



MINISTÉRIO DA FAZENDA

VOTO 4/2026–CMN, DE 26 DE FEVEREIRO DE 2026

Propõe alterar a Resolução CMN nº 5.260, de 30 de outubro de 2025, que dispõe sobre a concessão de empréstimos com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC.

Senhores Conselheiros,

1. O Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, de natureza contábil e financeira, foi instituído pela Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, com a finalidade de destinar recursos ao desenvolvimento do sistema de aviação civil e ao incremento do turismo. Suas principais fontes de receitas decorrem das contrapartidas pagas à União pelas outorgas de infraestrutura aeroportuária, dos rendimentos de aplicações financeiras e de outras fontes legalmente atribuídas. Nos termos do art. 63, § 2º, da referida Lei, os recursos do Fundo devem ser aplicados em ações de fomento à aviação civil, abrangendo a infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, no estímulo ao turismo e na cobertura de custos de desapropriações necessárias à expansão dessas infraestruturas.
2. A Lei nº 14.978, de 18 de setembro de 2024, ampliou o escopo de atuação do FNAC ao incluir, no art. 63 da Lei nº 12.462, de 2011, a possibilidade de o Fundo financiar projetos voltados à produção de combustíveis renováveis de aviação (*Sustainable Aviation Fuel* – SAF) e conceder apoio financeiro reembolsável, mediante empréstimos, aos prestadores de serviços aéreos regulares. O § 13 do referido artigo atribuiu ao Conselho Monetário Nacional – CMN, mediante proposta do Ministério de Portos e Aeroportos – MPOR, a competência para estabelecer as normas reguladoras dos empréstimos a serem concedidos pelo FNAC no que concerne: i) às linhas de financiamento a serem disponibilizadas com suas finalidades específicas; ii) aos encargos financeiros e aos prazos; e iii) às comissões devidas pelo tomador de financiamento com recursos do FNAC e às demais condições necessárias à operacionalização.
3. A mesma Lei instituiu o Comitê Gestor do FNAC – CG-FNAC, órgão colegiado integrante da estrutura do MPOR, e designou o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES como agente financeiro do Fundo. Em complemento, o Decreto nº 12.293, de 6 de dezembro de 2024, regulamentou a criação do referido Comitê, atribuindo-lhe competência para propor ao Ministro de Estado de Portos e Aeroportos, para posterior envio ao CMN, as normas reguladoras dos empréstimos a serem concedidos com recursos do Fundo.
4. Em observância à governança acima descrita e em cumprimento às competências atribuídas a este CMN, foi editada a Resolução CMN nº 5.260, de 30 de outubro de 2025, que regulamenta a concessão de empréstimos com recursos do FNAC. Por meio do Ofício nº 48/2026/ASSAD-MPOR/GAB-MPOR, de 13 de fevereiro de 2026, o MPOR submeteu ao MF proposta de ajustes na referida Resolução CMN, aprovada pelo CG-FNAC, em reunião ordinária realizada em 11 de fevereiro de 2026.
5. De acordo com o MPOR, as alterações sugeridas aperfeiçoam a regulamentação dos financiamentos dentro do arranjo segundo o qual o FNAC atua exclusivamente como fonte de *funding*, sem assunção de risco de crédito, o qual permanece integralmente alocado no agente financeiro oficial e nas instituições financeiras operadoras.



MINISTÉRIO DA FAZENDA

6. No tocante à linha de aquisição de aeronaves (inciso V do parágrafo único do art. 1º da Resolução CMN nº 5.260, de 2025), o MPOR propõe explicitar que o apoio financeiro poderá abranger ações de capacitação e treinamento de aeronautas e aeroviários, bem como ampliar o limite de utilização de recursos destinados a motores, peças e componentes associados, e às referidas capacitações, elevando-o de 10% para até 30% do valor financiado. Segundo aquela Pasta, mantém-se a centralidade do financiamento na incorporação de aeronaves novas de fabricação nacional, ajustando-se, contudo, o percentual acessório a patamar mais condizente com a estrutura real de custos envolvidos na entrada em operação do ativo.

7. Segundo o MPOR, a experiência operacional demonstra que a aquisição do ativo físico, isoladamente, não assegura sua plena utilização econômica. A entrada em serviço de uma aeronave pressupõe disponibilidade de motores sobressalentes, estoque inicial de peças críticas, adequações técnicas e, sobretudo, pessoal devidamente treinado e certificado. Ao permitir que tais dispêndios — intrinsecamente vinculados ao objeto principal — integrem a operação financiada, reforça-se o caráter estruturante do crédito concedido com recursos do FNAC, evitando fragmentação financeira, postergação da operação da frota e elevação desnecessária do custo global do projeto, seguindo o propósito de modernização e de fortalecimento da indústria aeronáutica nacional.

