

EMENDA AO TEXTO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI N° 528, DE 2020

Dispõe sobre a promoção da mobilidade sustentável de baixo carbono, o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação, o Programa Nacional de Diesel Verde, o Programa Nacional de Biometano e o marco legal da captura e da estocagem geológica de dióxido de carbono.

EMENDA N°

Alteram-se o art. 13, art. 30, art. 32, art. 33 e art. 35 do texto substitutivo do Projeto de Lei n. 528 de 2020 apresentado em 12 de março de 2024 (PRLP nº 2), conforme redação proposta:

CAPÍTULO IV DO PROGRAMA NACIONAL DE DIESEL VERDE - PNDV

Art. 13. O Conselho Nacional de Política Energética - CNPE estabelecerá, a cada ano, para o próximo quinquênio, até 2037, a participação volumétrica mínima obrigatória compartilhada de biodiesel, diesel verde, produzido a partir de matérias-primas exclusivamente derivadas de biomassa renovável, e da parcela renovável do diesel coprocessado em relação ao diesel comercializado ao consumidor final, de forma agregada no território nacional.

~~§ 1º A participação volumétrica mínima obrigatória de diesel verde em relação ao diesel comercializado ao consumidor final não poderá exceder o limite de três por cento, permitida adição voluntária de diesel verde superior a esse limite, devendo o interessado comunicar sua utilização à ANP.~~

~~§ 2º A partir de 2034 2035 o CNPE poderá elevar a participação volumétrica de que trata o caput o percentual de adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel vendido ao consumidor final para até 25% (vinte e cinco por cento).~~

~~§ 2º Para a definição da participação volumétrica mínima obrigatória de biodiesel, diesel verde e da parcela renovável do diesel coprocessado, o CNPE observará:~~

I - as condições de oferta de diesel verde, incluídas a disponibilidade de matéria-prima, a capacidade e a localização da produção;



* C D 2 4 6 9 4 1 2 1 8 8 0 0 *

II - o impacto da participação volumétrica mínima obrigatória no preço ao consumidor final; e

III - a competitividade nos mercados internacionais do biodiesel, diesel verde e da parcela renovável do diesel coprocessado produzido internamente;

IV - a preservação da competitividade dos biocombustíveis para motores do ciclo Diesel frente a outros combustíveis;

V - a proteção dos interesses do consumidor quanto a preço, qualidade e oferta de produtos; e

VI - o impacto do preço dos biocombustíveis para motores do ciclo Diesel na competitividade da indústria nacional;

§ 3º Caberá à ANP definir o percentual de adição obrigatória, em volume, de biodiesel, diesel verde e da parcela renovável do diesel coprocessado, em volume, ao diesel comercializado ao consumidor final em cada Estado ou no Distrito Federal, para garantir a participação mínima obrigatória, de forma agregada.

§ 4º A ANP deverá observar as seguintes diretrizes na definição do percentual de adição obrigatória de biodiesel, diesel verde e da parcela renovável do diesel coprocessado, em volume, ao óleo diesel comercializado ao consumidor final em cada Estado ou no Distrito Federal:

I - a otimização logística na distribuição e no uso dos diesel Verde biocombustíveis; e

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

§ 5º A participação volumétrica de que trata o caput em percentuais acima de 15% (quinze por cento) somente poderá ser estabelecida pelo CNPE após a realização de testes e ensaios em motores que validem a utilização de biodiesel na mistura.

Art. 13-A. O CNPE poderá, a qualquer tempo, por motivo justificado de interesse público, reduzir o percentual da mistura para até 6% (seis por cento), restabelecendo-o por ocasião da normalização das condições que motivaram a redução do percentual.

Art. 13-B. Fica instituído o sistema de rastreabilidade do biodiesel, do diesel verde e da parcela renovável do diesel coprocessado, com registro de todas as transações da cadeia produtiva com a finalidade de assegurar a qualidade dos combustíveis do ciclo diesel, conforme regulamentação.

Art. 30. A Lei nº 9.478, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 6º.....



* C D 2 4 6 9 4 1 2 1 8 8 0 0 *

XXIV – Biocombustível: substância derivada de biomassa renovável, tal como biodiesel, etanol, biometano, diesel verde, parcela renovável de diesel coprocessado e outras substâncias estabelecidas em regulamento da ANP, que pode ser obtida por quaisquer rotas tecnológicas e que pode ser empregada diretamente ou mediante alterações em motores a combustão interna ou para outro tipo de geração de energia, podendo substituir parcial ou totalmente combustíveis de origem fóssil;

XXX - Diesel coprocessado: diesel produzido a partir do processamento simultâneo de diesel mineral (fóssil) e matéria-prima renovável em unidades de processo das refinarias de petróleo.

