



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N° , DE 2023

(Do Sr. Alceu Moreira)

Cria a política decenal de descarbonização da matriz energética dos equipamentos e motores do Ciclo Diesel; dispõe sobre o Sistema de Informação da Qualidade do Diesel B ao consumidor final; dispõe sobre o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV), o Programa Nacional de Diesel Verde (PNDV), o marco legal da Captura e Estocagem de Dióxido de Carbono e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Art. 1º Ficam estabelecidas as seguintes definições:

- I – Óleo diesel A: combustível fóssil produzido nas refinarias, nas centrais de matérias-primas petroquímicas e nos formuladores, ou autorizado, destinado a veículos dotados de motores do ciclo Diesel, sem adição de biocombustível;
- II – Óleo Diesel B: Óleo diesel A adicionado de biocombustível no teor estabelecido pela legislação vigente
- III – Biocombustíveis do Ciclo Diesel: Consiste de biodiesel e/ou Diesel Verde.
- IV – Biodiesel - combustível composto de alquil ésteres de ácidos carboxílicos de cadeia longa, produzido a partir da transesterificação e/ou esterificação de matérias graxas, de gorduras de origem vegetal ou animal, e que atenda a especificação contida no Regulamento Técnico vigente, da ANP





CÂMARA DOS DEPUTADOS

V – Diesel Verde - biocombustível que atende às especificações técnicas contidas na Resolução ANP 842/2021, ou outra resolução que venha a substituí-la, composto por hidrocarbonetos parafínicos, destinado aos motores do ciclo Diesel, produzido a partir de matérias-primas exclusivamente derivadas de biomassa renovável;

VI – Comercializador de combustível: TRR ou posto revendedor de combustíveis

VII – TRR - empresa autorizada pela ANP a adquirir em grande quantidade combustível a granel, óleo lubrificante acabado e graxa envasados para depois vender a retalhos.

VIII – Posto Revendedor de combustíveis - estabelecimento localizado em terra firme que revende, a varejo, combustíveis automotivos e abastece tanque de consumo dos veículos automotores terrestres ou em embalagens certificadas pelo Inmetro; óleo lubrificante acabado envasado e a granel; aditivo envasado para combustíveis líquidos; aditivo envasado para óleo lubrificante acabado; graxas lubrificantes envasadas e querosene iluminante a granel ou envasado; IX – Distribuidor de combustível: agente econômico autorizado pela Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP a exercer a atividade de distribuição de combustíveis, nos termos do regulamento próprio da ANP.

IX - Avaliação do Ciclo de Vida (ACV): metodologia abrangente e padronizada internacionalmente para quantificar todas as emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) e consumo de energia de produto ou serviço, incorporando todos os recursos relevantes consumidos e os impactos gerados até a utilização do produto ou serviço produzido.

X - Captura de Carbono: processo físico-químico ou biológico de remoção de dióxido de carbono da atmosfera e de fontes estacionárias de emissão.

XI - Ciclo de Vida: estágios consecutivos e encadeados de um sistema de produto usado para a mobilidade, desde a produção da matéria-prima ou de sua geração a partir de recursos naturais até sua disposição final.

XII - Ciclo do Poço à Queima: conceito de ciclo de vida que contabiliza as emissões de GEE oriundas dos processos de cultivo e extração de recursos, produção dos combustíveis líquidos ou gasosos ou da energia elétrica, sua distribuição e utilização em aeronaves.

XIII - Ciclo do Poço à Roda: conceito a partir do ciclo de vida que contabiliza as emissões de GEE oriundas dos processos de cultivo e extração de recursos, produção dos combustíveis líquidos ou gasosos ou da energia elétrica, sua distribuição e utilização em veículos leves e pesados de passageiros e comerciais.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

XIX - Ciclo do Tanque à Roda: conceito a partir da avaliação do ciclo de vida que contabiliza consumo energético envolvido no uso de veículos leves e pesados dentro de um ciclo de uso padronizado.

XX - Estocagem Geológica de Carbono: processo de injeção de dióxido de carbono em reservatórios geológicos.

XXI - Gases de Efeito Estufa (GEE): constituintes gasosos, naturais ou antrópicos, que absorvem e reemitem radiação infravermelha na atmosfera e colaboram para o aumento da temperatura média global.

XXII - Gás Carbônico Equivalente (CO₂e): GEE expresso na base de gás carbônico equivalente.

XXIII - Emissão de CO₂e do Poço à Roda Veicular (EPRV): relação entre a quantidade de gases de efeito estufa medidos em CO₂e no ciclo do poço à roda emitida por um veículo ao se deslocar a distância de um quilômetro expresso em gCO₂e /km.

XXIV - Intensidade de Carbono da Fonte de Energia (ICE): relação entre a emissão de GEE, com base em avaliação do ciclo de vida, computada no processo produtivo do combustível ou fonte energética e em seu uso, expresso em gramas de dióxido de carbono equivalente por megajoule.

XXV - Consumo Energético (CE): relação entre a energia medida no ciclo tanque à roda dispendida para deslocar um veículo por uma distância definida, expressa em megajoule por quilometro (MJ/km) para veículos leves ou em megajoule por tonelada transportada por quilometro (MJ/t.km) para veículos pesados.