8. O MPOR propõe, ademais, incluir dispositivo que explicita a possibilidade de utilização de recursos do financiamento para a contratação de garantias contratuais, inclusive seguros-garantia e instrumentos equivalentes de mitigação de risco diretamente vinculados à operação, que seriam itens financiáveis com recursos do FNAC, a ser analisado pelo agente financeiro oficial quando da análise de risco e mensuração do *spread*. O MPOR defende que tal ajuste não implica assunção de risco pelo FNAC nem modifica o regime de responsabilidade dos mutuários ou das instituições financeiras operadoras, nos termos do que a legislação define para o CMN regulamentar.

9. Conforme defende aquela Pasta, trata-se de ajuste que dialoga com a realidade econômico-financeira do setor aéreo, caracterizado por elevada intensidade de capital e por restrições patrimoniais recorrentes, sendo prática comum, em operações de financiamento no setor aéreo, a estruturação de garantias contratuais e instrumentos de mitigação de risco como parte integrante da modelagem econômico-financeira do projeto. Ao regulamentar o financiamento de contratação de garantias contratuais no âmbito da Resolução CMN, alinha-se o normativo às práticas usuais do mercado e amplia-se a viabilidade das operações.

10. Além disso, o MPOR propõe ajustes nos compromissos e contrapartidas das companhias aéreas que recebam financiamentos do FNAC. Quanto às contrapartidas relativas à vedação de distribuição de dividendos e ao pagamento de bônus à alta administração, o MPOR sugere que incidam exclusivamente sobre as linhas de financiamento destinadas à aquisição de SAF e à realização de investimentos em infraestrutura logística e equipamentos de apoio à aviação civil, previstas, respectivamente, nos incisos I e VI do parágrafo único do art. 1º da norma, afastando sua aplicação às demais modalidades de financiamento previstas na Resolução CMN.

11. De acordo com o MPOR, as linhas voltadas à aquisição e manutenção de aeronaves possuem prazos significativamente dilatados — que podem alcançar até 144 meses —, de modo que a imposição das referidas vedações durante todo o período contratual acarretaria ônus



MINISTÉRIO DA FAZENDA

severo à governança corporativa das companhias e à sua relação com investidores e credores. A limitação prolongada de instrumentos de remuneração do capital e de incentivos executivos, conforme argumenta o MPOR, poderia, pois, comprometer a atratividade financeira das empresas e gerar distorções incompatíveis com a dinâmica própria de um setor intensivo em capital e sujeito a ciclos longos de investimento.

12. Propõe-se, além disso, ajuste na contrapartida de aviação regional prevista no inciso IV do § 1º do art. 4º, com a redução do percentual mínimo de incremento da participação nas regiões da Amazônia Legal e do Nordeste, de 30% para 15%, bem como o ajuste do piso absoluto alternativo de 20% para 17,5% do total de decolagens anuais. Sugere-se, ainda, a ampliação do prazo para cumprimento da meta, de dezoito para 24 meses. Adicionalmente, o MPOR propõe a substituição da obrigação de manutenção do percentual alcançado durante todo o prazo do financiamento pela manutenção, pelo período mínimo de um ano, do número absoluto de frequências resultante da meta aferida na data de aprovação do financiamento, além da supressão da exigência de abertura compulsória de nova rota aplicável às empresas de menor porte.

13. O MPOR considera que as alterações preservam o núcleo da política pública — a indução à ampliação da conectividade regional —, mas ajustam seus parâmetros à dinâmica efetiva do setor aéreo, caracterizada por ciclos de planejamento de frota, sazonalidade da demanda e maturação gradual de rotas. A Pasta defende que, ao alinhar a exigência normativa à realidade operacional das companhias, evita-se a imposição de metas desproporcionais ou artificialmente aceleradas, reduzindo o risco de distorções econômicas e de barreiras indiretas ao acesso ao crédito estruturante do FNAC, ao mesmo tempo em que se assegura expansão regional sustentável e consistente.

14. Para efeito do disposto nos arts. 15, 16 e 17 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), as alterações ora propostas não implicam custos e não impactam os subsídios creditícios estimados quando da edição da resolução original, uma vez que não alteram os montantes, tampouco as condições financeiras dos financiamentos já autorizados no âmbito do FNAC. Tratam-se de ajustes normativos de natureza operacional, que não modificam o volume de recursos, os encargos financeiros, os prazos ou o modelo de alocação de riscos das operações, permanecendo os financiamentos de natureza reembolsável e com o risco de crédito integralmente assumido pelas instituições financeiras partícipes.