Art. 32. A Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 9º É fixado em 27% (vinte e sete por cento) o percentual obrigatório de adição de álcool etílico anidro combustível, em volume, à gasolina de referência em todo o território nacional.

§ 1º O Poder Executivo poderá elevar o referido percentual até o limite de 35% 30% (trinta e cinco por cento), desde que constatada a sua viabilidade técnica, ou reduzi-lo a 22% (vinte e dois por cento).

.....” (NR)

Art. 33. Os arts. 1º e 1º-C da Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º São estabelecidas as seguintes metas de percentuais de adição obrigatória, em volume, de biodiesel produzido por meio de processos exclusivamente dedicados para tal fim ao óleo diesel vendido ao consumidor final, em qualquer parte do território nacional:

I – 15% (quinze por cento), a partir de 1º de março de 2025;

II – 16% (dezesseis por cento), a partir de 1º de março de 2026;

III – 17% (dezessete por cento), a partir de 1º de março de 2027;



- IV – 18% (dezoito por cento), a partir de 1º de março de 2028;
- V – 19% (dezenove por cento), a partir de 1º de março de 2029;
- VI – 20% (vinte por cento), a partir de 1º de março de 2030.

§ 1º O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) avaliará a viabilidade das metas de que trata o caput e fixará o percentual obrigatório de adição de biodiesel, em volume, ao óleo diesel comercializado em todo o território nacional entre os limites de 13% (treze por cento) e 25% (vinte e cinco por cento).

§ 2º Poderá ser estabelecido percentual obrigatório de adição de biodiesel superior a 15% (quinze por cento) desde que constatada sua viabilidade técnica.

§ 3º Fica instituído o sistema de rastreabilidade para os

combustíveis do ciclo diesel com registro de todas as transações da cadeia produtiva com a finalidade de assegurar a qualidade desses combustíveis, conforme regulamentação.” (NR)

“Art. 1º C. São facultados a adição voluntária de biodiesel ao óleo diesel em quantidade superior ao percentual obrigatório e o uso voluntário da mistura no transporte público, no transporte ferroviário, na navegação interior e marítima, 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, devendo o interessado comunicar sua utilização à ANP.”

Art. 35. Os art. 10 e art. 13 e o Anexo terão vigência até 31 de dezembro de 2037.



* C D 2 4 6 9 4 1 2 1 8 8 0 0 *

JUSTIFICAÇÃO

O marco legal do “Combustível do Futuro” trata de medidas para reduzir as emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) no setor de transportes, tendo como principal contribuição o incentivo à oferta de combustíveis menos poluentes. Da mesma forma, estas medidas precisam ser viáveis economicamente e promoverem justiça social, não causando novas formas de pobreza e de desigualdade. Este processo é denominado de Transição Energética Justa.

O Brasil produz biodiesel pela rota tecnológica convencional (transesterificação), que em altos teores de mistura com o diesel, traz grandes desafios para o bom desempenho dos motores, como entupimentos, solidificação a baixas temperaturas e perda da capacidade de lubrificação. Por isso, para suportar misturas acima de 15%, deve haver estudos técnicos que levem em consideração, não apenas a emissão de gases efeito estufa, mas a garantia, ao longo da vida útil do veículo, do atendimento aos limites da fase P8 do Proconve. Também é importante incluir avaliações relacionadas à compatibilidade de materiais e de estabilidade da mistura, além de outras propriedades que possam causar o travamento de bombas, o entupimento de filtros, a diluição do óleo lubrificante, além de problemas na partida a frio dos veículos. Para isso, propõe-se alterar o artigo 13 e excluir o artigo 33 deste Projeto de Lei.

Além disso, considerando os desafios de reduzir os GEE no setor de transportes e de se propiciar no país uma Transição Energética Justa, o texto substitutivo do PL 528/2023 não contempla no Programa Nacional de Diesel Verde (PNDV) a possibilidade de utilização do Diesel Coprocessado, que contém parcela renovável em sua mistura de matéria-prima renovável, tais como óleos vegetais e gorduras animais, e pode ser produzido em unidades de processos já existentes em refinarias, reduzindo a necessidade de investimentos e, portanto, seu custo de produção. A rota de coprocessamento é a alternativa natural de entrada para todos os países do mundo que tem produção de diesel com conteúdo renovável crescente por apresentar baixo nível de investimento necessário e utilizar o hardware existente nas refinarias.