CAPÍTULO II DO PLANO DECENAL DE DESCARBONIZAÇÃO

Art. 2º. Fica estabelecida a política decenal de descarbonização da matriz energética dos equipamentos e motores do Ciclo Diesel, com o objetivo de reduzir de forma gradual e sistemática as emissões de gases de efeito estufa (GEE) provenientes do uso de diesel no país.

Art. 3º. A Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 29/08/2023 16:59:59.057 - MESA

PL n.4196/2023

“Art.

6º

.....

.....

.....

XXIV – Biocombustíveis: combustíveis produzidos a partir de biomassas renováveis em processos exclusivamente dedicados para tal fim e especificados pela ANP;

XXV – Biodiesel: biocombustível composto de alquil ésteres de ácidos carboxílicos de cadeia longa, produzido a partir da transesterificação e/ou esterificação de matérias graxas, de óleos vegetais ou de gorduras de origem animal, e que atenda às especificações contidas nesta Lei e na regulamentação vigente;

.....

.....

XXXII – Diesel verde: biocombustível composto por hidrocarbonetos parafínicos, destinado aos motores do Ciclo Diesel, conforme regulamento;

XXXIII – Óleo diesel A: combustível de uso rodoviário e não rodoviário, destinado a veículos e equipamentos dotados de motores do ciclo diesel e produzido por processos de refino de petróleo e processamento de gás natural.” (NR)

“Art.

8º

.....

.....

.....

X – estimular, prioritariamente, a pesquisa e a adoção de novas tecnologias relacionadas a insumos, produção, consumo, armazenamento e transporte de biocombustíveis;



* C D 2 3 6 9 5 0 7 4 1 1 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS

.....
.....” (NR)

Art. 4º. A Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, passa a vigorar com as seguintes modificações:

“Art. 1º São estabelecidos os seguintes percentuais de adição mínima obrigatória, em volume, de biodiesel ao óleo diesel vendido ao consumidor final, em qualquer parte do território nacional:

I – 15% (quinze por cento), em até 90 (noventa) dias após a data de promulgação desta Lei, sendo possível a antecipação por ato do CNPE;

II – 16% (dezesesseis por cento), a partir de 1º de março do ano subsequente ao da promulgação desta Lei, sendo possível a antecipação por ato do CNPE;

III – 18% (dezoito por cento), a partir de 1º de março do segundo ano subsequente ao da promulgação desta Lei, sendo possível a antecipação por ato do CNPE;

IV – 20% (vinte por cento), a partir de 1º de março do terceiro ano subsequente ao da promulgação desta Lei, sendo possível a antecipação por ato do CNPE;

§ 1º O Conselho Nacional de Política Energética – CNPE poderá reduzir temporariamente, por período não superior a 4 (quatro) meses, o percentual de adição mínima de biodiesel ao óleo diesel vendido ao consumidor final em até 2 (dois) pontos percentuais.

§ 2º O disposto no parágrafo anterior fica condicionado à apresentação de estudos relativos à oferta e à demanda de biodiesel e de suas matérias primas e aos impactos econômicos, sociais, ambientais e de saúde pública provenientes da redução do percentual de adição mínima.

§ 3º A redução de que trata o § 1º deverá ser reavaliada a cada 30 (trinta) dias, contados a partir de seu início, pelo Conselho Nacional de Política Energética – CNPE, o qual poderá:

Apresentação: 29/08/2023 16:59:59.057 - MESA

PL n.4196/2023



* C D 2 3 6 9 5 0 7 4 1 1 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 29/08/2023 16:59:59.057 - MESA

PL n.4196/2023

I – revogar a medida temporária; ou

II – manter a medida temporária, somente na hipótese de perda das condições que a ocasionaram e desde que não ultrapassado o prazo previsto no § 1º.” (NR)

“Art. 1º-C É facultada a adição voluntária de biodiesel ao óleo diesel em quantidade superior ao percentual obrigatório de mistura no transporte público, no transporte ferroviário, na navegação interior, em frotas cativas, em equipamentos e veículos destinados à extração mineral e à geração de energia elétrica, em tratores e nos demais aparelhos automotores destinados a puxar ou arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas.” (NR)

Art. 5º O art. 3º da Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XVIII:

“Art.

3º

.....

.....

XVIII – promover a diversificação de matérias primas para os biocombustíveis do Ciclo Diesel, conforme regulamento. ” (NR)

Art. 6º A partir de 1º de março do quarto ano subsequente ao da promulgação desta Lei, será adicionado ao óleo diesel vendido ao consumidor final 1 (um) ponto percentual, em volume, de biocombustíveis para o Ciclo Diesel ao ano, durante um período de 10 (dez) anos, sem prejuízo da mistura de que trata a Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014.

Parágrafo único. Ato do poder executivo disporá sobre a criação de plano nacional de incentivos para matérias primas com alto teor de óleo destinadas à produção dos biocombustíveis a que se refere o caput.

Art. 7º Cabe aos fabricantes de veículos, máquinas e equipamentos adotar as medidas técnicas eventualmente necessárias à compatibilização dos seus produtos com os biocombustíveis do Ciclo Diesel, observados os percentuais de adição previstos nesta Lei.



