

## Câmara aprova MP que libera 100% de capital estrangeiro em aéreas

A Câmara dos Deputados aprovou, nesta terça-feira (21/6), por 199 votos contra 71, uma emenda à Medida Provisória do Setor Aéreo ([MP 714/16](#)) que permite a empresas estrangeiras ter total controle do capital de companhias aéreas. Com o resultado em turno único de votação, a medida provisória segue para a apreciação do Senado.

iStockphoto



iStockphoto

Um dos motivos citados para justificar o aumento do capital é o grande prejuízo do setor, agravado pelo aumento do dólar. Em 2011, as perdas chegaram a quase R\$ 1,6 bilhão; e, em 2015, passaram dos R\$ 3,7 bilhões, de acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

As empresas continuarão a ter de ser constituídas pelas leis brasileiras, com sede e administração no país, e os contratos de trabalho precisam ser firmados no Brasil, com tripulação brasileira. A direção da companhia também poderá ser exercida por estrangeiros, situação proibida anteriormente pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/86).

A MP 714/16 ainda extingue, a partir de 1º de janeiro de 2017, o Adicional de Tarifa Aeroportuária (Ataero), devido pelas companhias às empresas de administração aeroportuária. O tributo (35,9%) incide sobre as tarifas pagas pelos passageiros (embarque) e pelas companhias aéreas (pouso, permanência de aeronave, armazenagem e de conexão).

O Ataero foi criado pela Lei 7.920/89, e os recursos arrecadados — R\$ 679,7 milhões em 2015 — são enviados para o Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac), que financia o setor de aviação civil e a infraestrutura aeroportuária. De acordo com a MP, o valor do Ataero será incorporado sem redução tarifária para passageiros e companhias.

A partir da incorporação do adicional à tarifa, a Anac terá 180 dias para concluir processos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos das concessionárias de aeroportos concedidos à iniciativa privada. No período, a diferença entre as tarifas revistas e as previstas no contrato continuará a ir para o Fnac. O repasse é uma contrapartida da União em razão da outorga do serviço.

Depois da revisão dos contratos, as concessionárias ficarão com o montante gerado pelo adicional incorporado. Devido a essa incorporação do adicional à tarifa, o relator incluiu emenda para deixar claro que o novo valor não entrará na base de cálculo usada para aplicar multas aos concessionários de aeroportos ou para o repasse de montante recolhido como contribuição variável ao poder público.

A estatal Infraero opera 60 aeroportos no país, a maioria com prejuízo. Antes da privatização de aeroportos rentáveis, como os de Guarulhos e de Brasília, ela usava a sobra de caixa desses para custear outros de menor rentabilidade. Ainda para ajudar a estatal, foi proposto o perdão de seus débitos com a União quanto aos repasses pendentes de parte do adicional entre 1º de dezembro de 2013 e 31 de dezembro de 2016.

Outra novidade é a proibição de contingenciamento dos recursos capitalizados do Fnac ou de transferência ao Tesouro, assim como o uso de recursos desse fundo para a formação de pilotos brasileiros e fortalecimento dos aeroclubes, também previsto em emenda.

Quanto à forma de a Infraero atuar no setor, o texto aprovado permite à estatal transferir a empresa de navegação aérea ao Comando da Aeronáutica. Além disso, a MP prevê a criação de subsidiárias ou participação em outras sociedades públicas ou privadas, que poderá ocorrer por meio de ato administrativo ou contratação direta.

Segundo previsão divulgada pelo governo em março deste ano, a empresa se dividirá em Infraero Serviços, para prestar serviços aos aeroportos regionais; Infraero Participações, que ficará com as ações da estatal nas sociedades formadas para explorar os aeroportos que foram privatizados — 49% de Guarulhos, Brasília, Viracopos, Galeão e Confins —; e Infraero Navegação Aérea.

### **Aviação regional**

O texto aprovado no Plenário da Câmara também cria as chamadas linhas pioneiras, que poderão ser exploradas de forma exclusiva durante dez anos por operadoras regionais que serão criadas pelas companhias aéreas. A ideia é servir rotas de baixa densidade de tráfego e que não estejam sendo operadas comercialmente na data de publicação da MP. Elas não poderão, entretanto, receber subsídios federais.

As subsidiárias que deverão ser criadas pelas companhias aéreas para operar essas linhas serão usadas para alimentar linhas comerciais por meio de acordo de cooperação (*code share*) ou de contrato de prestação de serviços e terão características, regulação e custos diferentes das atuais linhas.

Para disciplinar prática prevista no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), o texto define o intercâmbio de aeronave ou de motores entre companhias aéreas. A intercambiadora “aluga” o direito de uso à empresa de transporte aéreo estrangeira por tempo determinado. No caso das aeronaves internacionais

intercambiadas com empresas brasileiras de transporte aéreo, o projeto exige que elas passem por vistoria técnica e sejam inscritas no registro aeronáutico.

A aeronave em intercâmbio deverá manter as suas marcas de nacionalidade e de matrícula de origem, possuindo apenas um certificado brasileiro de aeronavegabilidade. A beneficiária será integralmente responsável por quaisquer danos causados em decorrência do uso da aeronave no período em que o equipamento estiver sob sua titularidade.

As empresas beneficiárias também deverão empregar tripulantes brasileiros com contrato de trabalho no Brasil. Durante o período em que a aeronave estiver “alugada”, a companhia que estiver operando o equipamento poderá usá-lo livremente em qualquer rota no Brasil, sobrevoar o território do país de origem da intercambiadora, pousar nele para fins comerciais, embarcar e desembarcar nele passageiros, bagagens, carga e mala postal. Esse tipo de intercâmbio deve observar ainda as regras e recomendações previstas em tratados, convenções ou acordos internacionais celebrados pelo Brasil.

Para evitar que restrinjam a operação do aeroporto, dificultem a ampliação de sua capacidade ou regular seu funcionamento, novo artigo incluído no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) permite que o operador aeroportuário remova aeronaves, equipamentos e outros bens deixados nas áreas aeroportuárias.

O motivo pode ser também por riscos sanitários ou ambientais e abrange principalmente aeronaves e bens integrantes de massa falida de companhias como a Vasp e a Transbrasil. *Com informações da Agência Brasil e da Assessoria de Imprensa da Câmara.*

**Date Created**

22/06/2016