



PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 219, de 2010, de autoria da Comissão de Serviços de Infraestrutura, que *dispõe sobre a Política Nacional para os Biocombustíveis*.

RELATOR: Senador **SÉRGIO SOUZA**

I – RELATÓRIO

Vem a exame, na Comissão de Agricultura e Reforma Agrária (CRA), o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 219, de 2012, de autoria da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), que *dispõe sobre a Política Nacional para os Biocombustíveis*.

O projeto é composto de quatro capítulos, com vinte e dois artigos. O Capítulo I, “Da Política Nacional dos Biocombustíveis”, está dividido em duas seções. A primeira estabelece os princípios e objetivos da Política Nacional para os Biocombustíveis, ao passo que a segunda cria o Conselho Interministerial dos Biocombustíveis (CIB) e determina as suas competências.

O Capítulo II, “Infraestrutura de Transporte Dutoviário de Biocombustíveis”, propõe diretrizes para autorização, manutenção, exploração e operação de dutos de biocombustíveis.

O Capítulo III, “Do Abastecimento dos Biocombustíveis”, estabelece, entre outros ditames, a obrigatoriedade de abastecimento de etanol combustível e de biodiesel em todas as localidades do País.



Por fim, o Capítulo IV, “Disposições Finais”, propõe uma série de medidas complementares para regular a nova política para os biocombustíveis, com destaque para garantia de que as alíquotas da Cide-Combustíveis incidam de maneira a promover a competitividade dos biocombustíveis frente aos combustíveis de origem fóssil e para o uso, de fato, do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) com fins do cumprimento da seletividade pela essencialidade.

A cláusula de vigência estabelece que a futura Lei entrará em vigor no dia de sua publicação.

O PLS nº 219, de 2010, foi distribuído à Representação Brasileira no Parlamento do MERCOSUL, e às Comissões de Assuntos Econômicos (CAE) e de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ).

Por força da aprovação do Requerimento nº 1.213, de 2011, do Senador Sérgio Souza, nos termos do art. 255, II, "c", 12, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), o Projeto encontra-se em exame na Comissão de Agricultura e Reforma Agrária.

A Representação Brasileira no Parlamento do MERCOSUL acatou o relatório do nobre Deputado Roberto Freire pela aprovação do Projeto com duas emendas.

Na CRA, foi apresentada a Emenda nº 3, da Senadora Kátia Abreu, para incluir entre os objetivos da Política Nacional para os Biocombustíveis o incentivo ao etanol celulósico, e a Emenda nº 4, do Senador Valdir Raupp, para facultar às distribuidoras de combustíveis a comercialização de diesel com acréscimo de até 50% do percentual mínimo de biodiesel na mistura.

II – ANÁLISE

O PLS nº 219, de 2010, foi elaborado pelo Grupo de Trabalho (GT) que teve o objetivo de debater e elaborar propostas para um Marco



Regulatório dos Biocombustíveis, composto pelos Senadores Inácio Arruda, na qualidade de coordenador, Gilberto Goellner, e Delcídio do Amaral. O trabalho teve a participação, também, do Senador João Tenório.

Entre 2008 e 2009, foram realizados cinco painéis para discussão do tema com a participação dos mais variados interlocutores da cadeia produtiva, o que permitiu abranger agentes desde a produção até a comercialização, passando pela gestão, tecnologia, distribuição e fomento. As audiências realizadas foram as seguintes:

- Painel da regulação energética;
- Painel da produção agrícola;
- Painel da produção de Biocombustíveis;
- Painel da Tecnologia de Motores e Consumidores; e
- Painel da Sustentabilidade Ambiental.

Por sugestão dos membros do GT a minuta de anteprojeto elaborada foi colocada em consulta pública por cerca de dois meses até 15/2/2009.

Ao fim desse processo, após a análise das diversas sugestões recebidas, o GT aprovou seu relatório e submeteu ao plenário da CI. A Comissão acatou-o, gerando, em consequência, o início da tramitação do Projeto visando ao estabelecimento de um novo marco regulatório para os biocombustíveis.

Da descrição superficial do processo de elaboração da proposição, observa-se que o Senado Federal envidou esforços para discutir com a sociedade as melhores estratégias para o setor de biocombustíveis.

No entanto, é da natureza do processo legislativo um tempo considerável para a maturação das propostas, o que por vezes leva à desatualização de alguns itens do projeto apresentado.

