



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.166, DE 2021

(Do Sr. Delegado Marcelo Freitas)

Dispõe sobre criação e regulamentação do Transporte Aéreo Remunerado Individual de Passageiros, TARP.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD



PROJETO DE LEI Nº DE 2021
(Do Sr. DELEGADO MARCELO FREITAS)

Dispõe sobre criação e regulamentação do Transporte Aéreo Remunerado Individual de Passageiros, TARP.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. A Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC poderá autorizar o Transporte Aéreo Remunerado Individual de Passageiros, TARP, desde que cumpridas as exigências desta lei e do Código Brasileiro de Aeronáutica.

§ 1º - Somente será autorizada para o TARP, aeronave civil, registrada em nome de pessoa física e que esteja com seus Certificados de Matrícula e Aeronavegabilidade válidos.

§ 2º - A aeronave deverá atender às exigências aplicáveis à categoria Transporte Público Privado - TPP.

§ 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.

Art. 2º- Para o Transporte Aéreo Remunerado Individual de Passageiros, TARP, 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.





Parágrafo único: O comandante da aeronave, bem como o piloto auxiliar deverão possuir pelo menos 300 (trezentas) horas de voo em comando e serem possuidores de Certificado de Habilitação Técnica - CHT de Piloto Comercial.

Art. 3º - A responsabilidade civil sobre a operação da aeronave será equivalente às previstas para as aeronaves da categoria Transporte Público Privada - TPP e demais constantes do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA.

Art. 4º - A aeronave autorizada para o TARP não poderá ser utilizada comercialmente para outras finalidades, devendo, a cada voo, ser emitido comprovante fiscal aplicável, com o posterior recolhimento do imposto devido.

§ 1º A determinação não se aplica ao transporte do proprietário e seus familiares.

§ 2º Havendo autorização da ANAC, a aeronave poderá ser utilizada para a instrução de pilotagem, quando compartilhada com uma escola de aviação.

Art. 5º - Os passageiros deverão ser cientificados, por escrito, da condição da categoria da aeronave, em cujas laterais deverá ser afixado identificador referente ao Transporte Aéreo Remunerado Individual de Passageiros, TARP.

Art. 6º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.





JUSTIFICAÇÃO

Está cada vez mais disseminada a prática dos serviços de transporte aéreo remunerado de passageiros de forma irregular. As empresas de Táxi Aéreo não conseguem atender toda a demanda. Seja pelo valor cobrado, devido aos custos operacionais, seja pela dificuldade no atendimento a regiões mais afastadas dos grandes centros urbanos. Os passageiros, não raras vezes, têm que recorrer ao uso de aeronaves não credenciadas para este serviço e que realizam o transporte aéreo não regular ou clandestino.

Estamos diante de uma situação de fato! De demanda que já existe em larga escala e precisamos debater acerca do tema, atendendo às necessidades dos usuários, sem deixarmos de discutir o mais importante: a segurança aérea.

A Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, em parceria com o Ministério da Infraestrutura, lançou, no ano 2018, a campanha “Voe seguro, não use táxi-aéreo clandestino”. A ANAC adverte para os riscos de voar em aeronaves não fiscalizadas regularmente, principalmente no que diz respeito a regularidade de suas manutenções de segurança.

Aqui nos preocupa, em especial, a segurança dos passageiros, usuários desse tipo de serviço de transporte aéreo. Nos preocupa também a capacidade técnica e experiência dos pilotos que comandam essas aeronaves. Da mesma forma que os motoristas de veículos são habilitados por categoria, de modo que temos habilitações e capacitações específicas para motoristas que transportam passageiros e cargas, assim também é na aviação civil. Precisamos exigir maior experiência para pilotos que transportam passageiros.

A segurança do voo tem que ser nosso objetivo principal.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado DELEGADO MARCELO FREITAS – PSL/MG

Entretanto, o que observamos, na prática, são aeronaves transportando passageiros de forma remunerada, sem que estejam com sua manutenção ou documentação regulares, o que eleva, de forma inaceitável, o risco para o transporte aéreo. Precisamos, assim, trazer à fiscalização da ANAC essas aeronaves atualmente não fiscalizadas!

Segundo reportagem da CNN Brasil, baseada em dados da ANAC, *“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, de acordo com os dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) de janeiro deste ano. O número total de aeronaves com algum tipo de pendência é de 5.110, número que representa 43% dos aviões privados ou de táxi aéreo do país. As irregularidades mais comuns estão relacionadas à documentação vencida ou com inconformidades, mas em centenas de casos os motivos vão além da papelada. São 1.391 ocorrências relacionadas a aeronaves avariadas por acidentes e outras 463 por irregularidades técnicas. Em muitos casos, uma mesma aeronave é interditada por mais de um motivo.”* (disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/2020/07/08/metade-das-aeronaves-de-transporte-privado-e-taxi-aereo-estao-impedidas-de-voar>).

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.

Certamente teremos ganho em maior fiscalização das aeronaves que já operam com o transporte não licenciado de passageiros, sem esquecer da geração de emprego e renda no setor aéreo, com recolhimento de impostos e taxas que hoje não são recolhidos.

A regulamentação do Transporte Aéreo Remunerado Individual de



Câmara dos Deputados, Anexo IV – Gabinete 548, CEP: 70.160-900 – Brasília/DF

Tels: (61) 3215-1548/2548 e-mail: dep.delegadomarcelofreitas@camara.leg.br

Assinado eletronicamente pelo Deputado Deputado Marcelo Freitas
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210426612900>



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado DELEGADO MARCELO FREITAS – PSL/MG

Passageiros é imperativa e urgente, como foi a regulamentação do transporte veicular por aplicativos que hoje convivem com os táxis de forma harmônica nas cidades, atendendo públicos distintos.

Solicita-se a especial atenção dos nobres pares a fim de regulamentar, mediante lei, situação fática disseminada em nossa nação.

Sala das Sessões, em ____ de ____ de 2021.

Deputado DELEGADO MARCELO FREITAS - PSL/MG

Apresentação: 14/06/2021 09:04 - Mesa

PL n.2166/2021



Câmara dos Deputados, Anexo IV – Gabinete 548, CEP: 70.160-900 – Brasília/DF

Tels: (61) 3215-1548/2548 e-mail: dep.delegadomarcelofreitas@camara.leg.br

Assinado eletronicamente pelo Deputado Deputado Marcelo Freitas
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210426612900>



FIM DO DOCUMENTO