 12.973, de 13 de maio de 2014, 8.177, de 1º de março de 1991, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, 10.865, de 30 de abril de 2004, 11.051, de 29

de dezembro de 2004 e 9.514, de 20 de novembro de 1997, e do Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941; e dá outras providências.

**A PRESIDENTA DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

**CAPÍTULO XVII**  
**DA ABERTURA AO CAPITAL ESTRANGEIRO NA OFERTA**  
**DE SERVIÇOS À SAÚDE**

Art. 142. A Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 23. É permitida a participação direta ou indireta, inclusive controle, de empresas ou de capital estrangeiro na assistência à saúde nos seguintes casos:

I - doações de organismos internacionais vinculados à Organização das Nações Unidas, de entidades de cooperação técnica e de financiamento e empréstimos;

II - pessoas jurídicas destinadas a instalar, operacionalizar ou explorar:

a) hospital geral, inclusive filantrópico, hospital especializado, policlínica, clínica geral e clínica especializada; e

b) ações e pesquisas de planejamento familiar;

III - serviços de saúde mantidos, sem finalidade lucrativa, por empresas, para atendimento de seus empregados e dependentes, sem qualquer ônus para a seguridade social; e

IV - demais casos previstos em legislação específica." (NR)

"Art. 53-A. Na qualidade de ações e serviços de saúde, as atividades de apoio à assistência à saúde são aquelas desenvolvidas pelos laboratórios de genética humana, produção e fornecimento de medicamentos e produtos para saúde, laboratórios de análises clínicas, anatomia patológica e de diagnóstico por imagem e são livres à participação direta ou indireta de empresas ou de capitais estrangeiros."

**CAPÍTULO XVIII**  
**DA POSSIBILIDADE DE CONTRATAÇÃO DE PARCERIAS**  
**PÚBLICO PRIVADAS - PPP PELOS PODERES**  
**LEGISLATIVO E JUDICIÁRIO**

Art. 143. (VETADO).

.....

.....

# LEI Nº 8.080, DE 19 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre as condições para promoção, proteção e recuperação da saúde, a organização e o funcionamento dos serviços correspondentes e dá outras providências.

## O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

### DISPOSIÇÃO PRELIMINAR

Art. 1º Esta Lei regula, em todo o território nacional, as ações e serviços de saúde, executados isolada ou conjuntamente, em caráter permanente ou eventual, por pessoas naturais ou jurídicas de direito Público ou privado.

### TÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 2º A saúde é um direito fundamental do ser humano, devendo o Estado prover as condições indispensáveis ao seu pleno exercício.

§ 1º O dever do Estado de garantir a saúde consiste na formulação e execução de políticas econômicas e sociais que visem à redução de riscos de doenças e de outros agravos e no estabelecimento de condições que assegurem acesso universal e igualitário às ações e aos serviços para a sua promoção, proteção e recuperação.

§ 2º O dever do Estado não exclui o das pessoas, da família, das empresas e da sociedade.

.....  
.....

Ofício nº 283 (CN)

Brasília, em 9 de junho de 2016.

A Sua Excelência o Senhor  
Deputado Waldir Maranhão  
Primeiro Vice-Presidente, no exercício da Presidência da Câmara dos Deputados

Assunto: Encaminha processado de Medida Provisória.

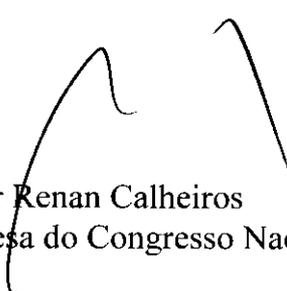
Senhor Primeiro Vice-Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, nos termos do § 8º do art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, o processado da 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”.

À Medida foram oferecidas 44 (quarenta e quatro) emendas e a Comissão Mista emitiu o Parecer nº 19, de 2016-CN, que conclui pelo PLV nº 13, de 2016.

Esclareço a Vossa Excelência que o texto da matéria foi disponibilizado, em meio digital, por intermédio do autenticador no sítio dessa Casa.

Atenciosamente,

  
Senador Renan Calheiros  
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

gab/mpv16-714

Secretaria de Expediente

MPV Nº 714/16 (PLV 13/16)

Fls.

266



# 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: <b>Medida Provisória nº 714/16.</b>
-------	----------------------------------------------------

Autor: <b>Dep. Pauderney Avelino</b>	Nº do prontuário
-----------------------------------------	------------------

1. <input checked="" type="checkbox"/> supressiva	2. <input type="checkbox"/> substitutiva	3. <input type="checkbox"/> modificativa	4. <input type="checkbox"/> aditiva	5. <input type="checkbox"/> 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

**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.

"§ 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:**

**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:**

**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

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 "Alitalia" 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 Alitalia.

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?

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 <b>MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714, DE 2016</b>
------	--------------------------------------------------------

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

1. <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. <input checked="" type="checkbox"/> Modificativa	4. <input type="checkbox"/> Aditiva	5. <input type="checkbox"/> 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 sobrepôr 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**



1 ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

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 SUPERIORA 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 HELICÓP ERO 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 N°**  
(MPV 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 objetivo 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. (Redação dada pela Lei n° 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. 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. 1° Fica autorizada a incorporação da Telecomunicações Aeronáuticas S/A - TASA à Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO.

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

Art. 3° 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 insignes 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.*

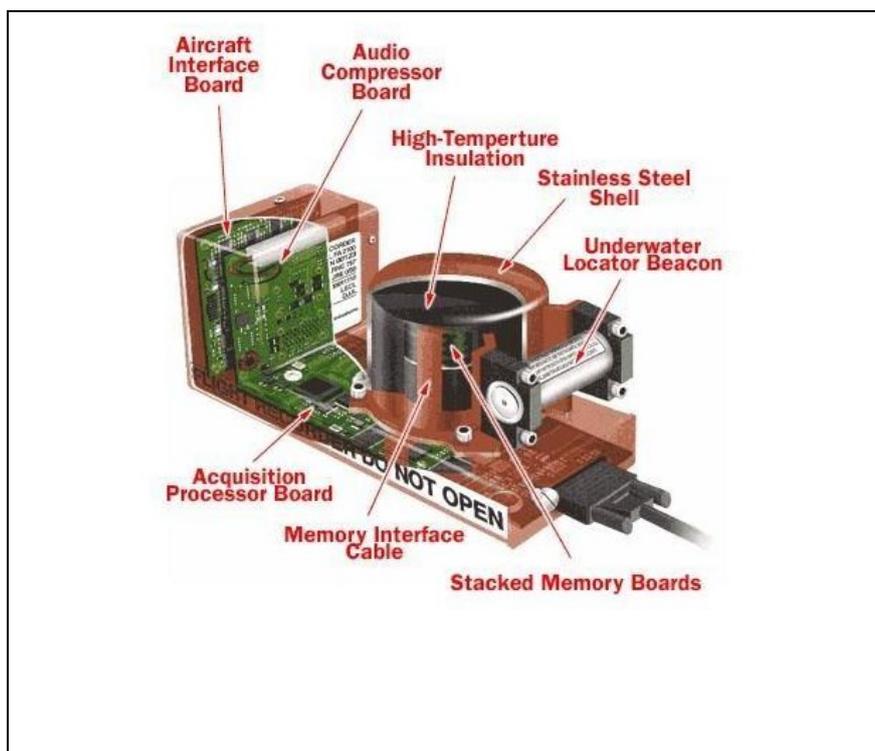
*§ 3º Os padrões dos sistemas de gravação de voz, imagem e de dados de voos serão estabelecidos em Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil.”*

## 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**

### **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

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 conseqüentemente 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 conseqüentemente 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 freqüências, 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 (conseqüentemente 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 Européia 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.

Cumprir 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 vênia, 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 Canadá<sup>1</sup>, 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**

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



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

<b>Data</b>  08/03/2016
-------------------------------

<b>Medida Provisória nº 714, de 1º de Março de 2016</b>
---------------------------------------------------------

<b>Autor</b> <b>Deputado Ricardo Izar</b>
----------------------------------------------

<b>Nº do Prontuário</b> 383
--------------------------------

1. <u>Supressiva</u>	2. <u>Substitutiva</u>	3. <u>Modificativa</u>	4. <input checked="" type="checkbox"/> <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

<b>Data</b>  08/03/2016
-------------------------------

<b>Medida Provisória nº 714, de 1º de Março de 2016</b>
---------------------------------------------------------

<b>Autor</b> <b>Deputado Ricardo Izar</b>
----------------------------------------------

<b>Nº do Prontuário</b> 383
--------------------------------

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

<b>Página</b>
---------------

<b>Artigo</b>
---------------

<b>Parágrafo</b>
------------------

<b>Inciso</b>
---------------

<b>Alínea</b>
---------------

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**

<b>Data</b>	<b>Medida Provisória nº 714, de 01 de março de 2016</b>
-------------	---------------------------------------------------------

<b>Autor</b> <b>Dep. Ságuas Moraes (PT-MT)</b>	<b>Nº do Prontuário</b>
---------------------------------------------------	-------------------------

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

<b>Página</b>	<b>Artigo</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>Alínea</b>
---------------	---------------	------------------	---------------	---------------

**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.  Supressiva 2.  Substitutiva 3.  Modificativa 4.  Aditiva 5.  Substitutivo Global

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
------	--------------------------------------------------

<p align="center">Autor <b>Dep. Ságuas Moraes (PT-MT)</b></p>	<p align="center">Nº do Prontuário</p>
-------------------------------------------------------------------	----------------------------------------

1.  Supressiva    2.  Substitutiva    3.  Modificativa    4.  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

**EMENDA N º - CMMPV**

Á 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.