Partes do projeto em discussão foram introduzidos no mundo jurídico por meio de medidas provisórias. Partes do texto convertido da



MPV nº 532, de 2011, e da MPV nº 554, de 2012, que redundaram nas Leis nºs 12.490, de 16 de setembro de 2011, 12.666, de 14 de junho de 2012, respectivamente, trataram de importantes questões suscitadas no Projeto em análise, o que demanda grandes mudanças no texto original.

O Parecer do ilustre Deputado Roberto Freire apresenta duas emendas em face da aprovação da Lei nº 12.490, de 2011, que redimensionou funções da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), alterou a Lei do Petróleo e adequou conceitos e definições.

Não seria demais afirmar igualmente que a Lei nº 12.666, de 2012, esvaziou, pelo menos em parte, o debate sobre a questão do financiamento de armazenagem de etanol no País, reduzindo espaço para esse debate no âmbito deste novo marco.

A Senadora Kátia Abreu, atenta às questões tecnológicas que envolvem a dinâmica produtiva do etanol, propôs emenda com fim de incluir, entre os objetivos da nova política pública, o fomento ao etanol de segunda geração, produzido a partir da lignocelulose do bagaço, folhas e outros restos vegetais. Essa rota tecnológica pode dobrar a produção de etanol sem a necessidade de expansão da área produtiva, configurando-se, assim, em mecanismo de preservação ambiental e produção sustentável.

O Senador Valdir Raupp, por sua vez, objetivando a melhoria do saldo da balança comercial pela redução da importação de diesel, propõe a ampliação da adição de biodiesel no diesel até a proporção de 50% do percentual mínimo da mistura.

É impensável negligenciar um setor em que o país possui tanta capacidade e experiência. Todos os predicados que levaram o etanol a ser visto como opção extraordinária de energia limpa e renovável em 2007 permanecem atuais.

Os desafios com o aquecimento global se mantêm. A capacidade de gerar renda em países pobres permanece e até mesmo o preço do barril de petróleo voltou a atingir valores superiores aos US\$ 100.



Mais importante do que isso tudo, o Brasil continua sendo detentor da tecnologia mais avançada existente no setor. A cana-de-açúcar continua sendo o insumo mais vantajoso para produção de combustíveis renováveis. Capaz de produzir etanol, açúcar, e ainda, com a queima do bagaço, gerar energia elétrica além da necessidade de operação da usina, tornando-se, inclusive, uma verdadeira alternativa para nossa matriz de energia elétrica.

Essa lógica se aplica igualmente à produção de biodiesel, que ainda encontra-se na fase de desenvolvimento, mas já apresenta um longo rol de serviços prestados à sociedade brasileira, tanto na mitigação de emissão de gases poluentes quanto na integração social da agricultura familiar e no desenvolvimento econômico.

Tivemos a oportunidade de realizar duas audiências públicas nesta Comissão para discutir o tema. A primeira tratou especificamente do setor sucroalcooleiro no Brasil, e a segunda teve como base a discussão e instrução do PLS nº 219, de 2010, contando com a participação de representantes do setor produtivo de biodiesel e etanol.

Na primeira audiência pública foram evidenciadas dificuldades experimentadas pelos produtores de biocombustíveis em todo país. No que se refere à produção de cana-de-açúcar foi descrito cenário preocupante em relação ao custo de produtividade e o preço comercializado da tonelada de da cana. Também foram ressaltados os impactos de outras ações do Estado no sistema produtivo como a exigência do fim da queimada nos canaviais, custos ambientais, custos de georreferenciamento, a necessidade de recomposição de Áreas de Proteção Permanente e de Reserva Legal.

Os representantes da indústria sucroalcooleira demonstraram que houve expressiva desaceleração do setor nos últimos anos, que culminou com uma grande queda de investimento, atestado pelo fato de que não existem novos projetos de usinas e somente quatro serão concluídas até 2015.

Do ponto de vista financeiro, a situação é igualmente alarmante, inúmeras empresas encontram-se endividadadas, com débitos



equivalentes ao próprio faturamento bruto. Desde 2008, cerca de 50 unidades produtoras registraram pedido de recuperação judicial ou requerimento de falência.

