

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 197, DE 2007

(Apensos: PL nº 4.094, de 2008)

Modifica o art. 40 do Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre a concessão de uso remunerado de imóveis da União localizados em áreas de aeroportos, e dá outras providências.

Autor: Deputado Sandes Júnior

Relatora: Deputada Fátima Pelaes

I - RELATÓRIO

O art. 40 do Código Brasileiro de Aeronáutica determina que as áreas aeroportuárias utilizadas por concessionários e permissionários de serviços aéreos públicos, ou serviços auxiliares, podem ser cedidas pela administração do aeroporto, com dispensa de licitação, mediante termo de utilização.

A proposição ora relatada confere nova redação ao dispositivo acima indicado, para submeter os imóveis localizados em áreas aeroportuárias ao regime de “*concessão de uso remunerada, na qualidade de direito real resolúvel.*” A concessão seria precedida de licitação e o outorgado poderia, com anuência da autoridade aeronáutica, transferir os direitos de utilização a outra empresa concessionária, permissionária ou autorizatória de serviço aéreo público, ou auxiliar. A remuneração anual teria como valor mínimo o correspondente a 2% do valor estimado do domínio útil do imóvel.

A proposta também acrescenta o art. 40-A ao mesmo diploma legal, determinando que a entidade gestora do aeroporto represente a União nos contratos de concessão de uso, administre-os e efetue as cobranças e recebimentos respectivos.

Por fim, o projeto faculta a transformação dos títulos de ocupação vigentes em contratos de concessão de uso, dispensada a licitação.

Da justificação da proposta consta que a concessão de direito real de uso é uma antiga reivindicação das empresas concessionárias, permissionárias e autorizadas de serviços aéreos e auxiliares. O autor da proposição afirma que a precariedade inerente ao regime vigente tolhe a realização de investimentos e ainda priva o aeroporto de recursos que poderiam advir da exploração dos imóveis localizados em áreas aeroportuárias.

O projeto apenso também altera o Código Brasileiro de Aeronáutica e, ainda, a lei que regula a administração dos bens imóveis da União. Essa proposição submete à licitação prévia a utilização de áreas aeroportuárias por estabelecimentos comerciais, afastando a concessão dessas áreas por prazo indeterminado e somente admitindo prazo superior a vinte anos quando indispensável para a viabilidade econômico-financeira do empreendimento.

Para justificar sua iniciativa, o autor invoca acórdão do Tribunal de Contas da União segundo o qual contratos de concessão de áreas aeroportuárias podem vigorar indefinidamente, por conta de omissão normativa. Além disso, afirma que Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero tem fixado prazos de vigência excessivos, sem respaldo técnico nem obrigação, por parte da concessionária, de realizar os investimentos previstos.

Esta Comissão abriu prazo para apresentação de emendas ao projeto principal, em 2007, e tanto a esse quanto ao apenso, em junho de 2011. Em nenhuma dessas ocasiões foram apresentadas emendas a este colegiado.

II - VOTO DA RELATORA

A proposição principal determina a substituição do regime atual de cessão de áreas aeroportuárias pelo regime de concessão de direito real de uso, precedida de licitação.

Afirma-se, para justificar a proposta, que a cessão com prazo determinado e precária, atualmente praticada, não oferece às empresas a segurança necessária à realização de investimentos. Todavia, os parágrafos 2º e 3º do art. 40 do Código Brasileiro de Aeronáutica preceituam que *“o termo de utilização para a construção de benfeitorias permanentes deverá ter prazo que permita a amortização do capital empregado”* e que *“se a administração necessitar da área antes de expirado o prazo, o usuário terá direito à indenização correspondente ao capital não amortizado.”*

Além disso, o projeto mantém a precariedade do regime atual, pois a redação proposta para o § 3º do artigo há pouco mencionado estabelece que, em caso de reforma ou ampliação das instalações, a administração do aeroporto poderá retomar a área cedida, indenizando a empresa pelo valor das benfeitorias realizadas.

O segundo argumento levantado em defesa da proposta consiste na geração de receita para realização de investimentos em aeroportos. Todavia, é notório que as empresas que exploram o transporte aéreo enfrentam situação adversa. As que não têm prejuízo apresentam índices de lucratividade pouco significativos. Nessa conjuntura, de âmbito global, a instituição de mais um encargo seria, no mínimo, inoportuna.

Considere-se ainda que, com a atual escassez de espaços nos aeroportos, a eventual adoção do regime de concessão de direito real de uso poderia gerar especulação, já que o direito de uso passaria a ser negociável. E é óbvio que a exploração do serviço de transporte aéreo torna-se inviável sem a utilização de espaços nos aeroportos. Por isso, a cessão desses deve estar vinculada à própria concessão do serviço.

Aspectos secundários também demonstram a fragilidade da proposta. A título de exemplo, o projeto pretende substituir a expressão “áreas aeroportuárias”, utilizada na legislação vigente, por “imóveis localizados em áreas de aeroportos”. Caso se promova a aventada substituição, a utilização de áreas menores, que não chegam a constituir imóveis independentes, deixaria de ser regulada por lei.

A proposição sob exame prevê que, caso o direito de utilização do imóvel seja transferido, a remuneração corresponderá a 2% do valor da transferência (redação atribuída ao art. 40, § 8º, II, do CBA). Por essa regra, uma empresa poderia vencer a licitação, apresentando a proposta de maior remuneração, e, em seguida, transferir a concessão por valor inferior a outra empresa. Essa última faria o mesmo pela primeira e, com o favorecimento recíproco, a receita auferida pela administração seria reduzida e os demais licitantes seriam prejudicados.

Em suma, a proposta somente interessa às empresas que atualmente ocupam áreas em aeroportos, as quais adquiririam o direito real de uso, sem se submeter a licitação. Isso dificultaria o aumento de participação ou mesmo o ingresso no mercado por parte de novas companhias, comprometendo a livre concorrência.

Já o projeto apenso contribui para aprimorar as normas legais que regulam a cessão de áreas aeroportuárias, condicionando-a à licitação, nos termos da legislação específica, e estabelecendo prazo máximo de vigência. Soluciona, assim, problema apontado pelo Tribunal de Contas da União.

Por todo o exposto, voto pela rejeição do Projeto de Lei nº 197, de 2007, e pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.094, de 2008.

Sala da Comissão, em de de 2013.

Deputada Fátima Pelaes
Relatora