

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2013

Dispõe sobre a criação do Programa Nacional do Bioquerosene como incentivo à sustentabilidade ambiental da aviação brasileira e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece o Programa Nacional do Bioquerosene como incentivo à pesquisa e o fomento da produção de energia a base de biomassas, que não concorram com a produção de alimentos, voltados para a sustentabilidade da aviação brasileira.

Art. 2º O Programa Nacional do Bioquerosene tem por objetivo o desenvolvimento de tecnologia limpa na produção de biocombustível do tipo *drop in* bioquerosene, totalmente compatível com as tecnologias atuais, e que, misturados em proporções adequadas com o querosene da aviação de origem fóssil, não requeiram alterações nos motores, aeronaves e infraestrutura de distribuição já existentes, desde que não comprometa a segurança do sistema de aviação.

Parágrafo único. O estabelecido no *caput* não impede o desenvolvimento de tecnologia que garanta a substituição total do querosene da aviação de origem fóssil.

Art. 3º A pesquisa, o fomento, a produção, a comercialização e o uso energético do bioquerosene devem ser incentivados mediante a adoção das seguintes providências:

I – ampliação das dotações de recursos da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - Cide, estabelecidas no art. 4º da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; em benefício do estabelecido no *caput*;

II – destinação de recursos de agências e bancos de fomento federais, em condições especiais, para projetos nessa área; e



SF/13564.50884-98

III – estabelecimento, pelo governo federal, de incentivos fiscais à pesquisa, fomento, produção, comercialização e uso de bioquerosene produzido a partir do emprego de biomassas.

Art. 4º Aplica-se à presente norma o estabelecido na Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em de 2013.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto pretende que a aviação brasileira possa dar sua parcela de contribuição à sustentabilidade ambiental, ainda que sua participação seja de apenas 2% do total das emissões de poluentes causadores do efeito estufa, podendo chegar a 3% em 2050, segundo dados do Painel Intergovernamental de Mudanças Climáticas.

A utilização dos biocombustíveis de segunda geração – utilizando biomassas que não concorram com a produção de alimentos, nem contribuam para o desmatamento, entre outros possíveis prejuízos ao meio ambiente – será fundamental para manter o crescimento da aviação, num quadro de conservação e preservação dos recursos naturais.

A Organização Internacional da Aviação - OACI, tem reconhecido *"a importância da pesquisa e do desenvolvimento em eficiência energética e em combustíveis alternativos que irão permitir que a aviação internacional opere com menor impacto ambiental"*.

A Associação Internacional de Transporte Aéreo – IATA – estima que 15% dos combustíveis utilizados a partir de 2020 na aviação civil sejam de fontes renováveis.

Considerando que o consumo atual de querosene de aviação no mundo é de aproximadamente 210 bilhões litros/ano, tem-se uma ideia da oportunidade que se apresenta para a produção de bioquerosene de aviação.

Atualmente o foco da indústria está no desenvolvimento de biocombustíveis do tipo *drop in* - bioquerosenes compatíveis com as tecnologias atuais e que, misturados em proporções adequadas com o querosene de aviação de origem fóssil, não requereriam alterações nos motores, aeronaves e infraestrutura de distribuição já existentes (esta,



inclusive, seria uma das vantagens brasileiras), sem comprometer a segurança do sistema de aviação.

Em consequência do crescente interesse pelo tema, surgiram nos últimos anos diversas iniciativas internacionais destinadas a incentivar a utilização dos biocombustíveis na aviação.

Em diferentes regiões do mundo, inclusive no Brasil, empresas aéreas e fabricantes tem realizado voos utilizando combustíveis alternativos, incluindo o bioquerosene (mistura de biocombustível e querosene de aviação tradicional), com o objetivo de demonstrar a viabilidade técnica desses novos produtos.

O engajamento do Brasil em projetos de desenvolvimento de combustíveis alternativos capacitará técnicos e indústrias, de forma a criar uma base tecnológica madura. O projeto que ora apresentamos contempla os seguintes aspectos:

- a) estabelecimento de uma política clara com vistas ao futuro da sustentabilidade ambiental da aviação brasileira;
- b) promoção e desenvolvimento tecnológico com a participação das universidades, agências reguladoras e empresas privadas;
- c) inserção da indústria aeronáutica nacional no mercado de combustíveis alternativos;
- d) avaliação dos impactos da utilização de biocombustíveis sustentáveis para a aviação, e,
- e) garantia da segurança e independência energética para a aviação de defesa.

O Brasil, dadas suas vantagens comparativas, tem excelente oportunidade de liderar iniciativas nessa área gerando, adicionalmente, uma capacidade exportadora cujas dimensões ainda requerem estudo.

Além da questão ambiental, o presente projeto ainda possibilitará a expansão da aviação regional, com a redução do valor das passagens aéreas, principalmente nos trechos que ligam as cidades do interior da Amazônia.

É também consistente com o projeto do governo federal de reformar e construir 270 aeroportos no interior do Brasil, e de conceder subsídios a empresas aéreas que voarem para essas cidades no valor de R\$ 7,3 bilhões.



Com isso, espera o governo interiorizar o transporte aéreo. Em 2012, apenas 122 cidades brasileiras foram atendidas por voos regulares, dez a menos do que no ano anterior e 50 a menos que em 2000, segundo a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em novembro de 2013.

Senador **EDUARDO BRAGA**

PMDB-AM



SF/13564.50884-98

LEI Nº 10.636, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2002.

Art. 4º Os projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás a serem contemplados com recursos da Cide, conforme estabelece a alínea "b" do inciso II do § 4º do art. 177 da Constituição Federal, serão administrados pelo Ministério do Meio Ambiente e abrangem:

I – o monitoramento, controle e fiscalização de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras;

II – o desenvolvimento de planos de contingência locais e regionais para situações de emergência;

III – o desenvolvimento de estudos de avaliação e diagnóstico e de ações de educação ambiental em áreas ecologicamente sensíveis ou passíveis de impacto ambiental;

IV – o apoio ao desenvolvimento de instrumentos de planejamento e proteção de unidades de conservação costeiras, marinhas e de águas interiores;

V – o fomento a projetos voltados para a preservação, revitalização e recuperação ambiental em áreas degradadas pelas atividades relacionadas à indústria de petróleo e de seus derivados e do gás e seus derivados;

VI – o fomento a projetos voltados à gestão, preservação e recuperação das florestas e dos recursos genéticos em áreas de influência de atividades relacionadas à indústria de petróleo e de seus derivados e do gás e seus derivados.

VII - o fomento a projetos voltados à produção de biocombustíveis, com foco na redução dos poluentes relacionados com a indústria de petróleo, gás natural e seus derivados. (Incluído pela Lei nº 11.097, de 2005)

§ 1º Os recursos da Cide não poderão ser aplicados em projetos e ações definidos como de responsabilidade dos concessionários nos respectivos contratos de concessão, firmados com a Agência Nacional de Petróleo.

§ 2º Os projetos ambientais referidos no **caput** poderão receber complementarmente recursos de que trata o inciso II do § 2º do art. 50 da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.

LEI Nº 9478, DE 06 DE AGOSTO DE 1997.

EMENTA: Dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências.



SF/13564.50884-98