

CONTRIBUIÇÃO Nº 23930	
Identificação	
Autor da Contribuição: IBP - Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás Categoria: Entidade de Classe Instituição: IBP	Documento: Proposta de portaria que estabelece o processo de monitoramento e compensação das emissões de dióxido de carbono relativas às operações internacionais Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: - Art. 1º Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Não disponível
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: O IBP reforça a relevância do papel da ANAC, tanto para a adoção das normas e diretrizes internacionais para o mercado doméstico, quanto para o reconhecimento das matérias primas e interesses nacionais junto a ICAO/CORSIA.	
Justificativa: É importante que a ANAC de estruture cada vez mais para atuar nessa mediação.	
Resultado da análise: a contribuição não foi incorporada	
Fundamento: A proposta não apresenta sugestões tangíveis a serem incorporadas pelos normativos em questão.	
Itens alterados na proposta: Não aplicável	

CONTRIBUIÇÃO Nº 23931	
Identificação	
Autor da Contribuição: Raízen S.A. Categoria: Outros Instituição: Raízen S.A.	Documento: Proposta de portaria que estabelece o processo de monitoramento e compensação das emissões de dióxido de carbono relativas às operações internacionais Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: art. 21 §1º Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não disponível
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: § 1º. Cumprir com critérios de sustentabilidade definidos pela OACI nos documentos abaixo enumerados ou aqueles que os vierem substituir, atualizar ou complementar, vigentes no momento da certificação: I - CORSIA Approved Sustainability Certification Schemes; II - CORSIA Eligibility Framework and Requirements for Sustainability Certification Schemes; III - CORSIA Approved Sustainability Certification Schemes; IV - CORSIA Sustainability Criteria for CORSIA Eligible Fuels; V - CORSIA Default Life Cycle Emissions Values for CORSIA Eligible Fuels; e VI - CORSIA Methodology for Calculating Actual Life Cycle Emissions Values.	
Justificativa: A Raízen elogia a ANAC pela opção regulatória de regulamentar o Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (“CORSIA”) no Brasil,	

especialmente em conformidade às definições publicadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (“OACI”). Esta compatibilidade é importante para viabilizar a integração do país ao mecanismo, já que foi pensado para funcionar globalmente, proporcionando condições de igualdade para o mercado brasileiro perante o mercado internacional. Nesse sentido, a Raízen faz tão somente uma sugestão formal de alteração da minuta da Portaria, em seu artigo 21, para explicitar a necessidade de constante atualização das metodologias adotadas para o CORSIA.

Nesta oportunidade, a Raízen reforça a importância, na internalização do CORSIA no Brasil, desta r. ANAC, em conjunto com a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do Brasil (“ANP”), evitar esforços para garantir a rastreabilidade do combustível de baixa emissão de CO₂, utilizado para a compensação ou redução de emissões. O enfoque na segurança e qualidade de todo produto utilizado na aviação é essencial: trata-se de segmento particularmente sensível, cuja incidência de qualquer eventualidade ou acidente pode atingir proporções importantes e inadmissíveis. Assim, recomenda-se a adoção de instrumentos como o balanço de massa, na produção, e rastreabilidade física, até que ocorra a queima, para assegurar a integridade da utilização de combustíveis sustentáveis.

Por fim, à semelhança dos mecanismos de compensação baseados em mercado, previstos para o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (Projeto de Lei nº 4516/2023, artigo 9º), a Raízen também entende que instrumentos como o book and claim (“reserva e reivindicação”, nos quais há o aproveitamento de benefícios ambientais de um combustível sem a obrigatoriedade da presença física do produto naquele aeroporto – transferindo estes atributos sustentáveis separadamente, por meio de um registro específico) seriam valiosos para o cumprimento efetivo do mandato internacional.

Resultado da análise: a contribuição foi incorporada

Fundamento:

A contribuição visa explicitar na Portaria a natureza dinâmica dos documentos de implementação do CORSIA e estabelecer que a versão mais atual dos documentos vigentes no momento da certificação do combustível será a válida para o reconhecimento da admissibilidade dos combustíveis no âmbito do CORSIA. De fato, há necessidade de referenciar qual versão dos documentos será utilizada para a validação da redução da obrigação de compensação pelo uso de combustíveis admissíveis pelo CORSIA. Apesar de a ANAC não realizar a etapa de certificação em si, também é adequado que a versão pela qual o cumprimento dos requisitos será verificado seja aquela vigente no momento da certificação do combustível utilizado. Portanto, propõe-se acatar a contribuição.

