

## **Câmara de Deputados aprova PL “combustível do futuro”, criando o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV), em 17.03.24**

*Estadão/InfoMoney - 13/03/2024*

A Câmara Federal aprovou nesta quarta-feira (13) o Projeto de Lei (PL) do “Combustível do Futuro” - nº 4516/23 -, com 429 votos a favor, 19 contra e três abstenções. A votação foi possível após o relator do PL, deputado Arnaldo Jardim (Cidadania-SP), fazer concessões no relatório final.

O Projeto de Lei (PL) do “Combustível do Futuro” estabelece regras para o aumento da mistura de biodiesel no óleo diesel cria os programas de combustível sustentável de aviação, diesel verde e biometano, além do marco legal de captura e estocagem geológica de dióxido de carbono. O governo chegou a enviar à Câmara uma proposta própria, mas esse texto foi unido a outros que já tramitavam na Casa.

O PL cria o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV).

Pela nova política, as companhias aéreas devem reduzir em 1% as emissões de gases de efeito estufa (GEE) a partir de 2027, começando em 1% e alcançando 10% em 2037. Essa redução será atingida pelo aumento gradual da mistura de combustíveis sustentáveis

Projeto de Lei (PL) do “Combustível do Futuro” - nº 4516/23 - Inteiro teor - 18/09/203:

[https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra?codteor=2329290&filename=PL%204516/2023](https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2329290&filename=PL%204516/2023)

As mudanças destravaram um impasse entre o agronegócio e o setor de energia, provocado pela discussão sobre o aumento da mistura de biodiesel no óleo diesel.

Após a análise de destaques (tentativas de mudança no texto principal), o texto seguirá para análise do Senado.

A proposta faz parte da chamada “agenda verde” do Ministério da Fazenda, que foi ‘abraçada’ pelo Legislativo. O objetivo é tornar o Brasil mais sustentável do ponto de vista ambiental e ampliar as fontes renováveis de energia. O texto prevê uma série de iniciativas para fazer com que o país reduza sua emissão de carbono e cumpra metas internacionais, como as que estão previstas no Acordo de Paris.

“Eu não tenho dúvida que é um projeto estratégico para o nosso país, para que o Brasil consolide sua vocação agro e aprofunde sua conquista de ter uma matriz energética limpa, renovável, sem paralelos no mundo. E aprofundar também a matriz de biocombustíveis”, disse o deputado Arnaldo Jardim, no plenário. “Biocombustíveis rima, sim, com sustentabilidade. Significa emprego, investimento, renda, combater as desigualdades, criar mais oportunidades”, completou o parlamentar federal.

O deputado Alceu Moreira (MDB-RS), presidente da Frente Parlamentar Mista do Biodiesel (FPBio) e autor da medida que aumenta a mistura no diesel, também comemorou a aprovação. “O biodiesel é mais que um combustível. É um instrumento de formação de preços, pois amplia a produção de proteína animal a partir da maior oferta de farelo de soja e agrega mais valor às exportações brasileiras”.

Um dos principais pontos de divergência era o aumento gradual da mistura de biodiesel no óleo diesel, que sairia dos atuais 14% chegaria a 20% em 2030 no primeiro relatório (com adição de um ponto porcentual por ano).

O novo parecer, aprovado na Câmara, estabelece que a escala não será automática e funcionará como uma meta, com um piso de 13% e um teto de 25%.

O objetivo do aumento da mistura de biodiesel no diesel é tornar o uso de combustível menos poluente, mas críticos da medida dizem que uma escala rígida demais poderia causar problemas.

No novo texto, Jardim previu que a mistura pode ser superior a 15%, “desde que constatada sua viabilidade técnica”. Essa ponderação também era uma demanda do setor energético, com a

justificativa de que seria necessária a previsão de testes técnicos, para evitar que a mudança danifique motores de veículos.

Distribuidoras de combustível afirmaram que, caso a mudança ocorresse sem a devida testagem e resultasse em danos nos motores, poderia haver perda de eficiência energética dos veículos usados para transporte de mercadorias, além de custos excessivos com reposição de peças e manutenção. Também disseram que esse cenário poderia aumentar o preço do combustível para o consumidor final.

