

## **EMENDA Nº CAE AO SUBSTITUTIVO Nº01 AO PLC 310/2009).**

Insira-se no art. 3º, Inciso III, alínea a, item 1:

“..., desde que adicionado na proporção mínima de 20% de biodiesel (B20).”

### **JUSTIFICATIVA**

Atualmente, todo óleo diesel de uso terrestre no país recebe a adição de 5% de biodiesel, o denominado B5.

O aumento do uso de 15% de biodiesel ao diesel, ou seja, o uso do B20 no transporte coletivo urbano e metropolitano de passageiros ampliará os seguintes impactos positivos:

O programa Nacional de Produção e Uso do Biodiesel (PNPB) **beneficia, anualmente, mais de 105 mil agricultores familiares** no fornecimento de matérias-primas para a produção desse combustível sustentável.

Inclusão produtiva de milhares de agricultores o que potencializará o desenvolvimento **de novas cadeias de oleaginosas** para a produção de biodiesel, adequadas às aptidões e biodiversidade de cada região, funcionando, ainda, como vetor da redução da pobreza extrema no campo e contribuindo para mitigação das disparidades regionais.

Somente em 2012, **R\$ 2 bilhões foram adquiridos dos agricultores familiares** como resultado de uma parceria inédita no mundo em que as indústrias de biodiesel asseguram capacitação e assistência técnica.

Benefícios ambientais e de saúde pública, resultando na **diminuição da emissão de poluentes**. As emissões de gases do efeito estufa (GEEs) geradas durante todo o ciclo de vida do biodiesel feito a partir de óleo de soja, mostra que o uso do produto pode diminuir a poluição entre 65% e 72% quando comparado ao diesel de petróleo.

Na cidade de São Paulo já se utiliza o B20 em 2.000 ônibus que compõe a chamada Ecofrota. **O biodiesel, além de ser isento de enxofre, reduz significativamente os demais poluentes emitidos pelo diesel fóssil, inclusive**

**os cancerígenos.** Com o uso de 20% de biodiesel adicionado ao diesel, o benefício de usufruir a redução significativa das emissões será para os usuários de transporte coletivo e para toda a população.

O Brasil terá **impactos positivos da balança comercial** pela redução da importação de diesel. Em 2012, o país dispendera US\$ 6,6 bilhões com a importação de diesel, número que corresponde a 34% de todo o saldo da Balança Comercial Brasileira no ano passado (US\$ 19,4 bilhões). Se não fosse o uso obrigatório do B5 esse dispêndio, em 2012, seria acrescido em US\$ 2,3 bilhões em razão da substituição de parte da importação de diesel fóssil por um combustível renovável.

A capacidade instalada de produção de biodiesel ultrapassa 7 bilhões de litros por ano para um mercado de 2,7 bilhões de litros (B5), o que significa mais de **60% de capacidade ociosa dessa indústria nascente**. Enquanto isso, o país continua de forma desnecessária importando diesel de petróleo, mais nocivo à saúde e exportando metade da safra da soja, em grão, sem a desejável agregação de valor.

O preço dos últimos leilões de biodiesel realizados pela ANP para o atendimento da mistura obrigatória de biodiesel ao diesel atingiram patamares que o tornam efetivamente competitivo ao óleo **diesel não causando, assim, qualquer impacto inflacionário**.

Sala das Comissões, em 01 de julho de 2013.

**Senador Blairo Maggi**