Itens alterados na proposta:

art. 21 §1º

CONTRIBUIÇÃO Nº 23934

Identificação

Autor da Contribuição: Rodrigo Hervé Quaranta Cabral

Categoria: Outros

Instituição: Petrobras

Documento: Proposta de portaria que estabelece o processo de monitoramento e compensação das emissões de dióxido de carbono relativas às operações internacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 18

Tipo de Contribuição: Alteração

Arquivo anexo: Não disponível

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Incluir “Jet-A1” na referência de FCC igual a 3,16 kg CO₂/kg, conforme a seguir:
Art. 18. A quantidade de emissões de CO₂ será calculada através da fórmula:

....

onde:

...

3,16 kg CO₂/kg de combustível para combustível Jet-A e Jet-A1; ou

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 00/2000
Proposta de [inserir o texto](#).

...
Justificativa: Conforme referência da ICAO, tanto o combustível Jet-A, quanto o Jet-A1 possui FCC igual a 3,16 kg CO2/kg.
Resultado da análise: a contribuição foi incorporada
Fundamento: Proposta visa incluir o combustível Jet-A1 na mesma categoria do Jet-A quanto ao fator de conversão do combustível (FCC) para o cômputo da quantidade de emissões de CO2. No âmbito do CORSIA os dois combustíveis efetivamente possuem o mesmo FCC, de modo que é pertinente incluir o Jet-A1 com FCC igual a 3,16kg CO2/kg de combustível.
Itens alterados na proposta: Art. 18

CONTRIBUIÇÃO Nº 23936	
Identificação	
Autor da Contribuição: Rodrigo Hervé Quaranta Cabral Categoria: Outros Instituição: Petrobras	Documento: Proposta de portaria que estabelece o processo de monitoramento e compensação das emissões de dióxido de carbono relativas às operações internacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 21 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não disponível
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Excluir documento I ou III, que estão repetidos, e renumerar, conforme a seguir: Art. 21. O combustível admissível pelo CORSIA, para fins de redução da obrigação de compensação de um operador aéreo, deverá: § 1º. Cumprir com critérios de sustentabilidade definidos pela OACI nos documentos: I - CORSIA Approved Sustainability Certification Schemes; II - CORSIA Eligibility Framework and Requirements for Sustainability Certification Schemes; III - CORSIA Sustainability Criteria for CORSIA Eligible Fuels; IV - CORSIA Default Life Cycle Emissions Values for CORSIA Eligible Fuels; e V - CORSIA Methodology for Calculating Actual Life Cycle Emissions Values.	
Justificativa: Itens repetidos	
Resultado da análise: a contribuição foi incorporada	
Fundamento: Proposta de excluir um dos itens do artigo 21 § 1º por estar representado duas vezes. O item realmente está dobrado, de forma que uma das repetições deve ser eliminada, reorganizando a numeração para refletir a nova ordem dos itens.	
Itens alterados na proposta: Art. 21	

CONTRIBUIÇÃO Nº 23937	
Identificação	
Autor da Contribuição: Rodrigo Hervé Quaranta Cabral	Documento: Proposta de resolução sobre as regras para a compensação das emissões de CO2 na

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 00/2000
Proposta de [inserir o texto](#).

