

## 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



\* C D 2 4 5 2 6 0 0 2 9 2 0 0 \*

das emissões de CO<sub>2</sub> 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	20 27	20 28	20 29	20 30	20 31	20 32	20 33	20 34	20 35	20 36	2037 em diante
Percentual mínimo de redução das emissões de GEE	1 %	1 %	2 %	3 %	4 %	5 %	6 %	7 %	8 %	9 %	10%



\* C D 2 4 5 2 6 0 0 2 9 2 0 0 \*



## 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 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 CO<sub>2</sub>, 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.

EMP n.25  
Aprovação: 17/03/2024 - PLEN  
Voto: 17/03/2024 - PLEN  
Assinatura: 17/03/2024 - PLEN



\* C D 2 4 5 2 6 0 0 2 9 2 0 0 \*



# 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

