

## **Contribuição da Associação Brasileira de Empresas Aéreas para a Consulta Pública no 46 de 04 de maio de 2018.**

**Consulta Pública nº 46 de 04/05/2018**

**São Paulo, 16 de maio de 2018**

**Título:** Proposta de Metas Compulsórias Anuais de Redução de Emissões de Gases Causadores do Efeito Estufa para a Comercialização de Combustíveis

**Assunto resumido:** Proposta submetida à consulta pública, para a definição do primeiro ciclo de metas de descarbonização do Programa RenovaBio.

Meta Proposta Renovabio: 10,1 %

### **Proposta ABEAR:**

O tema “Mudanças Climáticas” têm sido debatido muito amplamente nos últimos 30 anos em todo o mundo. Neste ínterim, acordos e tratados foram desenvolvidos para reduzir a emissão de CO<sub>2</sub> em todo o planeta. Contudo, algumas características deste tipo de poluição tem sido objeto de muitas discussões, como a questão das emissões realizadas em áreas internacionais e aquelas emitidas em territórios dos diferentes países.

Na aviação este tema foi resolvido atribuindo a responsabilidade para a OACI - Organização da Aviação Civil Internacional- de tratar a questão no âmbito internacional, cabendo as questões nacionais a serem resolvidas pelas políticas locais.

Com base nas iniciativas da OACI, a Aviação Civil Internacional, pioneiramente, deverá ser objeto de uma política estruturada e rígida a partir de 2020, quando se inicia o CORSIA - Programa de Compensação de Emissão de Carbono por meio de aquisição de créditos.

No âmbito doméstico, o Brasil, em atendimento ao Acordo de Paris, assumiu compromissos de redução dos níveis de emissão em 37% em 2025 e 43% em 2030, em relação a 2005. Estes compromissos referem-se à redução a ser realizada por toda a sociedade brasileira e não por um setor específico. Tal redução englobará os setores de energia, florestas, transporte, etc.

Tal política está sendo tratada no âmbito do governo federal, dado que qualquer medida neste sentido poderá afetar o equilíbrio econômico-financeiro de diversos setores. Com este fim, o Ministério da Fazenda está conduzindo o Programa PMR Brasil (Partnership for Market Readiness) que tem, como objetivo, discutir a conveniência e oportunidade da inclusão da precificação de emissões (via imposto, mercado de carbono ou ambos) no pacote de instrumentos voltados à implementação da Política Nacional sobre Mudança do Clima (PNMC) no pós-2020, para todas os setores industriais brasileiros.

Contudo, como política complementar e setorial, foi criado o Programa RENOVABIO, pelo Ministério de Minas e Energia - MME, que tem como objetivo o fomento à produção de biocombustíveis no Brasil. Certamente esta iniciativa tem características positivas se implementada de maneira equilibrada. Porém, caso não sejam consideradas as especificidades de cada setor, a mesma pode representar apenas uma oneração adicional, principalmente, para o setor aéreo.



No que tange ao setor aéreo é importante ressaltar que tendo em vista que hoje não há produção de bioquerosene de aviação em escala comercial no Brasil, o estabelecimento de metas considerando o QAV somente onerará o setor, pois todo o recurso oriundo de uma possível elevação do preço do querosene fóssil, decorrente das metas relacionadas ao consumo de combustível, será revertido para produtores de outros segmentos (biodiesel e álcool).

Neste contexto, fica evidente que tais recursos “sangrados” do setor aéreo estarão subsidiando a produção de álcool e biodiesel, sem estimular a produção de bioquerosene. Este fato poderá inibir iniciativas reais dos potenciais produtores de biocombustível, visando à produção de bioquerosene de aviação, dado que os possíveis recursos oriundos do setor aéreo pelo RENOVABIO já seriam disponibilizados mesmo sem a produção de bioquerosene.

Hoje, a entrada em vigor do RENOVABIO certamente representará um aumento de custos para todo o setor de transporte, incluindo o setor aéreo com um agravante adicional, não haverá fomento direto para qualquer produtor de biocombustível atual para iniciar uma produção de bioquerosene.

Com base nos aspectos acima mencionados, a ABEAR encaminha as seguintes considerações e propostas:

#### Considerações:

- 1- A Política Nacional de Biocombustível – Renovabio consiste em um conjunto de ações visando garantir a expansão da produção de biocombustível e **deve considerar as especificidades de cada setor de transporte**, por exemplo: diferentes metas para distintos setores.
- 2- Para o estabelecimento de metas, a lei da Renovabio elenca em seu artigo 6º um rol de parâmetros que devem ser observados, dentre eles a proteção dos interesses do consumidor quanto a preço, qualidade e oferta de combustíveis; a disponibilidade de oferta de biocombustíveis, os compromissos internacionais, o impacto nos preços, etc. Neste escopo **a meta a ser proposta para este primeiro ciclo do Renovabio não poderá incluir o QAV** como parâmetro, pois os estudos realizados indicam uma oneração inviável para o setor (aproximadamente R\$ 1,67 Bilhões nos próximos 10 anos, ou seja até 2028);
- 3- Em relação a metodologia utilizada na modelagem de impactos da meta, a utilização de sistemas dinâmicos, com objetivo de permitir identificar os efeitos de todas as inter-relações entre os diversos componentes econômicos que envolvem as atividades produtivas que utilizam combustíveis fósseis ou renováveis indicam que o impacto resultante das metas inicialmente estudadas (7% e 10,1%) **apontam para um resultado insustentável para o setor aéreo**. Este resultado tem como fundamento o fato de não haver no mercado atual, em escala comercial, biocombustível equivalente para as operações aéreas.

#### Propostas:

Assim, a ABEAR propõe no escopo desta consulta pública que:

- a. **As metas relacionadas com transporte aéreo sejam retiradas do atual modelo proposto do Renovabio;**



- b. As metas relacionadas com transporte aéreo (QAV) somente sejam consideradas quando estiver disponível comercialmente uma produção de bioquerosene acima de 1% da necessidade do setor;
- c. A modelagem utilizada para a avaliação do impacto da meta a ser estabelecida considere as especificidades do mercado do transporte aéreo, principalmente as características econométricas, dentre as quais destacam-se a modelagem do efeito preço e sua elasticidade.
- d. O RenovaBio, como um sistema de precificação dos créditos de reduções de emissões e seu impacto nos custos dos combustíveis fósseis, se comporta como sistema dinâmico, com inter-relações entre os diversos componentes econômicos, é extremamente sensível aos parâmetros de entrada. A adoção de índice de eficiência ambiental de 36,4 gCO<sub>2</sub>eq/MJ para o BioQAv como referência dista muito da literatura internacional, por assumir a geração de hidrogênio por eletrolise. Solicitamos a adoção de valores mencionados pela literatura internacional (documentos anexos) ou, como valor referência máximo, de 26,7 gCO<sub>2</sub>eq/MJ correspondente ao biodiesel.

Atenciosamente,

ABEAR