

15ª Reunião do Comitê Técnico Combustível do Futuro	<b>Data:</b>	26/01/2022
	<b>Horário:</b>	14h30 às 16h00
Departamento de Biocombustíveis/SPG/MME	<b>Local:</b>	Videoconferência
PARTICIPANTES		
<p><b>Ministério de Minas e Energia</b> Pietro Adamo Sampaio Mendes – MME (Titular) Danielle Lanchares Ornelas – DCDP Edie Andreeto Júnior – DBIO Jhessica Maria Nunes de Jesus Luz – DBIO Mariana Ferreira Carriconde de Azevedo – DBIO Marlon Arraes Jardim – DBIO Renato Cabral Dias Dutra – DBIO Samira Sana Fernandes De Sousa Carmo – DDE</p> <p><b>Ministério da Economia</b> Thomas Paris Caldellas</p> <p><b>Ministério do Meio Ambiente</b> Luiz Gustavo Haisi Mandalho</p> <p><b>Ministério da Infraestrutura</b> Jairo Rodrigues da Silva (Suplente) Mateus Szwarcwing</p> <p><b>Ministério da Agricultura</b> Cid Jorge Caldas (Titular) Viviane Silveira Anjos (Suplente) André Pinheiro Francimat João da Silva Abreu Neto</p> <p><b>Ministério das Relações Exteriores</b> Renato Domith Godinho (Suplente)</p> <p><b>Ministério do Desenvolvimento Regional</b> Carolina Gonçalves Pinheiro (Titular)</p>	<p><b>Autoridade Marítima Brasileira</b> Flávio Haruo Mathuiy (Titular)</p> <p><b>Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP)</b> Carlos Orlando Enrique da Silva (Titular) Lorena Rocha da Costa Assunção (Suplente) Alex Rodrigues Brito de Medeiros Danielle Machado e Silva Conde</p> <p><b>Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)</b> Ricardo Antonio Binotto Dupont (Suplente)</p> <p><b>Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Renováveis (IBAMA)</b> Carlos Joaquim Severino (Suplente)</p> <p><b>Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO)</b> Marcelo Lima Alves (Titular) Rodrigo Vivarelli (Suplente) Victor Simão</p> <p><b>Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES)</b> Artur Milanez</p> <p><b>EMBRAPA</b> Marcelo Morandi</p>	
MEMÓRIA		
<b>1. Abertura</b>		
<p>Verificado o quórum de reunião, Pietro Mendes (DBIO/SPG/MME), agradeceu a presença de todos e abriu os trabalhos passando aos itens da pauta. A reunião foi gravada.</p>		
<b>2. Aprovação da Ata da 14ª Reunião CT-CF</b>		
<p>Pietro Mendes (MME) informou que o primeiro item da pauta seria a aprovação da ata da 14ª reunião, realizada em 15/12/2021. Questionou se algum participante teria algum comentário ou contribuição à ata. Não havendo comentários adicionais a ata foi considerada aprovada.</p> <p>Antes de iniciar o segundo item de pauta, propôs que ao invés de trazermos o relato do andamento dos trabalhos dos subcomitês, Renato Dutra (MME) trouxesse a consolidação dos pilares e premissas discutidas pelos agentes do Subcomitê ProBioQAV, uma vez que essa apresentação além de informativa, é também deliberativa. Pontuou que após aprovação, uma série de providências serão tomadas posteriormente.</p>		
<b>3. Relato do Subcomitê ProBioQAV</b>		
<p>Renato Dutra (MME) deu início à apresentação explicando que para dar continuidade às atividades do subcomitê, é necessário antes deliberar sobre a conclusão dessa primeira etapa do subcomitê. Fez um breve relato sobre o andamento das atividades dentro do cronograma proposto e fez o follow up das entregas correspondentes. Informou que a nota técnica que trará todo subsídio técnico deste trabalho já está sendo elaborada e a proposta, após aprovação das premissas, seria a elaboração de proposta de norma legal, endereçando as premissas que necessitam de texto legal para serem implementadas. Normas infralegais e regulamentadoras também serão propostas. Apresentou os stakeholders envolvidos na proposta e a agenda de reuniões com esses parceiros.</p>		

Lembrou das consultorias que foram contratadas a partir de parceria com a GIZ, informou que o primeiro produto “Estudo sobre Governança e Políticas Públicas de Incentivo à Produção de Combustíveis Sustentáveis de Aviação” foi finalizado.

