



# CONGRESSO NACIONAL

## MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1089, DE 2021

Altera a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, para dispor sobre o transporte aéreo.

Mensagem nº 748 de 2021, na origem

**Editada a Medida Provisória:** 30/12/2021

**Apresentação de Emendas à Medida Provisória:** 02/02/2022 - 03/02/2022

**Deliberação da Medida Provisória:** 02/02/2022 - 02/04/2022

**Início do regime de urgência, sobrestando a pauta:** 19/03/2022

### DOCUMENTOS:

- [Medida Provisória](#)
- [Exposição de Motivos](#)
- [Mensagem](#)



[Página da matéria](#)

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.089, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021

Altera a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, para dispor sobre o transporte aéreo.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º A Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º .....

Parágrafo único. Compete à Agência Nacional de Aviação Civil estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária.” (NR)

“Art. 6º As tarifas aeroportuárias não pagas no prazo de trinta dias, contado da data da cobrança pela entidade responsável pela administração do aeroporto, serão acrescidas de correção monetária e juros de mora de um por cento ao mês.

§ 1º A entidade responsável pela administração do aeroporto poderá, mediante aviso prévio, exigir o pagamento antecipado das tarifas aeroportuárias e suspender a prestação de serviços aeroportuários, incluído o uso de equipamentos, instalações e facilidades, em caso de inadimplemento do pagamento de tarifas aeroportuárias.

§ 2º Sem prejuízo do disposto no §1º, a autoridade de aviação civil regulamentará as hipóteses e as condições para a suspensão dos serviços aeroportuários por inadimplemento no pagamento das tarifas aeroportuárias.” (NR)

“Art. 9º O atraso no pagamento das tarifas previstas no art. 8º ensejará aplicação das seguintes sanções:

I - após trinta dias, cobrança de correção monetária e juros de mora de um por cento ao mês; e

II - após cento e vinte dias, suspensão **ex officio** das emissões de plano de voo até regularização do débito.” (NR)

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes

alterações:

“Art. 20. ....

I - marcas de nacionalidade e matrícula, e esteja munida dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade;

.....

III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do Diário de Bordo da lista de passageiros, manifesto de carga ou relação de mala postal que, eventualmente, transportar.

Parágrafo único. Pode a autoridade de aviação civil, por meio de regulamento, estabelecer as condições para os voos com certificado de aeronavegabilidade especial.” (NR)

“Art. 21. ....

§ 1º Para fins do disposto no **caput**, o transporte dos objetos ou das substâncias por aeronaves civis públicas de segurança pública será regulamentado pela autoridade de aviação civil em conjunto com o Ministério da Justiça e Segurança Pública, podendo ser dispensada a autorização especial.

§ 2º O porte de aparelhos fotográficos, cinematográficos, eletrônicos ou nucleares, a bordo de aeronave, poderá ser impedido quando a segurança da navegação aérea ou o interesse público assim o exigir.” (NR)

“Art. 23. ....

§ 1º A aeronave estrangeira autorizada a transitar no espaço aéreo brasileiro, sem pousar no território subjacente, deverá seguir a rota determinada.

.....” (NR)

“Art. 25. ....

.....

§ 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infraestrutura aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, devem obedecer às previsões regulamentares estabelecidas pela autoridade aeronáutica.” (NR)

“Art. 30. A utilização de aeródromos civis deve obedecer às previsões regulamentares estabelecidas pela autoridade aeronáutica.

.....

§ 3º A autoridade de aviação civil regulamentará as operações de aeronaves em áreas de pouso e de decolagem distintas de aeródromos.” (NR)

“Art. 32. ....

Parágrafo único. Os aeroportos destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais serão classificados como aeroportos internacionais.” (NR)

“Art. 36-A. A autoridade de aviação civil poderá expedir regulamento específico para aeródromos situados na área da Amazônia Legal, de forma a adequar suas operações às condições locais, com vistas a promover o fomento regional, a integração social, o

atendimento de comunidades isoladas, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança.” (NR)

“Art. 39. ....

.....

III - aos prestadores de serviços aéreos;

.....” (NR)

“Art. 40. Dispensa-se do regime de concorrência pública a utilização de áreas aeroportuárias pelos prestadores de serviços aéreos, para suas instalações de despacho, escritório, oficina e depósito, ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves.

.....

§ 5º Aplica-se o disposto neste artigo às empresas prestadoras de serviços auxiliares.” (NR)

“Art. 67. Somente poderão ser usadas aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos que observem os padrões e requisitos previstos nos regulamentos de que trata o art. 66, ressalvada a operação com certificado de aeronavegabilidade especial.

.....

§ 4º Compete à autoridade de aviação civil regulamentar os requisitos, as condições e as provas necessárias à emissão do certificado de aeronavegabilidade especial.” (NR)

“Art. 68. ....

.....

§ 2º A emissão de certificado de homologação de tipo de aeronave é indispensável para a obtenção do certificado de aeronavegabilidade, exceto para certificado de aeronavegabilidade especial.