§ 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 n.º 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 n.º 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 n.º 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 conseqüentemente 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**

**00039**TA

**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.**

**Áreas 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**

**00040** TA

**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

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 **Valdares Filho**  
PSB-SE

Assinatura:



**EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714, DE 2016**

<b>Autor</b> <b>Deputada JESSICA SALES</b>	<b>Partido</b> <b>PMDB/AC</b>
-----------------------------------------------	----------------------------------

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**



EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714, DE 2016

<b>Autor</b> Deputada <b>JESSICA SALES</b>	<b>Partido</b> <b>PMDB/AC</b>
-----------------------------------------------	----------------------------------

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.**

<b>Autor</b> <b>Deputada JESSICA SALES</b>	<b>Partido</b> <b>PMDB/AC</b>
-----------------------------------------------	----------------------------------

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.

Empty rectangular box for text or signature.

**ASSINATURA**

Empty rectangular box for signature.



Errata

## PARECER Nº 19, DE 2016 - CN

Da COMISSÃO MISTA, sobre a Medida Provisória nº 714, de 1º de março 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.*

RELATOR: Deputado **ZÉ GERALDO**

### I – RELATÓRIO

Encontra-se para análise desta Comissão Mista a Medida Provisória nº 714, de 1º de março 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”.

A MPV aqui analisada apresenta três grandes eixos de atuação. O primeiro deles extingue Adicional de Tarifa Aeroportuária (Ataero), e sua consequente incorporação às tarifas aeroportuárias cobradas pela Infraero; o segundo abre a possibilidade legal de que a outorga de aeroportos em favor da Infraero se dê por meio de contrato; e, por fim, o terceiro trata da expansão da possibilidade de participação do capital internacional nas empresas aéreas nacionais, de 20% para 49%.

Para tanto, está disposta em 6 artigos, sendo que os dois primeiros tratam da extinção e incorporação dos valores do Ataero às tarifas aeroportuárias da Infraero; o art. 3º trata da outorga de aeroportos a esta empresa; o art. 4º altera os limites de participação do capital estrangeiro nas empresas aéreas nacionais; o art. 5º trata das revogações, como veremos adiante; e o art. 6º dispõe sobre a vigência imediata da Medida.

co-tu2016-04859





Para promover tais mudanças, altera dois diplomas legais. São eles:

- Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, que “autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, e dá outras providências”; e
- Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que “dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica” (CBA).

Além disso, a Medida Provisória revoga integralmente duas leis:

- a Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989, que “cria o Adicional de Tarifa Aeroportuária, e dá outras providências”;
- a Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, que “especifica a destinação dos recursos originados por adicional tarifário criado pela Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989”.

Conforme a Exposição de Motivos que acompanha a MPV nº 714, de 2016, as alterações propostas têm como objetivo recompor o fluxo de caixa da Infraero, que passou a ser deficitário em razão da concessão de alguns de seus aeroportos mais rentáveis; oferecer “maior clareza na definição do arcabouço legal e contratual a que estará sujeita” a estatal; e estimular o investimento estrangeiro nas empresas aéreas nacionais.

Foram apresentadas 44 emendas à MPV nº 714, de 2016, cuja descrição e análise realizaremos no item II, que trata da análise da MPV.

## II – ANÁLISE

### II.1 – Aspectos Formais

Inicialmente, analisaremos a constitucionalidade da MPV nº 714, de 2016, em particular quanto ao atendimento dos pressupostos de relevância e urgência, conforme previsto no art. 62 da Constituição Federal.





Não temos dúvidas quanto à **relevância** dos temas tratados na MPV nº 714, de 2016. O setor aeroportuário brasileiro passou por grandes transformações desde 2011, quando teve início a política de concessão de alguns dos maiores aeroportos do País para a iniciativa privada. Nesse contexto, é natural que sejam necessárias algumas alterações legais, de forma a adequar o marco normativo do setor a essa nova realidade.

Um dos principais agentes afetados pela política de concessões foi a Infraero, que anteriormente era responsável pela operação de todos os grandes aeroportos do País. Com a perda de alguns de seus maiores aeroportos, viu-se a necessidade de se promover um reequilíbrio econômico-financeiro da empresa, majoritariamente por meio de uma recomposição tarifária. Trata-se de medida fundamental para garantir a sobrevivência de médio e longo prazo da empresa.

Além disso, como bem exemplificado na Exposição de Motivos que acompanha a Medida Provisória, nos últimos anos, o País vem presenciando uma redução no número de aeroportos e, conseqüentemente, de municípios atendidos pelo transporte aéreo regular nos últimos anos. Isso se explica, em alguma medida, pelos resultados financeiros negativos verificados na indústria desde 2011. Esses dois fatores mostram a importância tanto de se ampliar as fontes de financiamento das empresas aéreas que atualmente operam no país, quanto de se atrair novas empresas, o que será possível por meio da flexibilização das regras relativas à participação do capital estrangeiro.

O pressuposto de **urgência** constitucional está, igualmente, atendido. A restauração do equilíbrio do sistema aeroportuário brasileiro, bem como o incentivo para a entrada de investimentos no setor aéreo são de extrema importância para o País, particularmente em um contexto de crise econômica. A garantia de segurança jurídica e previsibilidade é certamente uma das características mais importantes para os agentes econômicos interessados em investir no Brasil, tanto no setor aeroportuário quanto no transporte aéreo de passageiros e cargas. A modernização do marco legal da aviação civil proposto pela MPV 714, de 2016, mostra-se, portanto, imprescindível e inadiável.

Observa-se, ainda, que os assuntos abordados na MPV não estão incluídos no conjunto das matérias que não podem ser tratadas por meio de instrumento dessa natureza (§ 1º do art. 62 da Constituição Federal). Além

co-tu2016-04859





disso, a Constituição Federal determina que compete, privativamente, à União legislar sobre direito aeronáutico (art. 22, I), navegação aérea (art. 22, X) e sobre transporte (art. 22, XI) e, concorrentemente, sobre direito tributário (art. 24, I).

No tocante à **juridicidade**, a MPV atende aos requisitos de novidade, generalidade, abstração e coercibilidade, sendo veiculada em espécie normativa adequada e com respeito aos princípios jurídicos.

Em relação à **regimentalidade**, a MPV vem acompanhada de Mensagem Presidencial e Exposição de Motivos, em atendimento ao § 1º do art. 2º da Resolução nº 1, de 2002-CN.

Quanto à **técnica legislativa**, o texto atende aos pressupostos da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração das leis.

No tocante à **adequação orçamentária e financeira**, analisada por exigência do art. 5º da Resolução nº 1, de 2002-CN, a Consultoria de Orçamentos, Fiscalização e Controle do Senado Federal, por meio da Nota Técnica de Adequação Orçamentária e Financeira nº 12 de 2016, elaborada nos termos do art. 19 da mesma Resolução, concluiu que a MPV é adequada e compatível, pois as medidas propostas não terão impacto no ano-calendário de 2016. Para os anos seguintes, prevê-se uma renúncia de receitas estimada em R\$ 1,3 bilhão, em 2017, R\$ 1,4 bilhão, em 2018, e R\$ 1,5 bilhão, em 2019. Com vistas a atender ao disposto no art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, o Governo Federal afirma que essa renúncia será considerada na elaboração dos respectivos Projetos de Lei Orçamentária.

## II.2 – Mérito

No **mérito**, a MPV nº 714, de 2016, merece aprovação.

A edição da Medida Provisória nº 714, de 2016 tem três grandes objetivos. O primeiro deles é a extinção do Adicional de Tarifa Aeroportuária – Ataero, com a incorporação desse valor nas tarifas aeroportuárias, de modo que o valor pago pelos passageiros e empresas aéreas, como contraprestação pelos serviços aeroportuários, permaneça inalterado.





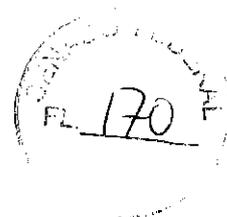
Trata-se de medida fundamental para o equilíbrio econômico-financeiro da Infraero, empresa pública responsável hoje pela operação de cerca de 60 aeroportos. A concessão de seis grandes aeroportos, apesar de seu evidente sucesso, gerou um desequilíbrio nas finanças da Infraero, que com a perda dos aeroportos concedidos teve uma grande redução de receita, sem uma redução proporcional nos custos. Ao mesmo tempo, o Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, que recebe os recursos do Ataero, aumentou significativamente suas receitas com as outorgas pagas pelos aeroportos concedidos.

Assim, vislumbrou-se uma forma de buscar o reequilíbrio nas finanças da Infraero sem a necessidade de recorrer a aumentos de tarifas, que acabam por onerar, em última análise, os passageiros.

A MPV em questão tratou também de disciplinar os efeitos de tais medidas nos aeroportos com contratos de concessão em vigor, de forma que a segurança jurídica fosse preservada, com a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro pactuado. Em suma, o efeito financeiro da extinção do Ataero para os aeroportos já concedidos será nulo. Por outro lado, para as futuras concessões de aeroportos a medida é essencial para garantir a viabilidade econômico-financeira desses ativos.

Diante do exposto, consideramos a proposta de extinção do Ataero bastante relevante para o setor de aviação civil brasileiro. Isso porque, ao mesmo tempo em que não se onera o passageiro e as empresas aéreas com aumentos de tarifas, a extinção do Ataero permitirá uma recomposição tarifária dos valores arrecadados pela INFRAERO, empresa pública cuja operação foi altamente afetada pela concessão dos aeroportos. Já para concessionários privados, que também seriam beneficiados pela medida (já que a extinção do Ataero não afetará os valores de tarifas cobrados), a MPV nº 714, de 2016, prevê, acertadamente, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos

O segundo tema é a possibilidade legal de que a outorga de aeroportos em favor da Infraero se dê por meio de contrato. O principal objetivo da medida é aproximar o padrão regulatório dos aeroportos explorados pela Infraero com o dos aeroportos operados mediante o regime de concessão.





Até hoje, todos os aeroportos explorados pela Infraero são outorgados de forma precária, sem definição de prazo, obrigações, etc. Essa realidade dificulta o planejamento da empresa e, principalmente, a captação de recursos, uma vez que, além de a Infraero não ser “dona” dos aeroportos que opera (os aeroportos pertencem à União), a Empresa também não tem uma projeção segura de fluxo de caixa, uma vez que os aeroportos podem ser retomados a qualquer tempo, sem qualquer tipo de indenização. Portanto, sem os ativos, ou sequer os “recebíveis” desses ativos, a Infraero enfrenta dificuldades na captação de recursos, seja por meio de financiamentos, seja por meio da realização de parcerias com a iniciativa privada.

