

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA
DE AVIAÇÃO GERAL

Abag



A ABAG

MACRO-OBJETIVOS DA ABAG

A Associação Brasileira de Aviação Geral (ABAG) foi criada em 1992 com o intuito de defender e promover os interesses de pessoas e organizações que operem aeronaves como forma de apoio a seus negócios de forma íntegra e profissional, angariando o reconhecimento da sociedade e do governo como seu legítimo interlocutor.



Fomentar o papel complementar da Aviação Geral na conectividade e acessibilidade do setor aéreo brasileiro.



Buscar uma regulamentação que não seja obstáculo para o crescimento de pequenas empresas e operadores aéreos.



Garantir a operação e o desenvolvimento eficiente da Aviação Geral.



Possibilitar operações ágeis e simples com foco no desenvolvimento da segurança operacional.

PL-Projeto de Lei Nº 2166/2021 – Dispõe sobre criação e regulamentação do TARP-Transporte Aéreo Remunerado Individual de Passageiros

Análise técnica

Análise do texto do PL quanto à segurança operacional – comparação com operação privada

- **Art. 1º §1º: (...)aeronave civil, registrada em nome de pessoa física**

Esta exigência **não altera** as condições de segurança operacional exigidas para o transporte aéreo privado.

- **Art. 1º §1º: (...)e que esteja com seus Certificados de Matrícula e Aeronavegabilidade válidos e Art.1º §2º: A aeronave deverá atender às exigências aplicáveis à categoria Transporte Público Privado – TPP**

Qualquer aeronave autorizada a operar pela ANAC necessita de Certificados de Matrícula e Aeronavegabilidade válidos e de atender, no mínimo, às regras para o transporte aéreo privado⁸; sendo assim, esta exigência **não altera** as condições de segurança operacional exigidas para o transporte aéreo privado.

- **Art. 1º §3º: A aeronave deverá possuir no máximo seis assentos e ser equipada com motor a combustão, podendo possuir um ou dois motores (monomotor ou bimotor), com a potência máxima de 310hp, por motor.**

De fato, este requisito limita o nível de risco da operação. Caso o TARP ocorresse com aeronaves com mais assentos e/ou dotadas de motores com mais potência e/ou mais complexos (turboélices ou a reação), o risco potencial seria de fato maior. Todavia, **foram omitidas importantes características que poderiam ter mais influência sobre o risco da operação, como autorização para realizar operações IFR e/ou PBN, controle de passo de hélice, etc. E, principalmente, não está claro se o TARP também poderia ser efetuado com helicópteros**; o que, se permitido, elevaria significativamente a complexidade da operação. A conclusão é de que **esta exigência tem impacto positivo no nível de segurança operacional, mas precisaria ser mais bem especificada para garantir que isso realmente pudesse ocorrer.**

Análise do texto do PL quanto à segurança operacional – comparação com operação privada

- **Art. 2º: (...)**a aeronave deverá ser operada por seu proprietário, podendo contar com piloto auxiliar, desde que o proprietário comande a aeronave em mais da metade dos voos realizados a cada ano.

Em princípio, o fato de o proprietário/explorador operar a aeronave em mais da metade dos voos poderia ser um fator positivo para a segurança operacional, embora subjetivo. Mas o fato de a quantidade de pilotos auxiliares permanecer em aberto, significa que pode haver muitas pessoas diferentes operando a mesma aeronave, o que é uma séria vulnerabilidade de segurança operacional. A conclusão é de que **esta exigência possui impacto indeterminado no nível de segurança operacional.**

- **Art. 2º Par. Único: O comandante da aeronave, bem como o piloto auxiliar deverão possuir pelo menos 300 (trezentas) horas de voo em comando**

Esta exigência é superior à experiência mínima requerida para obter a licença de Piloto Comercial de Avião (150h/200h). Entretanto, tal exigência é muito inferior à experiência requerida para exercer a função de comandante em uma operação de táxi aéreo “convencional”, que é de 1.200h para IFR e 500h para VFR. Também não fica claro no PL se a operação de TARP requer copiloto para operação IFR, que é obrigatório somente para a operação de táxi aéreo “convencional”. A conclusão é de que esta exigência **possui impacto positivo, porém reduzido no nível de segurança operacional, e precisaria ser mais bem especificada.**

Análise do texto do PL quanto à segurança operacional – comparação com operação privada

- **Art. 2º Par. Único: (...)e serem possuidores de Certificado de Habilitação Técnica – CHT de Piloto Comercial.**

Por se tratar de transporte remunerado de passageiros, a licença de Piloto Comercial já seria a qualificação mínima requerida de qualquer maneira; portanto esta **exigência não altera as condições de segurança operacional.**

- Arts. 3º, 5º e 6º não têm relação com segurança operacional.
- Art. 4º trata de assunto já presente na regulamentação atual para transporte aéreo público.