§ 3º O disposto neste artigo aplica-se aos produtos aeronáuticos importados, nos termos estabelecidos pela autoridade de aviação civil.” (NR)

“Art. 72. O Registro Aeronáutico Brasileiro será público, único e centralizado, e tem como atribuições:

.....

IV - proceder às anotação de usos e às práticas aeronáuticas que não contrariem a lei, a ordem pública e ao cadastramento geral, na forma disposta em regulamentação da autoridade de aviação civil;

V - proceder à matrícula de aeronave, por ocasião de primeiro registro no País;

VI - atribuir as marcas de nacionalidade e a matrícula identificadoras das aeronaves;

VII - inscrever os documentos da aeronave relacionados a:

a) domínio;

b) demais direitos reais;

c) abandono;

- d) perda;
- e) extinção; ou
- f) alteração essencial.

§ 1º A matrícula confere nacionalidade brasileira à aeronave e substitui a matrícula anterior, sem prejuízo dos atos jurídicos realizados.

§ 2º O Registro Aeronáutico Brasileiro será regulamentado pela autoridade de aviação civil, que disciplinará seu funcionamento, os requisitos e os procedimentos.

§ 3º Os serviços relativos ao registro ocorrem a pedido do requerente, por meio da apresentação da documentação exigida e do pagamento das taxas correspondentes, nos termos dispostos em regulamentação da autoridade de aviação civil.” (NR)

“Art. 99. A formação e o treinamento de pessoal da aviação civil obedecerão aos regulamentos editados pela autoridade aeronáutica.” (NR)

“Art. 102. Os serviços auxiliares, conexos à navegação aérea ou à infraestrutura aeronáutica, serão estabelecidos pela autoridade aeronáutica.” (NR)

“Art. 106. ....

§ 1º A aeronave é bem móvel registrável para o efeito de nacionalidade, de matrícula, de aeronavegabilidade, de transferência por ato entre vivos, de constituição de hipoteca, de publicidade e de cadastramento geral.

§ 2º A autoridade de aviação civil poderá estabelecer exceções à obrigatoriedade de registro de que trata o § 1º.” (NR)

“Art. 118. Os projetos de construção de aeronaves por conta do próprio fabricante, os contratos de construção por conta de quem a tenha contratado e as respectivas hipotecas poderão ser inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro.” (NR)

“Art. 123. ....

I - a pessoa natural ou jurídica prestadora de serviços aéreos;

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou por meio de seus prepostos, quando não envolver a prestação de serviços aéreos;

.....” (NR)

“Art. 128. O contrato de arrendamento de aeronave será feito por instrumento público ou particular e inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro.” (NR)

“Art. 156. ....

.....

§ 2º A função não remunerada pode ser exercida por tripulantes habilitados, independentemente de sua nacionalidade.

.....” (NR)

“Art. 157. Desde que assegurada a admissão de tripulantes brasileiros em serviços aéreos de determinado país, deve-se promover acordo bilateral de reciprocidade.” (NR)

“Art. 160. A licença de tripulantes e os certificados de habilitação técnica e de capacidade física serão concedidos pela autoridade de aviação civil, na forma disposta em

regulamentação específica.” (NR)

“Art. 162. As prerrogativas decorrentes de licenças e de certificados de habilitações técnicas poderão ser exercidas por seu titular, desde que atendidos os requisitos estabelecidos em regulamentação da autoridade de aviação civil.” (NR)

“Art. 172. O responsável pelo preenchimento do Diário de Bordo deve atender aos requisitos estabelecidos em regulamentação da autoridade de aviação civil.” (NR)

“Art. 174. Os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica.

Parágrafo único. As normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária.” (NR)

### “CAPÍTULO III

#### Serviços aéreos

#### **SEÇÃO IV**

#### **Da Exploração de Serviços Aéreos**

Art. 192. Os acordos entre exploradores de serviços aéreos que impliquem consórcio, **pool**, conexão, consolidação ou fusão de serviços ou interesses deverão obedecer ao disposto em regulamentação específica da autoridade de aviação civil.” (NR)

### “CAPÍTULO V

#### Do Transporte Aéreo

#### **SEÇÃO I**

#### **Do Transporte Aéreo Internacional**

“Art. 203. Os serviços de transporte aéreo internacional podem ser realizados por empresas nacionais ou estrangeiras.

.....” (NR)

“Art. 205. Para explorar o serviço de transporte aéreo internacional, a empresa estrangeira deverá obter autorização de operação, conforme o disposto em regulamentação da autoridade de aviação civil, sem prejuízo da aplicação das demais exigências previstas em lei para o funcionamento de empresas estrangeiras no País.” (NR)

“Art. 216. Os serviços aéreos de transporte doméstico são reservados a pessoas jurídicas constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País.” (NR)

“Art. 222. Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a transportar passageiro, bagagem ou carga, por meio de aeronave, mediante pagamento.

.....” (NR)

“Art. 267. ....” (NR)

I - o proprietário da aeronave responde por danos ao pessoal técnico a bordo e às pessoas e bens na superfície, nos limites previstos, respectivamente, nos art. 257 e art. 269, e deverão contratar o seguro de que trata o § 1º do art. 178;

.....” (NR)

“Art. 281. ....” (NR)

.....

