



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.074, DE 2022 **(Do Sr. Carlos Chiodini)**

Altera a Lei nº 11.182, de 2005, para dispor sobre a acomodação, em aeronave, de passageiros com até doze anos de idade.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-66/2021.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

(Do Sr. CARLOS CHIODINI)

Altera a Lei nº 11.182, de 2005, para dispor sobre a acomodação, em aeronave, de passageiros com até doze anos de idade.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que “Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências”, para determinar à Anac a edição de norma que disponha sobre a acomodação, em assentos contíguos na aeronave, de passageiro com até doze anos de idade e de seu responsável.

Art. 2º O art. 8º da Lei nº 11.182, de 2005, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

“Art. 8º.....

.....

§ 9º No exercício da competência prevista no inciso X deste artigo, a ANAC editará norma que garanta ao passageiro com até doze anos de idade e a quem seja seu responsável o direito de serem acomodados, sem ônus, em assentos contíguos na aeronave.

§ 10. Ao editar a norma de que trata o § 9º deste artigo, a ANAC poderá prever exceções que se relacionem à segurança a bordo ou a assento de classe ou tipo especial.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



JUSTIFICAÇÃO

O processo de desregulamentação do transporte aéreo, cujo início já vai longe, permitiu um aumento extraordinário da oferta de voos, com preços mais convidativos. No entanto, nem tudo foi meritório.

A liberdade conferida aos transportadores deu margem a prática que, a título de favorecer a lucratividade, também causa enorme desconforto às famílias e coloca em risco as operações aéreas. Refiro-me, aqui, à cobrança por definição de assentos na aeronave e, conseqüentemente, ao modo pelo qual são distribuídos os passageiros que não se dispõem a pagar por isso.

No caso de criança cujo pai ou responsável que a acompanha na viagem decide não adquirir assentos definidos, deixando à empresa aérea a marcação dos lugares, pode acontecer de tal marcação desconsiderar a evidente necessidade de o menor se fazer acompanhar por pessoa da família ou de adulto que dele esteja cuidando. Embora tal fato ainda não seja muito comum, vê-se com cada vez mais frequência pais e mães reclamando de que tiveram de passar por isso.

Ora, essa tendência tem de ser revertida. Ocorre que ela não o será se o regulador continuar deixando as empresas de transporte aéreo com tal grau de liberdade na formulação de suas políticas de ocupação de assentos.

Ao contrário do que se possa imaginar, a proximidade da criança com o seu responsável não é apenas uma questão de conveniência, ao alcance do senso comum. Muito embora isso seja importante, pois confere ao menor a proteção e o conforto psicológico de que necessita – o que é reconhecido pela Constituição –, é preciso notar que a segurança de voo é comprometida quando a criança é colocada em assento afastado dos de seus pais, à revelia destes. Isso não é uma especulação, mas uma certeza, confirmada, por exemplo, pela autoridade de aviação civil do Reino Unido¹:

¹ Young children and infants who are accompanied by adults should ideally be seated in the same seat row as the adult. Where this is not possible, children should be separated by no more than one seat row from accompanying adults. This is because the speed of an emergency evacuation may be affected by adults trying to reach their children. Em <https://www.caa.co.uk/Passengers/Before-you-fly/Making-a-booking/Airline-seating-allocations/>



“Crianças pequenas e bebês acompanhados por adultos devem, idealmente, sentar-se na mesma fileira de assentos que o adulto. Quando isso não for possível, as crianças devem ser separadas por não mais de uma fileira de assentos dos adultos acompanhantes. Isso ocorre porque a velocidade de uma evacuação de emergência pode ser afetada por adultos que tentam alcançar seus filhos.”