* C D 2 3 6 9 5 0 7 4 1 1 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Art. 8º Para fins de atendimento da mistura obrigatória, os biocombustíveis do Ciclo Diesel comercializados no Brasil deverão obedecer aos requisitos ambientais, sociais, econômicos e de saúde pública previstos em regulamento.

CAPÍTULO III

DO SISTEMA DE INFORMAÇÃO DA QUALIDADE DO DIESEL B E CONTROLE DE QUALIDADE DOS COMBUSTÍVEIS DO CICLO DIESEL

Art. 9º Esta Lei institui o Sistema de Informação da Qualidade do Diesel B ao Consumidor Final, por meio de portal eletrônico, destinado ao público em geral para realizar denúncias, reclamações ou relatar problemas a partir da utilização do combustível.

Art. 10 A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP deverá implantar o Sistema de Informação da Qualidade do Diesel B para acesso público no prazo de 180 (cento e oitenta) dias a partir da publicação da Lei. Parágrafo Único: Caberá à ANP a criação e gestão da plataforma eletrônica, com características de portal, para acesso público, bem como a divulgação dos dados gerados a partir dos protocolos registrados pelos consumidores finais.

Art. 11 O acesso à plataforma do Sistema de Informação da Qualidade do Diesel B ao Consumidor Final deverá ser simplificado, onde o usuário realizará o seu cadastro a partir de dados pessoais.

Art. 12 Os usuários poderão realizar denúncias, reclamações ou relatar problemas supostamente ocasionados pela qualidade do Diesel B, para que a ANP realize a devida apuração, através de protocolos individualizados devidamente numerados e informados ao usuário, de modo que seja possível o seu acompanhamento.

§1º: Em caso de denúncia, o usuário deverá relatar na plataforma eletrônica, em local específico, a situação denunciada com o máximo de detalhes a fim de que a apuração seja devidamente realizada pela ANP.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

§2º: Em caso de reclamação, o usuário deverá relatar na plataforma eletrônica, em local específico, a situação reclamada com o máximo de detalhes a fim de que a apuração seja devidamente realizada pela ANP.

§3º Em caso de suposto problema ocasionado pela qualidade do Diesel B, o usuário deverá relatar na plataforma eletrônica, em local específico, a situação com o máximo de detalhes a fim de que a apuração seja devidamente realizada pela ANP, com a obrigatoriedade dos seguintes dados:

I – Tipo de Veículo ou Equipamento

II – Modelo do Veículo ou Equipamento

III – Ano de Fabricação do Veículo ou Equipamento

IV – Fabricante do Veículo ou Equipamento;

V – Data do Abastecimento

VI – Endereço Completo do local do posto revendedor do combustível ou TRR, constando o Município e o CEP

VII – Número da Nota Fiscal

VIII – Volume Abastecido

IX – Número do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica – CNPJ da origem do abastecimento

Art. 13 Caso determinado posto revendedor de combustível ou TRR seja incluído em protocolo gerado por usuário na plataforma eletrônica do Sistema de Informação da Qualidade do Diesel B ao Consumidor Final, o ponto de comercialização de combustível deverá informar à ANP, no prazo de 3 (três) dias úteis, a distribuidora fornecedora de Diesel B comercializado na data da ocorrência relatada, bem como segregar a amostra testemunho do combustível recebido da distribuidora.

§ 1º O ponto revendedor deverá coletar amostras testemunho de cada tanque de óleo diesel existente em sua instalação. O procedimento para coleta, tipo de frasco, frequência de coleta, quantidades, prazo de retenção e modo de armazenagem das amostras, deve ser definido pela ANP visando assegurar que as amostras sejam representativas do produto comercializado.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

§2º A amostra testemunho descrita no §1º deve ser lacrada e identificada com informações sobre o ponto de coleta, data, hora e responsável.

Art. 14 Caso determinada distribuidora seja indicada pelo posto revendedor de combustível ou TRR em protocolo gerado por usuário na plataforma eletrônica do Sistema de Informação da Qualidade do Diesel B, a distribuidora deverá informar à ANP, no prazo de 3 (três) dias úteis, a origem dos combustíveis para a composição do Diesel B distribuído ao comercializador de combustível

§ 1º A distribuidora de combustível deverá coletar amostras testemunho de cada tanque de óleo diesel e biocombustíveis existentes em sua instalação.. O procedimento para coleta, tipo de frasco, frequência de coleta, quantidades, prazo de retenção e modo de armazenagem das amostras, deve ser definido pela ANP visando assegurar que as amostras sejam representativas do produto comercializado.

§2º As amostras testemunho descritas no §1º devem ser lacradas e identificadas com informações sobre o ponto de coleta, data, hora e responsável.

Art. 15 A ANP deverá comunicar os agentes regulados citados nas denúncias, reclamações ou problemas relatados pelos usuários em até 24h e iniciar a apuração em até 30 (trinta) dias após o protocolo gerado na plataforma eletrônica do Sistema de Informação de Qualidade do Diesel B ao Consumidor Final.

Parágrafo único – O agente regulado ao receber a comunicação de denúncia, reclamação ou problema relatado pelo usuário deve localizar e segregar as amostras testemunho envolvidas para a devida apuração técnica.