Categoria: Outros Instituição: Petrobras	aviação internacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 29 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não disponível
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: No Artigo 29 do Capítulo V está sendo proposta a aplicação de multas ao operador aéreo que descumpra as obrigações estabelecidas na Resolução. Ao mesmo tempo, a multa não dispensa o operador aéreo das obrigações de compensação tampouco extingue a obrigação descumprida. Entretanto, não é citada na proposição a dispensa dos operadores aéreos na ocorrência de eventos que os impeçam de cumprir a obrigação, tais como insuficiência de créditos de carbono e/ou desabastecimento de combustível sustentável de aviação. Neste sentido, solicita-se esclarecimento se estará prevista a dispensa dos operadores aéreos da obrigação e em quais possíveis situações.	
Justificativa: Falta de previsão das consequências para os operadores aéreos caso ocorram eventos que os impeçam de cumprirem as obrigações estabelecidas na Resolução.	
Resultado da análise: a contribuição foi esclarecida	
Fundamento: O cidadão solicita esclarecimento quanto a possibilidade de não haver créditos de carbono ou combustíveis de aviação sustentáveis (SAF) em volume disponível suficiente para quitar as obrigações dos operadores aéreos. Dada a relevância do CORSIA para a aviação internacional e a solidez do acordo que o estabeleceu, a norma presume que o esquema funcionará de acordo com o previsto e haverá créditos e SAF disponíveis para aquisição dos participantes. Entretanto, ocorrendo escassez de recursos, o fato será tratado como caso omissis e resolvido individualmente caso a caso.	
Itens alterados na proposta: Não aplicável	

CONTRIBUIÇÃO Nº 23940	
Identificação	
Autor da Contribuição: Rudolf Brockhausen Categoria: Aeronauta Instituição: Não disponível	Documento: Proposta de resolução sobre as regras para a compensação das emissões de CO2 na aviação internacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Não disponível
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: São apresentadas as razões que motivaram a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor a edição resolução que regulamenta as regras para a compensação de parte das emissões de carbono na aviação internacional no âmbito do Mecanismo de Compensação e Redução de Emissões da Aviação Internacional – CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) conforme estabelecido nos Padrões e Práticas Recomendadas (SARPS) publicados pela Organização Internacional de Aviação Civil – OACI no Anexo 16, volume IV à Convenção de Chicago. A presente proposta de ato normativo é dirigida aos operadores aéreos que realizam operações internacionais com aeronaves de asa fixa com massa máxima de decolagem superior a 5.700 kg, bem como a produtores de combustível sustentável e programas de emissão de créditos de carbono.	

Os estímulos de sustentabilidade provém de meados dos anos 90, onde autoridades globais e stakeholders passaram a contribuir com o objetivo de melhorar procedimentos para emissões de CO₂. Esse é um dos pontos de melhora, afinal CH₄ metano ou hidreto de merla e NO_x contribuem conforme publicado na revista científica Environmental Research Letters, esse novo estudo afirma que “as emissões da aviação civil comercial contribuem de forma cada vez mais significativa para as mudanças climáticas antropogênicas”, acrescentando ainda que “as emissões de dióxido de carbono (CO₂) atribuíveis à aviação aumentaram em média 2,6% por ano nos últimos 25 anos (de acordo com dados de 2017 da Agência Internacional de Energia), e estima-se que a aviação comercial já responda por cerca de 5% da sobrecarga global do clima”.

As emissões dos aviões se formam principalmente pelo dióxido de carbono (CO₂), óxidos de nitrogênio (NO_x) e esteiras de condensação. “Os resultados indicam ainda que 90% dos impactos globais por unidade de consumo de combustível são atribuíveis às emissões de navios de cruzeiro” e que 64% de todos esses danos resultam de impactos na qualidade do ar. Além disso, “os óxidos de nitrogênio, o dióxido de carbono e as esteiras de condensação, juntos, são responsáveis por 97% do impacto total”.

Se o foco aqui é o impacto de voos internacionais e um formato de todos nós envolvidos podermos auxiliar na regulamentação, precisamos entender que no nosso setor, passos podem ser executados HOJE, sem qualquer regulamentação. Já em 2017, com os investimentos para a criação da HUB Airlines, empresa constituída no Reino Unido no final de 2019 para ser a holding da nova empresa aérea brasileira de voos regulares internacionais, já estávamos alinhados com a meta de criar a primeira empresa aérea com estudos sólidos e princípios ESG, desde a fonte de conhecimentos, investimentos, e fornecedores. Percebemos um imenso desconhecimento do setor, e partimos para investir em pesquisa e inovação.