Além disso, os contratos devem trazer prazos, obrigações de investimentos, qualidade de serviço, etc. Com os contratos em vigor, a Infraero passará a ter obrigações claras, e uma previsão sólida de fluxo de caixa, o que será fundamental para o planejamento da empresa e a captação de recursos, melhorando significativamente o serviço prestado.

Por fim, o terceiro objetivo é a ampliação da possibilidade de investimentos estrangeiros em empresas aéreas brasileiras. O texto original da MP eleva tal limite de 20% para 49%, facultando ainda o aumento desse percentual mediante acordos internacionais com previsão de reciprocidade.

Importante ressaltar que tal medida não se confunde com a permissão de cabotagem (ou seja, empresas aéreas estrangeiras operarem comercialmente rotas domésticas no Brasil), que continua proibida pelo Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA. Também não se altera em nada a obrigatoriedade de tripulação composta exclusivamente por brasileiros nos voos domésticos, e com permissão de até 1/3 de comissários estrangeiros em voos internacionais, também postas no CBA. A única alteração prática é a possibilidade de maiores investimentos estrangeira em empresas brasileiras, possibilitando maior oferta de voos, menores preços, mais localidades atendidas e maior concorrência no setor.

A medida nos parece de extrema relevância para o País. Em verdade, ao longo dos últimos trinta anos, verificou-se a revogação de barreiras aos investimentos externos em praticamente todos os setores da economia brasileira. Contudo, em alguns poucos casos, essas limitações permanecem vigentes, como no setor aéreo. Tal restrição cria grandes dificuldades tanto para a capitalização de empresas nacionais quanto para a entrada de novos competidores no mercado aéreo brasileiro.





A entrada de novas empresas aéreas no País, ao ampliar o número de municípios e rotas atendidos, contribui diretamente para incrementar o acesso da população brasileira ao transporte aéreo. Ademais, o aumento de participação do capital estrangeiro amplia a competição entre empresas no setor, trazendo inúmeros benefícios sociais: desconcentração do mercado doméstico, aumento do número de localidades atendidas e de rotas operadas, redução do preço das passagens, diminuição do custo regulatório, diversificação de serviços e produtos, entre outros.

Finalmente, propomos pequenas alterações no CBA, com objetivo semelhante à da MPV 714, de 2016, ou seja, modernizar o marco regulatório do setor.

Em primeiro lugar, sugerimos alteração na redação do §º1 do art. 156 do CBA, para prever que a função remunerada a bordo de aeronaves estrangeiras quando operadas por empresa brasileira no formato de intercâmbio também seja privativa de titulares de licenças específicas e reservada a brasileiros natos ou naturalizados. Com isso, buscamos evitar que um eventual intercâmbio de aeronaves possa ser acompanhado de tripulantes estrangeiros, o que seria uma cabotagem camuflada no Brasil, resultando em perda de postos de trabalhos brasileiros e na expatriação de recursos e impostos.

Em segundo, propomos a inclusão da Seção V no Capítulo IV ("Dos Contratos sobre Aeronave") do Título IV ("Das Aeronaves") do CBA, relativo ao intercâmbio de aeronaves. Este intercâmbio constitui ferramenta importante e inteligente para exploração das sinergias do sistema de aviação civil atual. Porém, precisa-se garantir o cumprimento das normas dos locais onde essa aeronave esteja sendo explorada. Caso essas normas não sejam observadas, associadas à reflexos de acordos bilaterais e liberdades dos ar e contratos de *wet leasing*, poderemos ter direitos de tráfego brasileiro feridos pela má utilização ou falta de controle do dispositivo.

Recomendamos, ainda, a alteração do §1º do art. 175 de forma a incluir a expressão "devendo o empresário estar constituído no Brasil, mediante legislação brasileira" ao final do dispositivo. Essa se faz necessária para garantir que, independente da formação societária da empresa, aquela que irá operar os serviços aéreos públicos concedidos pelo Estado Brasileiro seja uma empresa com sede no Brasil, seguindo legislação pátria. Essa mudança impede que a concessão seja feita para empresas internacionais, que operariam





os direitos de tráfego brasileiros, com sede, aeronaves e tripulação estrangeiros, gerando impostos e renda em outros países, aos custos dos usuários do transporte aéreo brasileiro.

Sugerimos, ainda, a inclusão de parágrafo adicional no art. 181 do CBA estipulando que voos internacionais operados por empresas aeroviárias, valendo-se do direito de tráfego do Estado Brasileiro, deverão ser operados exclusivamente por tripulações brasileiras, com contrato de trabalho no Brasil. Acreditamos ser inconcebível que se faça qualquer abertura sem a proteção laboral através de ressalvas trabalhistas, que garantam, pelo menos, a exploração do direito de tráfego brasileiro por profissionais brasileiros, a exemplo de nações sérias que se preocupam com seus cidadãos e consideram as proteções trabalhistas em seus acordos e leis. Entende-se que o elo mais vulnerável do sistema, em caso de abertura irrestrita do capital, seja a mão de obra embarcada, o que justifica a defesa da ressalva trabalhista apresentada.

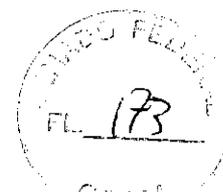
Por fim, propomos acrescentar novo artigo ao texto da MPV nº 714, de 2014, que preveja a remissão dos débitos decorrentes do Ataero acumulados pela Infraero no período de 1º de dezembro de 2013 a 31 de dezembro de 2016. Isso porque a extinção do Ataero a partir de 1º de janeiro de 2017 não se mostra suficiente para financiar o funcionamento dos aeroportos deficitários cuja administração foi atribuída pela União à Infraero.

Cabe assinalar que a manutenção dos serviços de infraestrutura aeroportuária e de navegação aérea prestados pela Infraero, no período de 1º de dezembro de 2013 até 31 de dezembro de 2016, está sendo viabilizada mediante a utilização de valores decorrentes da cobrança do Ataero, no que diz respeito ao pagamento de despesas de custeio e de capital da estatal. Assim, constituiu-se um passivo da Infraero em relação à União estimado em R\$ 1,8 bilhão até o final deste exercício financeiro.

Por essas razões, propõe-se o acréscimo do dispositivo em análise, com o propósito de viabilizar a atuação da estatal em um regime equilibrado.

### **II.3 – ANÁLISE DAS EMENDAS**

Analisaremos, nesta seção, as emendas apresentadas por Deputados e Senadores no prazo regimental. Foram oferecidas perante a





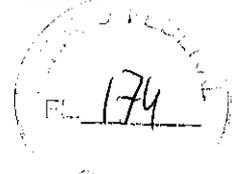
Comissão Mista, nos termos do art. 4º da Resolução nº 1, de 2002-CN, quarenta e quatro emendas à MPV nº 714, de 2016.

A emenda nº 1 suprime os arts. 1º e 2º da MP, que tratam da extinção do Ataero. Como observamos acima, a extinção do Ataero constitui medida de fundamental importância para o reequilíbrio econômico-financeiro da Infraero, além de não possuir qualquer impacto financeiro sobre os atuais contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária. Assim, propomos não acolher tal emenda.

As emendas de nºs 2 e 15 propõem vedar a possibilidade de que acordos bilaterais aumentem a até 100% a participação do capital estrangeiro nas empresas aéreas. Em virtude do acolhimento das emendas nºs 5, 7, 11 e 29, as alterações propostas pelas emendas nºs 2 e 15 perdem o sentido, razão pela qual propomos não as acolher.

As emendas de nºs 3, 4 e 16 alteram o inciso III do art. 181 do CBA para obrigar as empresas aéreas a somente contratarem aeronautas brasileiros com contrato de trabalho firmado no Brasil. Sobre essa questão, entendemos que a Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta, já é bastante restritiva no tocante à nacionalidade das tripulações. Especificamente, o art. 3º desta Lei determina que a profissão de aeronauta é privativa de brasileiros. A única exceção é feita no caso de voos internacionais, em que se permite até um terço da tripulação de comissários formada por estrangeiros. Na prática, a emenda proibiria justamente essa pequena exceção que permite maior facilidade às empresas brasileiras se adaptarem a seus clientes estrangeiros. Assim, propomos não acolher tal emenda.

As emendas de nºs 5, 7, 11 e 29 propõem elevar para até 100% o limite de participação do capital estrangeiro votante nas empresas aéreas nacionais. A emenda de nº 6 vai na mesma linha, mas exige anuência prévia de CADE, Ministério da Defesa e ANAC para aumentos de capital além dos 49%. Julgamos o aumento do limite de participação do capital estrangeiro extremamente positivo. Como discutimos anteriormente, o fim dessa restrição tem o potencial de gerar inúmeros benefícios para o País: aumento da concorrência e desconcentração do mercado, aumento da quantidade de rotas e de localidades atendidas, aumento da qualidade do serviço prestado, novas técnicas de gestão, diminuição do preço, maior diversificação de serviços, possibilidade de empresas especializadas em aviação regional, maior





conectividade de voos internacionais, entre outros. Trata-se, portanto, de medida fundamental para melhoria de ambiente de negócios no País e para modernização do marco regulatório do setor. Nesse sentido, à exceção da emenda nº 6, que pode burocratizar o investimento internacional, recomendamos a aprovação das emendas, na forma proposta pela emenda nº 11.

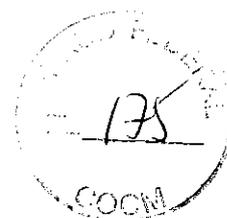
A emenda nº 8 modifica a lei de criação da ANAC com vistas a prever taxas de homologação para "drones". Além de pouca conexão temática com o assunto da MPV, entendemos que a regulação do mercado de Veículos Aéreos Não-Tripulados - VANT é assunto bastante complexo, podendo ser discutido de forma mais apropriada por meio de um projeto de lei autônomo. Assim, propomos não acolher tal emenda.