Art. 16 A ANP deverá tornar público o conteúdo dos protocolos gerados na plataforma eletrônica do Sistema de Informação da Qualidade do Diesel B ao Consumidor Final até 90 (noventa) dias após o início da apuração. Parágrafo único: A publicação de que se refere o caput deve considerar a lei 13.709, de 14 de agosto de 2018, Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD) e o código de defesa do consumidor, lei 8.078, de 11 de setembro de 1990.

Art. 17 Caberá à ANP implantar controle de qualidade do Diesel fóssil, dos Biocombustíveis do ciclo Diesel e do diesel destinado ao consumidor final (Diesel B), por laboratório acreditado junto ao INMETRO, em todas as fases da cadeia de





CÂMARA DOS DEPUTADOS

produção, distribuição e comercialização desses combustíveis no Brasil, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias a partir da publicação da Lei.

Art. 18 O Consumidor Final de Diesel B deverá ser informado sobre o índice de mistura vigente de cada tipo de combustível na composição do Diesel B comercializado no ponto de abastecimento por aviso em local visível, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias a partir da publicação da Lei.

Art. 19 Caberá à ANP dispor as obrigações dos agentes quanto ao controle de qualidade no manuseio e armazenamento do Diesel fóssil, Biocombustíveis do Ciclo Diesel e Diesel B, tornando-o obrigatório em todas as fases da cadeia de produção, distribuição e comercialização desses combustíveis no Brasil, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias a partir da publicação da Lei.

CAPÍTULO III

DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL; DO PROGRAMA NACIONAL DE COMBUSTÍVEL SUSTENTÁVEL DE AVIAÇÃO (PROBIOQAV); DO PROGRAMA NACIONAL DE DIESEL VERDE (PNDV); E DO MARCO LEGAL DA CAPTURA E ESTOCAGEM DE DIÓXIDO DE CARBONO

Art. 20 Esta Lei:

- I - institui o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação - ProBioQAV;
- II - institui o Programa Nacional de Diesel Verde - PNDV;
- III – altera os limites máximo e mínimo do teor de mistura de etanol anidro à gasolina C comercializada ao consumidor final;
- IV - dispõe sobre a regulamentação e fiscalização da atividade de captura e estocagem geológica de dióxido de carbono;
- V - dispõe sobre a regulamentação e fiscalização da atividade de produção e comercialização dos combustíveis sintéticos;
- VI – integra iniciativas e medidas adotadas no âmbito da Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e do Programa Brasileiro de Etiquetagem - PBE Veicular.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 29/08/2023 16:59:59.057 - MESA

PL n.4196/2023

Art. 21 São diretrizes para promoção da mobilidade sustentável e do ProBioQAV:

I - a integração das políticas públicas para incremento da eficiência de produção dos combustíveis líquidos ou gasosos ou da energia elétrica e dos dispositivos de geração de potência como motores a combustão, elétricos, turbinas e células a combustível;

II - a valorização do potencial nacional de oferta de fontes energéticas renováveis e de baixo carbono;

III - o uso da captura e estocagem de dióxido de carbono para reduzir a intensidade média de carbono das fontes de energia;

IV - a manutenção do reconhecimento da liderança do Brasil no tema “Transição Energética” no Diálogo de Alto Nível das Nações Unidas sobre Energia;

V - o cumprimento das diretrizes para uma Estratégia Nacional para Neutralidade Climática apresentadas pelo Brasil na Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas;

VI - o alinhamento das metas de redução de CO₂e no Ciclo poço à roda no transporte por veículos leves e pesados aos compromissos internacionais assumidos pelo País no âmbito do Acordo de Paris, sob a Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima; e

VII - o fortalecimento do desenvolvimento tecnológico nacional, com aproveitamento econômico dos insumos disponíveis, do conhecimento científico e da sua aplicação.

Art. 22 As iniciativas e medidas adotadas no âmbito do RenovaBio, do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e do Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular deverão se dar de forma integrada a fim de promover a mobilidade sustentável de baixo carbono.

Parágrafo único. A integração entre o RenovaBio, o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e o Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular será feita pela adoção da metodologia de análise de ciclo do poço à roda com objetivo de mitigar as emissões de gás carbônico equivalente com melhor custo-benefício.

Art. 23 O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) fixará, para fins de apuração do cumprimento das metas do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística,



* C D 2 3 6 9 5 0 7 4 1 1 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS

os valores de intensidade de carbono da fonte de energia (ICE) e a participação dos combustíveis líquidos ou gasosos ou da energia elétrica.

§ 1º O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços definirá as metas do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística do consumo energético (MJ/km) e da Emissão de CO₂e do poço à roda veicular (EPRV) (CO₂e/km) corporativos e fiscalizará o seu cumprimento, com base nos valores de intensidade de carbono da fonte de energia (ICE), nos termos do caput.

§ 2º Os fabricantes e importadores de veículos não poderão ser penalizados pelo não cumprimento de suas metas devido a divergências entre os valores de intensidade de carbono da fonte de energia (ICE) médio e de participação dos combustíveis líquidos ou gasosos ou da energia elétrica, de que trata o caput, e aqueles observados de maneira efetiva ao longo do período para o qual as metas foram definidas.

§ 3º Novas espécies de combustíveis só poderão ser consideradas para efeito de cálculo das metas do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística após a certificação das emissões no Ciclo do poço à roda.