Análise do texto do PL quanto à segurança operacional – comparação com operação privada

- Adicionalmente, é preciso comentar que, por não serem aeronautas (tripulantes empregados de empresas aéreas), os proprietários/operadores do TARP não estariam sujeitos aos limites de horas de voo e jornada da Lei do Aeronauta (Lei Nº 13.475, de 28 de agosto de 2017) – ou seja: os proprietários/operadores do TARP podem exercer as atividades de pilotagem por períodos muito mais extensos que os pilotos profissionais. Isto significa que **os pilotos proprietários/operadores do TARP têm muito mais chance de trabalharem fadigados do que os aeronautas**, outra fragilidade à segurança operacional do TARP.

Análise do texto do PL quanto à segurança operacional – comparação com operação privada

Conclusão:

As exigências adicionais do TARP significam um acréscimo extremamente reduzido ao nível de segurança verificado nos requisitos para o transporte aéreo privado, e está a uma enorme distância do que é requerido para o táxi aéreo “convencional” nos regulamentos da ANAC, ou seja: substituir tais regulamentos pelo TARP representaria um incremento imenso no risco operacional, com provável aumento nos acidentes e nas perdas humanas e materiais.

Análise das justificações apresentadas – principais elementos

1. O táxi aéreo clandestino estaria cada vez mais presente no país e o táxi aéreo regular não atenderia à demanda ou aos anseios do público consumidor.

- Não há evidências de aumento da atividade irregular no táxi aéreo do país – na verdade, não há estatísticas disponíveis quanto à atividade do TACA (táxi clandestino). O que se tem conhecimento é que o combate ao TACA vem se intensificado nos últimos anos devido à atuação cada vez mais presente da ANAC.
- Também não há evidências de que a frota atual do táxi aéreo seja insuficiente para atender à demanda por fretamento aéreo, tampouco temos conhecimento de que a qualidade ou a capilaridade do táxi aéreo “convencional” atualmente disponível seriam inadequadas.

Análise das justificações apresentadas – principais elementos

- Quanto ao valor cobrado pelo táxi aéreo, a percepção de fato é de que este está muito acima do poder aquisitivo da população. Um dos principais motivos é o próprio custo da atividade aérea, elevado em toda parte do mundo e especialmente no Brasil, devido ao **câmbio desfavorável** e ao **alto preço dos combustíveis de aviação**, fatores este que **também estariam presente no TARP**.
- Outro fator importante é a **carga tributária**, que onera toda a cadeia produtiva do táxi aéreo, seja ele “convencional” ou TARP. Ocorre que **mesmo o TARP seria uma opção mais cara do que o TACA**, uma vez que o custo tributário permaneceria. O PL prevê, em seu Art. 4º que deve “ser emitido comprovante fiscal aplicável, com o posterior recolhimento do imposto devido”; e, por clandestino, é evidente que o TACA não possui tal custo. Portanto, **embora o TARP deva ser uma opção mais barata do que o táxi aéreo “convencional”, ainda assim ele não seria financeiramente competitivo com o TACA**.
- E, em terceiro lugar, há o **custo regulatório** relacionado ao atendimento de todos os requisitos dos RBACs Nº119 e 135 para que a operação. A questão é que **tal custo se traduz em efetivo aumento da segurança operacional**, não sendo, portanto, descartável de pronto. Alguns itens regulamentares de fato têm pouca influência na garantia à segurança operacional, mas não se pode querer eliminar a necessidade de cumprimento de todo o regulamento devido à eventual inadequação de alguns de seus itens.

Análise das justificações apresentadas – principais elementos

- A tendência, portanto, é de que o TARP avance sobre o mercado do táxi aéreo “convencional”, especialmente no segmento que utiliza aeronaves de configuração equivalente; todavia, é questionável se o cliente habitual do TACA, normalmente orientado por preço, iria migrar para o TARP – que, apesar de sua simplicidade, ainda possui custos tributários que o tornam mais oneroso que a alternativa clandestina.

Análise das justificações apresentadas – principais elementos

2. Seria mais benéfico para a segurança dos passageiros se houver mais fiscalização da atividade de transporte aéreo remunerado regulamentada pelo TARP, “regularizando o TACA”, do que manter a adoção de critérios mais rígidos para a operação de táxi aéreo “convencional”..

- **A operação privada já vem sendo bastante fiscalizada.**
- **Caso o TARP seja aprovado, sua fiscalização seria equivalente à da aviação privada, que é a que já temos hoje.** Não há atividade semelhante ao táxi aéreo “convencional” a ser fiscalizada no TARP, já que sua operação e manutenção são definidas como idênticas à da aviação privada.
- **Portanto, não haveria ganho em fiscalização somente pelo fato de a operação ser enquadrada como TARP.**
- **Mesmo que fosse mais bem fiscalizado, o TARP continuaria operando com critérios muito mais liberais do que o táxi aéreo “convencional”, e portanto num nível de segurança inferior.**

Análise das justificações apresentadas – principais elementos

3. De acordo com matéria jornalística apresentada na justificação, que afirma que “(...)quase metade das 11,9 mil aeronaves registradas no país para transporte privado e para táxi-aéreo está impedida de voar por algum tipo de irregularidade”, isto seria uma evidência de falta de fiscalização da atividade aeronáutica no Brasil.