III - ao pessoal técnico a bordo, às pessoas e aos bens na superfície;

.....” (NR)

“Art. 289. ....” (NR)

.....

II - suspensão de certificados, licenças ou autorizações;

III - cassação de certificados, licenças ou autorizações;

.....” (NR)

“Art. 291. ....” (NR)

.....

§ 2º Tratando-se de crime em que se deva deter membros de tripulação de aeronave que realize serviço aéreo, a autoridade aeronáutica, concomitantemente à providência prevista no § 1º, deverá tomar as medidas que possibilitem a continuação do voo.” (NR)

“Art. 299. Será aplicada multa de até mil valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, de habilitação, de autorização ou de homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

.....” (NR)

“Art. 302. ....” (NR)

I - .....

.....

e) utilizar ou empregar aeronave sem a necessária homologação do órgão competente quando exigida;

.....

III- infrações imputáveis aos prestadores de serviços aéreos:

.....

d) firmar acordo com outro explorador de serviços aéreos, ou com terceiros, para estabelecimento de conexão, consórcio, **pool** ou consolidação de serviços ou interesses, sem conhecimento ou consentimento expresso da autoridade de aviação civil, quando exigido;

.....

f) explorar qualquer serviço aéreo sem a observância da regulação da autoridade

aeronáutica;

.....

VI - .....

.....

e) executar qualquer serviço aéreo sem a observância da regulação da autoridade aeronáutica;

.....” (NR)

alterações: Art. 3º A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar com as seguintes

“Art. 8º .....

.....

XIV - exigir certificação do operador como condição para exploração dos serviços aéreos, quando julgar necessário, conforme disposto em regulamentação;

.....

XVIII - administrar o Registro Aeronáutico Brasileiro e disciplinar seu funcionamento, os requisitos e os procedimentos para o registro;

.....

XXV - estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte, e disciplinar a remuneração do seu uso;

.....

XXXII - regular e fiscalizar os serviços aéreos prestados por aeroclubes, escolas e cursos de aviação civil;

.....

§ 5º Sem prejuízo do disposto no inciso XI do **caput**, a autorização para o transporte de explosivo e material bélico em aeronaves civis públicas estrangeiras que partam ou se destinem a aeródromo brasileiro ou com sobrevoos do território nacional é de competência do Comando da Aeronáutica.

.....” (NR)

“Art. 11. ....

.....

III - regular a exploração de serviços aéreos;

.....” (NR)

“Art. 29. ....

§ 1º O fato gerador da TFAC é o exercício regular do poder de polícia ou a prestação de serviços públicos, nos termos do disposto na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica.



§ 2º São sujeitos passivos da TFAC as empresas prestadoras de serviços aéreos, as exploradoras de infraestrutura aeroportuária, as agências de carga aérea, as pessoas jurídicas que explorem atividades de fabricação, de manutenção, de reparo ou de revisão de produtos aeronáuticos e as demais pessoas físicas e jurídicas que realizem atividades fiscalizadas pela ANAC.

.....” (NR)

“Art. 47. ....

I - os regulamentos, as normas e as demais regras em vigor serão gradativamente substituídos por regulamentação a ser editada pela ANAC, sendo que a prestação de serviços aéreos e a exploração de áreas e de instalações aeroportuárias continuarão regidas pelos atuais regulamentos, normas e regras, enquanto não for editada nova regulamentação;

.....” (NR)

“Art. 48. ....

§ 1º Fica assegurada às empresas prestadoras de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado editadas pela ANAC.

.....” (NR)

“Art. 49. Na prestação de serviços aéreos, prevalecerá o regime de liberdade tarifária.

§ 1º A autoridade de aviação civil poderá exigir dos prestadores de serviços aéreos que lhe comuniquem os preços praticados, conforme regulamentação específica.” (NR)

Art. 4º Ficam revogados os seguintes dispositivos:

I - o art. 10 da Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972;

II - da Lei nº 6.009, de 1973:

a) as alíneas “a” e “b” do parágrafo único do art. 2º;

b) os art. 3º e art. 4º; e

c) os incisos I a III do **caput** do art. 6º;

III - do Decreto-lei nº 2.060, de 13 de setembro de 1983:

a) o art. 1º, na parte em que altera o inciso IV do **caput** do art. 3º da Lei nº 6.009, de 1973; e

b) o art. 2º, na parte em que altera o inciso V do **caput** do art. 3º da Lei nº 6.009, de 1973;

IV - da Lei nº 7.565, de 1986:

a) os § 2º e § 3º do art. 14;

b) o § 2º do art. 15;

c) o parágrafo único do art. 21;

d) o § 2º do art. 25;

