SF/26247.21496-00

# PARECER Nº , DE 2026

Da COMISSÃO DE CIÊNCIA, TECNOLOGIA, INOVAÇÃO E INFORMÁTICA, sobre o Projeto de Lei nº 3.519, de 2025, do Senador Confúcio Moura, que *altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para prover base legal à regulamentação do uso de aeronaves autônomas e remotamente pilotadas no Brasil, e a Lei nº 10.973, de 2 de dezembro de 2004, para dar prioridade, pelo período mínimo de 2026 a 2030, ao incentivo à inovação e à pesquisa científica e tecnológica ligada às aeronaves autônomas e remotamente pilotadas*.

Relator: Senador **EFRAIM FILHO**

## I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação e Informática (CCT) o Projeto de Lei (PL) nº 3.519, de 2025, que *altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para prover base legal à regulamentação do uso de aeronaves autônomas e remotamente pilotadas no Brasil, e a Lei nº 10.973, de 2 de dezembro de 2004, para dar prioridade, pelo período mínimo de 2026 a 2030, ao incentivo à inovação e à pesquisa científica e tecnológica ligada às aeronaves autônomas e remotamente pilotadas*.

O Projeto de Lei nº 3.519, de 2025, tem como objetivos modernizar o marco regulatório brasileiro para incluir tecnologias emergentes de aviação e fomentar o desenvolvimento tecnológico nacional nesse setor.

O art. 1º da proposição estabelece as diretrizes fundamentais do Projeto, visando alterar o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 1986) para prover a base legal necessária à regulamentação do uso de aeronaves autônomas e remotamente pilotadas no Brasil. Adicionalmente, o dispositivo propõe a modificação da Lei de Inovação (Lei nº 10.973, de 2004) para que, no

Assinado eletronicamente, por Sen. Efraim Filho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6488544118

SF/26247.21496-00

período de 2026 a 2030, seja conferida prioridade ao incentivo à inovação e à pesquisa científica e tecnológica voltada ao desenvolvimento desse setor.

O art. 2º do PL em análise promove uma série de alterações na Lei nº 7.565, de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) – para integrar as novas tecnologias de aviação ao ordenamento jurídico nacional. De início, propõe-se a alteração do *caput* do art. 14 para incluir as aeronaves não-tripuladas no regime jurídico estabelecido pelo CBA para disciplinar o tráfego no espaço aéreo brasileiro, sujeitando-as aos tratados internacionais, ao Código e à legislação complementar.

Na sequência, o art. 2º do PL nº 3.519, de 2025, autoriza tratamento específico, via regulamentação, para um conjunto de obrigações tipicamente aplicáveis a aeronaves tripuladas. Propõe a inclusão do § 4º no art. 68 do CBA com o objetivo de permitir que a regulamentação seja flexível em relação à forma de homologação de pequenas aeronaves autônomas ou remotamente pilotadas (drones) pela autoridade aeronáutica. Propõe também adicionar o § 4º ao art. 72 do CBA com objetivo semelhante: flexibilizar o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) para pequenas aeronaves autônomas ou remotamente pilotadas. Na mesma linha, alteração proposta ao art. 114 do CBA autoriza a dispensa, parcial ou total, do certificado de aeronavegabilidade para drones.

O art. 2º propõe ainda alterar o art. 165 do CBA para delegar à regulamentação a definição de quem será, na ausência de um comandante, a responsabilidade pela segurança de voo das aeronaves autônomas ou remotamente pilotadas.

Por fim, o art. 2º propõe a inclusão do art. 303-A no CBA para conferir à autoridade aeroportuária e às forças de segurança pública estaduais e do Distrito Federal o poder de detenção e aterrissagem forçada de aeronaves não-tripuladas em situações distintas daquelas previstas no ordenamento vigente, como a invasão de propriedade privada e a ameaça à intimidade das pessoas, entre outras.

O art. 3º do PL nº 3.519, de 2025, propõe uma alteração na Lei nº 10.973, de 2004 (Lei de Inovação), por meio da inclusão do § 9º no art. 19. Esse novo dispositivo estabelece que, no período compreendido entre 1º de janeiro de 2026 e 31 de dezembro de 2030, o estímulo à pesquisa, desenvolvimento e inovação (PD&I) de aeronaves autônomas e remotamente

*mo2026-05522*
Assinado eletronicamente, por Sen. Efraim Filho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6488544118

SF/26247.21496-00

pilotadas deve ser considerado uma prioridade dentro da política industrial e tecnológica nacional.

O art. 4º contém a cláusula de vigência.