- As “irregularidades” apontadas se referem às aeronaves com Certificado de Matrícula suspenso ou cancelado ou com o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade vencido. Tais aeronaves estão sem condições de voo, seja em caráter permanente (aeronaves acidentadas ou abandonadas em situação irrecuperável, obsoletas, ou financeiramente inviáveis para reformar) ou transitória (aguardando peças de reposição ou disponibilidade de recursos para voltarem a voar), ou, ainda, aeronaves apreendidas pela Polícia Federal, que podem ou não voltar a voar. De qualquer maneira **as “irregularidades” apontadas nada têm a ver com falta de fiscalização**, como sugere o texto reproduzido da matéria jornalística.

Análise das justificações apresentadas – principais elementos

4. De acordo com a justificação, “As exigências aqui impostas para a regulamentação da atividade individual de transporte aéreo de passageiros, seja pela limitação de potência e de assentos das aeronaves e a obrigatoriedade de que as aeronaves sejam pilotadas, prioritariamente, por seus proprietários, afasta qualquer discussão no sentido de que poderia trazer concorrência às já autorizadas empresas de táxi aéreo, operantes no mercado”.

- Se o objetivo do TARP é fazer com que a frota atualmente impedida de atuar no táxi aéreo “convencional” seja autorizada a operar regularmente, sem a necessidade de um processo oneroso de certificação, com muito menos regras a serem cumpridas – e, portanto, com menos custos –, é evidente que a **frota do TARP irá concorrer, e com muita vantagem, com a frota de aeronaves de mesma configuração que opera no táxi aéreo “convencional”.**

Análise das justificações apresentadas – principais elementos

- De acordo com os dados do RAB-Registro Aeronáutico Brasileiro da ANAC, atualmente existem 133 aeronaves em condições de voo certificadas para operar no táxi aéreo “convencional” com a mesma configuração proposta para efetuar o TARP – este segmento corresponde a 22,3% da frota do segmento.
- Por outro lado, há, atualmente, 3.942 aeronaves privadas com a configuração exigida pelo TARP em condições de voo. Se 10% destas tornarem-se aeronaves autorizadas a realizar o TARP – e estima-se que seria muito mais, já que não há custos ou dificuldades para tal –, então teríamos 394 aeronaves adicionais para realizar o mesmo serviço do táxi aéreo “convencional” que utiliza aeronaves de mesma configuração.
- Ou seja: **haveria 3 aeronaves TARP para cada aeronave de táxi aéreo “convencional”**.

Análise das justificações apresentadas – principais elementos

- Além disso, as aeronaves que hoje operam nas escolas de aviação e nos aeroclubes, também poderiam ser utilizadas para o TARP de maneira compartilhada de acordo com o PL. Nesta categoria, temos mais 736 aeronaves em condições de voo (5,5 vezes mais que as aeronaves certificadas como táxi aéreo atualmente – dados RAB/ANAC), 44 das quais dos modelos mais requisitados para fretamento (ex. Beechcraft Baron, Piper Seneca e Cirrus SR-20 e SR-22).
- Nesta categoria, o interesse pelo fretamento como TARP seria ainda maior, uma vez que as escolas e aeroclubes já possuem estrutura administrativa e comercial para efetuar a operação de fretamento.
- Portanto, o TARP seria fortíssimo concorrente ao táxi aéreo “convencional”. Mais do que isso: com muito menos custo e frota muito maior, **a tendência é de que o TARP leve o táxi aéreo “convencional” com frota semelhante à extinção em pouquíssimo tempo.**

Análise das justificações apresentadas – principais elementos

5. Com o advento do TARP, haveria geração de emprego e renda no setor aéreo, com recolhimento de impostos e taxas que hoje não são recolhidos.

- Pode ser que, na hipótese de haver o TARP, realmente houvesse geração de emprego e renda, e aumentasse a arrecadação de impostos. Porém, isso ocorreria somente na margem, isto é: na diferença entre o volume operacional e faturamento obtidos com o TARP e o táxi aéreo “convencional” com frota semelhante. Mas mesmo este aumento marginal não é certo, e dependeria de diversos outros fatores, em especial do crescimento do mercado consumidor para níveis bem superiores aos atuais. Na verdade, este aumento marginal pode simplesmente não ocorrer, ou até mesmo ocorrer diminuição no faturamento das operações de fretamento de aeronaves leves, levando a uma arrecadação menor do que a atual para o táxi aéreo “convencional” com frota semelhante. Em termos de geração de empregos, um suposto aumento também não é certo.

Análise das justificações apresentadas – principais elementos

6. O TARP permitiria um movimento análogo ao que ocorreu com a regulamentação do transporte veicular por aplicativos, que hoje convivem com os táxis de forma harmônica nas cidades, atendendo públicos distintos.

- **Já existem aplicativos para a utilização de táxi aéreo “convencional” muito semelhantes aos utilizados no transporte terrestre, como Uber e 99 Táxis. Para o modal aéreo, é possível tanto fretar integralmente uma aeronave quanto adquirir assentos individuais ou “pernas vazias”. O mais antigo é a Flapper, que opera desde 2016, e em 2020 foi lançado o FlyAdam, ambos bastante utilizados pelo mercado.**

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA
DE AVIAÇÃO GERAL

Abag

