

Projeto de Lei Nº de 2016
(Do Sr. Nilto Tatto)

Modifica a Lei 12.187, de 29 de dezembro de 2009, e a Lei 12.249, de 11 de junho de 2010, incluindo o setor de aviação civil no âmbito da Política Nacional de Mudanças do Clima e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta lei modifica a Lei 12.187, de 29 de dezembro de 2009, que “institui a Política Nacional sobre Mudança do Clima - PNMC e dá outras providências” e a Lei 12.249, de 11 de junho de 2010, que “institui o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera nas Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste - REPENEC; cria o Programa Um Computador por Aluno - PROUCA e institui o Regime Especial de Aquisição de Computadores para Uso Educacional - RECOMPE; prorroga benefícios fiscais; constitui fonte de recursos adicional aos agentes financeiros do Fundo da Marinha Mercante - FMM para financiamentos de projetos aprovados pelo Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM; institui o Regime Especial para a Indústria Aeronáutica Brasileira - RETAERO; dispõe sobre a Letra Financeira e o Certificado de Operações Estruturadas; ajusta o Programa Minha Casa Minha Vida - PMCMV; altera as Leis nos 8.248, de 23 de outubro de 1991, 8.387, de 30 de dezembro de 1991, 11.196, de 21 de novembro de 2005, 10.865, de 30 de abril de 2004, 11.484, de 31 de maio de 2007, 11.488, de 15 de junho de 2007, 9.718, de 27 de novembro de 1998, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, 11.948, de 16 de junho de 2009, 11.977, de 7 de julho de 2009, 11.326, de 24 de julho de 2006, 11.941, de 27 de maio de 2009, 5.615, de 13 de outubro de 1970, 9.126, de 10 de novembro de 1995, 11.110, de 25 de abril de 2005, 7.940, de 20 de dezembro de 1989, 9.469, de 10 de julho de 1997, 12.029, de 15 de setembro de 2009, 12.189, de 12 de janeiro de 2010, 11.442, de 5 de janeiro de 2007, 11.775, de 17 de setembro de 2008, os Decretos-Leis nos 9.295, de 27 de maio de 1946, 1.040, de 21 de outubro de 1969, e a Medida Provisória no 2.158-35, de 24 de agosto de 2001; revoga as Leis nos 7.944, de 20 de dezembro de 1989, 10.829, de 23

de dezembro de 2003, o Decreto-Lei no 423, de 21 de janeiro de 1969; revoga dispositivos das Leis nos 8.003, de 14 de março de 1990, 8.981, de 20 de janeiro de 1995, 5.025, de 10 de junho de 1966, 6.704, de 26 de outubro de 1979, 9.503, de 23 de setembro de 1997; e dá outras providências”, incluindo o setor de aviação civil no âmbito da Política Nacional de Mudanças do Clima e garantindo a aplicação do Regime Especial para a Indústria Aeronáutica Brasileira – RETAERO nos casos de pesquisas e desenvolvimento de biocombustível para a aviação conforme previsto art. 30 da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010.

Art. 2º O art. 4º da Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, passa a vigorar acrescido do inciso IX com a seguinte redação:

“Art. 4º
.....
.

IX - a elaboração da estratégia nacional para o enfrentamento da redução das emissões de gases-estufas do setor de aviação civil nacional e internacional.
..... ”(NR)

Art. 3º O inciso XIII do *caput* do art. 5º da Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, passa a vigorar acrescido da seguinte alínea c:

“Art. 5º
.....
XIII -
.....

c) de práticas, atividades e tecnologias de baixas emissões de gases de efeito estufa voltadas ao setor de aviação civil. ” (NR)

Art. 4º O art. 6º da Lei nº 12.187 de 29 de dezembro de 2009, passa a vigorar acrescido do inciso XIX com a seguinte redação:

“Art. 6º
.....
XIX - o Regime Especial para a Indústria Aeronáutica Brasileira - RETAERO, nos termos da Lei 12. 249, de 11 de junho de 2010. ”(NR)

Art. 5º O art. 12 da Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º:

“Art.
12.

§

1º.....

§ 2º Para alcançar as metas de redução de gases-estufas do setor de aviação civil o País adotará, como compromisso nacional voluntário, as ações de mitigações previstas nos tratados da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).” (NR)

Art. 6º O caput do art. 30 da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, passa a vigorar acrescido do inciso III com a seguinte redação:

“Art. 30.

.....

III - a pessoa jurídica que produza partes, peças, ferramentais, componentes, equipamentos, sistemas, subsistemas, insumos, matérias-primas, que desenvolva tecnologia de fabricação de biocombustível destinado a aviação civil ou preste serviços referidos no art. 32, a serem empregados na manutenção, conservação, modernização, reparo, revisão, conversão e industrialização das aeronaves classificadas na posição 88.02 da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM.

.....”(NR)

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em

Justificativa

Prezados e Prezadas parlamentares, na quinta-feira 6 de outubro de 2016 governos de todo o mundo adotaram um acordo inédito para controlar emissões de gases de efeito estufa da aviação internacional. O documento, definido na 39ª Assembleia da Oaci (Organização de Aviação Civil Internacional) em Montréal, Canadá, trata de uma área que não está regulamentada pelo Acordo de Paris e representa cerca de 2% das emissões globais – com perspectivas de amplo crescimento até 2050. O novo acordo vai exigir que, a partir de 2021, empresas aéreas com vôos partindo ou chegando dos países signatários reduzam ou compensem as emissões que ultrapassem os níveis de 2020. Como se tratam de emissões internacionais que não podem ser atribuídas a este ou àquele país, o setor acabou ficando de fora dos compromissos nacionais do Acordo de Paris sobre a Mudança Climática.

Para o Observatório do Clima, o Brasil deveria apoiar a criação de um

mecanismo de mercado justo e equitativo para as emissões do setor. Tal mecanismo deveria, entre outras coisas:

- Definir claramente o limite de emissões até 2020, sendo neutralizadas a partir de então;
- Países pobres que fossem isentos da regra deveriam ter suas compensações absorvidas pelos outros membros da OACI;
- A emissão de créditos precisa ter critérios rigorosos, para evitar dupla contagem e assegurar que a neutralização seja de fato realizada;
- É preciso que seja criado um mecanismo de aumento da ambição das metas de redução, que permita maiores cortes de emissão no setor ao longo do tempo.

Com efeito, resolvi apresentar este PL para trazer este debate para dentro da Câmara dos Deputados visando a dar transparência às ações pertinentes à regulação dos emissões de GEE's do setor de aviação civil e colaborar para que este setor receba incentivos fiscais e creditícios visando a consecução da redução das emissões deste setor até 2035 tendo como ano base 2020, com o desenvolvimento de plataforma tecnológica nacional possibilitando a criação de emprego, renda e conhecimento associados ao desenvolvimento tecnológico. Aliás, é relevante lembrar que durante a Copa do Mundo de 2014 foram realizados mais de 200 vôos com biocombustível de aviação. Este combustível experimental é composto por uma mistura de 4% de bioquerosene no combustível de origem fóssil. Esta mudança proporcionou uma redução nas emissões de dióxido de carbono (CO₂) da ordem de 218 toneladas entre 12 de junho de 2014 a 14 de julho do mesmo ano. Assim, solicito aos nobres pares apoio na melhoria e aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das sessões em 11 de outubro de 2016.

Nilto Tatto
Deputado Federal PT/SP