As emendas de nºs 9, 10, 13 e 14 alteram a Lei de criação da Infraero (nº 5.862, de 1972) para permitir a transferência de subsidiária que tenha como objeto a navegação aérea ao Comando da Aeronáutica. O objetivo é transferir a antiga TASA (Telecomunicações Aeronáuticas S.A.) ao Comando da Aeronáutica, uma vez que tais atribuições não dizem respeito às atividades finalísticas da Infraero, que é a infraestrutura aeronáutica. A emenda é meritória e conexa à MP, uma vez que diz respeito à saúde financeira da Infraero - tal subsidiária é deficitária. Nesse sentido, recomendamos o acolhimento das emendas.

A emenda nº 12 altera o CBA de modo a exigir a instalação, em todas as aeronaves, de sistemas de gravação de voz. A emenda não apresenta conexão temática com a MPV, razão pela qual propomos sua rejeição.

A emenda nº 17 trata da aquisição de terras por estrangeiros. A emenda não trata de aviação civil, razão pela qual propomos sua rejeição.

A emenda nº 18 altera dispositivos da Lei nº 6.009, de 1973, para prever que a tarifa de conexão passe a ser incidente sobre o passageiro e não sobre o proprietário ou explorador da aeronave. A emenda parece-nos meritória por tornar mais claros os custos embutidos na passagem. Isto é, em vez de o custo da tarifa estar embutido no preço do bilhete, o valor da tarifa de conexão será explicitado na hora da compra, tornado o processo mais transparente para o passageiro. Nesse sentido, recomendamos o acolhimento da emenda.





A emenda nº 19 visa a permitir que empresas de aviação regional possam se associar, consorciar ou formar grupos societários de forma a compartilhar serviços de manutenção de aeronaves, serviços comuns e capacitação de pessoal. A emenda basicamente propõe o que já se encontra previsto no art. 186, § 1º, do CBA. A grande diferença reside no fato de que a proposta restringe a possibilidade de cooperação apenas às empresas regionais. Nesse sentido não vislumbramos os ganhos que a emenda traria em relação ao texto atualmente em vigor. Diante do exposto, propomos a rejeição da emenda.

A emenda nº 20 impede que estrangeiros assumam a direção de empresas aéreas nacionais. Em virtude do acolhimento das emendas nºs 5, 7, 11 e 29, não vemos sentido em acolher o proposto pela emenda nº 20. Na prática, a aprovação da emenda criaria mais dificuldades na atração de capital estrangeiro para a aviação brasileira.

A emenda nº 21 altera a Lei de criação da Infraero para determinar que as subsidiárias que eventualmente sejam por ela criadas somente poderão atuar no setor de infraestrutura aeronáutica. Da mesma forma, restringe a participação em outras sociedades a tal atividade finalística. Somos pela rejeição, uma vez que o art. 2º desta Lei já restringe a finalidade da Infraero a atividades relacionadas à infraestrutura aeroportuária, que deverá ser observada também no caso de criação de subsidiárias e participações societárias.

A emenda nº 22 visa a prever que se não houver acordo bilateral, o limite de participação do capital estrangeiro será o mesmo adotado no país de origem deste capital. Somos pela rejeição, em função do acatamento das emendas nºs 5, 7, 11 e 29 que liberam totalmente o capital estrangeiro na aviação civil nacional.

As emendas de nºs 23, 37 e 42 acrescentam um §2º ao art. 1º da MPV para prever que a incorporação do Ataero às tarifas não será aplicável para o cálculo da URTA (Unidade de Referência da Tarifa Aeroportuária) previstas nos contratos de concessão. A emenda tem o mérito de explicitar que a MPV não traz implicações financeiras para as concessões vigentes, motivo pelo qual somos por sua aprovação, na forma das emendas nºs 27 e 30, descritas a seguir.





As emendas de nºs 27 e 30 fazem o mesmo que as emendas de nºs 23, 37, e 42, mas também alteram o art. 2º da MPV para prever o desconto da contribuição variável entre os recursos que devem ser repassados ao FNAC até a conclusão do reequilíbrio econômico-financeiro decorrente do fim do Ataero. A emenda nº 24 somente altera essa segunda parte.

A emenda nº 25 propõe que as empresas aéreas reservem até 20% de seus voos para aeroportos a serem definidos pela ANAC para atendimento de áreas consideradas estratégicas para o desenvolvimento regional. Somos contrário à emenda, pois ela vai em sentido contrário aos princípios de liberdade de voar e liberdade tarifária que foram responsáveis por uma profunda queda nas tarifas médias cobradas que, por conseguinte, permitiu que a aviação fosse mais popularizada.

As emendas de nºs 26, 35 e 44 facultam ao operador aeroportuário promover a remoção de aeronaves e outros equipamentos deixados na área do aeroporto, nas condições em que especifica. Trata-se de medida extremamente positiva, no sentido em que evita que os aeroportos se tornem verdadeiros cemitérios de aeronaves.

As emendas de nºs 28, 36 e 43 visam a permitir que a Infraero e suas subsidiárias possam atuar no exterior, o que é positivo no sentido de que pode aumentar suas receitas e melhorar sua eficiência operacional, motivo pelo qual as acataremos.

As emendas de nºs 31 e 33 visam a impedir o contingenciamento e remanejamento dos recursos do FNAC. Embora tenha uma boa intenção, entendemos que a exclusão de determinada fonte de recursos da composição de superávits primários tem de ser feita ou por meio da LDO ou de alteração à Lei de Responsabilidade Fiscal.

A emenda nº 32 propõe que os recursos do FNAC possam ser utilizados para apoio à formação de pilotos e profissionais da aviação civil, bem como para financiamento de equipamentos para aeroclubes. Por um lado, já existem programas destinados a fomentar a formação de pilotos. Por outro lado, o financiamento com recurso público para equipamentos aos aeroclubes implicaria num tratamento anti-isonômico no setor e feriria o princípio da impessoalidade, insculpido na Constituição, motivo pelos quais rejeitaremos a emenda.





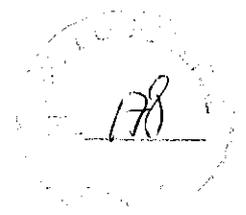
A emenda nº 34 visa a prever que a concessão ou autorização somente seja dada a pessoa jurídica que não esteja proibida de licitar ou contratar com o Poder Público, nem tenha sido declarada inidônea e que esteja em regularidade com a seguridade social e com o fisco. Embora a intenção seja boa, tememos que a medida possa reduzir a oferta dos serviços de transporte aéreo, razão pela qual somos contrários à emenda.

As emendas de nºs 38 e 39 visam a criar as “Linhas Aéreas Pioneiras”. A emenda nº 39 foi posteriormente retirada pelo autor. A emenda estimula a aviação regional, portanto, somos favoráveis.

A emenda nº 40 propõe que áreas privadas adjacentes aos aeroportos, poderão ter acesso controlado às pistas de táxi, de pouso e decolagem, mediante convênio com autoridade administradora do aeroporto. Trata-se de matéria complexa que deveria ser disposta por meio de normas infralegais, razão pelas quais somos contrários à emenda.

A emenda nº 41 visa a limitar a possibilidade de participação de capital estrangeiro votante nas empresas aéreas a até 51% do total. Em virtude do acolhimento das emendas nºs 5, 7, 11 e 29, não vemos sentido em acolher o proposto pela emenda nº 41. Nesse sentido, somos por sua rejeição.

Com o intuito de aperfeiçoar a proposta, oferecemos um substitutivo ao texto original, que inclui todas as mudanças sugeridas nesse parecer.





### III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **admissibilidade** e pela adequação econômico-financeira da Medida Provisória nº 714, de 2016, e, no mérito, pela sua **aprovação**, acatadas, total ou parcialmente, as emendas nºs 5, 7, 9, 10, 11, 13, 14, 18, 23, 26, 27, 28, 29, 30, 35, 36, 37, 38, 42, 43 e 44, com as alterações redacionais necessárias, e rejeitadas as demais, na forma do seguinte projeto de lei de conversão:

## PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2016

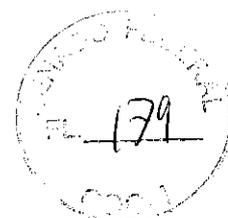
Extingue o Adicional de Tarifa Aeroportuária, suprime as limitações ao investimento estrangeiro na aviação civil e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

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





**Art. 2º** Até a conclusão da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão para exploração de infraestrutura aeroportuária, em razão do disposto no art. 1º, a diferença entre os valores das tarifas revistas e aquelas decorrentes dos contratos vigentes na data de publicação da Medida Provisória nº 714, de 2016, deverá ser repassada ao Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, descontados os tributos, e a contribuição variável incidentes sobre esta diferença, a título de valor devido como contrapartida à União em razão da outorga de que trata o art. 63, § 1º, inciso III, da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011.

§ 1º O recolhimento dos valores mencionados no *caput* deverá ser efetuado pelas concessionárias até o décimo quinto dia útil do mês subsequente ao da arrecadação das tarifas, com sistemática idêntica à empregada para a cobrança das tarifas aeroportuárias.

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

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

“**Art. 2º** .....

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

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

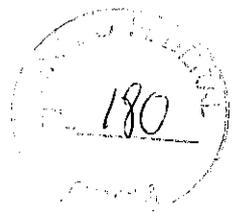
I - criar subsidiárias; e

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

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

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

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





“**Art. 38-A.** O operador aeroportuário poderá fazer a remoção de aeronaves, equipamentos e outros bens deixados nas áreas aeroportuárias, sempre que restrinjam a operação, a ampliação da capacidade, o regular funcionamento ou ocasionem riscos sanitários ou ambientais.