15. No que se refere à análise de impacto regulatório – AIR, o MPOR entende que a proposta de resolução CMN está dispensada de tal análise, por se tratar de ato normativo urgente – hipótese de dispensa de AIR prevista no inciso I do art. 4º do Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020. A urgência decorre da necessidade de conferir imediata efetividade às alterações aprovadas pelo CG-FNAC, voltadas a corrigir entraves identificados na execução da Resolução CMN nº 5.260, de 2025, cuja configuração atual tem se revelado excessivamente restritiva em aspectos relevantes, especialmente quanto ao limite de itens financiáveis, à modelagem das contrapartidas regionais e à estrutura de garantias.

16. Ademais, o MPOR ressalta que a manutenção do regramento vigente pode comprometer a atratividade das linhas de crédito, reduzir a adesão dos potenciais beneficiários e retardar a efetiva disponibilização dos recursos, com risco concreto de inefetividade da política pública recém-estruturada. Segundo essa Pasta, a postergação das alterações poderia atrasar



MINISTÉRIO DA FAZENDA

investimentos em frota, capital humano e expansão da conectividade regional, em contexto ainda marcado por restrições de liquidez e necessidade de recomposição operacional do setor aéreo. Com base nessa justificativa, e conforme previsto no art. 12 do Decreto nº 10.411, de 2020, a resolução CMN proposta será objeto de avaliação de resultado regulatório – ARR, a ser conduzida pelo MPOR, em articulação com o agente financeiro oficial, no prazo de três anos a contar de sua entrada em vigor.

17. Por fim, propõe-se que, uma vez aprovada por este conselho, a resolução CMN entre em vigor na data de sua publicação.

18. É o que submeto à consideração dos senhores, com a minuta de resolução CMN anexa.

FERNANDO HADDAD
Ministro de Estado da Fazenda

Anexo: 1.

FERNAND
O HADDAD

Assinado de forma digital
por FERNANDO HADDAD
Dados: 2026.03.19
16:02:43 -03'00'



BANCO CENTRAL DO BRASIL

RESOLUÇÃO CMN Nº , DE DE FEVEREIRO DE 2026

Altera a Resolução CMN nº 5.260, de 30 de outubro de 2025, que dispõe sobre a concessão de empréstimos com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC.

O Banco Central do Brasil, na forma do art. 9º da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964, torna público que o Conselho Monetário Nacional, em sessão realizada em de fevereiro de 2026, com base no art. 4º, *caput*, inciso VI, da referida Lei, e no art. 63, § 13, da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011,

RESOLVEU:

Art. 1º A Resolução CMN nº 5.260, de 30 de outubro de 2025, publicada no Diário Oficial da União de 3 de novembro de 2025, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º

§ 1º

V - aquisição de aeronaves: apoio financeiro para aquisição de aeronaves novas de fabricação nacional e apoio à aquisição de motores, peças e componentes associados, inclusive para a capacitação e treinamento de aeronautas e aeroviários, no valor de até 30% (trinta por cento) do valor financiado com aeronaves; e

§ 2º Aos financiamentos das finalidades previstas no § 1º será admitida a utilização de recursos para contratação de garantias contratuais, inclusive seguros-garantia, relacionados aos respectivos financiamentos.” (NR)

“Art. 4º

§ 1º Constituem contrapartidas mínimas obrigatórias para as linhas de crédito definidas no art. 1º, § 1º, cujo descumprimento implicará a substituição retroativa dos encargos financeiros aos mutuários definidos no art. 2º, *caput*, inciso I, a título de remuneração ao FNAC, na forma do § 3º, apurados na data de constatação do descumprimento:

IV - incremento de, no mínimo, 15% (quinze por cento) na proporção anual de frequências operadas pela companhia entre aeroportos localizados na região que compreende a Amazônia Legal e o Nordeste brasileiro, em relação à proporção praticada no ano anterior à formalização do pedido de financiamento, ou, alternativamente, garantia de que, no mínimo, 17,5% (dezessete e meio por cento) do total de suas decolagens anuais sejam realizadas com origem e destino situados nessas regiões, observadas as seguintes condições:



BANCO CENTRAL DO BRASIL

a) a companhia terá o prazo de vinte e quatro meses, a partir da aprovação do pedido de financiamento pelo CG-FNAC, para atingir a meta acima; e

b) a companhia deverá manter, por no mínimo um ano, o número mínimo absoluto de frequências na região resultante do cálculo da meta estabelecido na data da aprovação do financiamento do CG-FNAC.

.....
§ 5º As contrapartidas previstas nos incisos I e II do § 1º deste artigo se aplicam apenas às linhas de crédito definidas no art. 1º, § 1º, incisos I e VI, desta Resolução.” (NR)

Art. 2º Fica revogada a alínea “c” do inciso IV do § 1º do art. 4º da Resolução CMN nº 5.260, de 30 de outubro de 2025, publicada no Diário Oficial da União de 3 de novembro de 2025.

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

GABRIEL MURICCA GALÍPOLO
Presidente do Banco Central do Brasil