No que se refere ao setor de biodiesel os desafios também se impõem. Houve, desde a implementação do programa governamental, um crescimento acentuado da capacidade de produção do biodiesel, com crescente importância do papel da agricultura familiar neste processo. E dada a importância da utilização de biocombustíveis na matriz energética brasileira, bem como seus benefícios sociais, econômicos e ambientais, cresce a necessidade de aumento gradual da adição de biodiesel no diesel para os anos vindouros.

Além disso, considerando a preocupação global com as alterações climáticas, combinada à crescente dependência por combustíveis fósseis, grande volatilidade de preços e as incertezas sobre a oferta de petróleo, torna-se impositivo atentar para outras possibilidades de utilização de energia renovável.

É o caso, por exemplo, do setor da aviação, um dos modais que mais cresce no setor de transporte, e cujo uso de combustíveis exclusivamente fósseis vem impactando negativamente o nível de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) em todo planeta. A aviação global emite aproximadamente 700 Milhões de Toneladas de CO₂ por ano, o que representa cerca de 2% do total de emissões e cresce a taxas maiores do que a economia mundial.

A Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) determinou que até 2050 a aviação comercial terá que diminuir em 50% as emissões líquidas de CO₂, em comparação aos níveis de 2005, aprimorar a eficiência do combustível em 1,5% ao ano durante a próxima década e tornar-se “carbono zero” até 2020. As projeções sugerem que até 2030 essa fração passará para 3%. No Brasil, consome-se anualmente cerca de 7 bilhões de litros de querosene de aviação - QAV, o que emite cerca de 17,5 milhões de toneladas de CO₂.



Nesse contexto, o Brasil está diante de uma excepcional oportunidade de estruturar um novo setor - a cadeia de Bioquerosene e produtos químicos renováveis pelas condições inigualáveis para o desenvolvimento de amplo programa de pesquisas e inovação para agregação de valor em toda a cadeia produtiva do bioquerosene, desde a domesticação de plantas potenciais e processos industriais capacitando o país para se tornar um dos líderes neste segmento à semelhança do etanol e do biodiesel dada a incomparável biodiversidade nacional.

O bioquerosene pode ser produzido a partir de diversos tipos de matérias-primas, inclusive as residuais, e é um importante vetor de transição para uma economia verde, além de se aliar ao biodiesel na inclusão produtiva de Agricultores Familiares na matriz energética brasileira, consorciando culturas energéticas com a produção de alimentos, gerando renda para os pequenos agricultores.

O estabelecimento de uma indústria de bioquerosene no Brasil tem o potencial de contribuir significativamente com o equilíbrio da balança comercial, visto que segundo dados da ANP o Brasil importou aproximadamente 1,7 bilhão de litros em 2012, o que representa aproximadamente 23% do consumo. É esperado que esse déficit aumente nos próximos anos.

Atentando para este fato, estamos determinando que o Conselho Nacional de Pesquisa Energética – CNPE, definirá diretrizes para estimular e autorizar a comercialização, estabelecendo políticas públicas, para o uso de bioquerosene na matriz energética brasileira com vistas, inclusive, à adição de percentual mínimo obrigatório do biocombustível no querosene fóssil de aviação utilizado em território nacional.

Diante das situações apresentadas, fica evidente, o quanto a discussão de um novo marco regulatório continua absolutamente atual e necessária.

Desde a apresentação da matéria pela Comissão de Infraestrutura e posterior aprovação na Comissão Mista do Mercosul, considerando as dificuldades enfrentadas por ambos os segmentos da



produção de biocombustíveis no país, ficou evidente a necessidade de promovermos alguns aprimoramentos na proposição em apreço, com destaque para os seguintes:

a) complementação da Lei do Petróleo para contemplar o uso de políticas fiscais, tributária e creditícias para a consecução da Política Nacional dos Biocombustíveis e a determinação de compatibilização da Política Energética Nacional (PEN) com a Política Nacional sobre Mudança do Clima - PNMC;

b) definição de prazo máximo legal para a ANP expedir as autorizações para o exercício da atividade econômica;

c) autorização à ANP para conceder prazo de até 20 anos para as empresas já estabelecidas se adequarem às novas condições, conforme regulamentação;

d) estabelecimento de associação de políticas de financiamento ou fiscais que reduzam o ônus imputado aos agentes econômicos para atendimento da produção em bases econômicas sustentáveis conforme disposto na lei;

e) inclusão de novo inciso no critério de graduação da alíquota de IPI que preveja a redução da carga tributária sobre veículos a biocombustível mais eficientes;

