

PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 262, de 2018, do Senador Alvaro Dias, que *altera a Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, que dispõe sobre os percentuais de adição de biodiesel ao óleo diesel comercializado no território nacional.*



Relator: Senador **FERNANDO BEZERRA COELHO**

I – RELATÓRIO

Vem para análise desta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 262, de 2018, de autoria do ilustre Senador Alvaro Dias, que altera a Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, que dispõe sobre os percentuais de adição de biodiesel ao óleo diesel comercializado no território nacional.

O PLS foi estruturado em três artigos.

O art. 1º do PLS modifica o art. 1º da Lei nº 13.033, de 2018, inserindo incisos que aumentam a adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel – ao ritmo de 1p.p. ao ano ou, facultativamente, nas regiões de grande produção de biodiesel, ao ritmo de 2p.p. ao ano – até que se atinja 20%, dependendo a adoção desse último teor de testes prévios. Além disso, torna também obrigatória a adoção da mistura de 20% de biodiesel para o transporte público das cidades com mais de um milhão de habitantes e a criação de grupo de trabalho para verificação da viabilidade do uso de biodiesel puro.

O art. 2º do PLS, por sua vez, estabelece a vigência da lei a partir de sua publicação.

Por fim, o art. 3º do PLS revoga o art. 1º-B da Lei nº 13.033, de 2014, que limita a mistura de biodiesel no óleo diesel ao teor de 15%.

Na justificação do PLS, o autor aponta os benefícios ambientais da adoção do biodiesel, cita diversos exemplos que comprovam a viabilidade técnica da adoção da mistura de óleo diesel com 20% de biodiesel e assegura a capacidade agrícola e industrial do Brasil para a produção do biodiesel necessário para atendimento da demanda que surgirá com a aprovação da proposição.

O PLS foi distribuído às Comissões de Serviços de Infraestrutura (CI) e de Assuntos Econômicos (CAE), cabendo à última a decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas no prazo previsto pelo art. 122, II, c, do Regime Interno do Senado Federal (RISF).

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104, II, do RISF, cabe à CI manifestar-se nas matérias correlatas a transportes, o que inclui combustíveis. No caso em tela, o PLS estabelece a obrigatoriedade da adição crescente de biodiesel ao óleo diesel até o limite de 20%. Os benefícios decorrentes da utilização do biodiesel já são amplamente conhecidos. Trata-se de um combustível renovável que reduz tanto as emissões de gases de efeito estufa, responsáveis pelo aquecimento global, quanto a poluição do ar com particulados e moléculas com enxofre, substâncias que afetam a saúde respiratória das pessoas, principalmente nas grandes cidades. Inclusive, no que tange às emissões de gases de efeito estufa, o biodiesel contribuirá significativamente para que o Brasil cumpra as metas nacionais assumidas no âmbito do Acordo de Paris.

Do ponto de vista socioeconômico, a produção de biodiesel favorece a agricultura familiar e o agronegócio, além de agregar valor aos produtos agrícolas, o que cria empregos e gera renda no campo e propicia maior arrecadação para estados e municípios. Como o PLS define um aumento gradual do teor de biodiesel, de um ponto percentual ao ano, os setores produtivos – agrícola e industrial –, distribuidores, consumidores e os órgãos governamentais terão tempo para se adaptarem às mudanças.

Com relação ao preço, atualmente, o do biodiesel nos leilões da ANP é cerca de 10 a 15% mais alto que o do diesel fóssil nas refinarias da Petrobras. Contudo, o preço do biodiesel é menos volátil que o do diesel fóssil, que acompanha as cotações internacionais do petróleo. Assim, se houver uma subida mais acentuada da cotação do petróleo ou uma desvalorização do real frente ao dólar, essa situação pode se inverter e o



biodiesel tornar-se relativamente mais barato, como já ocorreu no passado recente.

Além disso, os preços atuais do biodiesel e do diesel fóssil não levam em conta as externalidades, positivas e negativas, desses combustíveis. Entretanto, com a aprovação da Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017, que dispõe sobre a Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), as externalidades ambientais positivas do biodiesel vão resultar em melhor remuneração para os produtores, o que pode levar a queda do preço.