A emissão de CO₂ é importante fator contribuinte, assim como lembrar que na média de 90G/RPK de emissão de Co₂, os voos internacionais de wide-body nas categorias de classe econômica e executiva, poluem menos do que operações de voos regionais e domésticos. Fato que a própria França passou em 2023 a proibir algumas operações de voos curtos que possam ser realizados com outros meios de transporte que poluam menos e essa tendência aumentará países participantes. Hoje não possuímos tecnologia para deixarmos de voar internacionalmente de forma segura e rápida senão o avião. A tecnologia embarcada para aviões de um corredor, que aumenta-se a autonomia, ficam ainda limitados a carga e passageiros, e de fato, precisa-se de 2 aviões, slots em aeroportos, atendimento de pessoal, carros que poluem nos aeroportos, transporte que buscará mais passageiros em um segundo voo, sem contarmos que estaremos poluindo com 4 motores em 2 voos. Ainda é ineficiente para voos internacionais de longa duração. Já é um caminho, mas com aumento de voos mundiais, precisaremos de mais aeroportos. Contudo existem as emissões de NÃO CO₂ também a serem consideradas, afinal outros poluentes são emitidos, além do CO₂, cabendo a autoridades e todos nós stakeholders, sendo operadores aéreos ou aeroportos e demais, pensarmos e executarmos atitudes com treinamentos de todos os envolvidos, mesmo sem uma regulamentação em vigor.

Na HUB Airlines, ficou definido que a alimentação será 100% de origem vegetal, isso faz matematicamente com que a parte de emissões seja mitigada, onde a maior fatia ainda é oriunda de desmatamentos e toda a cadeia para produção de alimento de origem animal, desmatamento para criação de animais para abate, onde evidencia-se ainda mais a geração de gases, incluindo Co₂, aqui o mérito da contribuição do CORSIA. Estudos da IATA apontam que o desperdício de alimentos a bordo de aeronaves chega a 30%. Nossos estudos da HUB produziram 50% essa métrica, afinal em rede alimentícia o valor proposto pela IATA é mínimo de cálculo de desperdício. Para evidenciarmos isso na nossa responsabilidade, a HUB transportará no pior cenário em 5 anos de operações, desde Viracopos, 6.2 milhões de passageiros, com 30 aeronaves wide-body A350. Nosso estímulo já é de que um avião não é restaurante ou bar, e de que passageiros possuem mais conforto para alimentação nos próprios aeroportos de embarque e desembarque, e nosso modelo de negócios oferece que os passageiros escolham dentro de um cardápio próprio da empresa, o alimento que lhes atender, 100% de origem vegetal. Com essa atitude, a probabilidade de descarte do alimento diminui significativamente. Nos estudos, mas não precisamos aguardar uma regulamentação para contribuirmos com melhora de emissões de CO₂ e demais gases. Em 2020 era previsto o transporte de 4.9 Bilhões de passageiros mundialmente em voos comerciais. Se 30% da produção de alimentos a bordo desses voos é descarte, por que produzir? A educação da atitude e conscientização, é um investimento que devemos realizar da alta gestão das empresas aéreas assim como demais stakeholders envolvidos na sinergia de um voo comercial. Se cada prato tem um valor de 10,00USD, estamos tecendo 49 Bilhões de Dólares Americanos de serviço de bordo, onde 30%, ou 14,7 Bilhões de USD, são gerados na fonte, e descartados como lixo no final de um voo. Precisamos estimular o mercado de alimento sem desperdiçar, e entendemos que esse estímulo deve ser feito na alimentação dentro dos aeroportos, e o que for absorvido dentro das aeronaves seja de escolha dos passageiros, onde mitiga-se a possibilidade de decarte quando nós humanos escolhemos o que iremos comer. Estima-se que a “fome na África” seja erradicada com 5 Bilhões de USD, 1/3 do que nossa indústria PRODUZ E JOGA FORA ANUALMENTE, nem estamos falando de assuntos sociais no nosso

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 00/2000
Proposta de [inserir o texto](#).

