

Sumário Executivo de Medida Provisória

Medida Provisória nº 1089, de 2021.

Publicação: DOU de 30 de dezembro de 2021.

Ementa: 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.

Resumo das Disposições

A Medida Provisória (MPV) nº 1.089, de 2021, altera, em seu art. 1º, a lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, que *dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências*. São revogados os dispositivos que tratam das tarifas relativas à remuneração pela utilização da infraestrutura aeroportuária, uma vez que, de acordo com a Exposição de Motivos Interministerial (EMI), a matéria já foi suficientemente regulamentada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que recebeu tal competência por força da Lei nº 11.182, de 2005.

O art. 2º da MPV modifica diversos dispositivos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que *dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica*. Consoante o Governo, as alterações realizadas buscam simplificar e atualizar processos e procedimentos relativos ao setor aéreo e à atuação da Agência Nacional de Aviação Civil, conforme enumerados mais adiante.

Em complemento às alterações do Código Brasileiro de Aeronáutica, o art. 3º da MPV altera dispositivos da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que *cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências*.

O art. 4º da Medida revoga dispositivos de normativos que, de acordo com a EMI, 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 e maior eficiência na prestação do serviço público. Na extensa lista do art. 4º são revogados expressamente dispositivos que foram revogados apenas tacitamente pela entrada em vigor de novas disposições legais.

O art. 5º da MPV altera o anexo III da Lei nº 11.182, de 2005. Este anexo estabelece as Taxa de Fiscalização da Aviação Civil (TFAC). A alteração propõe 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.

E, por fim, o art. 6º estabelece a cláusula de vigência, que será de noventa dias da publicação da MPV para o Anexo, e imediata para os demais dispositivos.

Conforme a EMI nº 00053/2021, de lavra dos Ministérios da Infraestrutura (MINFRA), da Defesa (MD) e da Economia (ME), que acompanha a MPV, explica-se que a Medida 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.

As principais alterações promovidas pela MPV na atualização das normas em vigor tratam dos seguintes pontos:

As atividades relacionadas à prestação dos serviços aéreos deixam de ser referidas na legislação como sendo serviços públicos. O entendimento já abalizado pelo Supremo Tribunal Federal é de que as referidas atividades não são serviços de titularidade exclusiva do Estado, e que exigiriam a outorga, por concessão ou permissão.



A prestação dos serviços aéreos pelo agente privado fica sujeita à avaliação dos requisitos técnicos pela ANAC, que emitirá o respectivo certificado com base em elementos objetivos, sendo permitida a operação na medida em que permaneçam atendidas as exigências técnicas dos regulamentos da autoridade de aviação civil.

A definição de serviços regulares ou não regulares é retirada da legislação e permanece sendo regulada em normas infralegais, observada a competência da ANAC para tratar do tema.

Revoga-se a exigência de autorização prévia para o funcionamento de aeroclubes, escolas ou cursos de aviação. A regulamentação da Agência Reguladora exige rigorosa certificação para os casos em que é tecnicamente recomendado, já disciplinando adequadamente a matéria. Entende-se que exigir a autorização prévia nos demais casos, de atividades de baixo impacto, constitui mera formalidade que não agrega valor técnico ao ato.

Reduzem-se as exigências excessivamente prescritivas na regulação sobre aeronaves. Procura-se com essas alterações legais resguardar a intervenção estatal apenas para os processos essenciais à manutenção da segurança operacional. 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.

Outra alteração proposta pela MPV estabelece que a ANAC regulará 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 e à sociedade, sem incremento à segurança operacional.



Outras alterações promovidas pela MPV são descritas pela EMI:

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

Em relação à Responsabilidade Fiscal é esclarecido que:

[...] 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.

A relevância e urgência da medida são justificadas pelo enfrentamento dos desafios decorrentes dos efeitos da pandemia do Coronavírus (COVID-19) para o transporte aéreo, razão pela qual foi imperioso adotar decisões emergenciais para responder às circunstâncias que se impuseram. A adoção de medidas emergenciais esbarrava em dispositivos legais arcaicos, que não geravam valor para a sociedade, não se alinhavam ao atual modelo desempenhado pelo Estado, tampouco correspondiam às melhores práticas internacionais para o setor.

Brasília, 10 de janeiro de 2022.

Cícero Crispim Marques Feitosa
Consultor Legislativo