Discorreu sobre a metodologia utilizada para se chegar às premissas que estão sendo avaliadas nesta reunião e explicou que essas premissas são enunciadas que indicam o que o Governo quer para a Política Pública, sem entrar no detalhe de como será desenvolvido. Ao todo, foram compiladas 68 contribuições, das quais 74% foram acatadas completa ou parcialmente. Essas contribuições/premissas foram divididas por pilares temáticos:

- **Pilar 1: Mandato**
  - Estabelecer mandato de redução de emissões do setor aéreo
  - Permitir todas as rotas tecnológicas homologadas pela ASTM e ANP
  - Permitir teores diferentes de SAF em qualquer parte do território Nacional
  - Isentar trechos internacionais de voos internacionais, respeitando a reciprocidade dos acordos do setor aéreo internacional
  - Conferir flexibilidade ao CNPE definir o cronograma das metas de redução de emissões de dióxido de carbono referentes ao mandato e reduzir temporariamente as metas a qualquer tempo e por motivo justificado de interesse público
  - Viabilizar aeroportos para o uso do SAF, considerando como critérios o desenvolvimento da produção do SAF e das cadeias logísticas, a demanda do aeroporto e a disponibilidade de matéria-prima
  - Viabilizar a aplicação do Book & Claim para casos específicos
- **Pilar 2: Metas de Descarbonização e Corsia**
  - Atribuir metas de compras de CBIOS aos distribuidores de combustíveis de aviação
  - Avaliar a possibilidade de alinhar metodologicamente o Renovabio ao Corsia para o SAF
  - Contabilizar reduções de emissões apenas com SAF, seja nacional ou importado
- **Pilar 3: Financiamento de Projetos e PD&I**
  - Regulamentar o art. 3º, I da Lei nº 14.248/2021 (fomento federal)
  - Estruturar linhas de financiamento ao SAF pelo BNDES
  - Estender os incentivos do SAF ao Diesel Verde, com vistas ao desenvolvimento de biorrefinarias
  - Estabelecer diretrizes governamentais para financiamento de projetos e PD&I
  - Avaliar a estruturação de um Fundo Garantidor com participação do Tesouro Nacional para projetos de investimento em SAF

Artur Milanez (BNDES) explicou que a principal reestruturação será a do Fundo Clima, os outros instrumentos que o Banco já tem são aplicáveis ao SAF. Lembrou que na discussão que tiveram com as empresas no Seminário conjunto BNDES/MME, foi mencionado que há uma certa retração nos bancos privados devido ao pioneirismo das tecnologias, por serem tecnologias ainda incipientes e de investimento muito alto. A proposta de um Fundo Garantidor possibilitaria parte de um recurso do Tesouro Nacional com captação de recursos com outros parceiros. Sugeriu que a premissa “Estruturar linhas de financiamento ao SAF pelo BNDES” seja incorporada à premissa “Incluir projetos de SAF no escopo do Fundo Clima”, uma vez que elas possuem ações sobrepostas.

Antes de dar continuidade ao Pilar 4, Renato Dutra (MME) reforçou, em relação às premissas do Pilar “Tributação”, que, embora o tema tributário não seja de competência dos órgãos e entidades que compõem o subcomitê ProBioQAV, a articulação e comunicação aos órgãos competentes em relação a essas premissas cabem ao Comitê Técnico do Programa Combustível do Futuro e ao CNPE, com vistas à implementação exitosa da política pública do SAF. Ademais, deve-se ressaltar que, ao longo das apresentações dos stakeholders, principalmente durante as apresentações e os depoimentos da GOL, da LATAM e da AZUL, todas elas tiveram projetos/iniciativas piloto de implementação de SAF, sendo as questões tributárias causas para o insucesso de diversas delas.