- e) o § 1º do art.30;
- f) o art. 34;
- g) o § 2º do art. 36;
- h) o parágrafo único do art. 37;
- i) o § 1º do art. 40;
- j) o art. 41;
- k) os § 2º e § 3º do art. 67;
- l) o § 4º do art. 70;
- m) os art. 73 a art. 76;
- n) a Seção II do Capítulo V do Título III;
- o) o art. 98;
- p) o parágrafo único do art. 99;
- q) do art. 102:
  - 1. os incisos I e II do **caput**; e
  - 2. o § 2º;
- r) o parágrafo único do art. 106;
- s) o art. 109;
- t) o art. 113;
- u) os art. 116 e art. 117;
- v) os § 1º a § 3º do art. 118;
- w) o art. 119;
- x) o art. 125;
- y) o art. 137;
- z) o art. 147;
- aa) o art. 153;
- ab) o § 1º do art. 155;
- ac) o parágrafo único do art. 160;
- ad) o art. 161;
- ae) o parágrafo único do art. 172;
- af) o parágrafo único do art. 173;
- ag) os art. 175 e art. 176;
- ah) o Capítulo II do Título VI;
- ai) as Seções I a III do Capítulo III do Título VI;
- aj) os art. 193 a art. 196;

ak) os art. 198 a art. 200;

al) o Capítulo IV do Título VI;

am) o art. 204;

an) do art. 205:

1. os incisos I a III do **caput**; e

2. o parágrafo único;

ao) os art. 206 a art. 214;

ap) o Capítulo VI do Título VI;

aq) o inciso II do **caput** do art. 267;

ar) o art. 283;

as) o inciso V do **caput** do art. 289;

at) os incisos III e IV do **caput** do art. 299;

au) do art. 302:

1. a alínea “w” do inciso I do **caput**;

2. as alíneas “i”, “y” e “z” do inciso III do **caput**; e

3. a alínea “j” do inciso VI do **caput**; e

av) o art. 321;

V - da Lei nº 11.182, de 2005:

a) os incisos III e V do **caput** do art. 3º;

b) o inciso XIII do **caput** do art. 8º;

c) o parágrafo único do art. 11;

d) o art. 34, na parte em que altera a alínea “a” do parágrafo único do art. 2º da Lei nº 6.009, de 1973;

e) o art. 43; e

f) o § 3º do art. 49;

VI - o art. 1º da Lei nº 11.292, de 26 de abril de 2006, na parte em que altera os § 1º e § 2º do art. 29 da Lei nº 11.182, de 2005;

VII - o art. 5º da Lei nº 12.648, de 2012, na parte em que altera os seguintes dispositivos da Lei nº 6.009, de 1973:

a) o inciso VI do **caput** do art. 3º; e

b) o art. 9º;

VIII - o art. 122 da Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, na parte em que altera o art. 36-A da Lei nº 7.565, de 1986; e

IX - o art. 6º da Lei nº 14.034, de 5 de agosto de 2020, na parte em que altera o parágrafo único do art. 2º da Lei nº 6.009, de 1973.

Art. 5º O Anexo III à Lei nº 11.182, de 2005, passa a vigorar na forma constante do Anexo

a esta Medida Provisória.

Art. 6º Esta Medida Provisória entra em vigor:

I - após noventa dias da sua publicação, quanto ao Anexo; e

II - na data de sua publicação, quanto aos demais dispositivos.

Brasília, 29 de dezembro de 2021; 200º da Independência e 133º da República.

MP-ALT LEIS VOO SIMPLES (EM 53 MINFRA MD ME)

## ANEXO

(Anexo III à Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005)

CÓD.	DESCRIÇÃO	FATOR DE COMPLEXIDADE	C1 (R\$)	C2 (R\$)	C3 (R\$)	C4 (R\$)	C5 (R\$)	C6 (R\$)
1	Concessão, renovação ou averbação de licenças, de habilitações ou de certificados do pessoal da aviação civil	Valor único	150,00					
2	Inscrição em exame teórico de profissional da aviação civil	Tempo da Prova	50,00	100,00	150,00	200,00	250,00	300,00
3	Emissão de certificado, de licença ou de habilitação de pessoal, baseada em validação de autoridade estrangeira	Valor único	120,00					
4	Emissão do certificado de dispositivo de treinamento para simulação de voo	Tecnologia do Dispositivo	200,00	1.000,00	4.000,00	8.000,00	12.000,00	14.400,00
5	Alteração de certificado de dispositivo de treinamento para simulação de voo	Tecnologia do Dispositivo	200,00	400,00	1.000,00	2.000,00	3.000,00	5.000,00
6	Credenciamento de pessoa física para emissão de laudo ou similares	Valor único	500,00					
7	Renovação de credenciamento de pessoa física para emissão de laudo ou similares	Valor único	250,00					
8	Credenciamento de pessoa jurídica para emissão de laudo ou similares	Tipo e quantidade de demonstrações	1.000,00	3.000,00	6.000,00			
9	Renovação ou alteração de credenciamento de pessoa jurídica	Valor único	500,00					