f) adequação da redação da definição de etanol, que se encontra muito abrangente, pois inclui insumos a indústrias farmacêuticas, de bebidas entre outras;

g) imposição legal de valores mínimos de cobrança da CIDE, limite inferior que representaria a dimensão econômica das externalidades decorrentes do uso de combustíveis fósseis ou renováveis;

i) elevação da mistura do biodiesel no diesel, observado cronograma que estabelece a vigência imediata de 7% de percentual mínimo a partir da publicação da lei, chegando a 10% em 8 anos;



j) autorização para a adição de 20% (vinte por cento) de biodiesel ao óleo diesel utilizado no transporte coletivo urbano, intermunicipal e interestadual;

k) faculta às distribuidoras de combustíveis, autorizadas a exercer a atividade pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), comercializar o óleo diesel com acréscimo estabelecido em 5% (cinco por cento) além do percentual mínimo obrigatório de biodiesel definido, denominado B+5; e

l) propõe que o Conselho Nacional de Política Energética - CNPE estimule a inserção do bioquerosene na matriz energética brasileira, promovendo políticas públicas com vistas à adição de percentual mínimo obrigatório do biocombustível no querosene fóssil de aviação utilizado em território nacional.

À luz do exposto, acatamos, no mérito, o Projeto com as emendas da Representação Brasileira no Parlamento do MERCOSUL, da Senadora Kátia Abreu e do Senador Valdir Raupp, bem como apresentando novas sugestões, e ainda aprimoramentos para aglutinar as modificações já sofridas em virtude de medidas provisórias e pelo decurso do tempo na forma de um substitutivo.

III – VOTO

Diante do exposto, opinamos pela APROVAÇÃO do PLS nº 219, de 2010, pelo acatamento das emendas nº 1 e 2, da Representação Brasileira no Parlamento do MERCOSUL; nº 3-CRA, da Senadora Kátia Abreu; e nº 4-CRA, do Senador Valdir Raupp, na forma do seguinte substitutivo:



EMENDA Nº 3 – CRA (SUBSTITUTIVO)
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 219, de 2010

Dispõe sobre a Política Nacional para os Biocombustíveis.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

Da Política Nacional dos Biocombustíveis

Seção I

Dos Princípios e Objetivos

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a Política Nacional para os Biocombustíveis.

Parágrafo único. A produção de biocombustíveis realizar-se-á com a observação de boas práticas socioambientais e obedecerá às seguintes diretrizes:

I – a proteção do meio ambiente, a conservação da biodiversidade e a utilização racional dos recursos naturais;

II – o respeito à função social da propriedade;

III – o respeito ao trabalhador, na forma da legislação trabalhista em vigor;

IV – o respeito à livre concorrência.



Art. 2º A Política Nacional para os Biocombustíveis pautar-se-á pelos seguintes objetivos:

I – promover a concorrência nas atividades econômicas de produção, comercialização, distribuição, transporte, armazenagem, revenda, importação e exportação de biocombustíveis, bem como nas atividades econômicas de produção e comercialização de suas matérias-primas;

II – assegurar, de forma competitiva e em bases sustentáveis, a crescente participação dos biocombustíveis na matriz de combustíveis brasileira, em razão de sua natureza renovável e dos benefícios econômicos, sociais e ambientais decorrentes de seu uso;

III – incentivar projetos destinados a pesquisa, desenvolvimento e produção de etanol celulósico;

IV – incentivar projetos destinados à produção de biodiesel e bioquerosene por diferentes rotas tecnológicas e matérias-primas;

V – estimular o uso dos biocombustíveis e suas respectivas misturas em quaisquer tipos de veículos automotores e em motores estacionários;

VI – incentivar projetos de cogeração de energia a partir da biomassa e de subprodutos da produção de biocombustíveis, assegurando, de forma competitiva e em bases sustentáveis, a crescente participação dessa fonte na matriz de energia elétrica, em razão do seu caráter limpo, renovável e complementar à fonte hidráulica;

VII – estimular a criação e o desenvolvimento do comércio internacional de biocombustíveis;

VIII – estimular investimentos em infraestrutura para transporte e estocagem de biocombustíveis;

IX – estimular pesquisa e desenvolvimento, inclusive de bioengenharia, relacionados à produção e ao uso dos biocombustíveis;



