

PARECER DE PLENÁRIO PELAS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES, DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO, E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA AO PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 83, DE 2023.

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 83, DE 2023

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, assinado em Lisboa, em 2 de julho de 2021.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado GABRIEL MOTA

I - RELATÓRIO

O Projeto de Decreto Legislativo nº 83, de 2023, de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, pretende aprovar o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, assinado em Lisboa, em 2 de julho de 2021.

O referido instrumento internacional é composto por 26 artigos e um Anexo, que discrimina o Quadro de Rotas e liberdades do ar contempladas na avença. Como em outros acordos aéreos firmados pelo Brasil recentemente, assegura-se às empresas aéreas designadas pelas Partes a liberdade para determinar a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a serem ofertadas, conforme considerações de mercado. Além disso, garante-se a essas empresas liberdade para determinar livremente os preços dos serviços, sem a necessidade de aprovação das Partes. No anexo, é estabelecido que as empresas poderão servir, nas rotas, pontos intermediários e além e pontos nos territórios das Partes, em qualquer combinação e em qualquer ordem, sem direitos de cabotagem.



Na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, o relator, Deputado Paulo Alexandre Barbosa, afirmou que *“o Acordo sob análise tem por propósito substituir o vigente Acordo de Serviços Aéreos (ASA) entre Brasil e Portugal, assinado em 2002, o qual possui uma série de restrições operacionais, entre elas o regime de dupla designação e a predeterminação da capacidade, limitada a 87 frequências mistas semanais e inúmeras restrições regionais”*. Na opinião de S. Exa., *“considerando-se os profundos e históricos laços de amizade e vínculos culturais e socioeconômicos que unem as duas nações, a importância inegável do transporte aéreo na maior integração entre as duas sociedades e economias e a necessidade da adoção de políticas para o setor aéreo que aliem economicidade, abertura e promoção da concorrência em condições não discriminatórias, o presente Acordo é uma atualização que vai na direção certa”*.

O parecer de S. Exa. Foi aprovado na sessão do dia 22/03/2023.

Antes da apreciação da matéria pelas Comissões de Viação e Transportes, de Finanças e Tributação, e de Constituição e Justiça e de Cidadania, foi aprovado requerimento de urgência, estando a matéria disponível para apreciação em Plenário.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

II.1. Adequação orçamentário-financeira

O Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RI, arts. 32, X, “h”, e 53, II) e a Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação (NI/CFT) definem que o exame de compatibilidade ou adequação far-se-á por meio da análise da conformidade da proposição com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual. Além disso, a NI/CFT prescreve que também nortearão a análise outras normas pertinentes à receita e despesa públicas. São consideradas como outras normas, especialmente, a



Constituição Federal e a Lei de Responsabilidade Fiscal-LRF (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000).

O art. 1º, §1º, da NI/CFT define como compatível “*a proposição que não conflita com as normas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias, da lei orçamentária anual e das demais disposições legais em vigor*” e como adequada “*a proposição que se adapte, se ajuste ou esteja abrangida pelo plano plurianual, pela lei de diretrizes orçamentárias e pela lei orçamentária anual*”.

Em adição, o art. 1º, § 2º, da NI/CFT prescreve que se sujeitam obrigatoriamente ao exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira as proposições que impliquem aumento ou diminuição da receita ou despesa da União ou repercutam de qualquer modo sobre os respectivos Orçamentos, sua forma ou seu conteúdo. No entanto, quando a matéria não tiver implicações orçamentária e financeira, o art. 9º da NI/CFT determina que se deve *concluir no voto final que à Comissão não cabe afirmar se a proposição é adequada ou não*.

II.2. Pressupostos de constitucionalidade

Observamos que inexistente qualquer objeção quanto aos pressupostos de constitucionalidade do Projeto de Decreto Legislativo nº 83, de 2023.

A proposição atende aos preceitos constitucionais formais concernentes à competência legislativa da União, às atribuições do Congresso Nacional e à legitimação de iniciativa parlamentar, nos exatos termos dos artigos 21, inciso I, 48 e 61, todos da Constituição da República.

No que respeita à constitucionalidade material, também há harmonia entre as alterações propostas com as disposições da Lei Maior.

Com relação à juridicidade, o projeto de decreto legislativo em questão revela-se adequado. O meio escolhido é apropriado para atingir o objetivo pretendido. O respectivo conteúdo possui generalidade e se mostra harmônico com os princípios gerais do Direito.



No tocante à técnica legislativa, a proposição se amolda aos preceitos da Lei Complementar nº 95, de 1998, que dispõe sobre a elaboração, alteração e consolidação das leis.

II.3. Mérito

Brasil e Portugal são países irmãos, que têm uma história em comum. Nada mais natural que se procure estreitar os laços entre eles mediante o aperfeiçoamento do acordo de transporte aéreo que mantêm entre si, de forma a facilitar o trânsito de pessoas e cargas entre seus territórios.

Nessa avença, além de se atualizarem regras em virtude de alterações havidas no âmbito do quadro institucional e econômico de cada um dos países, garante-se o exercício de direitos de tráfego de até 5ª liberdade – ponto de origem (do Estado de nacionalidade da aeronave), ponto de destino (território da outra Parte) e ponto além do território da outra Parte – e, ainda, abriga-se política de multidesignação de empresas, prescrição importante para a promoção tanto da produtividade das transportadoras como da competitividade no transporte internacional. Vale a pena registrar aqui que a hipótese de embarcar e desembarcar passageiro no território do outro país (cabotagem) não está contemplada no Acordo.

Quanto às tarifas de transporte, adota-se a saudável e moderna prática de conceder autonomia aos operadores para estabelecê-las livremente, sem a necessidade de sujeitá-las à aprovação das autoridades governamentais. Essa autonomia também se verifica na definição de frequência e de capacidade dos serviços acordados, cabendo às empresas assumirem o risco do negócio.

Estudos que analisam as condições de oferta a partir da adoção de regras mais flexíveis na prestação do serviço de transporte aéreo entre dois ou mais países, sistematicamente, indicam haver ganho para o usuário, que pode se beneficiar de condições concorrenciais mais intensas. Não por acaso, a IATA (*International Air Transport Association*) e a OACI (Organização de Aviação Civil Internacional, entidade vinculada à ONU) defendem o mesmo ponto de vista.

* C D 2 3 7 2 3 3 4 6 1 4 0 0 *



Tudo está a indicar, portanto, que a iniciativa é meritória.

II.4 - Conclusão do voto

Na **Comissão de Viação e Transportes**, somos pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 83, de 2023.

Na **Comissão de Finanças e Tributação**, somos pela não implicação financeira ou orçamentária da matéria em aumento ou diminuição da receita e da despesa pública, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira ou orçamentária do Projeto de Decreto Legislativo nº 83, de 2023, e, no mérito, somos pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 83, de 2023.

Na **Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania**, somos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 83, de 2023.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado GABRIEL MOTA
Relator