Art. 24 O Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular deve divulgar as informações para o consumidor das emissões de GEE de cada veículo com base na análise de ciclo de vida do poço à roda e no consumo energético com base no ciclo do tanque à roda, por veículo.

Art. 25 O Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV) tem como objetivo o incentivo à pesquisa, produção, comercialização e uso energético do Combustível Sustentável de Aviação (SAF) de que trata o inciso XXXII do art. 6º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, na matriz energética brasileira.

Art. 26 A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) estabelecerá os valores das emissões totais equivalentes por unidade de energia computadas no ciclo do poço à queima de cada rota tecnológica de produção de combustível sustentável de aviação, para fins de contabilizar a descarbonização em face ao querosene de aviação fóssil.

Parágrafo único. A ANP deverá observar, além do disposto na Política Nacional de Biocombustíveis, as seguintes diretrizes na elaboração da análise de ciclo do poço à queima:





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 29/08/2023 16:59:59.057 - MESA

PL n.4196/2023

I - o reconhecimento da importância do aproveitamento do SAF produzido e utilizado no Brasil para o cumprimento de compromissos internacionais de descarbonização pelos operadores aéreos; e

II - a busca pelo alinhamento metodológico ao Programa Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation - Corsia em relação aos requisitos de elegibilidade e de certificação para o SAF.

Art. 27 A comercialização, a logística e o uso energético do SAF no Brasil serão regidos pelas seguintes diretrizes:

I - a otimização logística na distribuição e no uso do SAF; e

II - a busca pela adoção de mecanismos baseados em mercado.

Art. 28 Os operadores aéreos ficam obrigados a reduzir as emissões de GEE em suas operações domésticas por meio da utilização de mistura de combustível sustentável de aviação ao querosene de aviação fóssil, nos seguintes anos civis:

Ano	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Percentual Mínimo de Redução das Emissões	1%	1%	2%	3%	4%	5%	6%	7%	8%	9%	10%

§ 1º Poderão ser admitidos meios alternativos para cumprimento da meta de que trata o caput, nos termos do regulamento.

§ 2º O CNPE poderá alterar o percentual de que trata a tabela do caput temporariamente, a qualquer tempo, por motivo justificado de interesse público, restabelecendo-o por ocasião da normalização das condições que motivaram a alteração.

§ 3º Ficará a cargo da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), no exercício da competência prevista no inciso X do art. 8º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005:

I – estabelecer a metodologia de cálculo de verificação da redução de emissões associadas à utilização do combustível sustentável de aviação; e

II – fiscalizar o cumprimento das obrigações previstas neste artigo pelos operadores aéreos.



* C D 2 3 6 9 5 0 7 4 1 1 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 29/08/2023 16:59:59.057 - MESA

PL n.4196/2023

§ 4º A ANAC poderá dispensar do cumprimento da obrigação prevista no caput às operadoras aéreas:

I - cujas emissões anuais forem inferiores à definida em regulação da ANAC; ou

II - em caso de desabastecimento de combustível sustentável de aviação no mercado interno em qualquer de suas rotas aprovadas pela ANP.

§ 5º O disposto neste artigo não gera prejuízo aos acordos setoriais ou regulamentos específicos que disponham sobre outras metas de redução de emissões de GEE.

Art. 29 Em caso de imposição, por outros Países ou conjunto de Estados Estrangeiros, de obrigações relativas à utilização de combustíveis sustentáveis de aviação aos operadores aéreos nacionais, a obrigatoriedade de que trata o art. 10, ou obrigação similar à imposta por aqueles, poderá, mediante determinação do CNPE, e posterior regulamentação da ANAC, ser estendida também a voos de operadores aéreos internacionais com passagem pelo território nacional, com base no princípio da reciprocidade.

Parágrafo único. O disposto no caput não se aplica nos casos em que obrigações e outras medidas relativas à utilização de combustíveis sustentáveis de aviação sejam adotadas como parte da implementação de normas, padrões ou acordos estabelecidos no âmbito do regime multilateral da aviação civil.

Art. 30 O Programa Nacional de Diesel Verde tem como objetivo o incentivo à pesquisa, produção, comercialização e uso energético do Diesel Verde, estabelecido em regulamento da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, na matriz energética brasileira.

Art. 31 São estabelecidas as seguintes participações mínimas obrigatórias de diesel verde, produzido a partir de matérias-primas exclusivamente derivadas de biomassa renovável, em relação ao diesel comercializado ao consumidor final, de forma agregada no território nacional:

Ano	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Participação Mínima de Diesel Verde em Relação ao Diesel Comercializado	1%	1%	2%	2%	2%	2%	2%	3%	3%	3%	3%

* C D 2 3 6 9 5 0 7 4 1 1 0 0 *





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 29/08/2023 16:59:59.057 - MESA

PL n.4196/2023

§ 1º O CNPE poderá alterar o percentual de que trata a Tabela do caput temporariamente, a qualquer tempo, por motivo justificado de interesse público, restabelecendo-o por ocasião da normalização das condições que motivaram a alteração.

§ 2º Caberá à ANP definir os percentuais de adição obrigatória, em volume, de diesel verde ao óleo diesel comercializado ao consumidor final em cada Unidade da Federação, de forma a garantir as participações mínimas obrigatórias, de forma agregada no território nacional, de que trata o caput.