X – estimular a redução das emissões de gases causadores de efeito estufa por meio de uso de biocombustíveis;

XI – instituir mecanismos que assegurem aumento progressivo da participação de biocombustíveis na matriz energética brasileira;

XII – assegurar o abastecimento nacional de biocombustíveis;

XIII – incentivar, acompanhar e participar das iniciativas, nacionais e internacionais, de certificação dos biocombustíveis que tenham o objetivo de reconhecer a sustentabilidade de sua produção;

XIV – garantir relações de trabalho dignas;

XV – reduzir desigualdades regionais;

XVI – induzir a adequada ocupação do solo, de acordo com o zoneamento ecológico-econômico e outros instrumentos correlatos, buscando o desenvolvimento social e econômico sem comprometer a preservação do meio ambiente.

XVII – incentivar e acompanhar o desenvolvimento de projetos que utilizem rejeitos e subprodutos, urbanos ou industriais, como os óleos vegetais e gorduras usadas, para a produção de biocombustíveis.

XVIII – incentivar a indústria química que utiliza biocombustível como matéria-prima.

§ 1º Para o atendimento aos objetivos da Política Nacional para os Biocombustíveis serão utilizados instrumentos de políticas fiscal e creditícia.

§ 2º A Política Nacional para os Biocombustíveis deverá ser compatibilizada com a Política Nacional sobre Mudança do Clima – PNMC.

§ 3º A localização, construção, instalação, ampliação, modificação e operação de usinas de biocombustíveis dependem de prévio licenciamento ambiental, na forma da legislação vigente.



Seção II

Das Competências

Art. 3º Fica criado o Conselho Interministerial dos Biocombustíveis (CIB), órgão de assessoramento da Presidência da República, com a atribuição de propor políticas e medidas relacionadas aos biocombustíveis, com os seguintes objetivos, sem prejuízo de outros previstos nesta Lei:

I – promover a participação crescente dos produtos derivados de fontes renováveis na matriz de combustíveis, em especial o biodiesel, a bioeletricidade, o bioquerosene e o etanol combustível;

II – desenvolver a Política Nacional para os Biocombustíveis e sua inserção na Política Energética Nacional;

III – estudar, desenvolver e propor mecanismos de políticas fiscal e econômica necessários à sustentação do setor de biocombustíveis;

IV – estimular o desenvolvimento científico e tecnológico da produção e uso de biocombustíveis e de bioeletricidade a partir da cana-de-açúcar e demais de fontes biomassa, inclusive resíduos urbanos e agrícolas;

V – estimular o comércio internacional dos biocombustíveis.

§ 1º Integram o CIB:

I – o Ministro-Chefe da Casa Civil;

II – o Ministro de Minas e Energia;

III – o Ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento;

IV – o Ministro da Fazenda;

V – o Ministro do Desenvolvimento Agrário;

VI – o Ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior;

VII – o Ministro do Meio Ambiente;



VIII – o Ministro de Integração Nacional;

IX – o Ministro das Cidades;

X – o Ministro da Ciência, Tecnologia e Inovação.

§ 2º A organização e o funcionamento do CIB serão determinados por decreto do Presidente da República.

§ 3º O CIB indicará representante nas reuniões do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) que deliberarem acerca de questões relacionadas a biocombustíveis.

§ 4º O CIB convidará representantes da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) e de representantes da cadeia produtiva de biocombustíveis para participar de suas reuniões, quando julgar necessário à discussão e à deliberação sobre assuntos que os envolvam.

§ 5º O CIB proporá mecanismos de financiamento para setores ligados a produção, infraestrutura, armazenagem e tecnologia de biocombustíveis, solicitando anualmente a correspondente previsão no orçamento da União.