O novo parecer também deu mais poder ao Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), ligado ao Ministério de Minas e Energia (MME), sobre a mistura do biodiesel no óleo diesel. O novo texto diz que o Conselho “avaliará a viabilidade das metas e fixará o percentual obrigatório de adição de biodiesel, em volume, ao óleo comercializado em todo o território nacional, entre os limites de 13% e 25%”.

Pelo relatório anterior, o Conselho poderia reduzir ou aumentar os percentuais em apenas dois pontos. Críticos da rigidez da escala argumentaram também que o preço para o consumidor final poderia subir muito caso o biodiesel ficasse mais caro, devido a uma quebra de safra, por exemplo (no Brasil, a produção do biodiesel é principalmente a partir da soja). Por isso seria necessária uma flexibilidade maior no percentual da mistura.

Presidido pelo ministro de Minas e Energia e formado por outros 15 ministérios, o CNPE é convocado e pautado pelo Executivo. O setor energético via com preocupação o que era considerado uma perda de poder do conselho para eventuais reduções do percentual da mistura de biodiesel.

“Preferimos dar uma flexibilidade maior para o CNPE. Tem um risco de ter quebra de safra e aí tem problema de desabastecimento”, disse o responsável pelo Plano de Transformação Ecológica (PTE) do Ministério da Fazenda, Rafael Dubeux. “Se você tem um problema de produção do etanol, eu tenho um substituto claro que é a gasolina. No biodiesel, se estabelecer essa mistura obrigatória e tiver uma produção insuficiente, não teremos combustível alternativo para migrar”, completou Dubeux.

O impasse, agora destravado, gerou uma disputa prematura pela relatoria no Senado. O presidente da Frente Parlamentar de Energia, o senador Veneziano Vital do Rêgo (MDB-PB), iniciou uma articulação para ser o relator. O agro reagiu e passou a trabalhar para que o relator fosse outro: o senador Vanderlan Cardoso (PSD-GO).

Isso porque a frente liderada por Vital do Rêgo foi criada no Congresso por Jean Paul Prates, atual presidente da Petrobras (PETR). Integrantes do setor de biodiesel avaliam que a estatal resiste a aumentar a mistura de biodiesel pela possibilidade de perda de mercado no óleo diesel, em que é líder de produção nacional.

A escala gradual é uma das principais e mais antigas demandas do setor do biodiesel, desde os produtores de soja, processadores até fabricantes do biocombustível. Industriais alegam que um cronograma de mistura previsto em lei confere previsibilidade para os investimentos, para ampliar a capacidade fabril. A medida é vista como necessária porque a mistura foi reduzida frequentemente durante o governo Jair Bolsonaro (PL), e a indústria registra atualmente ociosidade de quase 50%.

O relator também atendeu ao pedido do governo federal e retirou do parecer o trecho que estabelecia um prazo, até 2034, para atingir o patamar de 10% de mistura do biometano no gás natural. O texto final apenas determina que CNPE definirá, a cada ano, a quantidade anual mínima do gás, até alcançar o limite de 10%.

“Retiramos prazo para atingir a meta de 10%, porque houve ponderações de parte do governo que teria risco de você não conseguir oferta e de que não haveria garantia de que todos os projetos seriam implantados”, afirmou Jardim.

O projeto aprovado determina que o mandato de biometano no gás natural entrará em vigor em 1º de janeiro de 2026, com patamar inicial de 1%. Na nova versão, o relator abriu a possibilidade de que, se comprovada falta de oferta no mercado ou elevado custo, o CNPE (Conselho Nacional de Política

Energética) poderá excepcionalmente flexibilizar essa meta, “desde que justificado pelas condições de mercado ou quando o volume de produção de biometano impossibilitar o cumprimento da meta, devendo restabelecer esse valor após a normalização das condições que motivaram a sua alteração”.

A obrigação da mistura será comprovada pela compra ou uso de biometano no ano, ou pelo registro anual da aquisição de Certificado de Garantia de Origem de Biometano (CJOB). Segundo o relator, o certificado atende as disparidades regionais quanto ao acesso ao produto. “Você pode ter ofertas com volumes distintos [de biometano] em regiões do país, aí tem que ter instrumento em que, não tendo disponibilidade, o certificado permite flexibilidade”.