	para emissão de laudo ou similares							
10	Emissão de certificado de operador aéreo	Complexidade da operação pretendida	3.000,00	6.000,00	9.000,00	15.000,00	21.000,00	30.000,00
11	Alteração relevante de especificações operativas	Complexidade da operação pretendida	200,00	400,00	1.000,00	3.000,00	10.000,00	15.000,00
12	Autorização de operações especiais do operador aéreo	Complexidade da operação pretendida	100,00	200,00	500,00	1.000,00	2.000,00	10.000,00
13	Renovação ou modificação da autorização de operações especiais do operador aéreo	Complexidade da operação pretendida	100,00	200,00	300,00	500,00	600,00	1.000,00
14	Revisão de manuais, programas e listas de equipamentos e similares, não inclusos nas autorizações e certificações	Conteúdo dos documentos e necessidade de demonstrações	100,00	300,00	800,00	1.400,00	2.000,00	3.000,00
15	Aprovação de programa de AVSEC	Complexidade da operação pretendida	1.000,00	2.000,00	8.000,00	10.000,00	11.000,00	17.000,00
16	Emissão do certificado do operador aeroportuário	Complexidade da operação pretendida	1.000,00	3.000,00	10.000,00	13.000,00	17.000,00	25.000,00
17	Cadastro de aeródromo	Complexidade do processo	500,00	2.000,00	8.000,00	15.000,00		
18	Emissão de certificado de tipo de produto aeronáutico e respectivos adendos	Complexidade do produto e do processo	1.000,00	20.000,00	100.000,00	450.000,00	3.000.000,00	6.000.000,00
19	Alteração de certificação de tipo de produto aeronáutico (realizada por pessoa que não o detentor do CT)	Complexidade do produto e do processo	500,00	2.000,00	10.000,00	45.000,00	300.000,00	600.000,00
20	Emissão de certificado de produto aeronáutico aprovado (CPAA)	Valor único	2.000,00					
21	Emissão de certificado de organização de produção ou projeto	Complexidade do processo de projeto ou produção	3.000,00	6.000,00	9.000,00	15.000,00	21.000,00	30.000,00

22	Emissão de certificado de aeronavegabilidade	Complexidade da Aeronave	100,00	400,00	1.000,00	1.500,00	2.000,00	3.000,00
23	Emissão do certificado de organização de manutenção	Complexidade do processo	1.000,00	4.000,00	7.000,00	10.000,00	16.000,00	
24	Alteração de especificações de organização de manutenção	Valor único	1.000,00					
25	Extensão de limites para execução de tarefas de manutenção, de manutenção preventiva, de reconstrução ou de alterações	Valor único	500,00					

” (NR)



Brasília, 1 de Outubro de 2021

Senhor Presidente da República,

1. Submetemos à elevada apreciação do Senhor, a anexa proposta de Medida Provisória que tem por objetivo simplificar e atualizar processos e procedimentos relativos ao setor aéreo e à atuação da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, buscando aumentar a eficiência do sistema e fomentar o desenvolvimento da aviação civil.
2. Diante dos desafios decorrentes dos efeitos da pandemia do Coronavírus (COVID-19) para o transporte aéreo, foi imperioso adotar decisões emergenciais para responder às circunstâncias que se impuseram. Contudo, algumas medidas esbarram em dispositivos legais arcaicos, que não geram valor para a sociedade, não se alinham ao atual modelo desempenhado pelo Estado, tampouco correspondem às melhores práticas internacionais para o setor.
3. Para tanto, a presente proposta modifica dispositivos pontuais da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e da Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1987. No que concerne sobretudo às alterações do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, cumpre esclarecer que não se trata de uma reforma geral, mas sim de medidas específicas de simplificação e desburocratização administrativa, expurgando exigências desnecessárias que geram custos e representam travas para a retomada da aviação civil brasileira.
4. Dessa forma, a premência das atuais circunstâncias nos impele a propor algumas mudanças por meio de procedimento mais expedito. Naturalmente, o referido código ainda carece de revisão apurada, já em trâmite no Poder Legislativo, a fim de promover a atualização completa de seu texto à luz da legislação superveniente, em especial das normas que regem as competências da Agência Nacional de Aviação Civil - Anac e do Comando da Aeronáutica - Comaer.
5. Destarte, as alterações se concentram na revogação de dispositivos dos referidos normativos que se revelaram procedimentos meramente burocráticos e obsoletos, que não agregam valor para os serviços públicos entregues à sociedade, tampouco contribuem para a segurança das operações da aviação civil. Além disso, propõe-se algumas alterações com vistas a promover a adequação às demandas prementes por simplificação e atualização normativa, bem como, por maior eficiência na prestação do serviço público, observados os requisitos de segurança operacional.
6. Nesse sentido, cumpre informar que a presente proposta alcançou apenas matérias que demandavam alteração urgente e de competência da Agência Reguladora. Para tanto, nos artigos relativos a competências exclusivas da Anac, aproveitou-se a oportunidade para ajustar a redação de remissão, empregando a expressão “autoridade de aviação civil” para referir-se à Anac.
7. Optou-se, por conseguinte, por não promover a diferenciação das competências no

restante do texto, mantendo-se o uso indistinto da expressão “autoridade aeronáutica”, ora para referir-se a uma daquelas entidades, ora fazendo alusão à competência concorrente da Anac e do Comaer. Esclarece-se que tal premissa já fora adotada em outras oportunidades de alteração do Código, como, por exemplo, na atualização promovida pela Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015. Naquela oportunidade, foi criado o art. 36-A, referindo-se expressamente a uma atribuição da “Autoridade de Aviação Civil”, bem como foi alterado o § 1º do art. 36 mantendo-se a designação “Autoridade Aeronáutica” para se referir a normas e atividades comuns à Agência e ao Comando da Aeronáutica. Destaca-se, ainda, que a presente proposta não pretende alterar as competências de nenhuma das entidades, mas apenas de realizar ajustes redacionais no que tange às denominações.

