

PARECER Nº , 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 justificção, 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



SF/15640.49150-19

aumentar o número de rotas hoje existentes, ao mesmo tempo em que 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 – 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.

Esta é uma limitação que tem sido flexibilizada em todo o mundo e não existe em outros setores importantes da economia brasileira.

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 de ser 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 regra brasileira 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 pelo Senador Flexa Ribeiro. Ainda mais importante é destacar as vantagens e benefícios que os brasileiros receberão com a aprovação da proposta que analisamos, tais como: 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 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