<p>próprio Brasil. Essa é uma das muitas opções de diminuição REAL de emissões, considerando-se as premissas do CORSIA inclusive de não modificação da tecnologia atual. O que pretende-se com a singela contribuição aqui, é que possamos no Brasil servir de exemplo inicial para a mudança necessária globalmente. E uma empresa que possui esse investimento em conscientização REAL de uma operação, ela possui algum benefício em regulamentação? O foco de prover a operação com um avião mais econômico, e menor emissor de CO2, já caracteriza-se um investimento REAL em modernidade com os parametros REAIS necessários históricos, atuais e ainda em um futuro. Mas não é necessária uma regulamentação para se exercer atitudes REAIS imediatas. O CORSIA é um passo importante e precisamos dialogar para cuidarmos com as métricas impostas hoje de regulamentação para NÃO AUTORIZARMOS PARÂMETROS dos atuais operadores afinal a tecnologia existente não modificará rapidamente, se regulamentarmos um nível 50, e se atualmente estamos no 50, nao existirá estímulo para abaxarmos para 49, no mérito da questão, se for impossível modificar em curto prazo com a tecnologia, uma vez mais, o único formato REAL é criar estímulos como as atitudes firmadas aqui no texto com um só exemplo, o de alimentação a bordo.</p>
<p>Justificativa: A própria ONU possui um programa de sustentabilidade desde 2000, e empresas passam a fazer parte após mais de 10 anos de operação, sem terem adequado-se em momento oportuno, hoje criam rotas complexas e operações não sustentáveis, onde as emissões jamais são o primeiro plano de ação. Os combustíveis chamados sustentáveis, são um fator contribuinte para diminuir as emissões, mas um passo já possível, como provado nesse mês de novembro de 2023, com voo da Virgin com B787 que voou do Reino Unido aos Estados Unidos, com 100% de combustível feito de plantas. Mas, hoje uma operação com avião mais econômico, como o A350 e 787, possui custos de uma rota próximos a 45% do valor de um voo. Como uma operação com aviões menos econômicos pode ser viável para diminuir as emissões de gases que pretendemos diminuir? As empresas aéreas não estarão ou estão preparadas para pagar 7 x o valor de um SAF fuel. No CORSIA e talvez no Brasil com as ditas regulamentações, conseguimos monitorar mas operar de fato, uma aviação mais sustentável, e promover atitudes imediatas englobando todos os operadores e conseguindo visibilidade internacional para operações REALMENTE menos poluentes, com a atual tecnologia.</p>
<p>Resultado da análise: a contribuição não foi incorporada</p>
<p>Fundamento: Não é apresentada sugestão de alteração dos normativos propostos em audiência pública.</p>
<p>Itens alterados na proposta: Não aplicável</p>

CONTRIBUIÇÃO Nº 23961	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: Ricardo Bruno Félix Nunes Categoria: Órgão Público Instituição: UFRJ</p>	<p>Documento: Proposta de resolução sobre as regras para a compensação das emissões de CO2 na aviação internacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 1º Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Artigo científico</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Conforme artigo em anexo</p>	
<p>Justificativa: Conforme artigo em anexo</p>	
<p>Resultado da análise: a contribuição não foi incorporada</p>	
<p>Fundamento: Em linhas gerais, o artigo científico presente no documento anexo à contribuição trata da descarbonização do setor aéreo e da necessidade de impulsionar a produção de</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 00/2000
Proposta de [inserir o texto](#).

SAF e dos mecanismos similares ao book and claim. Não foram identificadas propostas concretas a serem incorporadas aos normativos propostos.

Itens alterados na proposta:

Não aplicável

CONTRIBUIÇÃO Nº 23967

Identificação

Autor da Contribuição: Annie Groth

Categoria: Outros

Instituição: Não disponível

Documento: Proposta de resolução sobre as regras para a compensação das emissões de CO2 na aviação internacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo

Tipo de Contribuição: Alteração

Arquivo anexo: Não disponível

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Valor base de multa por: II - Deixar de cancelar a totalidade das obrigações de compensação finais de um período conformativo conforme os padrões estabelecidos nesta Resolução de R\$ 125,00 por tonelada de CO2 não compensada

Justificativa:

O preço atual de R\$ 50,00 contemplado na Proposta de Resolução para a multa por tonelada de CO2 não compensada não reflete o preço real ambiental e social do carbono. De acordo com o Fundo Monetário Internacional (FMI), a partir de 2023 o valor por tonelada de CO2 necessário para atingirmos o Acordo de Paris deve ser de USD 75 para países desenvolvidos, USD 50 para países emergentes e USD 25 para países emergentes de baixa renda. Dado esses valores e, levando em conta que o Brasil deverá participar obrigatoriamente no CORSIA a partir de 2027, o preço atual da multa de R\$ 50 não contempla nem mesmo o valor mínimo de carbono para um país de baixa renda. Recomendamos que a multa seja, no mínimo, aumentada para atingir esse patamar de USD 25 dólares.

