



CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Zequinha Marinho

EMENDA Nº - CDR
(ao PL 1829/2019)

O art. 4º do PL n. 1829/2019 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º A Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 63.....

§ 5º Os recursos do FNAC também poderão ser aplicados:

[...]

III – para custeio e desenvolvimento de projetos de produção de combustíveis renováveis de aviação no País, incluindo as etapas da cadeia produtiva que sejam vinculadas a essa finalidade.

[...]

§ 11. Considerando o disposto no art. 3º, da Lei n. 14.248, de 25 de novembro de 2021, deverão ser destinados recursos do FNAC para fins de cumprimento do § 5º, inciso III, desta Lei, em percentual a ser definido nos termos do regulamento.

I – O percentual indicado no caput a ser definido em regulamento deverá ser fixado de forma a permitir o efetivo fomento da produção de combustíveis renováveis de aviação e as políticas públicas de descarbonização da aviação brasileira.

II – A não determinação de percentual designado para projeto de combustíveis renováveis não impede que, a partir da publicação desta Lei, haja destinação de recursos do FNAC para os projetos indicados no caput.”



JUSTIFICAÇÃO

O Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC é um fundo de natureza contábil e financeira, criado pelo art. 63 da Lei nº 12.462, de 04 de agosto de 2011, para destinação dos recursos do sistema de aviação civil.

O grande objetivo do FNAC é fomentar o desenvolvimento do sistema nacional de aviação civil diante dos diversos entraves enfrentados pelo setor no Brasil, inclusive para fins de torná-los mais competitivo.

Nos termos da Lei n. 12.462, de 04 de agosto de 2011, atualmente os recursos do FNAC serão aplicados tão somente para: (a) o desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil; (b) no incremento do turismo; (c) No desenvolvimento, ampliação e reestruturação de aeroportos concedidos, desde que tais ações não constituam obrigação do concessionário; e (d) no custeio de eventuais despesas decorrentes de responsabilidade civil perante terceiros, na hipótese de ocorrência de danos a bens e a pessoas, passageiros ou não, provocados por atentados terroristas, por atos de guerra ou por eventos correlatos contra aeronaves de matrícula brasileira operadas por empresas brasileiras de transporte aéreo público, excluídas as empresas de táxi aéreo.

Não obstante a importância desses objetivos, atualmente, um dos principais fatores de competitividade e objetivo da aviação civil global está voltada à implementação de esforços voltados à descarbonização do setor, que é considerado como um relevante emissor de gases do efeito estufa (GEE).

O atingimento desse objetivo está alinhado com os interesses do Brasil, haja vista a implementação de normativos voltados a essa finalidade. É possível destacar, a título de ilustração, o Programa Nacional do Bioquerosene (Lei n. 14.248, de 25 de novembro de 2021), o Projeto de Lei n. 4.516/2023 (Combustível do Futuro, que institui o Programa Nacional de Combustível Nacional de Aviação), o Projeto de Lei n. 5.174/2023 (que tem por objetivo a instituição do Programa de Aceleração da Transição Energética), para além de outros marcos regulatórios como o do mercado de carbono (ou Mercado Brasileiro de Redução de Emissões,



na forma do Projeto de Lei n. 2.148/2015) e o próprio Acordo de Paris, ao qual o País aderiu em 2016.

Também em foro internacional, o Brasil, em 2018, aderiu ao Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation – CORSIA. No CORSIA, operadores de aviação brasileiros poderão voluntariamente reportar as emissões de CO₂ nas rotas que envolvam o Brasil e, a partir de 2027, serão determinadas metas obrigatórias de redução de emissões e a obrigação de compensação através da aquisição de ativos de redução ou remoção (créditos e RVEs) e uso de combustíveis sustentáveis (principalmente o combustível sustentável de aviação – SAF).

Nesse sentido, a Emenda que se propõe parte do reconhecimento de que, para o setor de aviação, troca da matriz energética pelo uso de combustíveis renováveis alternativos aos fósseis é a medida com maior potencial de redução de emissões. A escala do setor de aviação em 2050 exigirá a redução de 1,8 gigatonelada de carbono emitido. Segundo estimativas da IATA, o cenário provável é que 65% desse volume seja reduzido por meio do uso de combustíveis renováveis e sustentáveis de aviação.

Apesar do uso de combustíveis sustentáveis de aviação ser fundamental para que a aviação alcance a neutralidade em carbono, sua produção é incipiente no mundo e praticamente inexistente na América do Sul em escala comercial até o momento. Por exemplo, o volume de SAF (sustainable aviation fuel). Destaca-se que a neutralidade do carbono no setor é compulsória para as companhias aéreas brasileiras que decorrem de próprios acordos assumidos pelo País, no caso do CORSIA e como possivelmente será o caso no mercado regulado de carbono.

A baixa produção de SAF também é decorrente do próprio custo para desenvolvimento desses projetos, que depende da integração de mais de uma etapa da cadeia produtiva (como é o caso do acesso à terra para produção da matéria prima agrícola, a necessidade de adaptação das refinarias para produção dos biocombustíveis e mecanismos de tancagem e acesso às infraestruturas aeroportuárias). Esses fatores incrementam o custo para a operadora aérea que, em



última análise, se verá dividida entre atender metas de descarbonização e manter o acesso popular ao transporte aéreo.

Ainda, segundo um estudo da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp), de 2022 a produção global de combustível de aviação sustentável (SAF) é de apenas 14 milhões de litros por ano, sendo que Estados Unidos, Alemanha e França dominam o mercado e possuem demanda praticamente cativa ao consumo dessa matriz por companhias domésticas de larga escala.

De outro lado, na perspectiva nacional, o Brasil possui grande capacidade de liderar a produção de SAF em escala global. De acordo com estudo feito pela Roundtable on Sustainable Biomaterials (RSB), apenas a partir de resíduos, o Brasil tem potencial de produzir 9 bilhões de litros de SAF, sendo 6 bilhões vindos da indústria sucroenergética, com palha e bagaço. Porém, o principal obstáculo que impede o atingimento dessa capacidade são as barreiras financeiras e custos das adaptações da cadeia produtiva de combustíveis em combustíveis sustentáveis.

Por essa razão, de forma a tornar viável a disponibilização e a acessibilidade dos combustíveis sustentáveis de aviação, entendemos ser fundamental e alinhada com os objetivos do Governo Federal e do País a viabilização dos recursos do FNAC para o custeio e desenvolvimento desses combustíveis no País.

Sala da comissão, 27 de maio de 2024.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)

