

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023
(Do Sr. Felipe Carreras)

Altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, para possibilitar a utilização dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) como lastro a garantias prestadas pela União em operações de crédito contratadas por prestadores de serviços aéreos.

Apresentação: 21/06/2023 17:03:01.937 - MESA

PL n.3221/2023

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 63 da [Lei nº 12.462, de 04 de agosto de 2011](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 63

.....

§ 7º Os recursos do FNAC poderão ser objeto de garantia de empréstimo aos prestadores de serviços aéreos regulares a ser aprovada pelo Ministério de Portos e Aeroportos, conforme regulamento. (NR)

§ 8º Os limites de taxa de juros, de carência, de prazo de pagamento e das demais condições contratuais serão estabelecidos em regulamento, observados os seguintes parâmetros:(NR)

I - taxa de juros não inferior à Taxa de Longo Prazo (TLP), de que trata a Lei nº 13.483, de 21 de setembro de 2017;

II - carência não superior a 30 (trinta) meses;

III - quitação da dívida até 31 de dezembro de 2035; e

IV - garantia de empréstimo limitada a R\$ 8.000.000.000,00 (oito bilhões de reais). (NR)

§ 9º A União poderá contratar a Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias S.A. – ABGF, ou outra

* C D 2 3 4 5 2 9 2 7 5 0 *



instituição habilitada, para a execução de todos os serviços relacionados à utilização de recursos do FNAC como garantia, inclusive análise, acompanhamento, gestão das operações de prestação de garantia e de recuperação de créditos sinistrados. (NR)

§ 10 O Poder Executivo indicará, mediante decreto, o órgão gestor do FNAC, para fins de prestação de garantia, ao qual compete efetuar, com recursos do FNAC, os pagamentos relativos à cobertura de garantias, dentre outros atos de operacionalização previstos em regulamento. (NR)

JUSTIFICAÇÃO

As empresas aéreas foram especialmente afetadas pela decretação da pandemia da Covid-19, com a drástica redução da demanda, tanto em nível nacional quanto internacional, e o cancelamento de diversas rotas de voos. Nesse cenário, a Lei 14.034, de 5 de agosto de 2020, ao incluir os §§ 7º e 8º ao art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, concedeu às aéreas o direito de tomar dinheiro emprestado do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), ou utilizar seus recursos como garantia da operação, até 31 de dezembro de 2020.

No entanto, naquele momento, ainda não se conhecia a real dimensão da crise sanitária e econômica, que se estendeu ao longo dos anos de 2021 e 2022. Dados da do setor mostram que, apesar de ligeiro aumento em relação a 2020, a redução do número de passageiros, comparativamente ao período pré-pandemia, foi de 43% (quarenta e três por cento) em 2021 e 30% (trinta por cento) em 2022.

As restrições impostas às companhias aéreas acarretaram uma profunda reestruturação operacional para redução de custos e renegociação de dívidas que, todavia, não foi suficiente para garantir a recuperação do setor.



Nos anos de 2021 e 2022, as principais companhias brasileiras continuaram a acumular prejuízo líquido e, agora em 2023, tiveram seus ratings de crédito rebaixados.

Importa lembrar que as aéreas brasileiras foram algumas das poucas do setor não beneficiadas [ou beneficiadas apenas pontualmente] por pacotes de ajuda do governo. Veja-se que diversos outros países anunciaram medidas robustas de auxílio para garantir a solvência das empresas durante a crise, tais como o subsídio de operações, a suspensão da cobrança de taxas e tarifas aeroportuárias e a redução de impostos.

E ainda que as restrições tenham sido gradualmente flexibilizadas, as companhias foram fortemente impactadas pela contínua depreciação do real frente ao dólar americano e pelos efeitos da guerra da Ucrânia no preço do petróleo.

Mais de metade dos custos operacionais e financeiros das aéreas nacionais são dolarizados, moeda que sofreu forte valorização em relação ao real no período – cerca de 8% só em 2021. O endividamento operacional das empresas aéreas, considerando especialmente empréstimos, passivos com fornecedores e concessionárias e arrendamento de aeronaves, é crescente e tem impactado fortemente a capacidade de obtenção de crédito no mercado.

Também o valor do litro do querosene de aviação (QAV), insumo de maior peso nos custos das cias, quase dobrou de preço nesse período, pressionado pela guerra na Ucrânia. Em comparação a 2020, a alta foi superior a 90% (noventa por cento) e o insumo passou a representar cerca de 50% (cinquenta por cento) da operação. Em março de 2022, em sequência à invasão da Ucrânia, as aéreas brasileiras figuraram entre as maiores quedas do Ibovespa, perdendo bilhões de reais em valor de mercado.

A alteração proposta tem por objetivo reabrir o benefício originalmente concedido pela Lei 14.034/20 e limitado a empréstimos



concretizados até 31 de dezembro de 2020 para possibilitar a utilização do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) como cobertura (lastro) a garantias prestadas pela União.

A manutenção do cenário de custos operacionais elevados justifica a aprovação da medida, especialmente em face da missão institucional do FNAC de fomentar o desenvolvimento do sistema nacional de aviação civil.

Por fim, resta inquestionável a pertinência material com o objeto da proposição legislativa originária, cujo escopo, de igual maneira ao que ora se pretende pelos artigos apresentados nesta emenda parlamentar, é o de minorar os efeitos deletérios vivenciados em setores da economia a partir da crise decorrente do estado de pandemia da Covid.

Em conclusão, considerando o inegável impacto positivo, tanto pelo aspecto econômico quanto pelo social, de que se reveste esta proposta, conta-se com o apoio dos nobres colegas para a incorporação desta emenda ao ordenamento jurídico pátrio.

Sala de Sessões, junho de 2023.

Deputado Federal FELIPE CARRERAS
PSB/PE