A parcela renovável do Diesel Coprocessado é Diesel Verde, ou seja um biocombustível avançado quimicamente idêntico ao diesel mineral, e, portanto, possui qualidade superior ao Biodiesel de transesterificação, não possuindo contaminantes e apresentando maior estabilidade, o que garante maior durabilidade e menor risco de falha nos motores, além de ser compatível com os limites de emissões vigentes desde 2023 na fase P8 do Proconve.

A participação da parcela renovável do diesel coprocessado no mandato de biocombustíveis é uma forma de ampliar as soluções de descarbonização com economicidade, menor custo, maior qualidade e menor prazo de implementação, devendo ser considerada como positiva para o objetivo deste Projeto de Lei.

Desta forma, a proposta desta emenda é definir que o mandato de adição de biocombustíveis para motores do ciclo diesel seja compartilhado entre o biodiesel, o diesel verde e a parcela renovável do Diesel Coprocessado, além de tornar este percentual mínimo com vigência de prazo indeterminado. Para isso, propõe-se alterar os artigos 13 e 30, bem como excluir os artigos 33 e 35.



Além disso, para que não haja comprometimento da competitividade entre os distribuidores, é fundamental que a ANP possa estabelecer mandato de biodiesel, Diesel Verde e Diesel Compartilhado por Estado e Distrito Federal desde que o percentual nacional se mantenha conforme estabelecido pelo CNPE. Não prever essa atribuição para a ANP poderá comprometer a isonomia competitiva entre os distribuidores, oferecendo vantagem desmedida para aqueles distribuidores de atuação nacional, dando maiores vantagens às distribuidoras que possuem atuação nacional e podendo gerar aumento de preços ao consumidor nas regiões do país com maior presença das distribuidoras regionais. Para isso, propõe-se alterar o artigo 13.

Por outro lado, retirar do CNPE ou limitar excessivamente as prerrogativas para redução de mandatos em caso de situações atípicas, como elevação do preço do biodiesel, Diesel Verde e Diesel Compartilhado, restrições de produção e até mesmo questões geopolíticas, pode comprometer a segurança do abastecimento em função de eventos disruptivos, como greves ou paralisações como já ocorreram no passado, ou limitar a atuação do Estado na contenção de possíveis efeitos inflacionários. É fundamental que o CNPE possa considerar em sua avaliação para determinação de mandato a proteção dos interesses do consumidor quanto a preço, qualidade e oferta de produtos. No entanto, para oferecer uma maior previsibilidade de demanda aos produtores, é preciso também que o CNPE defina os mandatos com horizonte plurianual. Para isso, propõe-se alterar o artigo 13 e excluir o artigo 33, de forma a preservar as competências já definidas na Lei 13.033/2014.

Em relação a elevação da faixa percentual de mistura de etanol anidro na gasolina, vale destacar que em um cenário de aumento de octanagem da gasolina C, essa medida poderá trazer impactos (i) no limite inferior da faixa com a possível inviabilidade de atendimento do RON e no limite superior da faixa com a redução de Fator de Utilização (FUT) das refinarias, afetando o atendimento de mercado de outros derivados, como o diesel; (ii) no aumento da emissão de CO₂ no Escopo 1 (parque de refino) e (iii) no aumento de custo para o consumidor, além de gerar dificuldades operacionais e logísticas que precisarão ser tratadas antes de se implementar mudanças neste sentido. Desta forma, propõe-se alterar o artigo 32.



* C D 2 4 6 9 4 1 2 1 8 8 0 0 *



Emenda de Plenário a Projeto com Urgência (Do Sr. Sidney Leite)

Apresentação: 13/03/2024 17:36:04.920 - PLEN
EMP 26 => PL 528/2020
EMP n.26

Emenda transporte rodoviário.

Assinaram eletronicamente o documento CD246941218800, nesta ordem:

- 1 Dep. Sidney Leite (PSD/AM)
- 2 Dep. Luiz Gastão (PSD/CE) - LÍDER do Bloco MDB, PSD, REPUBLICANOS, PODE



Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD246941218800>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sidney Leite e outros