

PROPOSTA DE RESOLUÇÃO PARA PRORROGAÇÃO DAS TAREFAS DO PROGRAMA iBR2020 - PROGRAMA DE FOMENTO À CERTIFICAÇÃO DE PROJETOS DE AVIÕES DE PEQUENO PORTE.

JUSTIFICATIVA

1. APRESENTAÇÃO

A presente Justificativa expõe as razões que motivaram a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor a prorrogação das tarefas do programa iBR2020 - Programa de fomento à certificação de projetos de aviões de pequeno porte.

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

2.1. Fatos

2.1.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, definiu, por meio do seu art. 5º, que a ANAC é autoridade de aviação civil e tem a competência para editar e dar publicidade aos regulamentos necessários à aplicação da referida lei.

2.1.2. A mesma Lei nº 11.182 requer, em seu art. 8º, X, que a ANAC regule e fiscalize os produtos e processos aeronáuticos; XVII, que a ANAC proceda à homologação e emita certificados, atestados, aprovações e autorizações, relativos às atividades de competência do sistema de segurança de voo da aviação civil, observados os padrões e normas por ela estabelecidos; e XXXIII, que a ANAC expeça, homologue ou reconheça a certificação de produtos e processos aeronáuticos de uso civil, observados os padrões e normas por ela estabelecidos.

2.1.3. O caput do art. 8º do mesmo diploma legal estabelece que “Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o **desenvolvimento e fomento** da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País” (grifo nosso).

2.1.4. O Programa iBR2020 é uma iniciativa da ANAC, estabelecida em 2014, que tem como objetivo principal amadurecer o conhecimento em certificação de projetos de aeronaves de pequeno porte, aproveitando a existente demanda nacional por aviões de pequeno porte e um grande parque industrial, que já estava estruturado pela aviação experimental, bem como a existência de uma iniciativa regulatória internacional com objetivos de reduzir os custos de certificação, além de mecanismos governamentais de fomento à cadeia produtiva nacional.

2.1.5. A indústria da aviação experimental surgiu no início da década de 1980 com a fabricação de aeronaves ultraleves e desde então veio crescendo desordenadamente, sem critérios regulamentares e sendo sempre preterida por assuntos mais urgentes, como a aviação comercial. O assunto sempre foi discutido com a sociedade, mas nunca houve uma solução definitiva para a fabricação em série de aeronaves experimentais e ultraleves. O programa iBR2020 nasceu com o objetivo de guiar os fabricantes de aeronaves experimentais para certificação aeronáutica.

2.1.6. A proposta do programa é desenvolver a capacidade de uma indústria aeronáutica nacional em produzir projetos de aeronaves de pequeno porte com mais condições de terem sucesso quando

submetidos a uma certificação de tipo. O desenvolvimento desta capacidade consiste na aquisição de conhecimentos estratégicos, o que promoveria o surgimento de projetos mais viáveis do ponto de vista de certificação. Este desenvolvimento de conhecimentos estratégicos é promovido pelas tarefas do programa, as quais exigem que o participante se envolva com a dinâmica de certificação de projetos aeronáuticos.

2.1.7. A contrapartida da participação no programa é a aceitação, por parte da ANAC, que a empresa fabrique aeronaves não-certificadas e as comercialize como experimentais.

2.1.8. Havia expectativa de vários participantes, esperando-se uma massificação qualitativa do conhecimento em projeto de aeronaves e o alargamento e diversificação da cadeia produtiva nacional, mantendo o foco na segurança de voo, entretanto somente quatro empresas aderiram ao programa e hoje, apenas duas estão regulares.

2.1.9. As duas empresas participantes do programa encaminharam pedidos à ANAC requerendo a prorrogação em um ano para todas as tarefas a serem concluídas após 30/06/16. Dentre os motivos para tal prorrogação destacam-se a grave crise econômica do Brasil, necessidade de adequação da estrutura das empresas e do amadurecimento de seus projetos.

2.1.10. Embora seja permitida aos participantes saída temporária e posterior retorno ao programa enquanto este estiver em vigor desde que cumpram com as tarefas vencidas, importante salientar que, durante o período em que as empresas estiverem fora do programa (suspensas) perde-se o direito a usufruírem da contrapartida de comercializar as aeronaves experimentais de sua fabricação (sem Certificação de Tipo).

2.1.11. Visto já haver um cenário econômico desafiador utilizando-se da contrapartida do programa, a suspensão desta condição agravaria ainda mais as perspectivas financeiras das empresas, possivelmente extinguindo as possibilidades de um futuro retorno ao programa iBR2020. Desta forma, avaliou-se a possibilidade de prorrogar as tarefas do programa, mas não prorrogar o usufruto das contrapartidas para além de 31/12/2020, conforme inicialmente previsto no programa iBR2020.

2.2. Análise de Impacto Regulatório - AIR

2.2.1. Foram identificadas duas alternativas e estas avaliadas em relação aos critérios mais relevantes de interesse público no âmbito da aviação civil, relacionados ao assunto.