8. No que tange à alteração dos dispositivos que versam sobre serviços aéreos, partiu-se da premissa, abalizada por jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, de que referidas atividades não são serviços públicos, na acepção original do termo. Ou seja, não se trata de serviços de titularidade exclusiva do Estado e cujo acesso, portanto, exige uma outorga administrativa. Diversamente, trata-se de atividade econômica de interesse público prestada por agentes privados que devem observar a regulação estabelecida para o setor.

9. Portanto, entende-se que, diferentemente da navegação aérea, aeroespacial e da infraestrutura aeroportuária, em que a Constituição Federal estabelece a exploração direta pela União ou mediante autorização, concessão ou permissão, no caso dos serviços aéreos não há que se falar em outorga. Com efeito, a prestação desses serviços pelo agente privado ficará sujeita à avaliação dos requisitos técnicos pela Anac, que emitirá o respectivo certificado calcado em elementos objetivos, sendo permitida a operação na medida em que permaneçam atendidas as exigências técnicas dos regulamentos da autoridade de aviação civil.

10. Propõe-se, assim, a adoção do termo “prestadores de serviços aéreos” em substituição aos termos “concessionários” ou “permissionários” de serviços aéreos públicos. Ademais, avaliou-se que a definição de serviços regulares ou não regulares pode ser reservada à norma infralegal, observada, sobretudo, a competência da Agência reguladora para tratar do tema.

11. Na linha da simplificação, no que tange aos aeroclubes, escolas ou cursos de aviação, propõe-se a revogação no Código da exigência de autorização prévia para seu funcionamento. A regulamentação da Agência Reguladora exige rigorosa certificação para os casos em que é tecnicamente recomendado, já disciplinando adequadamente a matéria. Exigir a autorização prévia nos demais casos, de atividades de baixo impacto, constitui mera formalidade que não agrega valor técnico ao ato.

12. No que tange à regulação sobre aeronaves, as alterações propostas buscam promover a redução dos procedimentos que não agregam valor à prestação de serviços, resguardando a intervenção estatal apenas para os processos essenciais à manutenção do nível de segurança operacional. Considerando o dinamismo do setor, fortemente influenciado por novas tecnologias, é importante que a regulamentação técnica possa se ajustar tempestivamente ao contexto, não sendo adequada a prescrição em lei de critérios rígidos para o exercício da atividade, em especial quando desprovidos de qualquer vínculo com o risco inerente à atividade. Além disso, propõe-se extirpar do texto legal os dispositivos que impõem limitações ao uso simultâneo de aeronaves para atividades diferentes, como a realização de transporte aéreo por empresa autorizada a exercer atividades desportivas ou de fomento. Desta forma, busca-se incentivar o desenvolvimento do setor e retirar travas que não estão fundadas em argumentos técnicos.

13. Outro exemplo expressivo de combate à ineficiência é a proposta de que a Anac regule o aceite à certificação emitida por autoridade estrangeira para aeronaves importadas com extenso histórico operacional. É manifesto, nesses casos, que a realização de um processo completo de certificação no Brasil de aeronave já certificada por autoridades estrangeiras reconhecidas vai de encontro interesse público, impondo elevados custos ao demandante. Tais custos são,

invariavelmente, repassados à sociedade, sem o esperado incremento à segurança operacional. Pretende-se, assim, reduzir barreira à entrada de aeronaves e operadores no país, visando ao desenvolvimento da aviação brasileira.

14. Com relação ao Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, propõe-se a aglutinação dos dispositivos que versam sobre a matéria e encontravam-se dispersos pelo CBA. Outrossim, busca-se expurgar do texto os dispositivos extremamente procedimentais, mantendo apenas os requisitos essenciais para a realização do registro pela Anac, a quem foi atribuída, por meio da Lei nº 11.182/2005, a competência para administrar o RAB. Nesse sentido, a fim de tornar ainda mais clara a competência da Agência sobre esta matéria, insere-se no Código a competência para disciplinar o funcionamento do RAB, os requisitos e os procedimentos para o registro.

15. No mesmo ânimo de simplificação de procedimentos, é proposta a extinção de previsão da autenticação do Diário de Bordo de aeronave brasileira pelo RAB, prática ineficiente e obsoleta para fins regulatórios. Ademais, propõe-se que a autoridade de aviação civil determine, em normativo próprio, quem são os responsáveis pelas informações ali prestadas, bem como regulamente a descrição das informações que obrigatoriamente devem constar no Diário de Bordo, permitindo o acompanhamento das evoluções tecnológicas do setor.