§ 3º A ANP deverá observar as seguintes diretrizes na definição dos percentuais de adição obrigatória, em volume, de diesel verde ao óleo diesel comercializado ao consumidor final em cada Unidade da Federação:

- I - a otimização logística na distribuição e no uso do Diesel Verde; e
- II - a busca pela adoção de mecanismos baseados em mercado.

Art. 32 O exercício das atividades de captura e estocagem geológica de dióxido de carbono será realizado mediante autorização da ANP.

§ 1º Qualquer empresa ou consórcio de empresas constituídas sob leis brasileiras, com sede e administração no País, poderá requerer autorização para o exercício das atividades de que trata o caput, que ocorrerão por conta e risco do interessado.

§ 2º A ANP editará normas sobre a habilitação dos interessados e as condições para a autorização e para transferência de sua titularidade.

§ 3º Compete à ANP a regulação das atividades de captura e estocagem geológica de dióxido de carbono de que trata esta Lei, seja em áreas sob contrato para exploração e produção de petróleo, gás natural e outros hidrocarbonetos fluidos ou não contratadas.

§ 4º No caso de áreas sob contrato, a ANP ouvirá o detentor de direitos de exploração e produção, antes de autorização de que trata o caput.

§ 5º O descumprimento das normas estabelecidas pela ANP sujeitará os infratores à revogação da autorização de que trata o caput, sem prejuízo das demais sanções cabíveis, nos termos da regulação.

Art. 33 A execução das atividades de captura e estocagem geológica de dióxido de carbono deverá observar as seguintes diretrizes:

- I - eficiência e sustentabilidade econômicas;
- II - adoção de métodos, técnicas e processos que considerem as peculiaridades locais e regionais e as melhores práticas da indústria; e



* C D 2 3 6 9 5 0 7 4 1 1 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS

III - integração das infraestruturas, serviços e informações geológicas e geofísicas para gestão eficiente dos recursos naturais envolvidos no desenvolvimento da atividade.

Art. 34 A ANP dará acesso aos dados técnicos públicos das bacias sedimentares brasileiras aos interessados para análise, estudos e identificação de áreas com potencial para estocagem de dióxido de carbono.

CAPÍTULO IV

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 35 A Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º

XVIII - mitigar as emissões de gases causadores de efeito estufa e de poluentes nos setores de energia e de transportes, inclusive com o uso de biocombustíveis e da captura e estocagem geológica de dióxido de carbono.” (NR)

“Art. 2º

IV - estabelecer diretrizes e metas, quando aplicáveis, para programas específicos, como os de uso do gás natural, do carvão, da energia termonuclear, dos biocombustíveis, da energia solar, da energia eólica e da energia proveniente de outras fontes alternativas;

.....
.

XIV – estabelecer diretrizes para o suprimento de gás natural nas situações caracterizadas como de contingência, nos termos previstos em lei; e

XV - estabelecer diretrizes para a regulação e fiscalização da captura e estocagem geológica de dióxido de carbono.

.....” (NR)

“Art. 6º

XXXI - Bioquerosene de Aviação: combustível alternativo ao querosene de aviação de origem fóssil, produzido a partir de biomassa renovável, resíduos de biomassa ou cuja fonte seja proveniente de captura de carbono e que pode ser usado em turborreatores e turbopropulsores aeronáuticos sem necessidade de modificação;





CÂMARA DOS DEPUTADOS

XXXII - Combustível Sustentável de Aviação (SAF): combustível alternativo ao combustível aeronáutico de origem fóssil, produzido a partir de quaisquer matérias-primas e processos que atendem a padrões de sustentabilidade, que pode ser utilizado puro ou através de mistura com o combustível de origem fóssil, conforme as especificações técnicas das normas aplicáveis e que promove benefícios ambientais quando considerado o seu ciclo de vida completo;

XXXIV - Biogás: gás bruto que na sua composição contém metano obtido de matéria-prima renovável ou de resíduos orgânicos;

XXXV - Biometano: biocombustível gasoso constituído essencialmente de metano, derivado da purificação do biogás;

XXXVI - Combustível Sintético: combustível produzido a partir de fontes alternativas a petróleo e biomassa que possa substituir parcial ou totalmente combustíveis de origem fóssil;

XXXVII - Área Não Contratada: toda e qualquer área que não seja objeto de contrato de concessão, contrato de cessão onerosa ou contrato de partilha de produção; e

XXXVIII - Área sob Contrato: bloco ou campo objeto de um contrato de concessão, contrato de cessão onerosa ou contrato de partilha de produção.” (NR)

“Art. 7º Fica instituída a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, entidade integrante da Administração Federal Indireta, submetida ao regime autárquico especial, vinculada ao Ministério de Minas e Energia, como órgão regulador da indústria do petróleo, gás natural, seus derivados, biocombustíveis, combustíveis sintéticos e da captura e estocagem geológica de dióxido de carbono.