2.2.2. Critérios avaliados:

- Segurança de voo
- Econômico para a ANAC
- Econômico para os regulados
- Social

2.2.3. Alternativas avaliadas:

1. Não alterar os prazos do programa iBR2020.
2. Prorrogar pelo período de um ano todas as tarefas do programa iBR2020 a serem concluídas após 30/06/16 e manter o usufruto das contrapartidas até 31/12/2020, previstas na Seção 5 do Anexo à Resolução 345/2014.

2.2.4. Foi escolhida a **ALTERNATIVA 2** por oferecer benefícios significativos, abaixo apresentados no quadro resumo.

	Custo	Benefício (<i>*** Considerando que os atuais participantes do programa concluem com êxito as tarefas e obtenham o Certificado de Tipo para suas aeronaves ***.</i>)
Segurança de voo	Considerando a continuação da comercialização de aeronaves prontas sem Certificação de Tipo pelos participantes do programa até 31/12/2020, não haverá mudança em relação ao atual risco de queda de uma aeronave de pequeno porte sobre pessoas e bens no solo e do risco de abalroamento se comparado à situação atual vigente do programa iBR2020. Adicionalmente, espera-se que haverá o interesse das próprias empresas participantes em direcionar potenciais compradores para a aquisição da aeronave a receber o certificado de tipo.	Melhoria do nível de segurança das aeronaves de pequeno porte comercializadas prontas para esporte e lazer; Redução do risco de queda de uma aeronave desse porte sobre pessoas e bens no solo e do risco de abalroamento, considerando a substituição gradual de aeronaves sem Certificação de Tipo por aeronaves de tipo certificado.
Econômico para ANAC	Sem custos	Arrecadação de TFAC relacionada a certificação de tipo de dois modelos de aeronave de pequeno porte e duas organizações de produção = R\$ 1.796.438,10, conforme Anexo III da lei 11.182, de 27/09/05.
Econômico para os Regulados	Poderá haver desvantagem financeira aos participantes do programa que já realizaram investimentos em prazo menor do que o permitido com a alteração das regras do programa. Porém, tal desvantagem poderá ser compensada pela possibilidade de oferecer ao mercado uma aeronave certificada antes que seu concorrente.	Possível redução do preço das aeronaves nacionais de tipo certificado e de pequeno porte em relação às aeronaves importadas de tipo certificado; Possível manutenção ou expansão da cadeia produtiva nacional, possibilitando maiores acordos comerciais para os fabricantes de aeronaves; Possível aumento na demanda por peças e componentes aeronáuticos; Possível aumento na demanda por serviços de manutenção aeronáutica; Possível aumento nos postos de trabalho para mecânicos de manutenção aeronáutica; Para as Escolas e Centro de Treinamento, possível aumento na demanda por cursos de piloto privado e disponibilidade de novos

		modelos de aeronaves, mais modernas dos que as atualmente em uso.
Social	Sem custos	Possibilidade de manutenção dos postos de trabalho nas empresas participantes do programa e de seus fornecedores; Possível aumento nos postos de trabalho para mecânicos de manutenção aeronáutica.

2.3. Fundamentação

Os fundamentos legais, regulamentares e normativos que norteiam esta proposta são os que seguem:

- a) Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, art. 8º, IV, X, XXXIII;
- b) Resolução nº 345, de 04 de novembro de 2014;
- c) RBAC 21, Emenda 02, de 22 de outubro de 2015;
- d) Instrução Normativa nº 18, de 17 de fevereiro de 2009, alterada pela IN nº 63 de 30/10/12.

3. AUDIÊNCIA PÚBLICA

3.1. Convite

3.1.1. A quem possa interessar, está aberto o convite para participar deste processo de Audiência Pública, por meio da apresentação, à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com respectivas argumentações.

3.1.2. Os interessados devem enviar os comentários identificando o assunto para o endereço informado no item 3.3, por via postal ou via eletrônica (*e-mail*), usando o formulário disponível no endereço eletrônico:

<https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-em-andamento/audiencias-publicas-em-andamento>.

3.1.3. Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta Audiência Pública serão analisados pela ANAC. Caso necessário, dada a relevância dos comentários recebidos e necessidade de alteração substancial do texto inicialmente proposto, poderá ser instaurada nova Audiência Pública.

3.2. Período para recebimento de comentários

3.2.1. Os comentários referentes a esta Audiência Pública devem ser enviados no **prazo de 30 dias corridos** da publicação do Aviso de Convocação no DOU.

3.3. Contato

3.3.1. Para informações adicionais a respeito desta Audiência Pública, favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC

Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR

Gerência Técnica de Processo Normativo – GTPN

Rua Laurent Martins, 209 - Jardim Esplanada

São José dos Campos - SP - CEP: 12.242-431

Tel: (12) 3203-6728

e-mail: normas.aeronaves@anac.gov.br