Não por acaso, portanto, agências reguladoras de alguns países estão atuando de sorte a desencorajar a continuidade da prática de separar as crianças de seus responsáveis, no voo. No Canadá, a própria lei, como estamos aqui propondo, exige da agência reguladora que produza norma que garanta ao menor de 14 anos e a seus pais ou acompanhantes o direito de permanecerem juntos na aeronave²:

“Lei de Transporte do Canadá

86.11 (1) A Agência deverá, após consultar o Ministro, fazer regulamentos em relação aos voos de, para e dentro do Canadá, incluindo voos de conexão,

(d) Respeitando a obrigação da transportadora de facilitar a atribuição de assentos a crianças menores de 14 anos nas proximidades de um dos pais, tutor ou tutor, sem custo adicional e de disponibilizar prontamente os termos e condições e práticas da transportadora a este respeito para passageiros

***Regulamentos de Proteção de Passageiros
Aéreos***

***Atribuição de assentos para crianças menores
de 14 anos***

Atribuindo assentos

22 (1) A fim de facilitar a atribuição de um assento para uma criança menor de 14 anos na proximidade de um dos pais,

² <https://otc-cta.gc.ca/eng/publication/seating-children-accompanying-passenger-airplane-a-guide#AnnexA>



tutor ou tutor, de acordo com a subseção (2), a transportadora deve, sem custo adicional,

(a) atribuir um assento antes do check-in para a criança que está próxima de seus pais, tutor ou tutor; ou

(b) se a transportadora não atribuir assentos de acordo com o parágrafo (a), faça o seguinte:

(i) avisar os passageiros antes do check-in que a transportadora facilitará a atribuição de assentos para crianças próximas a um dos pais, responsável ou tutor, sem custo adicional no momento do check-in ou no portão de embarque

(ii) atribuir lugares no momento do check-in, se possível,

(iii) caso não seja possível atribuir assentos no momento do check-in, solicitar a troca de assentos por voluntários no momento do embarque, e

(iv) caso não seja possível atribuir assentos no momento do check-in e nenhum passageiro tenha se oferecido para trocar de assento no momento do embarque, peça novamente para que voluntários troquem de assento antes da decolagem.

Proximidade do assento do adulto

(2) A transportadora deve facilitar a atribuição de um lugar a uma criança com idade inferior a 14 anos, oferecendo, sem custos adicionais,

(a) no caso de uma criança com quatro anos de idade ou menos, um assento adjacente ao assento de seus pais, tutores ou tutores;

(b) no caso de uma criança de 5 a 11 anos de idade, um assento que esteja na mesma fileira do assento de seus pais, tutor ou tutor, e que esteja separado do assento desse pai, tutor ou tutor por não mais de um assento; e

(c) no caso de uma criança com 12 ou 13 anos de idade, um assento que esteja em uma fileira separada da fileira de seus pais, tutor ou tutor por não mais de uma fileira.



Diferença de preço

(3) Se a um passageiro for atribuído um assento de acordo com a subseção (2) que esteja em uma classe de serviço inferior à oferecida por seu bilhete, a transportadora deverá reembolsar a diferença de preço entre as classes de serviço, mas se o passageiro escolher um assento que esteja em uma classe de serviço superior à oferecida por sua passagem, a transportadora poderá solicitar o pagamento complementar representando a diferença de preço entre as classes de serviço.”

Nos Estados Unidos, em 2020, tramitavam no Congresso duas propostas de lei – uma na Câmara³, outra no Senado – que tinham finalidade semelhante à da lei em vigor no Canadá. Ambas tinham a mesma redação e eram denominadas “*Fly Togheter Act*”. Ao que consta, no Senado a proposta foi ao arquivo, por não ter sido votada até o final da legislatura. A expectativa dos parlamentares era dar efetividade à Lei de Extensão, Segurança e Proteção da FAA de 2016, que exigia do DOT (Departamento de Transportes) a revisão das políticas das companhias aéreas em relação à acomodação de crianças (até 13 anos) nos voos, exigindo que elas fossem colocadas junto a membros da família – sem taxa extra.

Esses exemplos aqui apontados demonstram que existe uma preocupação real e bastante difundida em relação ao tipo de política que se vem adotando na acomodação de passageiros que escolhem não pagar pela reserva antecipada de assento que não possui características especiais. De fato, trata-se de um problema que precisa ser enfrentado pelo regulador.

Nossa intenção, com este projeto de lei, é colocar o assunto na agenda regulatória, não como sugestão, mas como determinação. Não tivemos a pretensão de estipular todas as regras e prever todos os detalhes necessários para a aplicação da ideia que defendemos. Isso caberá à Anac. O que se fez aqui é traçar uma diretriz muito clara para o tratamento que deve ser dispensado às famílias no transporte aéreo. Que as empresas continuem desenvolvendo políticas que promovam mais eficiência e lucratividade, mas que isso não seja obtido à custa das crianças e de seus pais.