- **Pilar 4: Tributação**
  - Criar classificação fiscal para o SAF (puro e blend)
  - Definir regramento do ICMS para o SAF (puro e blend)
  - Regulamentar o art. 3º, II da Lei nº 14.248/2021 (PIS/COFINS)
  - Avaliar a viabilidade de incentivo à utilização de matéria-prima de Agricultura Familiar
- **Pilar 5: Qualidade e Certificação**
  - Todo SAF deve atender às especificações ASTM e ANP
  - Criar incentivos para formação de Rede de Laboratórios Credenciados
  - Estabelecer processo de Auditorias e Certificações de Qualidade
  - Criar Programa de Monitoramento da Qualidade SAF

- Pilar 6: Governança e Outros temas
  - Inserir definição de SAF na Lei nº 9.478/1997
  - Definir responsabilidades do CNPE, ANP e ANAC na política pública do SAF
  - Criar incentivos à Exportação de SAF
  - Desburocratizar e otimizar pedidos de licenciamento ambiental para projetos em SAF

Após o encerramento da apresentação, Pietro Mendes (MME) agradeceu a participação e colaboração de todos na elaboração desta proposta e chamou a atenção que, conforme os Subcomitês avançam, se tornará cada vez mais rotineiro ao Comitê Técnico esse tipo de deliberação da conclusão dos trabalhos dos Subcomitês. Questionou se algum participante teria alguma manifestação, dúvida ou sugestão de modificação desses pilares antes de partirmos para a deliberação.

Renato Godinho (MER) deixou a seguinte pergunta no chat “se o primeiro pilar sobre mandatos de redução de emissões e o segundo pilar de extensão do RenovaBio ao setor não seria sobreposições”.

Pietro Mendes (MME) respondeu que o mandato de redução de emissões seria o equivalente ao que temos no biodiesel e etanol, com definição de teores, já no RenovaBio você mantém as metas de descarbonização para as distribuidoras, mesmo tendo mandato. Então não vemos como sobreposição, mas sim como uma evolução do que já foi feito até o momento.

Renato Dutra (MME) complementou a resposta de Pietro explicando que essa dúvida já havia sido levantada no âmbito do Subcomitê ProBioQAV e o entendimento é de que esses pilares não são equivalentes, uma vez que os destinatários dessas premissas são distintos (distribuidores de combustíveis de aviação para as metas de CBIOS no Renovabio e a empresa aérea para as metas de redução de emissões). Enquanto o distribuidor terá a obrigação apenas de comprar o crédito de descarbonização, o setor aéreo não poderá cumprir a sua meta através da compra de CBIOS, mas sim apenas com a compra e o uso de SAF em suas aeronaves. Isso faria com que não houvesse a duplicação das obrigações.

Pietro Mendes (MME) leu mais uma pergunta que consta no chat de autoria de Renato Godinho (MRE), se seria o mesmo caso para comércio de CBIOS entre agentes versus sistemas de book and claim.

Renato Dutra (MME) esclareceu que o *book and claim* não teria relação com o CBIO. A partir do momento que se tem a produção do SAF disponibilizada para as empresas do setor aéreo comprarem, algumas empresas não poderão comprar para utilizar porque elas podem não operar em aeroportos onde o SAF está disponibilizado. Como essas empresas aéreas que operam em aeroportos não atendidos pelo suprimento de SAF também terão metas de reduções de emissões, o *book and claim* permite que, para o cumprimento dessas metas, seja possível um processo de certificação que rastreie o SAF e permita o cumprimento da meta pela compra de direitos sobre o produto. Em outras palavras, as empresas aéreas impedidas de usar SAF nos aeroportos não atendidos poderiam cumprir suas obrigações a partir do mecanismo de compra desses créditos. Ressaltou, contudo, que a regulamentação do funcionamento desse mecanismo, assim como as questões tributárias a ele relacionadas, precisam ainda ser definidas.

João Abreu (MAPA) questionou sobre o fato de estarmos estabelecendo mandatos para fontes específicas.