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

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

## “SEÇÃO V

### Do Intercâmbio

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

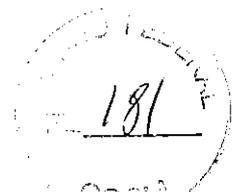
§ 1º As aeronaves estrangeiras intercambiadas com empresas brasileiras de transporte aéreo deverão passar por vistoria técnica e serem inscritas no Registro Aeronáutico Brasileiro.

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

“**Art. 156.** .....

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

.....’ (NR)”

“**Art. 175.** .....

§ 1º A relação jurídica entre a União e o empresário que explora os serviços aéreos públicos pauta-se pelas normas estabelecidas neste Código e legislação complementar e pelas condições da respectiva concessão ou autorização, devendo o empresário estar constituído no Brasil, mediante legislação brasileira;

.....’ (NR)”

“**Art. 181.** A concessão ou autorização somente será dada à pessoa jurídica constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no Brasil.

§1º 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.

§2º Voos internacionais operados por empresas aeroviárias, valendo-se do direito de tráfego do estado brasileiro, deverão ser operados exclusivamente por tripulações brasileiras, com contrato de trabalho no Brasil, ressalvadas as disposições previstas neste Código e na Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984.” (NR)

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

“**Art. 3º** .....

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

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

“**Art. 7º** .....

V – da Tarifa de Conexão:

.....” (NR)

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

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





**Art. 7º** Ficam remetidos os débitos decorrentes do Adicional de Tarifa Aeroportuária, criado pela Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989, acumulados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO no período de 1º de dezembro de 2013 a 31 de dezembro de 2016.

**Art. 8º** Ficam revogados:

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

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

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

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

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

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





## ERRATA

(à Medida Provisória nº 714, de 2016)

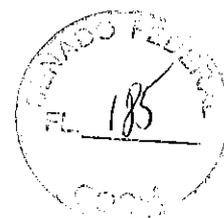
Com relação à primeira versão do relatório, que foi lida e distribuída no início da última reunião da Comissão Mista, em 7 de junho de 2016, são necessárias algumas alterações ao texto do projeto de lei de conversão que propusemos naquela oportunidade.

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

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

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

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





Ante tais fatos, **assim votamos:**

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





## PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2016

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

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

**Art. 2º** Até a conclusão da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão para exploração de infraestrutura aeroportuária, em razão do disposto no art. 1º, a diferença entre os valores das tarifas revistas e aquelas decorrentes dos contratos vigentes na data de publicação da Medida Provisória nº 714, de 2016, deverá ser repassada ao Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, descontados os tributos, e a contribuição variável incidentes sobre esta diferença, a título de valor devido como contrapartida à União em razão da outorga de que trata o art. 63, § 1º, inciso III, da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011.





§ 1º O recolhimento dos valores mencionados no *caput* deverá ser efetuado pelas concessionárias até o décimo quinto dia útil do mês subsequente ao da arrecadação das tarifas, com sistemática idêntica à empregada para a cobrança das tarifas aeroportuárias.

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

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

“Art. 2º .....

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

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

I - criar subsidiárias; e

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

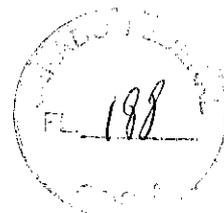
III – transferir para o Comando da Aeronáutica, do Ministério da Defesa, subsidiária que tenha como objeto a navegação aérea.

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

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

“Art. 38-A. O operador aeroportuário poderá fazer a remoção de aeronaves, equipamentos e outros bens deixados nas áreas aeroportuárias, sempre que restrinjam a operação, a ampliação da capacidade, o regular funcionamento ou ocasionem riscos sanitários ou ambientais.

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





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

## “SEÇÃO V

### Do Intercâmbio

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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





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

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

“**Art. 156.** .....

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

.....’ (NR)”

“**Art. 175.** .....

§ 1º A relação jurídica entre a União e o empresário que explora os serviços aéreos públicos pauta-se pelas normas estabelecidas neste Código e legislação complementar e pelas condições da respectiva concessão ou autorização, devendo o empresário estar constituído no Brasil, mediante legislação brasileira;

.....’ (NR)”

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

I - sede no País; e

II - pelo menos 51% (cinquenta e um por cento) do capital com direito a voto pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social.

.....  
§ 3º Depende de aprovação da autoridade aeronáutica a transferência a estrangeiro das ações com direito a voto que estejam incluídas na margem de 49% (quarenta e nove por cento) do capital a que se refere o inciso II do *caput*.

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

§ 5º Observada a reciprocidade, os acordos sobre serviços aéreos celebrados pela República Federativa do Brasil poderão prever limite de capital social votante





em poder de brasileiros inferior ao mínimo estabelecido no inciso II do *caput*, com validade apenas entre as partes contratantes.

§ 6º Na hipótese de serviços aéreos especializados de ensino, de adestramento, de investigação, de experimentação científica e de fomento ou proteção ao solo, ao meio ambiente e a similares, a autorização pode ser outorgada a associações civis.”

§7º Voos internacionais operados por empresas aeroviárias, valendo-se do direito de tráfego do estado brasileiro, deverão ser operados exclusivamente por tripulações brasileiras, com contrato de trabalho no Brasil, ressalvadas as disposições previstas neste Código e na Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984.” (NR)

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

“Art. 3º .....

.....

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

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

“Art. 7º .....

.....

V – da Tarifa de Conexão:

.....” (NR)

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

*Parágrafo único.* As empresas que irão operar as linhas pioneiras serão regionais, cuja função será de alimentar as linhas comerciais em atuação no país, seja por acordo de cooperação (*code share*), seja por contrato de prestação de





serviços e terão características, regulação e conseqüentemente custos diferentes das atuais linhas comerciais, que não poderão operar estas linhas no mesmo Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas - CNPJ.

**Art. 7º** Ficam remetidos os débitos decorrentes do Adicional de Tarifa Aeroportuária, criado pela Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989, acumulados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO no período de 1º de dezembro de 2013 a 31 de dezembro de 2016.

**Art. 8º** Ficam revogados:

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

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

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

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

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

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

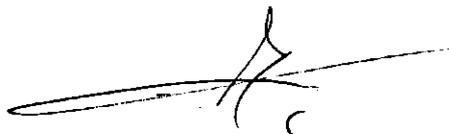
Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



Conforme acordado com os membros da Comissão, acato as emendas nº 32 e 33, incorporando em meu Relatório.



Deputado Zé Geraldo.





SENADO FEDERAL  
SECRETARIA-GERAL DA MESA  
SECRETARIA DE COMISSÕES  
COORDENAÇÃO DE COMISSÕES MISTAS

Ofício nº 015/MPV-714/2016

Brasília, 08 de junho de 2016.

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 14 do Regimento Comum, comunico a Vossa Excelência que esta Comissão Mista aprovou, em reunião realizada nos dias 07 e 08 de junho, Relatório do Deputado Zé Geraldo, que passa a constituir Parecer da Comissão, o qual conclui pela admissibilidade e pela adequação econômico-financeira da Medida Provisória nº 714, de 2016, e, no mérito, pela sua aprovação, acatadas, total ou parcialmente, as emendas nºs 9, 10, 13, 14, 18, 23, 26, 27, 28, 30, 32, 33 35, 36, 37, 38, 42, 43 e 44, com as alterações redacionais necessárias, e rejeitadas as demais, na forma do Projeto de Lei de Conversão apresentado.

Presentes à reunião os Senadores Waldemir Moka, Ricardo Ferraço, Ronaldo Caiado, José Medeiros, Hélio José, Wellington Fagundes e Sérgio Petecão; e os Deputados Jerônimo Goergen, Zé Geraldo, Ságuas Moraes, Celso Maldaner, Hildo Rocha, Otavio Leite e Paulo Foletto.

Respeitosamente,



Senador HÉLIO JOSÉ  
Presidente da Comissão Mista

Excelentíssimo Senhor  
Senador **RENAN CALHEIROS**  
Presidente do Congresso Nacional



## PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 13, DE 2016

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

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

**Art. 2º** Até a conclusão da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão para exploração de infraestrutura aeroportuária, em razão do disposto no art. 1º, a diferença entre os valores das tarifas revistas e aquelas decorrentes dos contratos vigentes na data de publicação da Medida Provisória nº 714, de 2016, deverá ser repassada ao Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, descontados os tributos, e a contribuição variável incidentes sobre esta diferença, a título de valor devido como contrapartida à União em razão da outorga de que trata o art. 63, § 1º, inciso III, da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011.

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



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

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

§ 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. 8º da Lei Complementar n.º 101, de 4 de maio de 2000.

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

“Art. 2º .....

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

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

I - criar subsidiárias;

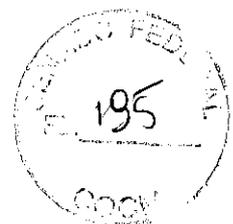
II - participar, em conjunto com suas subsidiárias, minoritariamente ou majoritariamente, de outras sociedades públicas ou privadas; e

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

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

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

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



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

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

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

## “SEÇÃO V

### Do Intercâmbio

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

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

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

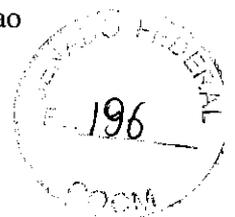
§ 3º A beneficiária do intercâmbio será integralmente responsável por quaisquer danos causados em decorrência do uso da aeronave no período em que a mesma estiver sob sua titularidade.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

“Art. 156. ....

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

.....’ (NR)”

“Art. 175. ....

§ 1º A relação jurídica entre a União e o empresário que explora os serviços aéreos públicos pauta-se pelas normas estabelecidas neste Código e legislação complementar e pelas condições da respectiva concessão ou autorização, devendo o empresário estar constituído no Brasil, mediante legislação brasileira;

.....’ (NR)”

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

I - sede no País; e

II - pelo menos 51% (cinquenta e um por cento) do capital com direito a voto pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social.

.....

§ 3º Depende de aprovação da autoridade aeronáutica a transferência a estrangeiro das ações com direito a voto que estejam incluídas na margem de 49% (quarenta e nove por cento) do capital a que se refere o inciso II do caput.