3 <https://www.congress.gov/bill/116th-congress/house-bill/5292/text>



Sala das Sessões, em de de 2022.

Deputado **CARLOS CHIODINI**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221969379500>



LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 11.182, DE 27 DE SETEMBRO DE 2005
(Vide Medida Provisória nº 1.089, de 29 de dezembro de 2021)

Cria a Agência Nacional de Aviação Civil -
ANAC, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC

.....

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

- I - implementar, em sua esfera de atuação, a política de aviação civil;
- II - representar o País junto aos organismos internacionais de aviação civil, exceto nos assuntos relativos ao sistema de controle do espaço aéreo e ao sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;
- III - elaborar relatórios e emitir pareceres sobre acordos, tratados, convenções e outros atos relativos ao transporte aéreo internacional, celebrados ou a ser celebrados com outros países ou organizações internacionais;
- IV - realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;
- V - negociar o estabelecimento de acordos e tratados sobre transporte aéreo internacional, observadas as diretrizes do CONAC;
- VI - negociar, realizar intercâmbio e articular-se com autoridades aeronáuticas estrangeiras, para validação recíproca de atividades relativas ao sistema de segurança de voo, inclusive quando envolvam certificação de produtos aeronáuticos, de empresas prestadoras de serviços e fabricantes de produtos aeronáuticos, para a aviação civil;
- VII - regular e fiscalizar a operação de serviços aéreos prestados, no País, por empresas estrangeiras, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;
- VIII - promover, junto aos órgãos competentes, o cumprimento dos atos internacionais sobre aviação civil ratificados pela República Federativa do Brasil;
- IX - regular as condições e a designação de empresa aérea brasileira para operar no exterior;
- X - regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

XI - expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam por em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde;

XII - regular e fiscalizar as medidas a serem adotadas pelas empresas prestadoras de serviços aéreos, e exploradoras de infraestrutura aeroportuária, para prevenção quanto ao uso por seus tripulantes ou pessoal técnico de manutenção e operação que tenha acesso às aeronaves, de substâncias entorpecentes ou psicotrópicas, que possam determinar dependência física ou psíquica, permanente ou transitória;

XIII - regular e fiscalizar a outorga de serviços aéreos;

XIV - conceder, permitir ou autorizar a exploração de serviços aéreos;

XV - promover a apreensão de bens e produtos aeronáuticos de uso civil, que estejam em desacordo com as especificações;

XVI - fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo;

XVII - proceder à homologação e emitir certificados, atestados, aprovações e autorizações, relativos às atividades de competência do sistema de segurança de voo da aviação civil, bem como licenças de tripulantes e certificados de habilitação técnica e de capacidade física e mental, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;

XVIII - administrar o Registro Aeronáutico Brasileiro;

XIX - regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;

XX - compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;

XXI - regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

XXII - aprovar os planos diretores dos aeroportos; *[\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 527, de 18/3/2011, convertida na Lei nº 12.462, de 4/8/2011\)](#)*

XXIII - *[\(Revogado pela Medida Provisória nº 527, de 18/3/2011, convertida na Lei nº 12.462, de 4/8/2011\)](#)*

XXIV - conceder ou autorizar a exploração da infra-estrutura aeroportuária, no todo ou em parte;

XXV - estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte;

XXVI - homologar, registrar e cadastrar os aeródromos;

XXVII - *[\(Revogado pela Medida Provisória nº 527, de 18/3/2011, convertida na Lei nº 12.462, de 4/8/2011\)](#)*

XXVIII - fiscalizar a observância dos requisitos técnicos na construção, reforma e ampliação de aeródromos e aprovar sua abertura ao tráfego; *[\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 527, de 18/3/2011, convertida na Lei nº 12.462, de 4/8/2011\)](#)*

XXIX - expedir normas e padrões que assegurem a compatibilidade, a operação integrada e a interconexão de informações entre aeródromos;

XXX - expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;

XXXI - expedir certificados de aeronavegabilidade;

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

XXXIII - expedir, homologar ou reconhecer a certificação de produtos e processos aeronáuticos de uso civil, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;

XXXIV - integrar o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SIPAER;

XXXV - reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

XXXVI - arrecadar, administrar e aplicar suas receitas;

