

PARECER N° , DE 2015

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 2, de 2015, do Senador Flexa Ribeiro, que *altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para revogar a restrição de participação do capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviço de transporte aéreo.*

RELATOR: Senador **RICARDO FERRAÇO**

I – RELATÓRIO

Encontra-se nesta Comissão o PLS nº 2, de 2015, de autoria do Senador Flexa Ribeiro, que “altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para revogar a restrição de participação do capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviço de transporte aéreo”.

O projeto é composto de dois artigos, sendo que o primeiro revoga o inciso II e os §§ 1º, 2º, 3º e 4º do art. 181 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), e o segundo é a cláusula de vigência, que seria imediata. Os dispositivos revogados são justamente aqueles que obrigam a que 80% do capital votante das empresas que realizam transporte aéreo regular sejam detidos por brasileiros.

Na justificação, o autor argumenta que a entrada do capital estrangeiro no mercado de aviação doméstica serviria para aumentar a concorrência no setor, seja abrindo novas empresas, seja capitalizando aquelas já em operação. Esse aumento da concorrência teria o condão de aumentar o número de rotas hoje existentes, ao mesmo tempo em que

SF/15370.400555-02

tenderia a reduzir tarifas. Por fim, o autor argumenta que “a liberdade de investimento estrangeiro não deve ser confundida com a abertura total do mercado brasileiro de aviação civil”, uma vez que em “nenhum momento permitir-se-á a oferta de transporte aéreo por empresas estrangeiras em operações de cabotagem”.

O projeto foi distribuído com exclusividade a esta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, a quem cabe a decisão terminativa. Não foram oferecidas emendas.

II – ANÁLISE

Como o projeto foi distribuído com exclusividade a esta Comissão, compete-nos tanto a análise do mérito, como de seus aspectos formais, como constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Em relação à constitucionalidade, a Carta Magna determina, em seu art. 22, I, que compete à União legislar privativamente sobre direito aeronáutico. Além disso, a matéria é da competência legislativa do Congresso Nacional, conforme disposto no art. 48, não havendo restrição à iniciativa parlamentar, nos termos do art. 61 da Lei Maior.

Quanto à juridicidade, o projeto corretamente busca a mudança no ordenamento jurídico por meio de alterações no Código Brasileiro de Aeronáutica, que compendia a legislação do setor, em vez de propor lei esparsa.

Além disso, o projeto encontra-se elaborado de acordo com o que determina a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, redação, alteração e consolidação das leis.

Quanto ao mérito, consideramos bastante oportuna a proposta do Senador Flexa Ribeiro. De fato, os problemas de falta de competitividade de nossa economia decorrem da pouca abertura de nossos mercados, e não de seu excesso.

O caso presente é simbólico de uma visão de mundo que mais reflete o pensamento dos anos 1970, do que as necessidades do Brasil já em plena segunda década do Século XXI. A separação da origem do capital –



SF/15370.40055-02

se brasileiro ou estrangeiro – faz parte de uma ideologia nativista que atrasou o desenvolvimento brasileiro por décadas e que ainda se encontra incrustada em alguns diplomas legais, como é o caso do CBA.

Na prática, ao restringir a participação do capital estrangeiro a apenas 20% do capital votante das empresas aéreas, tal regra gera apenas a falta de acesso a recursos (e conhecimentos técnicos) disponíveis no mercado internacional e que poderiam, como salienta o Senador Flexa Ribeiro, estimular a concorrência do setor aéreo e desenvolver a aviação em nosso País.

Ressalte-se, por fim, que continuarão a vigorar, em plena força, os incisos I e III, do art. 181 do CBA, que dizem justamente que a concessão somente será dada à pessoa jurídica brasileira que tiver: (inciso I) sede no Brasil e (inciso III) direção confiada exclusivamente a brasileiros. Ou seja, continuará proibido às empresas estrangeiras realizar transporte de passageiros dentro de nosso país, atividade que continuará restrita apenas às empresas aéreas brasileiras, constituídas segundo nossas leis, e que recolhem impostos e contratam localmente.

III – VOTO

Ante o exposto, nosso voto é pela constitucionalidade, juridicidade e adequada técnica legislativa do PLS nº 2, de 2015, e por sua **APROVAÇÃO** no tocante ao mérito.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SF/15370.40055-02