Art. 4º Compete ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento realizar zoneamento agroecológico das matérias-primas para produção de biocombustíveis segundo variáveis ambientais, topográficas, climáticas, hídricas e edáficas, por padrão tecnológico;

CAPÍTULO II

Da Infraestrutura de Transporte Dutoviário de Biocombustíveis

Art. 5º Ficam estabelecidas as seguintes definições para os fins desta Lei e de sua regulamentação:



I - Capacidade de transporte: volume máximo diário de biocombustível que o transportador pode movimentar em um determinado duto de transporte de biocombustível;

II - Capacidade contratada de transporte: volume diário de biocombustível que o transportador é obrigado a movimentar para o carregador, nos termos do respectivo contrato de transporte;

III - Capacidade disponível: parcela da capacidade de movimentação do duto de transporte de biocombustível que não tenha sido objeto de contratação sob a modalidade firme;

IV - Capacidade ociosa: parcela da capacidade de movimentação do duto de transporte de biocombustível contratada que, temporariamente, não esteja sendo utilizada;

V - Carregador: agente que utilize ou pretenda utilizar o serviço de movimentação de biocombustível em duto de transporte de biocombustível, mediante autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP;

VI - Carregador inicial: é aquele cuja contratação de capacidade de transporte tenha viabilizado ou contribuído para viabilizar a construção do duto de transporte de biocombustível, no todo ou em parte;

VII - Transportador: empresa autorizada para atividade de transporte de biocombustível por meio de duto.

Art. 6º A construção, a ampliação, a operação de instalações dutoviárias de biocombustíveis, bem como o transporte desses combustíveis por meio de dutos poderá ser realizada por qualquer empresa ou consórcio de empresas constituídas sob as leis brasileiras com sede e administração no País, desde que autorizada pela da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

§ 1º A atividade de transporte dutoviário de biocombustíveis e aquelas a ela inerentes são consideradas de utilidade pública, sujeitas a fiscalização e regulação por parte da ANP.



§ 2º A expedição da autorização para exploração de atividades previstas no *caput* deste artigo é ato administrativo que exige do interessado no exercício desse direito o preenchimento das seguintes condições, sem prejuízo de outras previstas em lei:

I – demonstrar ser empresa constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no País;

II – demonstrar sua regularidade fiscal;

III – apresentar projeto viável tecnicamente e de acordo com as exigências técnicas aplicáveis, inclusive quanto à segurança das instalações;

IV – apresentar licenças ambientais necessárias para a execução das atividades pretendidas.

§ 3º A autorização de que trata o *caput* somente poderá ser revogada por solicitação do próprio interessado ou por ocasião do cometimento de infrações passíveis de punição com essa penalidade, conforme previsto em lei.

Art. 7º Fica assegurado o acesso de terceiros aos dutos de transporte de biocombustíveis, nos termos desta Lei e de sua regulamentação, observado ainda os seguintes dispositivos:

I – caberá ao Ministério de Minas e Energia, ouvida a ANP, fixar o período de exclusividade que terão os carregadores iniciais para exploração da capacidade contratada dos novos dutos de transporte de biocombustíveis.

II – para o caso dos empreendimentos de que tratam este artigo, o período de exclusividade que terão os carregadores iniciais será no mínimo de 10 (dez) anos, contados do início da operação comercial do respectivo duto de transporte de biocombustíveis.

§ 1º. No caso de existência de capacidade disponível ou ociosa dos dutos de transporte de biocombustíveis existentes ou a serem construídos, facultar-se-á a terceiros interessados o livre acesso ao duto e à



infraestrutura relacionada, mediante remuneração adequada ao titular das instalações, observado o seu direito de preferência.

§ 2º A ANP regulará os aspectos técnicos, de qualidade, de segurança e viabilidade voltados à permissão de livre acesso aos dutos de trata este artigo;

§ 3º As condições de acesso serão objeto de livre negociação entre as partes, mediante contrato, observado o disposto nesta Lei e nos termos da sua regulamentação.

Art. 8º O acesso aos dutos de transporte de biocombustíveis dar-se-á, entre outras formas previstas em regulamentação, por contratação de serviço de transporte:

I - firme, em capacidade disponível;

II - interruptível, em capacidade ociosa; e

III - extraordinário, em capacidade disponível.

Parágrafo único. O acesso aos dutos de transporte de biocombustíveis dar-se-á primeiramente na capacidade disponível e somente após sua integral contratação é que ficará garantido o direito de acesso à capacidade ociosa, observado o disposto nos incisos I e II do *caput* do art. 7º desta Lei.

Art. 9º O acesso ao serviço de transporte firme, em capacidade disponível, referido no inciso I do *caput* do art. 8º desta Lei, dar-se-á mediante chamada pública realizada pela ANP, conforme diretrizes do Ministério de Minas e Energia.

Parágrafo único. Os acessos aos serviços de transporte interruptível, em capacidade ociosa, e extraordinário, em capacidade disponível, dar-se-ão na forma da regulamentação, assegurada a publicidade, transparência e garantia de acesso a todos os interessados.



