

IATA comentários sobre o "Proposta de Metas Compulsórias Anuais de Redução de Subordinated de Gases Causadores do Efeito Estufa para a Comercialização de Combustíveis"

O Brasil tem sido um participante ativo nas discussões no âmbito da UNFCCC (Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre a Mudança do Clima) sobre o fenômeno do aquecimento global causado pela emissão de gases de efeito estufa (GEE), submetendo sua Contribuição Nacionalmente Determinada (iNDC) destinada a reduzir as emissões de GEE em 21 de setembro de 2016. Esta submissão reafirmou o compromisso do Brasil com o marco do Acordo de Paris da UNFCCC.

A IATA reconhece a intenção do Brasil para promover o desenvolvimento de combustíveis alternativos, através da criação do programa RenovaBio, instituída através de promulgação da lei n.º 13.576 em 26 de dezembro de 2017 e parcialmente regulamentada pelo Decreto Federal n.º 9.308/2018.

Com relação às metas específicas para os combustíveis de aviação, deve-se notar que a comunidade de transporte aéreo desenvolveu uma abordagem setorial para abordar as emissões de CO<sub>2</sub> da aviação internacional sob a Organização das Nações Unidas para a Aviação Civil (ICAO). De fato, a UNFCCC reconheceu[1] a liderança necessária da ICAO em todas as questões ambientais relacionadas à aviação civil internacional.

Em 2008, o setor de aviação apresentou um plano abrangente para reduzir suas emissões de CO<sub>2</sub> por meio da inovação tecnológica - incluindo o desenvolvimento e uso de combustíveis de aviação sustentáveis (SAF) -, melhorias operacionais, eficiência de infraestrutura e medidas econômicas inteligentes.

Especificamente sobre medidas econômicas, em 6 de outubro de 2016, a 39ª sessão da Assembleia da OACI adotou uma Medida de Mercado Global para tratar das emissões da aviação internacional, com irrestrito apoio dos Estados Membros da ICAO, incluindo o Brasil. O esquema estabelecido pela ICAO é um mecanismo global de compensação de carbono, chamado CORSIA (Esquema de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional). Sob tal esquema, as operadoras de aeronaves serão obrigadas a comprar compensações, ou "unidades de emissão", para o crescimento das emissões de CO<sub>2</sub> acima dos níveis de 2020. A resolução da Assembleia da ICAO estipula que a CORSIA deve ser a única medida baseada no mercado aplicável às emissões de CO<sub>2</sub> da aviação internacional. O Preâmbulo da Resolução A39-3 da ICAO reitera que as medidas baseadas no mercado não devem ser duplicadas e que as emissões de CO<sub>2</sub> da aviação internacional devem ser contabilizadas apenas uma vez.

No caso particular dos voos internacionais, as metas compulsórias brasileiras de redução de emissões de GEE por meio de sobretaxas para os distribuidores de combustíveis não apenas contrariam os princípios de não-duplicação da CORSIA, mas também o Artigo 15 da Convenção de Chicago sobre Aviação Civil Internacional. Da qual o Brasil é parte -, que declara que: "Nenhuma taxa, tributo ou outras taxas serão impostas por quaisquer Estados contratantes apenas em relação ao direito de transitar ou entrar ou sair de seu território de uma aeronave de um Estado ou pessoas contratantes ou propriedade nele".

A implementação do RenovaBio, conforme apresentado originalmente, considera o subsídio de combustíveis alternativos usados para a aviação, aumentando significativamente o custo do combustível de aviação tradicional - já entre os mais altos da região. O custo mais elevado do combustível terá um impacto adverso no crescimento da aviação, o que acaba por atrasar o desenvolvimento econômico e social. O plano também corre o risco de enfrentar desafios operacionais críticos, que provavelmente exigirão investimentos adicionais para o desenvolvimento de nova infraestrutura.

A IATA recomenda ao governo brasileiro:

1. Observar os princípios da CORSIA e da ICAO para abordar as emissões de GEE da aviação internacional, abstendo-se de impor novas taxas de combustível ou quaisquer outras medidas econômicas;
2. Conduza uma avaliação completa do possível impacto de custos mais elevados de combustível nas companhias aéreas, causado pela implementação da RenovaBio;
3. 3. Em vez de impor novos impostos, reconheça e concentre-se em outros elementos da ICAO e no plano da indústria para reduzir as emissões de GEEs: inovação tecnológica, melhorias operacionais e eficiências de infraestrutura;;
4. Estabeleça as consultas necessárias aos usuários e companhias aéreas antes do desenvolvimento de qualquer nova infraestrutura necessária para implementar o plano RenovaBio no futuro.

Por fim, ademais da IATA ser totalmente contrária a falta de alinhamento internacional conforme exposto acima, é importante salientar de qualquer forma que as metas propostas para redução de intensidade de carbono (IC) entre 7% - 10% e o tempo requerido para isto são extremamente agressivas e consequentemente trarão um alto custo para a sociedade brasileira e em específico para os usuários e comunidades que dependem da aviação.

Assim, a IATA recomenda ao governo Brasileiro que para o setor de aviação, seja conduzida antes uma avaliação completa sobre os custos potenciais para as operadoras de aeronaves brasileiras, assim como o impacto na economia brasileira e sociedade. "

A IATA tem experiência em projetar uma política apropriada para atingir as metas ambientais durante o período de tempo apropriado, sem prejudicar involuntariamente uma economia doméstica. Ficaremos felizes em fornecer informações, experiência e orientação.

---

[1] Relatório UNFCCC de órgão subsidiário para científico e

Assessoria tecnológica em sua sessão de quarenta e três,

realizada em Paris de 1 a 4 de dezembro de 2015