.....” (NR)

“Art. 8º A ANP terá como finalidade promover a regulação, a contratação e a fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo, do gás natural, dos combustíveis sintéticos, dos biocombustíveis e da captura e estocagem geológica de dióxido de carbono, cabendo-lhe:





CÂMARA DOS DEPUTADOS

I - implementar, em sua esfera de atribuições, a política nacional de petróleo, gás natural, combustíveis e biocombustíveis, contida na política energética nacional, nos termos do Capítulo I desta Lei, com ênfase na garantia do suprimento de derivados de petróleo, gás natural e seus derivados, combustíveis sintéticos e de biocombustíveis, em todo o território nacional, e na proteção dos interesses dos consumidores quanto a preço, qualidade e oferta dos produtos;

.....

VII - fiscalizar diretamente e de forma concorrente nos termos da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, ou mediante convênios com órgãos dos Estados e do Distrito Federal, as atividades integrantes da indústria do petróleo, do gás natural, dos combustíveis sintéticos, dos biocombustíveis, e da captura e estocagem geológica de dióxido de carbono, bem como aplicar as sanções administrativas e pecuniárias previstas em lei, regulamento ou contrato;

.....

IX - fazer cumprir as boas práticas de conservação e uso racional do petróleo, gás natural, seus derivados, combustíveis sintéticos e biocombustíveis e de preservação do meio ambiente;

.....

XI - organizar e manter o acervo das informações e dados técnicos relativos às atividades reguladas da indústria do petróleo, do gás natural, dos combustíveis sintéticos, dos biocombustíveis e da captura e estocagem geológica de dióxido de carbono;

.....

XVIII - especificar a qualidade dos derivados de petróleo, gás natural e seus derivados, combustíveis sintéticos e dos biocombustíveis.

.....

XXXVI - regular e autorizar as atividades relacionadas à captura e estocagem geológica de dióxido de carbono.

Art. 36 A Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, passa a vigorar com as seguintes alterações:





CÂMARA DOS DEPUTADOS

“Art. 1º Será realizada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP a fiscalização:

I - das atividades relativas às indústrias:

- a) do petróleo, gás natural e seus derivados;
- b) dos combustíveis sintéticos;
- c) dos biocombustíveis; e
- d) da captura e estocagem geológica de dióxido de carbono;

II - do abastecimento nacional de combustíveis; e

III - do adequado funcionamento do Sistema Nacional de Estoques de Combustíveis e ao cumprimento do Plano Anual de Estoques Estratégicos de Combustíveis, de que trata o art. 4º da Lei nº 8.176, de 8 de fevereiro de 1991.

.....
§ 5º A fiscalização de que trata o caput também poderá ser realizada por órgãos da administração pública direta e indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, mediante celebração de convênio pela ANP.” (NR)

“Art. 3º

I - exercer atividade relativa à indústria do petróleo, à indústria de combustíveis sintéticos e biocombustíveis, à captura e estocagem geológica de dióxido de carbono, ao abastecimento nacional de combustíveis, ao Sistema Nacional de Estoques de Combustíveis e ao Plano Anual de Estoques Estratégicos de Combustíveis, sem prévio registro ou autorização exigidos na legislação aplicável:

.....
VI - não apresentar, na forma e no prazo estabelecidos na legislação aplicável ou, na sua ausência, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, os documentos comprobatórios da captura e estocagem geológica de





CÂMARA DOS DEPUTADOS

dióxido de carbono, bem como os documentos de produção, importação, exportação, refino, beneficiamento, tratamento, processamento, transporte, transferência, armazenagem, estocagem, distribuição, revenda, destinação e comercialização de petróleo, gás natural, seus derivados, combustíveis sintéticos e biocombustíveis:

.....

VIII - deixar de atender às normas de segurança previstas para o comércio ou estocagem de combustíveis e à captura e estocagem geológica de dióxido de carbono, colocando em perigo direto e iminente a vida, a integridade física ou a saúde, o patrimônio público ou privado, a ordem pública ou o regular abastecimento nacional de combustíveis:

.....

XVIII - não dispor de equipamentos necessários à verificação da qualidade, quantidade estocada e comercializada dos produtos derivados de petróleo, do gás natural e seus derivados, dos combustíveis sintéticos, dos biocombustíveis e ainda do dióxido de carbono capturado e armazenado:

.....” (NR)

Art. 37 A Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 9º

§ 1º O Poder Executivo poderá elevar o referido percentual até o limite de 30% (trinta por cento), desde que constatada a sua viabilidade técnica, ou reduzi-lo a 22% (vinte e dois por cento).

Art. 38 Esta Lei será regulamentada, no que couber, em até 180 (cento e oitenta) dias.

Art. 39 Ficam revogados o arts. 1º-A e 1º-B da Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Art. 40 Os arts. 28 e 31 desta Lei terão vigência até 31 de dezembro de 2037.

Art. 41 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Para entender o funcionamento da cadeia de produção dos biocombustíveis e do diesel fóssil, é essencial examinar o seu processo de maneira integrada, incorporando elementos como: materiais de entrada, matérias-primas, reação (conversão), processo de fabricação e purificação, garantia de qualidade, transporte, armazenamento e estocagem, subprodutos (efluentes e produtos secundários), utilização e emissões.