Ainda sobre o mérito do PLS, consideramos também muito positiva a possibilidade de acelerar o ritmo de adição do biodiesel para dois pontos percentuais ao ano nas regiões produtoras, por serem essas regiões as que apresentam as melhores condições operacionais e econômicas para o aumento do teor desse combustível renovável.

Por fim, destacamos a obrigatoriedade da adoção, em dois anos, da mistura de 20% de biodiesel no combustível do transporte público das cidades com mais de um milhão de habitantes, haja vista que as grandes cidades são as que mais vão se beneficiar da redução da poluição do ar pela substituição parcial do diesel fóssil pelo biodiesel.

O biodiesel recebeu recentemente incentivos importantes do Governo. O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), por meio da Resolução nº 16, de 29 de outubro de 2018, dispôs sobre a evolução da adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel e estabeleceu um cronograma de aumento do teor de biodiesel de um ponto percentual ao ano, partindo de 11%, em 2019, e chegando a 15%, em volume, em 2023, comprovada previamente a viabilidade técnica dessa mistura.

O aspecto técnico mais desafiador para o aumento da adição de biodiesel é a oxidação excessiva do combustível renovável, o que pode gerar resíduos e trazer problemas para os motores dos veículos e as bombas dos postos de distribuição. Contudo, a superação desse obstáculo ocorreu por meio da Resolução da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) nº 798, de 1º agosto de 2019, que tornou obrigatória a adição de aditivos antioxidantes ao biodiesel. Assim, no Despacho ANP nº 621, de 6 de agosto de 2019, foi confirmada a adição crescente de biodiesel no óleo diesel, segundo o cronograma estabelecido pela Resolução CNPE nº 16, de 2018, com o teor obrigatório de 11% a partir de 1º de setembro de 2019.



Tendo em vista os recentes atos normativos citados, julgamos importante introduzir, no PLS, o cronograma de adição do biodiesel já em andamento, para evitar instabilidade regulatória. Porém, conforme propõe o PLS, acolhemos os aumentos do teor de biodiesel posteriores a 2023, em um ponto percentual ao ano, até ser atingido o limite de 20% em 2028.

Também julgamos necessário retirar do PLS, por constituir vício de iniciativa, a previsão da criação de um grupo de trabalho para aferição da viabilidade do uso do biodiesel puro.

Ambas as modificações sugeridas foram introduzidas na forma de emenda substitutiva.

Para concluir, ratificamos nosso apoio enfático à definição prévia dos aumentos do teor de biodiesel no óleo diesel, pois a previsibilidade da demanda induzirá novos investimentos no setor. Esperamos que a população e a economia brasileiras, em breve, possam desfrutar dos benefícios que advirão da aprovação deste PLS.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela aprovação do PLS nº 262, de 2018, na forma da seguinte emenda substitutiva:

EMENDA Nº – CI (SUBSTITUTIVO)

Altera a Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, que dispõe sobre a adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel comercializado com o consumidor final, para aumentar o percentual de adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel em um ponto percentual ao ano até o limite de 20% e dá outras providências.

Art. 1º O art. 1º da Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º
.....



IV – 11% (onze por cento) a partir de 2019, sendo acrescido 1 p.p. (um ponto percentual) a cada ano até o máximo de 20% (vinte por cento).

§ 1º

§ 2º Nas regiões com grande produção de biodiesel, o acréscimo da adição de biodiesel ao óleo diesel, de que trata o inciso IV do *caput*, pode ser de 2 p.p. (dois pontos percentuais) ao ano, na forma do regulamento, respeitado o teor máximo de 20% (vinte por cento).

§ 3º Nas cidades com mais de um milhão de habitantes, a adição obrigatória, em volume, de biodiesel ao óleo diesel utilizado no transporte coletivo é de 20% (vinte por cento).

§ 4º A adoção obrigatória dos percentuais de adição de biodiesel ao óleo diesel, de que trata o inciso IV do *caput*, fica condicionada à prévia realização de testes e ensaios em motores, na forma do regulamento, que concluam satisfatoriamente pela possibilidade técnica da utilização do percentual objetivado de biodiesel.” (NR)

Art. 2º O § 3º do art. 1º da Lei nº 13.303, de 24 de setembro de 2014, passa a vigorar 24 (vinte e quatro) meses após a publicação desta Lei.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Fica revogado o art. 1º-B da Lei nº 13.303, de 24 de setembro de 2014.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

