

PARECER Nº , DE 2014

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 173, de 2014, de autoria do Senador Eduardo Braga, que *Altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, que 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, para disciplinar a aplicação de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) no fomento à aviação regional.*

RELATOR: Senador **RICARDO FERRAÇO**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 173, de 2014, de autoria do Senador Eduardo Braga, que altera a



SF/14592.21054-09

Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, para dispor sobre a aplicação de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) no fomento à aviação regional.

Quanto à tramitação, inicialmente a proposição foi despachada a esta Comissão de Constituição Justiça e Cidadania (CCJ), onde se abriu prazo para apresentação de emendas, as quais não foram oferecidas.

Em seguida, a matéria seguirá para a Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), à qual caberá decisão terminativa, conforme inciso I do art. 91 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

Frise-se, ainda, que o despacho inicial previa que a decisão terminativa seria realizada pela Comissão de Assuntos Sociais (CAS). Porém, tal despacho foi retificado, conforme diretrizes explanadas acima.

O art. 1º do supracitado PLS acrescenta o § 7º à Lei nº 12.462, de 2011, para definir que o fomento à aviação regional será operacionalizado mediante: I – pagamento de tarifas aeroportuárias em aeroportos com movimentação anual inferior a um milhão de passageiros; e II – subsídio de rotas com origem ou destino em aeroportos com movimentação anual inferior a 800 mil passageiros, excluídos os que atendam capitais.

Ademais, o art. 1º ainda acrescenta § 8º, que afirma que o subsídio instituído pelo inciso II do § 7º será calculado de acordo com o número de passageiros efetivamente transportados por voo direto, até o limite de 50% dos assentos da aeronave, limitado a 60 assentos por aeronave.

Por fim, o art. 2º estabelece que, em caso de aprovação do PLS, a Lei resultante entrará em vigor na data de sua publicação.

II – ANÁLISE



Preliminarmente, quanto à constitucionalidade, não se percebe quaisquer vícios no projeto em tela, inclusive quanto à iniciativa.

Relativamente a tal aspecto, competência de iniciativa, destacamos que o conteúdo da proposição analisada trata de aviação civil e desenvolvimento regional, ambos temas constitucionalmente garantidos a regramento da União, sem reservas de autoria.

Afinal, o art. 22 da Constituição Federal (CF), de 1988, afirma, em seu inciso X, que compete privativamente à União legislar sobre a navegação aérea. Ademais, o inciso IV do art. 48 esclarece que cabe ao Congresso Nacional, com a sanção do Presidente da República dispor sobre todas as matérias de competência da União, especialmente sobre planos e programas nacionais, regionais e setoriais de desenvolvimento.

Em oposição, se poderia argumentar que a proposição em voga estaria invadindo competência privativa do Chefe do Poder Executivo de tratar da organização e funcionamento da administração pública, devido ao PLS em apreço tratar de regulamentação de Fundo vinculado a órgão relacionado a tal Poder, uma vez que, conforme previsto no art. 63 da Lei nº 12.462, de 2011, o Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) é vinculado à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

No entanto, já rebatemos tais questionamentos de forma. Uma argumentação conforme a exposta acima seria absolutamente equivocada. Afinal, embora a criação de Fundo vinculado ao Executivo seja competência exclusiva desse Poder, por implicar alteração na organização de sua estrutura e aumento de despesas, o simples acréscimo de possíveis destinos da verba do Fundo não fere competência privativa. Ora, não há modificação organizacional da administração federal, tampouco aumento de endividamento ou implicações que onerem ou sobrecarreguem orçamento pré-existente.

Ademais, quanto à juridicidade e regimentalidade, percebe-se que o projeto em voga efetivamente inova o ordenamento jurídico e segue os preceitos impostos pelo Regimento Interno do Senado Federal, sendo, portanto, plenamente válido.



Por fim, quanto ao mérito, ressaltamos que projeto é pertinente e relevante. Afinal, faz valer disposições da própria CF em prol das regiões menos favorecidas e do bem estar econômico e social de nosso País.

Nesse sentido, destacamos os seguintes artigos de nossa Carta Magna:

Art. 3º Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil:

- I - construir uma sociedade livre, justa e solidária;
- II - garantir o desenvolvimento nacional;
- III - erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais;

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

-
- VII - redução das desigualdades regionais e sociais;

Consentaneamente a tais disposições constitucionais, em sua justificação, o autor do projeto, Senador Eduardo Braga, argumenta que *a aviação civil, ao transportar passageiros e carga, conecta os mais distintos pontos do país e contribui sobremaneira para a realização de negócios, o desenvolvimento do turismo e, conseqüentemente, para a dinamização da economia brasileira. Tendo em vista as dimensões continentais do Brasil, a aviação civil assume ainda importância estratégica. Somente por meio aéreo algumas comunidades isoladas poderão se conectar às redes nacionais de transportes, contribuindo, assim, para a integração do País.*

Complementando, o autor destaca que *o subsídio proposto visa a incentivar e adensar as ligações de pequenos e médios centros urbanos à malha nacional, com o objetivo de ampliar o acesso da população brasileira ao transporte aéreo mediante a redução do custo operacional das empresas que operam em municípios de baixo e médio potencial de tráfego.*



Assim, resta claro que o projeto é de grande interesse público e social.

III – VOTO

Diante de todo o exposto, opinamos pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e, no mérito, votamos pela aprovação do PLS nº 173, de 2014.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