Além disso, uma multa maior pode levar a maiores incentivos para a compensação via a compra de créditos de carbono, que podem ser mais baratos que a multa. A compra de créditos de carbono é uma prática que pode levar a benefícios além do carbono, como é argumentado pelo Comitê de Integridade do Mercado Voluntário de Carbono (ICVCM, em inglês). Isso porque os projetos de carbono que geram esses créditos podem conter benefícios sociais aos seus participantes e outros, como a da proteção da biodiversidade e recursos hídricos. Uma multa baixa demais pode levar o operador a escolher pagar a multa do que apoiar um projeto que traga outros benefícios à sociedade.

Resultado da análise: a contribuição não foi incorporada

Fundamento:

A contribuição apresenta argumentos para elevar o valor da multa em caso de descumprimento da obrigação de cancelar a totalidade das obrigações de compensação finais de um período conformativo, conforme item II do Anexo da Resolução proposta. O principal ponto é que o valor de R\$50,00 por tonelada de carbono não compensada propiciaria que o operador aéreo optasse pelo pagamento da multa ao invés de cumprir com a obrigação de compra de créditos, alegando que seria menos custoso para a empresa.

Embora o pagamento da multa não extinga a necessidade de cancelamento da obrigação de compensação por parte do operador aéreo, a cobrança da multa não poderia se repetir caso o operador continuasse em débito. Por esse prisma, pode-se considerar que o valor tido como baixo da multa poderia incentivar o não cumprimento da resolução. Por outro lado, a aplicação de multa não é o único meio que a ANAC possui para garantir o cumprimento do dispositivo. Outras medidas podem ser utilizadas para complementar o incentivo provocado pela multa.

Além disso, pelo fato de as emissões de CO2 se tratar de um assunto delicado em termos reputacionais, considera-se que os operadores aéreos participantes do CORSIA terão incentivos suficientes para cumprir com seus requisitos.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 00/2000
Proposta de [inserir o texto](#).

Não aplicável

CONTRIBUIÇÃO Nº 23968

Identificação

Autor da Contribuição: Carbonext

Categoria: Outros

Instituição: Carbonext

Documento: Proposta de resolução sobre as regras para a compensação das emissões de CO2 na aviação internacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo

Tipo de Contribuição: Alteração

Arquivo anexo: Não disponível

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

No que concerne aos valores de multas decorrentes de infração à resolução por deixar de cancelar a totalidade das obrigações de compensação finais de um período conformativo conforme os padrões estabelecidos nesta Resolução (item II), sugerimos alteração de R\$ 50,00 para R\$ 120,00 o valor da tonelada de CO2 não compensado.

Justificativa:

Entendemos que a multa de R\$ 50,00 por tonelada de gás carbônico não compensada é uma medida coercitiva muito branda e esta muito abaixo dos valores hoje em discussão nas mesas de negociações que tratam de medidas para reduzir as emissões de gases de efeito estufa no país.

Resultado da análise: a contribuição não foi incorporada

Fundamento:

A contribuição apresenta argumentos para elevar o valor da multa em caso de descumprimento da obrigação de cancelar a totalidade das obrigações de compensação finais de um período conformativo, conforme item II do Anexo da Resolução proposta. O principal ponto é que o valor de R\$50,00 por tonelada de carbono não compensada propiciaria que o operador aéreo optasse pelo pagamento da multa ao invés de cumprir com a obrigação de compra de créditos, alegando que seria menos custoso para a empresa.

Embora o pagamento da multa não extinga a necessidade de cancelamento da obrigação de compensação por parte do operador aéreo, a cobrança da multa não poderia se repetir caso o operador continuasse em débito. Por esse prisma, pode-se considerar que o valor tido como baixo da multa poderia incentivar o não cumprimento da resolução. Por outro lado, a aplicação de multa não é o único meio que a ANAC possui para garantir o cumprimento do dispositivo. Outras medidas podem ser utilizadas para complementar o incentivo provocado pela multa.

Além disso, pelo fato de as emissões de CO2 se tratar de um assunto delicado em termos reputacionais, considera-se que os operadores aéreos participantes do CORSIA terão incentivos suficientes para cumprir com seus requisitos.

Itens alterados na proposta:

Não aplicável