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

§ 5º Observada a reciprocidade, os acordos sobre serviços aéreos celebrados pela República Federativa do Brasil poderão prever limite de capital social votante em poder de brasileiros inferior ao mínimo estabelecido no inciso II do caput, com validade apenas entre as partes contratantes.

§ 6º Na hipótese de serviços aéreos especializados de ensino, de adestramento, de investigação, de experimentação científica e de fomento ou proteção ao solo, ao meio ambiente e a similares, a autorização pode ser outorgada a associações civis.”

§ 7º Voos internacionais operados por empresas aeroviárias, valendo-se do direito de tráfego do estado brasileiro, deverão ser operados exclusivamente por tripulações brasileiras, com contrato de trabalho no Brasil, ressalvadas as disposições previstas neste Código e na Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984.” (NR)

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

“Art. 3º .....

.....

VI – Tarifa de Conexão – devida pela utilização das instalações e serviços de despacho, desembarque e 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)

**Art. 6º** 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, na forma do regulamento.

**Art. 7º** Ficam criadas as Linhas Pioneiras, com garantia de exploração exclusiva para as operadoras regionais, pelo período de 10 (dez) anos, que irão executar a ligação de transporte aéreo regular enquadrado como rota de baixa densidade de tráfego e que não esteja sendo operada comercialmente até a data da publicação da MPV nº 714, de 2016, vedado recebimento de subsídio federal de que trata a lei nº 13.097 de 2015.

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

**Art. 8º** Ficam remetidos os débitos decorrentes do Adicional de Tarifa Aeroportuária, criado pela Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989, acumulados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO no período de 1º de dezembro de 2013 a 31 de dezembro de 2016.

**Art. 9º** Ficam revogados:

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

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

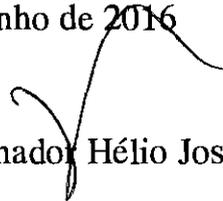
a) a Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989;

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

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

**Art. 10** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, 8 de junho de 2016

  
Senador Hélio José  
Presidente





CÂMARA DOS DEPUTADOS

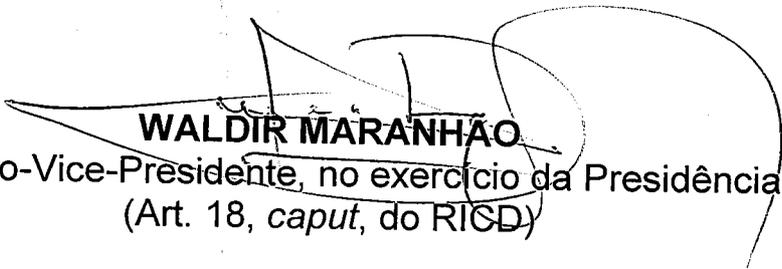
## DECISÃO DO PRESIDENTE

Comunico ao Plenário que a Medida Provisória n. 714/2016 recebeu 44 (quarenta e quatro) emendas parlamentares e que a Comissão Mista, no Parecer n. 19/2016, concluiu pela apresentação do Projeto de Lei de Conversão n. 13/2016.

Na esteira do entendimento externado pelo Supremo Tribunal Federal no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 5.127, ocorrido em 15 de outubro de 2015, e nos termos do artigo 7º, II, da Lei Complementar n. 95/1998 e dos artigos 55, parágrafo único, e 125 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados – RICD, considero como não escritos os arts. 4º (no que se refere ao acréscimo dos arts. 38-A, 137-A, 137-B, 137-C e 137-D e às modificações promovidas nos arts. 156, § 1º, e 175, § 1º, todos da Lei n. 7.565/1986), 5º, 6º e 7º do Projeto de Lei de Conversão n. 13/2016, por não guardarem qualquer relação temática com a Medida Provisória n. 714/2016.

Pela mesma razão e com base nos mesmos fundamentos, deixo de receber destaques às Emendas n. 8, 12, 17, 19, 25, 26, 31, 32, 33, 35, 38, 39, 40 e 44.

Em 15 / 6 / 2016.

  
**WALDIR MARANHÃO**  
Primeiro-Vice-Presidente, no exercício da Presidência  
(Art. 18, *caput*, do RICD)

*Apel.*  
SOBRE A MESA RECURSO CONTRA A DECISÃO DO PRESIDENTE QUE CONSIDEROU COMO NÃO ESCRITO O ARTIGO .....<sup>4</sup>..... DO PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº ...<sup>13</sup>/<sup>2016</sup>... (MEDIDA PROVISÓRIA Nº ...<sup>714</sup>/<sup>2016</sup>...), POR SE TRATAREM DE MATÉRIA ESTRANHA.

(ORIENTAÇÃO DE BANCADA)

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM COMO SE ACHAM.

**(SE APROVADO O RECURSO)** – A MATÉRIA VOLTA A INTEGRAR O PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº <sup>13</sup>....., DE 2016.

**(SE REJEITADO O RECURSO)** – A MATÉRIA FICA DEFINITIVAMENTE RETIRADA DO PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº <sup>13</sup>....., DE 2016.

APPRE  
15

RECURSO

Senhor Presidente:

Nos termos do art. 125 c/c com o parágrafo único do art. 55 e com o §1º do art. 96 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, recorro da decisão do Presidente de declarar como não escrito o artigo 4.º do PLV 13/16, constante

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

do parecer exarado pela Comissão Mista da Medida Provisória nº 714/16.

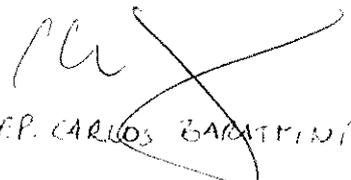
Recorro ao Plenário, com vistas à reintegração do processo de apreciação da parte mencionada.

Para tanto, solicito que o art. 125 do RICD seja aplicado oportunamente, no que diz respeito à consulta ao Plenário.

É o recurso.

Sala das Sessões, em

15/6/16



DEP. CARLOS BARATTINI

A favor:  
Gualdo Villar  
Moisés Gomes de

RETRATO

SOBRE A MESA RECURSO CONTRA A DECISÃO DO PRESIDENTE QUE CONSIDEROU COMO NÃO ESCRITO O ARTIGO .....5..... DO PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº .....13/2016..... (MEDIDA PROVISÓRIA Nº .....14/2016.....), POR SE TRATAREM DE MATÉRIA ESTRANHA.

(ORIENTAÇÃO DE BANCADA)

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM COMO SE ACHAM.

**(SE APROVADO O RECURSO)** – A MATÉRIA VOLTA A INTEGRAR O PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº .....13....., DE 2016.

**(SE REJEITADO O RECURSO)** – A MATÉRIA FICA DEFINITIVAMENTE RETIRADA DO PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº .....13....., DE 2016.

11:41

**RECURSO**

*RETR/PLV 13/16*

Senhor Presidente:

Nos termos do art. 125 c/c com o parágrafo único do art. 55 e com o §1º do art. 96 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, recorro da decisão do Presidente de declarar como não escrito o artigo 5º do PLV 13/16, constante

do parecer exarado pela Comissão Mista da Medida Provisória nº 714/16.

Recorro ao Plenário, com vistas à reintegração do processo de apreciação da parte mencionada.

Para tanto, solicito que o art. 125 do RICD seja aplicado oportunamente, no que diz respeito à consulta ao Plenário.

É o recurso.

Sala das Sessões, em

*15/16/16*  
  
DEP. CARLOS ZANETTI

*A favor:*  
*Guilherme Vilas*  
*Raimundo Gomes da*

*APPROVADO*

SOBRE A MESA RECURSO CONTRA A DECISÃO DO PRESIDENTE QUE CONSIDEROU COMO NÃO ESCRITO O ART. 6º, DO PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 13, DE 2016 (MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714, DE 2016), E A EMENDA Nº 32 APRESENTADA À MP 714, POR SE TRATAREM DE MATÉRIA ESTRANHA.

(ORIENTAÇÃO DE BANCADA)

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM COMO SE ACHAM.

**(SE APROVADO O RECURSO)** – A MATÉRIA VOLTA A INTEGRAR O PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº *13*, DE 2016.

**(SE REJEITADO O RECURSO)** – A MATÉRIA FICA DEFINITIVAMENTE RETIRADA DO PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº *13*, DE 2016.

APR 11  
1916

## RECURSO

Senhor Presidente:

Nos termos do art. 125 c/c com o parágrafo único do art. 55 e com o §1º do art. 96 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, recorro da decisão do Presidente de declarar como não escrito o artigo 6º do PLV 13/16, constante

---



---

do parecer exarado pela Comissão Mista da Medida Provisória nº 714/16.

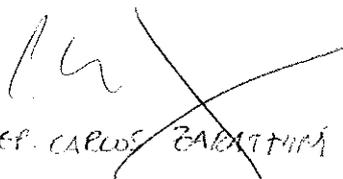
Recorro ao Plenário, com vistas à reintegração do processo de apreciação da parte mencionada.

Para tanto, solicito que o art. 125 do RICD seja aplicado oportunamente, no que diz respeito à consulta ao Plenário.

É o recurso.

Sala das Sessões, em

15/16/16

  
 DEP. CARLOS BARATTINI

A favor:  
 Jurelto Velloso  
 Adorno Gomes

SOBRE A MESA RECURSO CONTRA A DECISÃO DO PRESIDENTE QUE CONSIDEROU COMO NÃO ESCRITO O ARTIGO ...6<sup>º</sup>..... DO PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº ...13/2016..... (MEDIDA PROVISÓRIA Nº ...794/2016...), POR SE TRATAREM DE MATÉRIA ESTRANHA.

(ORIENTAÇÃO DE BANCADA)

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM COMO SE ACHAM.

**(SE APROVADO O RECURSO)** – A MATÉRIA VOLTA A INTEGRAR O PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº ...13....., DE 2016.

**(SE REJEITADO O RECURSO)** – A MATÉRIA FICA DEFINITIVAMENTE RETIRADA DO PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº ...13....., DE 2016.