16. Com vistas a conferir maior celeridade à autorização de entrada de aeronave estrangeira no País, propõe-se alterações no CBA, viabilizando o desenvolvimento de projeto de automação para processamento online de solicitação e autorização de entrada. Destaca-se que os demais órgãos envolvidos no processo também poderão, cada um em sua área de atuação e por meio de regulamentos próprios, oferecer respostas mais ágeis para o setor que está em constante evolução, tanto do ponto de vista dos modelos de negócio existentes quanto das tecnologias utilizadas.

17. No tocante aos serviços auxiliares, verificou-se a possibilidade de atualizar dispositivo anacrônico que trata referidas atividades como monopólio da União. Tais atividades, no entanto, são marcadas pela ampla oferta de serviços pela iniciativa privada, não havendo ato de delegação estatal para sua prestação. Ademais, propõe-se a revogação do rol taxativo constante no Código que não condiz com a grande gama de serviços existentes, bem como propõe-se deixar expressa a competência da Agência e do Comando da Aeronáutica para dispor sobre a matéria.

18. Em relação ao transporte aéreo internacional, a proposta pretende desburocratizar o procedimento de designação, amplamente abarcado por tratados internacionais, e retirar do Código, dispositivos redundantes. As questões referentes à autorização de funcionamento de empresa estrangeira no país já são disciplinadas pelo Código Civil e por normas infralegais. Assim, entendeu-se que a previsão no Código Brasileiro de Aeronáutica não agrega valor em segurança operacional ou jurídica. Destaca-se, no entanto, que a proposta mantém a obrigatoriedade de a empresa estrangeira obter a autorização de operação, conforme regulamentação específica da Agência, em cujo processo serão efetivamente verificados os requisitos técnicos essenciais para a prestação do serviço.

Também com amparo na necessária simplificação de procedimentos, é proposta a revogação do dispositivo da Lei nº 11.182/2005 que veda a delegação das competências da Diretoria. Em alinhamento à nova Lei nº 13.848/2019. A retirada da vedação possibilitará a descentralização de determinadas decisões para as unidades organizacionais da Agência, assegurado o direito de reexame pela Diretoria Colegiada.

19. Além disso, busca-se com a proposta atualizar e simplificar as taxas de fiscalização da aviação civil - TFAC descritas no Anexo III da Lei nº 11.182/2005. Nessa linha, constatou-se que diversas taxas não são aplicadas, por não serem mais condizentes com as atividades atualmente desempenhadas pela Anac, ao mesmo tempo em que outras atividades são prestadas pela Agência sem a correspondente contrapartida porque não são enquadradas nos fatos geradores definidos pela

Lei.

20. Noutro giro, alguns fatos geradores apresentam valores que não coincidem com a complexidade da atividade prestada pela Agência. Com a evolução dos sistemas e da forma de exercer o poder de polícia, muitos valores ficaram majorados em relação ao esforço da administração pública. Ademais, há fatos geradores nos quais se agrega grande gama de serviços, desde os mais simples até os mais complexos, contudo, abarcados em valores únicos muito altos. Para esses casos, a cobrança da TFAC é fator impeditivo para o usuário do sistema, o que estimula a não adesão às normas.

21. Considerando, portanto, a premência em racionalizar a forma de cobrança das taxas e fomentar o desenvolvimento do setor, propõe-se a adoção de uma nova tabela de TFAC, com a integral reformulação dos fatos geradores, considerando apenas as atividades relacionadas a produtos efetivamente entregues pela Agência, divididos por grupos de complexidade.

22. Parte-se do pressuposto de que os valores atribuídos às taxas devem guardar relação com o custo da ação do Estado. Nesse sentido, a fixação dos valores deve estar em consonância com as características dos recursos humanos empregados, das tarefas desenvolvidas, de sua duração, da manutenção de sistemas, do deslocamento dos servidores, dentre outros critérios indicativos do dispêndio da Administração Pública. Sendo assim, para o mesmo fato gerador, é possível identificar esforços diferentes empenhados pela Agência, o que justifica a adoção de precificação diversa.

23. Destarte, propõe-se a previsão, na tabela anexa à Lei nº 11.182/2005, de faixas de complexidades das atividades acompanhadas de seus respectivos valores, cabendo à Agência estabelecer, via Resolução, o enquadramento dos entes regulados, conforme a complexidade de cada atividade, como já é feito atualmente para alguns dos fatos geradores.

24. No que diz respeito à responsabilidade fiscal, a proposta de alteração o Anexo da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, referente à Taxa de Fiscalização da Aviação Civil - TFAC, não enseja a aplicação dos arts. 125 e 126 da Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2021, Lei nº 14.194/2021, considerando que não implica redução da arrecadação prevista para os anos de 2021, 2022, 2023 e 2024. Tampouco há de se falar de concessão de benefício tributário, nos termos do art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal, Lei Complementar nº 101/2000.