Foram apresentadas Emendas pelo Senador Jorge Seif e pelo Senador Rogério Carvalho no prazo regimental.

## II – ANÁLISE

O PL 3.519, de 2025, vem ao exame desta Comissão em cumprimento ao disposto no art. 104-C, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF). Em particular, o art. 2º do PL foca na criação de uma base legal para a operação e o controle de tecnologias aeroespaciais emergentes, matéria que se enquadra no escopo temático da CCT. O art. 3º também se enquadra no escopo do art. 104-C do RISF, pois trata diretamente de inovação tecnológica e de políticas públicas de ciência e tecnologia. A análise será de mérito. As análises de constitucionalidade e juridicidade estão sob a responsabilidade da Comissão de Serviços de Infraestrutura, que decidirá sobre o PL em caráter terminativo.

O mérito do art. 2º do PL nº 3.519, de 2025, sob a perspectiva da Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação e Informática (CCT) – e em harmonia com a Lei de Inovação (Lei nº 10.973, de 2004) – reside na criação de um alicerce jurídico que operacionaliza o desenvolvimento científico e a autonomia tecnológica no setor aeroespacial. Ao atualizar o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) para integrar aeronaves não-tripuladas, a proposição busca uma forma de fomentar o desenvolvimento científico e a inovação, provendo a segurança jurídica indispensável para que o ambiente produtivo nacional seja estimulado a perseguir a autonomia tecnológica preconizada pela legislação vigente.

As medidas de desburocratização e adaptação técnica propostas pelo projeto são meritórias por concretizarem os princípios da Lei de Inovação, especialmente o estímulo à atividade inovadora e a promoção da competitividade empresarial brasileira nos mercados interno e externo. Ao evitar que normas obsoletas sufoquem a chegada ao mercado de inovações tecnológicas, o projeto fomenta um "ambiente favorável à inovação", princípio fundamental da Lei da Inovação.

*mo2026-05522*
Assinado eletronicamente, por Sen. Efraim Filho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6488544118

SF/26247.21496-00

A definição de responsabilidades pela segurança de voo e a inserção do art. 303-A oferecem amparo legal para questões éticas e de controle decorrentes das inovações tecnológicas em aeronaves não-tripuladas. Essa estruturação de controle é essencial para que as atividades científicas sejam reconhecidas como estratégicas para o desenvolvimento econômico e social, protegendo a sociedade sem impedir o progresso.

Adicionalmente, o art. 2º deve ser visto como o suporte operacional necessário para que a prioridade de investimento em Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I) proposta no art. 3º do PL (que altera o Art. 19 da Lei de Inovação) seja efetiva. Nesse sentindo, a matéria sujeita-se às competências da CCT por consolidar uma política tecnológica que integra regulação do sistema de aviação civil e incentivos à inovação, visando transformar o Brasil em um polo de excelência e garantir a soberania tecnológica no setor de aeronaves autônomas.

A proposta contida no art. 3º do Projeto de Lei nº 3.519, de 2025, se fundamenta primordialmente na estratégia de consolidar o Brasil como um polo de excelência em tecnologias aeroespaciais emergentes, aproveitando a posição de destaque que o País já detém na fabricação de aeronaves convencionais para expandir esse protagonismo por meio da inovação. Ao estabelecer a prioridade para o investimento estratégico em Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I) no setor de aeronaves autônomas e remotamente pilotadas entre 2026 e 2030, a medida visa fortalecer a indústria nacional, abrindo novas frentes de mercado e garantindo que a engenharia brasileira permaneça competitiva no cenário global.

Essa iniciativa projeta um impacto socioeconômico positivo ao fomentar a geração de empregos qualificados e o desenvolvimento de soluções tecnológicas que elevam a eficiência operacional em diversos setores da economia, como a agricultura e a segurança pública. Além disso, o foco em PD&I para essas aeronaves promove a sustentabilidade econômica e ambiental por meio da criação de tecnologias inovadoras e de menor impacto. Dessa forma, o art. 3º contribui na constituição de um marco legal robusto e que incentiva o desenvolvimento tecnológico contínuo de aeronaves não-tripuladas.

Emenda apresentada pelo Senador Jorge Seif propõe alterar o *caput* e o inciso II do art. 303-A da Lei nº 7.565, de 1986, na forma do art. 2º do PL, para incluir expressamente as Forças Armadas entre as autoridades com prerrogativa de detenção e aterrissagem forçada de aeronaves não tripuladas e

*mo2026-05522*
Assinado eletronicamente, por Sen. Efraim Filho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6488544118

SF/26247.21496-00

estender essas medidas às situações em que essas aeronaves interfiram na atuação de autoridades militares. A Emenda também sugere suprimir a referência à autoridade aeroportuária. Segundo sua justificação, a alteração busca assegurar a proteção de organizações militares, de seus integrantes e de instalações sob jurisdição das Forças Armadas, especialmente em áreas de fronteira.

