



**MINISTÉRIO DA FAZENDA**  
**Secretaria de Acompanhamento Econômico**

Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 340 /COGTL/SEAE/MF

Brasília, 16 de dezembro de 2015.

**Assunto:** Audiência Pública nº 17/2015, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que dispõe sobre proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 91, intitulado “Requisitos Gerais de operação para aeronaves civis”, e proposta de emenda ao RBAC nº 01, intitulado “Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos RBAC”.

**Ementa:** Ausência de impacto regulatório significativo. Sem restrições concorrenciais identificáveis. Caso de não manifestação pela SEAE.

**Acesso:** Público.

---

### **1) Introdução**

1. A Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (SEAE/MF) apresenta, por meio deste parecer, considerações sobre a Audiência Pública nº 17/2015, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), com a intenção de contribuir para o aperfeiçoamento do arcabouço regulatório do setor, nos termos de suas atribuições legais, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Anexo I ao Decreto nº 7.482, de 16 de maio de 2011.

2. Esta audiência pública trata de proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 91, intitulado “Requisitos Gerais de operação para aeronaves civis” – em substituição ao Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 91 –, e de Emenda ao RBAC nº 01 com definições relacionadas ao RBAC 91.

### **2) Das Melhores Práticas Regulatórias**

3. A clara identificação do problema, a apresentação de justificativa para a proposição e a explicitação dos normativos legais que fundamentam a proposta são parte fundamental das melhores práticas regulatórias, sendo essenciais para a melhor compreensão da matéria pela sociedade. Avalia-se que, no presente caso, a agência atendeu a esses pré-requisitos.

4. Segundo justificativa e documentos disponibilizados pela agência relativos à audiência pública ora analisada, a ANAC informa que a principal razão para a edição do RBAC nº 91, em substituição ao RBHA Nº 91 vigente, deve-se aos avanços da aviação civil brasileira. Esses, por sua vez, geraram uma necessidade de contemplar requisitos adicionais para atender o interesse público e fomentar o desenvolvimento da aviação civil brasileira.

5. No geral, conforme a ANAC, há uma melhor adequação do texto dos regulamentos e a adoção de itens em conformidade com os regulamentos internacionais, adequados à realidade brasileira. A título de exemplificação, pode-se citar as seguintes alterações:

- i) Equipamentos de sobrevivência na água para voos afastados da costa passam a ser requeridos para todas as aeronaves, e não apenas para os grandes aviões, em adequação aos padrões do Anexo 6 da Convenção de Aviação Civil Internacional;
- ii) Requisitos de voos acrobáticos ampliados para proteger público em solo ou outras pessoas a bordo (seção expandida para abranger também voos de demonstração, de competição e em eventos em geral);
- iii) Alterações nos requisitos de pouso de helicópteros em locais não cadastrados;
- iv) Alterações na seção de álcool e drogas para se adequar ao avanço da legislação brasileira equivalente para o trânsito;
- v) Exclusão de requisitos cuja competência de regulação e fiscalização é do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA); e
- vi) Inserção ou alteração de termos em uso na proposta de RBAC nº 91 no RBAC nº 01.

### **3) Efeitos da Regulação sobre a Sociedade**

6. A distribuição dos custos e dos benefícios entre os diversos agrupamentos sociais deve ser transparente, até mesmo em função de os custos da regulação, de um modo geral, não recaírem sobre o segmento social beneficiário da medida.

7. Considerados esses aspectos, há previsão de impacto financeiro para que as companhias aéreas adaptem suas operações ou aeronaves às novas regras, no caso de ainda não estarem adaptados. Segundo a ANAC, os custos mais significativos terão que ser desembolsados uma única vez (ELT<sup>1</sup>, TCAS<sup>2</sup>, botes e coletes salva-vidas para quem voa muito afastado da costa). Além disso, os requisitos exigirão do regulado maior organização, planejamento e disciplina nas suas operações.

8. Os operadores comerciais sob os RBAC nº 121 e nº 135 já atendem a uma regulamentação mais restritiva e praticamente não serão impactados, exceto pela eventual necessidade de instalação de ELT ou ELT adicional.

---

<sup>1</sup> ELT – Emergency Locator Transmitter – Transmissor Localizador Emergencial

<sup>2</sup> *Traffic Collision Avoidance System*, que significa "Sistema Anticolisão de Tráfego", equipamento de segurança de voo.

9. O custo estimado pela agência para a aquisição de ELT varia entre R\$ 1.000,00 e R\$ 5.000,00. O custo da instalação estimado está entre R\$ 8.000,00 e R\$ 16.000,00. Há ainda, em alguns casos, a depender do tipo do aparelho, a necessidade de certificação junto à ANAC, de aproximadamente R\$ 20.000,00.

10. Apesar dos custos, as exigências contribuem para assegurar maior eficiência em resgates, nos casos de acidentes.

11. No caso do RBAC nº 01, a agência diz não identificar impacto relevante sobre o mercado.

#### **4) Análise do Impacto Concorrencial**

12. O impacto concorrencial de uma medida regulatória pode ocorrer por meio de: i) limitação no número ou variedade de fornecedores; ii) limitação na concorrência entre empresas; iii) diminuição do incentivo à competição; e (iv) limitação das opções dos clientes e da informação disponível<sup>3</sup>.

13. Considerando tais critérios, não foram verificados indícios de que a proposta em análise resulte em impactos concorrenciais negativos.

#### **5) Considerações Finais**

14. Ante o exposto, a SEAE considera, no âmbito de suas competências e dado o teor da matéria, que não cabem recomendações para o aperfeiçoamento da proposta, dadas as informações disponibilizadas até o presente momento.

À consideração superior.

CAROLINA A. CARVALHO TOMÁZIO  
Gerente

JONATAS BEZERRA DE SOUZA  
Coordenador

CLEYTON MIRANDA BARROS  
Coordenador Geral de Transportes e Logística

De acordo.

ANDREY GOLDNER BAPTISTA SILVA  
Subsecretário de Regulação e Infraestrutura, Substituto

---

<sup>3</sup> OCDE (2011). **Guia de Avaliação da Concorrência**. Versão 2.0. Disponível em: <http://www.oecd.org/daf/competition/49418818.pdf>.