

**REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº                   , DE 2020**  
(Do Sr. CAPITÃO ALBERTO NETO)

Requer informações a respeito da prestação e fiscalização de serviços de táxi-aéreo.

Senhor Presidente:

Requeiro a V. Ex<sup>a</sup>., com base no art. 50 da Constituição Federal, e na forma dos arts. 115 e 116 do Regimento Interno que, ouvida a Mesa, sejam solicitadas estas informações ao Sr. Ministro de Estado da Infraestrutura:

1. No Projeto de Lei nº 6.961, de 2010, do Poder Executivo, ainda em tramitação na Câmara dos Deputados, propõe-se que os serviços de táxi-aéreo sejam classificados como serviços aéreos privados, nos seguintes termos:

“Art. 177. Consideram-se serviços aéreos privados, sujeitos à fiscalização e regulação da autoridade de aviação civil:

I - os realizados, sem remuneração, em benefício do próprio operador;

II - os serviços aéreos especializados; e

III - os serviços de táxi aéreo.

Art. 177-A. As aeronaves e os operadores deverão atender aos respectivos requisitos técnicos e às disposições sobre navegação aérea e segurança de voo, assim como ter, regularmente, seguro contra danos às pessoas ou bens na superfície e ao pessoal técnico a bordo.

Art. 177-B. Os serviços aéreos privados dependem de prévia certificação da autoridade de aviação civil, mediante a comprovação do atendimento de requisitos por ela estabelecidos.

Parágrafo único. A exigência prevista no caput não se aplica aos serviços aéreos privados de que trata o inciso I do art. 177.

Art. 177-C. Os serviços aéreos especializados requerem homologação técnica específica das aeronaves utilizadas para cada tipo de serviço e serão definidos em regulamento da autoridade de aviação civil.

Art. 177-D. Os serviços de táxi aéreo constituem modalidade de transporte aéreo privado de pessoa, carga ou mala postal, caracterizados por proporcionar atendimento independentemente de horário, percurso ou escala.

§ 1º A remuneração dos serviços de táxi aéreo será convencionada entre o usuário e o transportador.

§ 2º É vedada a comercialização de espaços individuais ao público em geral, seja por meio da empresa de táxi aéreo, seja por meio de intermediário, exceto na exploração de linhas aéreas sistemáticas.

§ 3º A exploração de linhas aéreas sistemáticas pela empresa de táxi aéreo dependerá de aprovação da autoridade de aviação civil, conforme estabelecido em regulamento específico.

Art. 177-E. As aeronaves utilizadas na prestação dos serviços de que tratam os incisos I e II do art. 177 não poderão realizar serviços aéreos remunerados de transporte de pessoa, carga ou mala postal.” (NR)

Deseja-se saber:

a) quais as implicações da mudança ali proposta, considerando os aspectos da oferta e do preço dos serviços, da segurança das operações e da atuação regulatória e fiscalizatória da Agência Nacional de Aviação Civil - Anac?

b) no caso de se adotar a classificação proposta, as empresas e operações de táxi-aéreo passariam a ser regidas pelo Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica - RBHA nº 91, em vez do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 135?

c) na experiência internacional, há países que não requerem das empresas e operações de táxi-aéreo as exigências previstas no RBAC nº 135?

d) esse Ministério já se pronunciou, por intermédio de nota técnica ou instrumento análogo, a respeito da proposta de se classificar os

serviços de táxi-aéreo como serviços aéreos privados, apresentada pelo governo em 2010?

2. Qual o panorama dos serviços de transporte por táxi-aéreo no Brasil? Pede-se: empresas com certificação operacional e outorga de operação; sede e nome de cada uma delas; número e tipo de aeronaves; extensão do corpo de tripulantes; voos realizados em 2019; passageiros transportados em 2019; estatística de acidentes nos anos de 2015 a 2019; número de empresas que, nos últimos cinco anos, ingressaram no mercado; número de empresas que, nos últimos cinco anos, deixaram o mercado; aeroportos mais utilizados, por região.

3. Qual o protocolo adotado pela fiscalização para caracterizar o TACA (Táxi-Aéreo Clandestino)? Quantas autuações houve em 2019? Quantas redundaram na efetiva aplicação de penalidade? Qual o montante arrecadado?

4. Qual o tempo médio gasto para o cumprimento de cada uma das fases do processo de certificação operacional da empresa e para a outorga da autorização para que ela possa operar, considerando, neste caso, inclusive o tempo gasto até que haja deliberação da diretoria da Anac? Alguma providência já foi ou vem sendo tomada no intuito de conferir mais agilidade a esse processo? Do que se trata? Qual o valor cobrado pela Anac para andamento dos processos de certificação e de outorga? Em relação aos aspectos aqui mencionados, a Anac possui dados comparativos de seu desempenho administrativo com o de agências da mesma natureza, em outros países?

5. As condições excepcionais da região amazônica (baixíssima acessibilidade) justificariam a adoção de regras particulares, menos rígidas, para a atuação local de empresas de táxi-aéreo?

## **JUSTIFICAÇÃO**

As perguntas aqui formuladas têm o objetivo de esclarecer para o Parlamento aspectos diversos da prestação e da fiscalização dos serviços de

táxi-aéreo. Tendo em vista as frequentes manifestações de contrariedade com a pequena oferta de serviço de transporte aéreo fora das capitais e com a atuação de empresas que hoje promovem transporte aéreo clandestino, pode ser preciso que o legislador federal se engaje na produção de texto legislativo voltado para o aperfeiçoamento institucional e econômico do setor.

Considerando que não se pode sequer dar início a tal processo sem que sejam conhecidas informações essenciais a respeito dos serviços e de empresas de táxi-aéreo, este requerimento de informação se faz necessário.

Sala das Sessões, em 12 de Fevereiro de 2020.

**CAPITÃO ALBERTO NETO**  
**Deputado Federal**  
**Republicanos/AM**