Essa Emenda merece acolhimento por contribuir para o aperfeiçoamento dos mecanismos de proteção contra a utilização indevida de aeronaves não tripuladas. A inclusão expressa das Forças Armadas e a extensão das hipóteses de intervenção à proteção das atividades militares conferem maior clareza às atribuições dos órgãos responsáveis pela defesa nacional, especialmente diante dos riscos associados à crescente utilização dessas tecnologias. Além disso, a supressão da referência à autoridade aeroportuária evita dúvidas quanto à atribuição de prerrogativas coercitivas a administradores aeroportuários privados, contribuindo para a segurança jurídica. Dessa forma, a Emenda aperfeiçoa o texto do projeto ao delimitar as autoridades legitimadas a adotar as medidas previstas no art. 303-A, sem comprometer seus objetivos de modernização regulatória e incentivo à inovação tecnológica.

Uma segunda Emenda, proposta pelo Senador Rogério Carvalho, tem como objetivo condicionar a implementação das medidas previstas no projeto à disponibilidade de recursos orçamentários e financeiros e à observância das regras fiscais. O autor fundamenta a emenda na importância de assegurar que a implementação das medidas previstas no projeto respeite a disponibilidade de recursos públicos e as normas de responsabilidade fiscal.

Concordamos com isso. Porém, a redação dessa Emenda pode ser aprimorada para distinguir a implementação das medidas previstas no PL nº 3.519, de 2025, da realização de despesas públicas decorrentes dessa implementação. Essa distinção é relevante porque nem todas as disposições do projeto implicam aumento de despesa. Parte delas estabelece competências regulatórias ou autoriza a flexibilização de exigências aplicáveis às aeronaves não tripuladas. Por isso, sugerimos uma nova redação para, preservado a referência ao regime fiscal sustentável, deixar claro que a exigência de disponibilidade orçamentária se refere às medidas que impliquem aumento de despesa pública.

Faz-se necessário apenas um ajuste de técnica legislativa para adaptar a nova redação da lei à remissão já existente no art. 304 da Lei nº 7.565,

*mo2026-05522*
Assinado eletronicamente, por Sen. Efraim Filho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6488544118

SF/26247.21496-00

de 19 de dezembro de 1986, razão pela qual se propõe emenda meramente redacional.

## III – VOTO

Pelo exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.519, de 2025, com a emenda de redação apresentada a seguir; pela aprovação da Emenda nº 1-CCT, de autoria do Senador Jorge Seif; e pela aprovação da emenda apresentada pelo Senador Rogério Carvalho, na forma da subemenda substitutiva que apresentamos.

## EMENDA Nº - CCT (DE REDAÇÃO)

Acrescente-se ao artigo 2º do Projeto de Lei nº 3.519, de 2025, a seguinte redação para o *caput* do art. 304 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986:

> "**Art. 2º** .....
>
> '.....
>
> Art. 304. Quando, no caso do inciso IV, do artigo 303, for constatada a existência de material proibido, explosivo ou apetrechos de guerra, sem autorização, ou contrariando os termos da que foi outorgada, pondo em risco a segurança pública ou a paz entre as Nações, a autoridade aeronáutica poderá reter o material de que trata este artigo e liberar a aeronave se, por força de lei, não houver necessidade de apreendê-la.
>
> .....'(NR)"

## SUBEMENDA Nº 1-CCT À EMENDA Nº 2-CCT

Insira novo artigo 4º ao Projeto de Lei nº 3.519, de 2025; renumerando-se o atual artigo 4º como artigo 5º:

> "**Art. 4º** A execução das medidas previstas nesta Lei que impliquem aumento de despesa pública observará a disponibilidade orçamentária e financeira, a compatibilidade com

*mo2026-05522*
Assinado eletronicamente, por Sen. Efraim Filho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6488544118

SF/26247.21496-00

o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e a lei orçamentária anual, bem como os limites fiscais aplicáveis, especialmente os estabelecidos pela Lei Complementar nº 200, de 30 de agosto de 2023, sem prejuízo do cumprimento dos requisitos previstos nos arts. 16 e 17 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, quando cabíveis."

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

*mo2026-05522*
Assinado eletronicamente, por Sen. Efraim Filho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6488544118