



CÂMARA DOS DEPUTADOS DEPUTADO PADRE JOÃO

COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA - CME

REQUERIMENTO Nº _____, DE 2022

(Do Sr. Dep. Padre João e Dep. Roberto Lucena)

Requer a realização de audiência pública para debater sobre a substituição do diesel S-500 pelo diesel S-10.

Senhor Presidente:

Nos termos do art. 255 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requiro a Vossa Excelência que, ouvido o Plenário desta Comissão, seja realizada Audiência Pública *'para debater sobre a substituição do diesel S-500 pelo diesel S-10'*, com a participação dos seguintes convidados:

- 1 - Representante da Empresa de Pesquisa Energética (EPE);
- 2 - Representante da Agência Nacional Do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP);
- 3 - Representante da União Brasileira do Biodiesel e Bioqueroses (Ubrabio);
- 4 - Representante da Confederação Nacional do Transporte;
- 5 - Representante do Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (INEEP);
- 6 - Representante da Federação Única dos Petroleiros (FUP); e
- 7 - Representante da Confederação Nacional dos Trabalhadores na Agricultura (CONTAG)





CÂMARA DOS DEPUTADOS DEPUTADO PADRE JOÃO

JUSTIFICAÇÃO

Encontra-se em apreciação nesta Comissão o Projeto de Lei nº 302, de 2022, de autoria do deputado Roberto de Lucena e relatoria do deputado Christino Aureo. O projeto propõe a redução em 10% ao ano de uso do diesel S-500, a partir do segundo ano após a sanção da lei. A redução será acompanhada do aumento do uso do diesel S-10 e do aumento da mistura de biodiesel.

O autor do projeto cita estudos realizados pela Empresa de Pesquisa Energética para mostrar o risco à saúde causado pelo material particulado presente na exaustão de veículos movidos a diesel.

O relator reconhece que partículas poluentes podem desencadear processos inflamatórios no organismo humano, mas devido à essencialidade do combustível para a economia, o fato de haver déficit entre produção e consumo do diesel – 20% do diesel consumido no Brasil é importado -, e o conflito deflagrado na Ucrânia teme haver desabastecimento se forem colocadas restrições à aquisição do diesel.

Como se trata na verdade de substituição de um tipo por outro, cumpre verificar qual a restrição técnica para produção do diesel S-10. Seria necessário verificar, ainda, se o aumento de cerca de 14 centavos de real ¹ apresenta algum impeditivo para efetuar a mudança.

Considerando os argumentos apresentados pelo relator, é possível constatar a gravidade da política de paridade de preços internacionais praticadas hoje pelo país para os combustíveis no país, que estimula a importação de derivados em detrimento do refino nacional, bem como a consequência negativa da privatização das refinarias da Petrobras, que poderiam atender à

1 <https://www.canalrural.com.br/noticias/economia/preco-medio-da-gasolina-atinge-r-720-diesel-s-10-supera-r-8/>, Acesso em julho/2022





CÂMARA DOS DEPUTADOS DEPUTADO PADRE JOÃO

demanda dos consumidores e formar a base industrial da transição energética para o uso de combustíveis menos poluentes.

O nome de cada tipo de diesel já sugere uma diferença entre eles: o Diesel Comum, ou S500, possui 500 partes de enxofre por milhão, enquanto o S10 contém apenas 10 partes por milhão. Assim, o diesel S-10 reduz a emissão de partículas nocivas como SO₂, sendo menos danoso ao meio ambiente e, portanto, considerado o melhor combustível para atender aos limites de emissões definidos pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama).

No meio ambiente, os compostos com enxofre liberados nos gases de exaustão são carregados pelos ventos e reagem com a água da atmosfera, formando ácido sulfúrico. Esse ácido desce para a superfície dissolvido na água da chuva. É o fenômeno conhecido como chuva ácida. Ela provoca a acidificação dos corpos d'água e do solo, promovendo a dissolução de elementos, como o alumínio e o cálcio, o que prejudica a fauna aquática e diminui a fertilidade do solo. Já as folhas das plantas são diretamente queimadas pelo ácido. Florestas inteiras já foram destruídas pela chuva ácida na Europa, Estados Unidos e Ásia.

Considerando, portanto, os efeitos cumulativos ao ambiente causados pelas emissões a partir do consumo de óleo diesel com maior teor de enxofre fica evidente que sobram vantagens para que se regule sua progressiva substituição por combustíveis menos poluentes. Outra questão relevante apresentada pelo relator, que se refere às diferenças de preços dos tipos de óleo diesel, já vem progressivamente mostrados pela ANP, que registra uma diferença média, em 2021, de apenas 1% entre os preços ao consumidor final. Por fim, pode-se considerar igualmente importante nesse caminho para a descarbonização do ambiente as adições crescentes no diesel fóssil de biodiesel e do recém-regulamentado diesel verde, que também auxiliam nessa transição energética.





CÂMARA DOS DEPUTADOS DEPUTADO PADRE JOÃO

Por fim, cumpre debater a adição de biodiesel ao diesel em relação ao cumprimento da Resolução 16/2018 do CNPE, ao preço do biodiesel e importação desse biocombustível. E entendemos que o PL 302/2022 está perfeitamente alinhado com as ações tecnológicas de melhorias de eficiência energética e das políticas de sustentabilidade ambiental,

Sala da Comissão, em 07 de julho de 2022.

Deputado Padre João (PT/MG)

Deputado Roberto Lucena (Republicanos/SP)





Requerimento **(Do Sr. Padre João)**

Requer a realização de audiência pública para debater sobre a substituição do diesel S-500 pelo diesel S-10.

Assinaram eletronicamente o documento CD226200586500, nesta ordem:

- 1 Dep. Padre João (PT/MG)
- 2 Dep. Roberto de Lucena (REPUBLIC/SP)