A incorporação dos biocombustíveis na matriz de energia tem sido o alvo de vários países e grupos comerciais, uma vez que representa uma solução ambientalmente viável para enfrentar as alterações climáticas. A utilização do biodiesel é fundamentada em três pilares principais:

- Ambiental (melhoria nas condições climáticas por meio da diminuição das emissões e do uso de CO₂ através da utilização de uma fonte de energia renovável);
- Social (avanço nas áreas rurais, possibilitado pela produção de matéria-prima e dos elementos essenciais para a fabricação do biodiesel);
- Energético (independência de fornecedores, segurança energética, visto que os consumidores geram a sua própria energia)

Contudo, para assegurar que a implementação dessa energia renovável seja efetiva e traga os impactos positivos desejados, é crucial instituir mecanismos de supervisão, a fim de garantir a segurança e a qualidade para o consumidor final e, por conseguinte, para todos os elos da cadeia de produção.

A proposta legislativa visa criar uma ferramenta essencial para a inspeção efetiva dos biocombustíveis e do diesel fóssil, através da concepção do Sistema de Informação de Qualidade do Diesel B, que será estabelecido pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP. O propósito do sistema é desenvolver um canal de comunicação, onde o utilizador poderá apresentar denúncias, queixas ou problemas





CÂMARA DOS DEPUTADOS

(mediante protocolos individuais devidamente numerados e comunicados ao utilizador) supostamente resultantes da qualidade dos biocombustíveis e do diesel fóssil, para que a ANP conduza a investigação adequada e tome medidas apropriadas. Dessa forma, será possível criar um rastreamento das situações reportadas.

Portanto, esperamos que o setor produtivo de combustíveis, bem como as companhias distribuidoras, possam investigar as causas dos problemas mencionados pelos consumidores por meio do sistema de informação de qualidade, a fim de resolvê-los e alinhar-se às melhores práticas indicadas. Isso permitirá que a sociedade utilize um produto com a qualidade desejada e com menor nível de poluentes. Assim, é de extrema importância a formulação e implementação de procedimentos alternativos para supervisionar a qualidade dos biocombustíveis e do diesel fóssil, com foco em métodos analíticos automatizados que garantam o monitoramento ao longo de toda a cadeia de produção.

Ademais, A previsibilidade da demanda de biodiesel é de extrema importância para a viabilização de investimentos na expansão da capacidade produtiva desse combustível no País. Por essa razão, desde a instituição do Programa Nacional de Produção e Uso do Biodiesel, estabelece-se em lei ou, por delegação legal, em resolução do Conselho Nacional de Política Energética – CNPE o percentual de adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel vendido ao consumidor final.

Apesar disso, é incontestável que a determinação desse percentual mencionado na lei proporciona uma segurança maior para os agentes econômicos interessados na fabricação de biodiesel. Também é imperativo reconhecer que quanto mais extenso o prazo do cronograma de inclusão obrigatória de biodiesel ao diesel vendido ao consumidor, maior se torna a previsibilidade da demanda e, por conseguinte, mais baixo é o risco para os investidores.

Precisamente por esses motivos, a presente proposta confere um status legal ao cronograma do percentual de inclusão de biodiesel no diesel vendido ao consumidor, assim como estabelece os percentuais de adição de biodiesel para os próximos anos.

Além disso, a implementação de um Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação é de extrema relevância no cenário contemporâneo. A aviação é uma das indústrias que contribui significativamente para as emissões de gases de efeito estufa, impactando o meio ambiente. Ao adotar um programa de combustível sustentável de aviação, busca-se mitigar esse impacto, buscando fontes de combustíveis





CÂMARA DOS DEPUTADOS

mais limpas, como biocombustíveis de aviação produzidos a partir de matérias-primas renováveis. Além de reduzir as emissões, tal programa também poderia fomentar a pesquisa e o desenvolvimento tecnológico, impulsionando a inovação e a sustentabilidade no setor da aviação.

Da mesma forma, um Programa Nacional de Diesel Verde tem importância estratégica. O diesel é amplamente utilizado em setores como transporte rodoviário, marítimo e geração de energia. A transição para um diesel mais verde, obtido a partir de fontes renováveis, como óleos vegetais e gorduras animais, poderia reduzir substancialmente as emissões de carbono, melhorando a qualidade do ar e mitigando os impactos das mudanças climáticas. Um programa dessa natureza poderia incentivar investimentos em infraestrutura de produção, estimulando a economia local e reduzindo a dependência de fontes não renováveis.

A captura e estocagem de dióxido de carbono (CCS) emergem como uma abordagem crítica na luta contra as emissões de gases de efeito estufa. O aumento contínuo das emissões exige a implementação de estratégias para capturar o CO₂ proveniente de indústrias e processos de combustão antes que ele seja liberado na atmosfera. Através do CCS, o dióxido de carbono é capturado, transportado e armazenado de maneira segura em formações geológicas subterrâneas, evitando assim sua contribuição para o aquecimento global. Esse processo pode ser uma solução transitória até que as fontes de energia mais limpas sejam mais amplamente adotadas e implementadas.

Todos esses programas contribuem para a transição para uma economia mais sustentável e alinhada com as metas de redução de emissões. Eles também podem impulsionar o desenvolvimento de tecnologias verdes e estimular o crescimento econômico, ao mesmo tempo em que ajudam a mitigar os impactos das mudanças climáticas e a melhorar a qualidade de vida das gerações futuras.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado ALCEU MOREIRA
MDB/RS