25. Tal conclusão é obtida por meio da comparação entre a arrecadação prevista com base na legislação atual e a expectativa de arrecadação baseada na alteração legislativa, considerando a previsão de demanda relacionada às novas TFAC e um respectivo aumento de 3% ao ano. A fim de apontar um número inteiro de demanda de serviço, optou-se por adotar o valor da expectativa de aumento arredondado para menos, resultando nos seguintes valores previstos a serem arrecadados com a vigência da nova tabela **(inserida no campo anexo da Exposição de Motivos no SIDOF)**.

26. Insta ressaltar que não se trata de exclusão ou criação de fatos geradores, mas do estabelecimento de uma nova modelagem na cobrança de TFAC com uma abordagem distinta, que utiliza metodologia moderna para a cobrança de serviços executados pela Agência com foco nos produtos entregues, e não nos processos de trabalho. Isso porque o modelo vigente não condiz mais com a realidade do mercado da aviação civil, representando, por vezes, impasse ao desenvolvimento do setor. Não obstante, observa-se que o novo modelo não acarreta redução da arrecadação global em comparação ao modelo antigo, conforme previsões acima destacadas.

27. Dessa forma, não se trata de proposição legislativa que crie ou altere despesa obrigatória ou renúncia de receita, nos termos do art. 113 do ADCT, tampouco da situação prevista no art. 125 e 126 da Lei nº 14.194, de 20 de agosto de 2021, devido à ausência de impacto orçamentário-financeiro da proposta de alteração legislativa.

28. Cumpre esclarecer, ainda, que a revogação de diversos dispositivos prevista no art. 5ª da proposta da Medida Provisória não provoca efeitos na arrecadação de tributos, multas ou qualquer outro tipo de receita. Os dispositivos que se pretende extirpar do texto legal, como já explicitado, dizem respeito a conceitos e procedimentos obsoletos ou à identificação de atribuições já conferidas por lei à Anac.

29. No que tange às tarifas aeroportuárias, a Lei nº 6.009/1973 ainda disciplina de forma demasiadamente pormenorizada a matéria. Tendo em vista a superveniência da Lei nº 11.182/2005, que atribuiu à Anac a competência para estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária, e considerando ainda o princípio da liberdade tarifária e as melhores práticas internacionais relativas à remuneração pela utilização da infraestrutura aeroportuária, propõe-se a revogação dos dispositivos que já foram suficientemente regulamentados pela Agência.

30. Por fim, frisa-se que a atual regulação definida pelo Código Brasileiro de Aeronáutica fixa barreiras normativas que são incompatíveis com o dinamismo do setor aéreo. Somada às circunstâncias impostas pela pandemia de COVID-19, tornou-se ainda mais urgente a necessidade de se reavaliar as limitações legais que dificultam o desenvolvimento e o retorno das atividades da aviação civil. Nesse contexto, constata-se que esse conjunto de alterações no arcabouço legal se mostra de extrema relevância e urgência para auxiliar na recuperação e no desenvolvimento de um dos setores mais atingidos pelos efeitos da atual pandemia.

31. São essas, Senhor Presidente, as razões que justificam a edição da anexa proposta de Medida Provisória, que ora submetemos à sua elevada apreciação.

Respeitosamente,

***Assinado eletronicamente por: Tarcísio Gomes de Freitas, Paulo Roberto Nunes Guedes, Walter Souza Braga Netto***

MENSAGEM Nº 748

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº 1.089, de 29 de dezembro de 2021, que “Altera a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, para dispor sobre o transporte aéreo”.

Brasília, 29 de dezembro de 2021.

# LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>
  - art62
- Decreto-Lei nº 2.060, de 12 de Setembro de 1983 - DEL-2060-1983-09-12 - 2060/83  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto.lei:1983;2060>
- Lei nº 5.862, de 12 de Dezembro de 1972 - LEI-5862-1972-12-12 - 5862/72  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1972;5862>
  - art10
- Lei nº 6.009, de 26 de Dezembro de 1973 - LEI-6009-1973-12-26 - 6009/73  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1973;6009>
  - art2\_par1u
  - art3\_cpt\_inc4
  - art3\_cpt\_inc5
- Lei nº 7.565, de 19 de Dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica - 7565/86  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1986;7565>
  - art36-1
- Lei nº 11.182, de 27 de Setembro de 2005 - Lei da ANAC - 11182/05  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2005;11182>
  - art29\_par1
  - art29\_par2
- Lei nº 11.292, de 26 de Abril de 2006 - LEI-11292-2006-04-26 - 11292/06  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2006;11292>
  - art1
- Lei nº 12.648, de 17 de Maio de 2012 - LEI-12648-2012-05-17 - 12648/12  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2012;12648>
  - art5
- Lei nº 13.097, de 19 de Janeiro de 2015 - LEI-13097-2015-01-19 - 13097/15  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2015;13097>
  - art122
- Lei nº 14.034, de 5 de Agosto de 2020 - LEI-14034-2020-08-05 - 14034/20  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2020;14034>
  - art6
- urn:lex:br:federal:medida.provisoria:2021;1089  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:medida.provisoria:2021;1089>