A pedido do Ministério da Fazenda, Jardim também retirou a discussão tributária do parecer final. Na primeira versão do texto, havia a determinação da não incidência PIS/Cofins, por exemplo, nas negociações do CJOB em mercados organizados, inclusive em leilões. “Uma nota técnica da Fazenda justifica que não haverá incidência de PIS/Cofins, então retiramos a menção ali sob não incidência, porque já não haverá incidência. E negociamos com a Fazenda que haverá incidência tributária sobre a receita auferida de 34%”.

#### Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAv).

O Projeto de Lei (PL) do “Combustível do Futuro” - nº 4516/23 - trata do ProBioQav no capítulo III.

O PL define o ProBioQAv com objetivo do incentivo à pesquisa, à produção, à comercialização e ao uso energético do combustível sustentável de aviação (SAF), de que trata o inciso XXXII do *caput* do art. 6º da Lei nº 9.478, de 06/08/1997, na matriz energética brasileira.

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (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, para fins de contabilizar a descarbonização em face ao querosene de aviação fóssil.

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 produzido e utilizado no país para o cumprimento de compromissos internacionais de descarbonização pelos operadores aéreos; e,
- II - a busca pelo alinhamento metodológico à OACI em relação aos requisitos de elegibilidade e de certificação para o SAF.

A comercialização, a logística e o uso energético do SAF no país serão regidos pelas seguintes diretrizes:

- I - a otimização logística na distribuição e no uso do SAF; e,
- II - a busca pela adoção de mecanismos baseados em mercado.

A partir de 2027, os operadores aéreos ficam obrigados a reduzir as emissões de GEE (gases de efeito estufa) em suas operações domésticas por meio da utilização de SAF, nos termos da seguinte tabela:

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
Percentual mínimo de redução das emissões de GEE	1%	1%	2%	3%	4%	5%	6%	7%	8%	9%	10%

A base de cálculo sobre a qual serão computadas as obrigações de redução de emissões será dada pelo volume das emissões decorrentes das operações domésticas realizadas pela empresa aérea no ano correspondente, supondo que todas as operações tenham utilizado combustível fóssil. Poderão ser admitidos meios alternativos para cumprimento da meta nos termos de regulamento.

O CNPE (Conselho Nacional de Política Energética) poderá alterar os percentuais anuais mínimos de redução de emissões GEE nas operações aéreas domésticas temporariamente, a qualquer tempo, por motivo justificado de “interesse público”, e, após a normalização das condições que motivaram a alteração, os referidos percentuais serão reestabelecidos. O “interesse” público referido será monitorado por meio de metodologia, periodicidade e publicidade estabelecidas pelo CNPE, observadas a efetividade ambiental e a eficiência econômica do ProBioQav.

Caberá à ANAC, no exercício da competência prevista no inciso X do caput do Art. 8º da Lei nº 11.182, de 27/09/2005:

- I - estabelecer a metodologia de cálculo de verificação da redução de emissões associadas à utilização do SAF; e,
- II - fiscalizar o cumprimento das obrigações previstas neste artigo pelos operadores aéreos.

A ANAC poderá dispensar do cumprimento da obrigação prevista as operadoras aéreas:

- I - cujas emissões anuais forem inferiores à definida em regulação da ANAC; ou,
- II - que não tenham acesso ao SAF em nenhum dos aeroportos em que operem.

Esta disposição no artigo relativo à redução pelos operadores aéreos das emissões de GEE (gases de efeito estufa) em suas operações domésticas por meio da utilização de SAF não gera prejuízo ou cumulatividade aos acordos setoriais ou regulamentos específicos que disponham sobre outras metas de redução de emissões de GEE.

Em caso de imposição, por outros países ou conjunto de Estados estrangeiros, de obrigações relativas à utilização de SAF aos operadores aéreos nacionais, a obrigatoriedade no artigo relativo à redução pelos operadores aéreos das emissões de GEE, ou obrigação similar à imposta por aqueles, poderá ser estendida a vôos de operadores aéreos internacionais com passagem pelo território nacional, com base no princípio da reciprocidade, mediante determinação do CNPE e posterior regulamentação da ANAC. O disposto não se aplica nos casos em que obrigações e outras medidas relativas à utilização de SAF sejam adotadas como parte da implementação de normas, padrões ou acordos estabelecidos no âmbito do regime multilateral da aviação civil.