

EMENDA AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 528, DE 2020

Dispõe sobre a promoção da mobilidade sustentável de baixo carbono, o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação, o Programa Nacional de Diesel Verde, o Programa Nacional de Biometano e o marco legal da captura e da estocagem geológica de dióxido de carbono.

EMENDA Nº

Alteram-se o art. 8, o art. 10 (caput e § 2º), o art. 26º, art. 31 e Anexo do texto substitutivo do Projeto de Lei n. 528 de 2020, conforme redação proposta:

Art. 8. A ANP estabelecerá os valores das emissões totais equivalentes por unidade de energia computados no ciclo do poço à queima de cada rota tecnológica de produção de SAF e LCAF, para fins de contabilizar a descarbonização em face ao querosene de aviação fóssil.

Parágrafo único. A ANP deverá observar, além do disposto na Política Nacional de Biocombustíveis, as seguintes diretrizes na elaboração da análise do ciclo do poço à queima:

I - o reconhecimento da importância do aproveitamento do SAF e do LCAF produzido e utilizado no País para o cumprimento de compromissos internacionais de descarbonização pelos operadores aéreos; e

II - a busca pelo alinhamento metodológico à Organização de Aviação Civil Internacional em relação aos requisitos de elegibilidade e de certificação para o SAF e para o LCAF.

Art. 10. A partir de 2027, os operadores aéreos ficam obrigados a reduzir as emissões de GEE em suas operações domésticas ~~por meio da utilização de SAF~~, nos termos do Anexo.

§ 2º Poderão ser admitidos meios alternativos permitidos pela ICAO (Organização da Aviação Civil Internacional) para cumprimento da meta de que trata o caput, nos termos do regulamento, incluindo a redução das emissões com o uso de LCAF, certificado por esquema de certificação aprovado pela ICAO e de acordo com as exigências de sustentabilidade definidos para CORSIA, com o uso de aeronaves com maior eficiência energética, com a otimização das rotas e pelo uso de créditos de carbono regulamentados pelo programa CORSIA.

Art. 26 . A Lei nº 9.478, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 6º.....

.....
XXXVII - Combustíveis de Aviação com Menos Carbono
(LCAF): combustível de aviação de origem fóssil, com redução



das emissões de CO2 em seu ciclo de vida, certificado por esquema de certificação aprovado pela ICAO e de acordo com as exigências de sustentabilidade definidos para CORSIA.

~~Art. 31. Os art. 10 e art. 13 e o Anexo terão vigência até 31 de dezembro de 2037.~~

ANEXO
PERCENTUAL ANUAL MÍNIMO DE REDUÇÃO DAS EMISSÕES DE GASES DE EFEITO ESTUFA - GEE EM OPERAÇÕES DOMÉSTICAS PELOS OPERADORES AÉREOS

| Ano | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 em diante |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----------------|
| Percentual mínimo de redução das emissões de GEE | 1 % | 1 % | 2 % | 3 % | 4 % | 5 % | 6 % | 7 % | 8 % | 9 % | 10% |



JUSTIFICAÇÃO

O marco legal do “Combustível do Futuro” trata de medidas para reduzir as emissões de gases de efeito estufa no setor de transportes, tendo como principal contribuição o incentivo a oferta de combustíveis menos poluentes. Da mesma forma, estas medidas precisam ser viáveis economicamente e promoverem justiça social, não causando novas formas de pobreza e de desigualdade. Este processo é denominado de Transição Energética Justa.

Considerando o desafio de se propiciar no país uma Transição Energética Justa, o texto substitutivo do PL 528/2023 não contempla no Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV) a possibilidade de utilização do LCAF, Lower Carbon Aviation Fuel, como combustível elegível à redução das emissões de CO₂, como previsto no ICAO/CORSIA (ICAO – International Civil Aviation Organization; CORSIA – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation).

Apesar de haver § 2º do art. 10 menção a meios alternativos para cumprimento da meta, isto não é suficiente para garantir segurança jurídica, podendo suscitar questionamentos futuros em instâncias administrativas e judiciais.

A possibilidade de utilização de um combustível de aviação como o LCAF é totalmente aderente aos objetivos de redução de emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE) e à visão de uma Transição Energética Justa, por ser um alternativa de menor custo que o SAF.

Caso o Brasil não se alinhe aos critérios internacionais para a adequada contabilização da redução das emissões de gases de efeito estufa, isso poderá encarecer os custos das passagens aéreas no país, prejudicar os usuários e o próprio país em termos de comércio e turismo, ressaltando que a maioria dos países da América do Sul, pelo tamanho do tráfego aéreo, não possuirá a partir de 2027 metas de redução de emissões definidas pela ICAO.

Desta forma, a proposta desta emenda é incluir explicitamente o LCAF como um meio para atendimento ao percentual mínimo de redução de emissões de GEE que trata o Anexo, alterando os artigos 8, 10 e 26, além de tornar este percentual mínimo com vigência de prazo indeterminado, assim como já ocorre com o biodiesel e o etanol anidro, excluindo o artigo 31 e alterando o Anexo.

Apresentado em 03/2024 175604500 - PLEN
Emp 5 => PL 528/2023

EMP n.25





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência **(Do Sr. Sidney Leite)**

Emenda LCAF

Assinaram eletronicamente o documento CD245260029200, nesta ordem:

- 1 Dep. Sidney Leite (PSD/AM)
- 2 Dep. Luiz Gastão (PSD/CE) - LÍDER do Bloco MDB, PSD, REPUBLICANOS, PODE

Apresentação: 13/03/2024 17:36:04.920 - PLEN
EMP 25 => PL 528/2020

EMP n.25



Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD245260029200>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sidney Leite e outros