XXXVII - contratar pessoal por prazo determinado, de acordo com a legislação aplicável;

XXXVIII - adquirir, administrar e alienar seus bens;

XXXIX - apresentar ao Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República proposta de orçamento; [\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 527, de 18/3/2011, convertida na Lei nº 12.462, de 4/8/2011\)](#)

XL - elaborar e enviar o relatório anual de suas atividades à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e, por intermédio da Presidência da República, ao Congresso Nacional; [\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 527, de 18/3/2011, convertida na Lei nº 12.462, de 4/8/2011\)](#)

XLI - aprovar o seu regimento interno;

XLII - administrar os cargos efetivos, os cargos comissionados e as gratificações de que trata esta Lei; [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 11.292, de 26/4/2006\)](#)

XLIII - decidir, em último grau, sobre as matérias de sua competência;

XLIV - deliberar, na esfera administrativa, quanto à interpretação da legislação, sobre serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive casos omissos, quando não houver orientação normativa da Advocacia-Geral da União;

XLV - deliberar, na esfera técnica, quanto à interpretação das normas e recomendações internacionais relativas ao sistema de segurança de voo da aviação civil, inclusive os casos omissos;

XLVI - editar e dar publicidade às instruções e aos regulamentos necessários à aplicação desta Lei;

XLVII - [\(Revogado pela Medida Provisória nº 527, de 18/3/2011, convertida na Lei nº 12.462, de 4/8/2011\)](#)

XLVIII - firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades governamentais, nacionais ou estrangeiros, tendo em vista a descentralização e fiscalização eficiente dos setores de aviação civil e infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária; e

XLIX - contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória da aviação civil e da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, em cooperação com as instituições dedicadas à cultura nacional, orientando e incentivando a participação das empresas do setor.

§ 1º A ANAC poderá credenciar, nos termos estabelecidos em norma específica, pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, de notória especialização, de acordo com padrões internacionalmente aceitos para a aviação civil, para expedição de laudos, pareceres ou relatórios que demonstrem o cumprimento dos requisitos necessários à emissão de certificados ou atestados relativos às atividades de sua competência.

§ 2º A ANAC observará as prerrogativas específicas da Autoridade Aeronáutica, atribuídas ao Comandante da Aeronáutica, devendo ser previamente consultada sobre a edição de normas e procedimentos de controle do espaço aéreo que tenham repercussão econômica ou operacional na prestação de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.

§ 3º Quando se tratar de aeródromo compartilhado, de aeródromo de interesse militar ou de aeródromo administrado pelo Comando da Aeronáutica, o exercício das competências previstas nos incisos XXII, XXIII, XXIV, XXVI, XXVIII e XXIX do caput deste artigo, dar-se-á em conjunto com o Comando da Aeronáutica.

§ 4º Sem prejuízo do disposto no inciso X do caput deste artigo, a execução dos serviços aéreos de aerolevanteamento dependerá de autorização emitida pelo Ministério da Defesa.

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

§ 6º Para os efeitos previstos nesta Lei, o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro será explorado diretamente pela União, por intermédio do Comando da Aeronáutica, ou por entidade a quem ele delegar.

§ 7º As expressões infra-estrutura aeronáutica e infra-estrutura aeroportuária, mencionadas nesta Lei, referem-se às infra-estruturas civis, não se aplicando o disposto nela às infra-estruturas militares.

§ 8º O exercício das atribuições da ANAC, na esfera internacional, dar-se-á em coordenação com o Ministério das Relações Exteriores.

CAPÍTULO II DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA ANAC

Seção I Da Estrutura Básica

Art. 9º A Anac terá como órgão de deliberação máxima a Diretoria Colegiada e terá em sua estrutura uma Procuradoria, uma Corregedoria, um Conselho Consultivo e uma Ouvidoria, além das unidades especializadas. [*\(Artigo com redação dada pela Lei nº 13.848, de 25/6/2019, publicada no DOU de 26/6/2019, em vigor 90 dias após a publicação\)*](#)

.....

.....

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

"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 sobrevoo 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.

JAIR MESSIAS BOLSONARO

Walter Souza Braga Netto

Marcelo Pacheco dos Guaranys

Marcelo Sampaio Cunha Filho

FIM DO DOCUMENTO