15:03



CÂMARA DOS DEPUTADOS

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

RECURSO

Nos termos do art. 125 do RICD, recorremos contra decisão da Presidência que considera como não escritos os arts art. 6º do PLV do PLV nº 13 e as emendas 32 apresentadas à MP 714, para que sejam levados à apreciação do Plenário.

Sala das Sessões, em 15/6/16

LIDER DO PSDB Izolci

A FAVOR

Izolci  
Otávio Leite

*Apresentado*

SOBRE A MESA RECURSO CONTRA A DECISÃO DO PRESIDENTE QUE CONSIDEROU COMO NÃO ESCRITO O ARTIGO .....7º..... DO PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº ...13/2016... (MEDIDA PROVISÓRIA Nº ...774/2016...), POR SE TRATAREM DE MATÉRIA ESTRANHA.

(ORIENTAÇÃO DE BANCADA)

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM COMO SE ACHAM.

**(SE APROVADO O RECURSO)** – A MATÉRIA VOLTA A INTEGRAR O PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº .....13....., DE 2016.

**(SE REJEITADO O RECURSO)** – A MATÉRIA FICA DEFINITIVAMENTE RETIRADA DO PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº .....13....., DE 2016.

11:41

### RECURSO

Senhor Presidente:

Nos termos do art. 125 c/c com o parágrafo único do art. 55 e com o §1º do art. 96 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, recorro da decisão do Presidente de declarar como não escrito o artigo 1º do PLV 13146, constante

do parecer exarado pela Comissão Mista da Medida Provisória nº 714116.

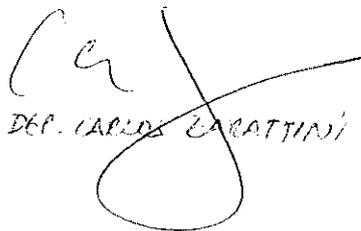
Recorro ao Plenário, com vistas à reintegração do processo de apreciação da parte mencionada.

Para tanto, solicito que o art. 125 do RICD seja aplicado oportunamente, no que diz respeito à consulta ao Plenário.

É o recurso.

Sala das Sessões, em

15/6/16

  
DEP. CARLOS CARATTINI

A favor  
Groloto Ueno  
Moemo Jromoch



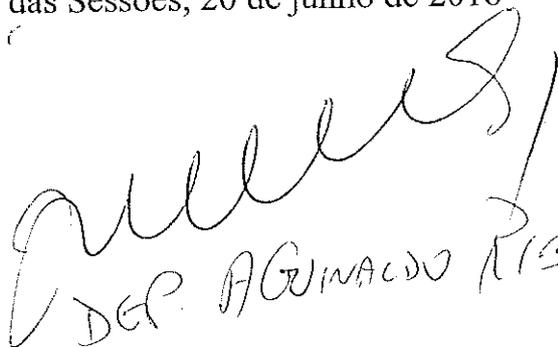
## RECURSO DA DECISÃO DO PRESIDENTE

Recurso da decisão do Presidente que considerou como não escrito o art. 7º do Projeto de Lei de Conversão nº 13, de 2016, oferecido pela Comissão Mista à Medida Provisória nº 714, de 2016

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 125 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, **recorro ao Plenário** da decisão do Primeiro-Vice-Presidente, no exercício da Presidência, que **considerou como não escrito o art. 7º do Projeto de Lei de Conversão nº 13/2016**, a fim de seja reinserido no texto aprovado pela Comissão Mista que examinou a Medida Provisória nº 714, de 2016.

Sala das Sessões, 20 de junho de 2016

  
DEP. AGINALDO RIBEIRO

*Pre/Contram*

SOBRE A MESA RECURSO CONTRA A DECISÃO DO PRESIDENTE QUE CONSIDEROU COMO NÃO ESCRITA A EMENDA Nº *26*....., APRESENTADA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº *714*....., DE 2016, POR SE TRATAR DE MATÉRIA ESTRANHA.

(ORIENTAÇÃO DE BANCADAS)

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM  
COMO SE ACHAM.

**(SE APROVADO O RECURSO)** – A MATÉRIA VOLTA A INTEGRAR O GRUPO A QUE PERTENCE.

**(SE REJEITADO O RECURSO)** – A MATÉRIA FICA DEFINITIVAMENTE RETIRADA.

11:41

## RECURSO

Senhor Presidente:

Nos termos do art. 125 c/c com o parágrafo único do art. 55 e com o §1º do art. 96 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, recorro da decisão do Presidente de declarar como não escrito a Emenda 26.

---

---

---

do parecer exarado pela Comissão Mista da Medida Provisória nº 714/16

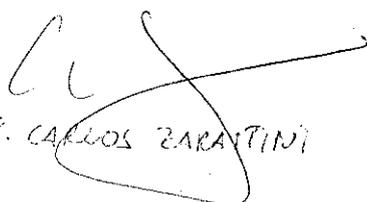
Recorro ao Plenário, com vistas à reintegração do processo de apreciação da parte mencionada.

Para tanto, solicito que o art. 125 do RICD seja aplicado oportunamente, no que diz respeito à consulta ao Plenário.

É o recurso.

Sala das Sessões, em

15/6/16

  
DEP. CARLOS ZARATTINI

à favor:  
Guedes Uchôa  
Mário Grombato

*Projeto*

SOBRE A MESA RECURSO CONTRA A DECISÃO DO PRESIDENTE QUE CONSIDEROU COMO NÃO ESCRITO O ARTIGO 38-A, §§ 1º E 2º, BEM COMO A MODIFICAÇÃO PROMOVIDA NO ART. 156, §1º, TODOS DA LEI Nº 7.565/1986, CONSTANTES DO ART. 4º DO PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 13, DE 2016 (MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714, DE 2016), POR SE TRATAR DE MATÉRIA ESTRANHA.

(ORIENTAÇÃO DE BANCADA)

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM  
COMO SE ACHAM.

**(SE APROVADO O RECURSO)** – A MATÉRIA VOLTA A INTEGRAR O PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 13, DE 2016.

**(SE REJEITADO O RECURSO)** – A MATÉRIA FICA DEFINITIVAMENTE RETIRADA DO PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 13, DE 2016.

17/136

RECURSO n.º de 2016

Recurso da decisão do Presidente que considerou como não escrito dispositivos do Projeto de Lei de Conversão n.º 13, de 2016, oferecido pela Comissão Mista à Medida Provisória n.º 714, de 2016.

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 125 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, **recorro ao Plenário** da decisão do Primeiro-Vice-Presidente, no exercício da Presidência, que **considerou como não escrito o art. 38-A, §§1º e 2º, bem como a modificação promovida no art. 156, § 1º, todos da Lei n.º 7.565/1986, constantes do art. 4º do Projeto de Lei de Conversão n.º 13/2016**, a fim de sejam reinseridos no texto aprovado pela Comissão Mista que examinou a Medida Provisória n.º 714, de 2016.

Sala das Sessões, 15 de junho de 2016

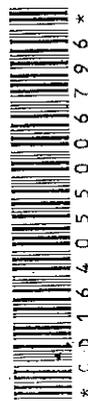


**DEPUTADO JERÔNIMO GOERGEN**

**PP/RS**

A favor:

Deputado Jerônimo Goergen



*Projeto*

SOBRE A MESA RECURSO CONTRA A DECISÃO DO PRESIDENTE QUE CONSIDEROU COMO NÃO ESCRITO O ARTIGO 38-A, §§ 1º E 2º, CONSTANTE DO ART. 4º DO PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 13, DE 2016 (MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714, DE 2016), POR SE TRATAR DE MATÉRIA ESTRANHA.

(ORIENTAÇÃO DE BANCADA)

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM COMO SE ACHAM.

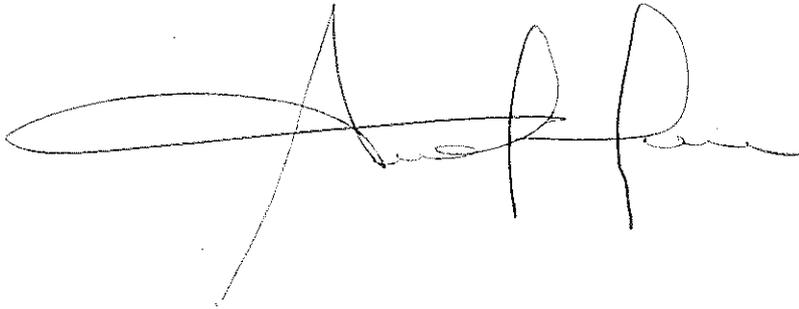
**(SE APROVADO O RECURSO)** – A MATÉRIA VOLTA A INTEGRAR O PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº ....., DE 2016.

**(SE REJEITADO O RECURSO)** – A MATÉRIA FICA DEFINITIVAMENTE RETIRADA DO PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº ....., DE 2016.

Assinatura:  
Andreia Maria  
Dora do Carmo  
Teófilo

## RECURSO

Nos termos no parágrafo único do artigo 55, combinado com o artigo 125, todos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, **recorro** da decisão que considerou como não escrito o artigo 38-A, §§ 1º e 2º, constante do artigo 4º do PLV nº 13, de 2016, apresentado à Medida Provisória nº 714, de 2016.

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal stroke followed by a large loop and a vertical stroke, and ending with a series of smaller, connected loops.



## RECURSO DA DECISÃO DO PRESIDENTE

Recurso da decisão do Presidente que considerou como não escrito o art. ~~33-A do Art. 4º~~ do Projeto de Lei de Conversão nº \_\_\_\_, de 201\_\_, oferecido pela Comissão Mista que examinou a Medida Provisória nº \_\_\_\_, de 201\_\_.

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 125 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, **recorro ao Plenário** da decisão do Presidente, que **considerou como não escrito** o Art. 33-A do Art. 4º do Projeto de Lei de Conversão nº 13/2016, a fim de seja reinserido no texto aprovado pela Comissão Mista que examinou a Medida Provisória nº 714, de 2016.