Pietro Mendes (MME) esclareceu que essa proposta do 1º pilar está em concordância com o que foi alinhado anteriormente, uma vez que o PL do Deputado Ricardo Barros coloca o mandato em volume, sem levar em consideração a eficiência de remoção de CO<sub>2</sub> de cada rota tecnológica e a proposta apresentada pelo Subcomitê leva em consideração, gerando uma competição entre as rotas tendo em conta a eficiência e a redução da emissão.

Artur Milanez (BNDES) perguntou se o RenovaCalc será adaptado para o SAF.

Pietro Mendes (MME) respondeu que hoje já existe uma rota prevista na RenovaCalc, mas toda a parte de regulação com a ANP ainda terá que ser desenvolvida.

Marcelo Morandi (EMBRAPA) explicou que tem uma rota de QAV (EFA) que está desenhada, mas nunca foi validada na prática porque nunca houve um processo de produção e certificação. Ela foi construída em 2017/2018 com base em estudos conduzidos pela Unicamp e LNBR.

Danielle Conde (ANP) complementou que caso exista a necessidade de uma nova rota a ser utilizada no RenovaCalc, o trâmite já está todo regulamentado, de como o agente interessado em produzir ou importar esse produto deve atuar para ter essa nova rota incluída na RenovaCalc.

Pietro Mendes (MME) trouxe como informação que a Low Carbon Fuel Standar (LCFS) tem contabilizadas 620 rotas tecnológicas e que no Brasil nós temos 9.

Marcelo Morandi (Embrapa) pontuou que existe uma diferença entre o que o Brasil e o LCFS consideram como rota tecnológica.

Pietro Mendes (MME) agradeceu a informação e sugeriu que fosse feito um levantamento para equivalência entre as rotas tecnológicas consideradas, para ver quantas a mais eles têm efetivamente.

<p>João Abreu (MAPA) perguntou se quando se diz “criar incentivos à exportação de SAF” se já foi discutido que tipo de incentivo seria.</p> <p>Renato Dutra (MME) esclareceu que não há nenhum desenho definido, mas o grupo optou pela inserção de uma premissa sobre o tema a fim de que seja pensada futuramente a criação de incentivos. É apenas a indicação de que, para que o país possa aproveitar esse potencial de ser um supridor internacional de SAF, é importante ter uma premissa que esteja atrelada a esse potencial.</p> <p>Pietro Mendes (MME) lembrou que a proposta apresentada será adaptada conforme sugestão de Artur Milanez (BNDES), condensando as premissas “Estruturar linhas de financiamento ao SAF pelo BNDES” e “Incluir projetos de SAF no escopo do Fundo Clima”. Seguiu para deliberação da proposta com essa alteração e considerando que não houve nenhuma manifestação contrária, a proposta foi aprovada por unanimidade.</p> <p>Renato Dutra (MME) pediu a palavra para apresentar os próximos passos do Subcomitê, considerando que a proposta dos pilares e premissas foi aprovada. Será realizada uma reunião do Subcomitê para apresentar a versão final da proposta com os pilares e as premissas aprovadas. Todas as premissas que tiverem indicação de necessidade em Lei, o texto legal será minutado pelo Subcomitê.</p>
<p><b>4. Encerramento</b></p> <p>Com relação à apresentação do andamento dos Subcomitês, Pietro Mendes (MME), sugeriu que ficasse para a próxima reunião do CT-CF. Informou que o Subcomitê criado na última reunião do CT-CF, Subcomitê de Combustíveis Sintéticos de Baixo Carbono, será coordenado por Rafael Ferraz (ME) e terá sua primeira reunião realizada na próxima terça-feira dia. Agradeceu a presença de todos e encerrou a reunião.</p>
<p><b>ENCAMINHAMENTOS</b></p> <p>A apresentação com o <i>status</i> do plano de trabalho do Subcomitê ProBioQAV e com a consolidação das premissas da Futura Política Pública, com os devidos ajustes aprovados, será encaminhada por email.</p>
<p><b>PRÓXIMA REUNIÃO</b></p> <p>09/02/2022 14:30 – 16:00 Pauta: Atualização do andamento dos trabalhos dos subcomitês.</p>