Sala das Sessões, 20 de junho de 2016

Dep. Simão Sabes Sim

Vice-Líder do Bloco PP/PTB/PSC

*Projeto*

SOBRE A MESA RECURSO CONTRA A DECISÃO DO PRESIDENTE QUE CONSIDEROU COMO NÃO ESCRITO OS ARTIGOS 137-A, 137-B, 137-C E 137-D, BEM COMO A MODIFICAÇÃO PROMOVIDA NO ART. 156, §1º E 175, §1º, TODOS DA LEI Nº 7.565/1986, CONSTANTES DO ART. 4º DO PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 13, DE 2016 (MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714, DE 2016), POR SE TRATAR DE MATÉRIA ESTRANHA.

(ORIENTAÇÃO DE BANCADA)

EM VOTAÇÃO O RECURSO

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM  
COMO SE ACHAM.

**(SE APROVADO O RECURSO)** – A MATÉRIA VOLTA A INTEGRAR O PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 13, DE 2016.

**(SE REJEITADO O RECURSO)** – A MATÉRIA FICA DEFINITIVAMENTE RETIRADA DO PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 13, DE 2016.

12/37

RECURSO n.º de 2016

Recurso da decisão do Presidente que considerou como não escritos dispositivos do Projeto de Lei de Conversão nº 13, de 2016, oferecido pela Comissão Mista à Medida Provisória nº 714, de 2016.

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 125 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, **recorro ao Plenário** da decisão do Primeiro-Vice-Presidente, no exercício da Presidência, que **considerou como não escritos os arts. 137-A, 137-B, 137-C e 137-D, bem como as modificações promovidas nos arts. 156, § 1º, e 175, § 1º, todos da Lei nº 5.565/1986, constantes do art. 4º do Projeto de Lei de Conversão nº 13/2016**, a fim de sejam reinseridos no texto aprovado pela Comissão Mista que examinou a Medida Provisória nº 714, de 2016.

Sala das Sessões, 15 de junho de 2016



**DEPUTADO JERÔNIMO GOERGEN**

**PP/RS**

A favor:

Deputado Jerônimo Goergen



*Rejeitado*

SOBRE A MESA RECURSO CONTRA A DECISÃO DO PRESIDENTE QUE CONSIDEROU COMO NÃO ESCRITO O §1º DO ARTIGO 156, CONSTANTE DO ART. 4º DO PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 13, DE 2016 (MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714, DE 2016), POR SE TRATAR DE MATÉRIA ESTRANHA.

(ORIENTAÇÃO DE BANCADA)

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM COMO SE ACHAM.

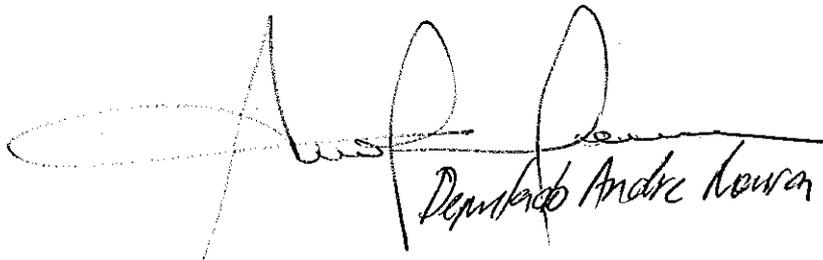
**(SE APROVADO O RECURSO)** – A MATÉRIA VOLTA A INTEGRAR O PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº *13*, DE 2016.

**(SE REJEITADO O RECURSO)** – A MATÉRIA FICA DEFINITIVAMENTE RETIRADA DO PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº *13*, DE 2016.

16.37

## RECURSO

Nos termos do parágrafo único do artigo 55 combinado com o artigo 125, todos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, recorro da decisão que considerou como não escrito o § 1º do artigo 156, constante do artigo 4º do PLV Nº ~~13~~ de 2016, apresentado à Medida Provisória Nº 714 de 2016.



Deputado André Moura

*APROVADO*

SOBRE A MESA RECURSO CONTRA A DECISÃO DO PRESIDENTE QUE CONSIDEROU COMO NÃO ESCRITA A EMENDA Nº *12*....., APRESENTADA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº *714*....., DE 2016, POR SE TRATAR DE MATÉRIA ESTRANHA.

(ORIENTAÇÃO DE BANCADAS)

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM  
COMO SE ACHAM.

**(SE APROVADO O RECURSO)** – A MATÉRIA VOLTA A INTEGRAR O GRUPO A QUE PERTENCE.

**(SE REJEITADO O RECURSO)** – A MATÉRIA FICA DEFINITIVAMENTE RETIRADA.



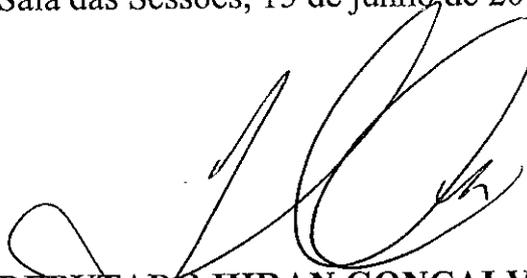
RECURSO Nº \_\_\_\_/2016

Recurso da decisão do Presidente referente à Emenda nº 12 apresentada à Comissão Mista que examinou a Medida Provisória nº 714, de 2016

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 125 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, **recorro ao Plenário** da decisão do Primeiro-Vice-Presidente, no exercício da Presidência, referente à **Emenda nº 12** apresentada à Comissão Mista que examinou a Medida Provisória nº 714, de 2016, a fim de que seja reinsertada ao processado e possa ser objeto de destaque.

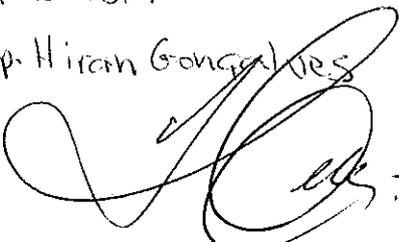
Sala das Sessões, 15 de junho de 2016.



**DEPUTADO HIRAN GONÇALVES**  
PP/RR

A favor:

Dep. Hiran Gonçalves



*Aprova*  
*S*

SOBRE A MESA RECURSO CONTRA A DECISÃO DO PRESIDENTE QUE CONSIDEROU COMO NÃO ESCRITA A EMENDA Nº <sup>25</sup>....., APRESENTADA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº <sup>219</sup>....., DE 2016, POR SE TRATAR DE MATÉRIA ESTRANHA.

(ORIENTAÇÃO DE BANCADAS)

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM COMO SE ACHAM.

**(SE APROVADO O RECURSO)** – A MATÉRIA VOLTA A INTEGRAR O GRUPO A QUE PERTENCE.

**(SE REJEITADO O RECURSO)** – A MATÉRIA FICA DEFINITIVAMENTE RETIRADA.

1111



CÂMARA DOS DEPUTADOS

**RECURSO N.º \_\_\_\_\_, DE 2016.**

(Do Sr. WEVERTON ROCHA)

*Recurso contra decisão do Presidente da Câmara dos Deputados".*

Senhor Presidente,

Nos termos do artigo 125 do RICD, recorremos contra decisão do Presidente da Câmara dos Deputados de indeferimento liminar, com relação a EMENDA n° 25, apresentada pelo DEPUTADO WEVERTON ROCHA PDT/MA, À MEDIDA PROVISÓRIA 714/16.

Sala das Sessões, em 14, 06, 2016

Deputado WEVERTON ROCHA  
LÍDER DO PDT

SOBRE A MESA RECURSO CONTRA A DECISÃO DO PRESIDENTE QUE CONSIDEROU COMO NÃO ESCRITA A EMENDA Nº .....<sup>38</sup>....., APRESENTADA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº ~~714~~, DE 2016, POR SE TRATAR DE MATÉRIA ESTRANHA.

(ORIENTAÇÃO DE BANCADAS)

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM COMO SE ACHAM.

**(SE APROVADO O RECURSO)** – A MATÉRIA VOLTA A INTEGRAR O GRUPO A QUE PERTENCE.

**(SE REJEITADO O RECURSO)** – A MATÉRIA FICA DEFINITIVAMENTE RETIRADA.



14:31

RECURSO Nº \_\_\_\_/2016

**Recurso da decisão do Presidente referente à Emenda nº 38 apresentada à Comissão Mista que examinou a Medida Provisória nº 714, de 2016**

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 125 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, **recorro ao Plenário** da decisão do Primeiro-Vice-Presidente, no exercício da Presidência, **referente à Emenda nº 38** apresentada à Comissão Mista que examinou a Medida Provisória nº 714, de 2016 , a fim de que seja reinserida ao processado e possa ser objeto de destaque.

Sala das Sessões, 15 de junho de 2016

*Domício Goulart*  
*Vice-lder Bloco*

A favor:

*Aprovado*  
SOBRE A MESA RECURSO CONTRA A DECISÃO DO PRESIDENTE QUE CONSIDEROU COMO NÃO ESCRITA A EMENDA Nº ~~314~~<sup>40</sup>....., APRESENTADA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº ~~314~~<sup>40</sup>..., DE 2016, POR SE TRATAR DE MATÉRIA ESTRANHA.

(ORIENTAÇÃO DE BANCADAS)

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM COMO SE ACHAM.

**(SE APROVADO O RECURSO)** – A MATÉRIA VOLTA A INTEGRAR O GRUPO A QUE PERTENCE.

**(SE REJEITADO O RECURSO)** – A MATÉRIA FICA DEFINITIVAMENTE RETIRADA.



RECURSO N° \_\_\_\_/2016

Recurso da decisão do Presidente referente à Emenda n° 40 apresentada à Comissão Mista que examinou a Medida Provisória n° 714, de 2016

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 125 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, **recorro ao Plenário** da decisão do Primeiro-Vice-Presidente, no exercício da Presidência, **referente à Emenda n° 40** apresentada à Comissão Mista que examinou a Medida Provisória n° 714, de 2016 , a fim de que seja reinserida ao processado e possa ser objeto de destaque.

Sala das Sessões, 15 de junho de 2016

A favor:

*Paulina Sampaio*  
Vice-líder bloco