Art. 10. Fica autorizada a cessão de capacidade, assim entendida como a transferência, no todo ou em parte, do direito de utilização da capacidade de transporte contratada sob a modalidade firme.

Parágrafo único. A ANP deverá disciplinar a cessão de capacidade de que trata este artigo de forma a preservar os direitos do transportador.

Art. 11. A transferência de titularidade da autorização para construir, ampliar e operar instalações e transportar biocombustíveis por meio de dutos estará sujeita à comprovação do atendimento, pelo cessionário, dos mesmos requisitos exigidos para a sua expedição e deverá ser requerida em até 30 (trinta) dias após a realização do ato que importe na transferência.

CAPÍTULO III

Do Abastecimento dos Biocombustíveis

Art. 12. Os produtores e distribuidores de biocombustíveis deverão garantir o volume de biocombustíveis suficientes para assegurar o abastecimento regular de combustíveis em todas as localidades do País, na forma da regulamentação.

§ 1º A atividade de produção de biocombustíveis e aquelas inerentes são consideradas de utilidade pública, sujeitas a fiscalização e regulação por parte da ANP e, onde couber, do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

§ 2º Compete à ANP:

I - regulamentar mecanismos que assegurem o suprimento de biocombustíveis para a garantia do abastecimento nacional de combustíveis, podendo atribuir, para tanto, entre outras providências, responsabilidades para produtores e distribuidores.

II – promover a regulamentação do transporte de biocombustíveis, considerando suas características químicas e densidades.



Art. 13. O percentual mínimo obrigatório de adição de biodiesel ao óleo diesel comercializado ao consumidor final, em qualquer parte do território nacional passa a ser fixado em 20% (vinte por cento) em volume.

§ 1º O prazo para aplicação do disposto no *caput* deste artigo, na forma do regulamento, observará o seguinte cronograma:

I - percentual mínimo obrigatório de adição de biodiesel ao óleo diesel comercializado ao consumidor final de 7% (sete por cento), a partir da vigência desta lei;

II - percentual mínimo obrigatório de adição de biodiesel ao óleo diesel comercializado ao consumidor final de 10% (dez por cento), no prazo de 8 (oito) anos a partir da vigência desta lei;

III - percentual mínimo de que trata o *caput* deste artigo, no prazo fixado no regulamento.

§ 2º Os percentuais intermediários, relativos aos incisos do parágrafo anterior, deverão ser gradualmente ampliados para cumprimento do disposto no *caput* de acordo com regulamento, observados os seguintes critérios:

I - a disponibilidade de oferta de matéria-prima e a capacidade industrial para produção de biodiesel;

II - a participação da agricultura familiar na oferta de matérias-primas;

III - a redução das desigualdades regionais;

IV - o desempenho dos motores com a utilização do combustível; e

V - as políticas industriais e de inovação tecnológica.

§ 3º Fica autorizada a adição de 20% (vinte por cento) de biodiesel ao óleo diesel utilizado no transporte coletivo urbano, intermunicipal e interestadual.



§ 4º Fica facultado às distribuidoras de combustíveis, autorizadas a exercer a atividade pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), comercializar o óleo diesel com acréscimo estabelecido em 5% (cinco por cento) além do percentual mínimo obrigatório de biodiesel definido no §1º do *caput* deste artigo, denominado B+5.

§ 5º Caberá à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) definir os limites de variação admissíveis para efeito de medição e aferição dos percentuais de que trata este artigo.

§6º O biodiesel necessário ao atendimento dos percentuais mencionados neste artigo terá que ser processado, preferencialmente, a partir de matérias-primas produzidas por agricultor familiar, inclusive as resultantes de atividade extrativista.

Art. 14. 80% (oitenta por cento) do volume a ser comercializado em cada leilão ordinário de biodiesel deverão ser destinados exclusivamente às empresas que detêm o Selo Combustível Social de que trata o Decreto nº 5.297, de 6 de dezembro de 2004.

Art. 15. O Conselho Nacional de Política Energética - CNPE, definirá diretrizes para estimular e autorizar a comercialização e o uso de bioquerosene na matriz energética brasileira, observados os seguintes critérios:

I - a disponibilidade de oferta de matéria-prima e a capacidade industrial para produção de bioquerosene;

II - a participação da agricultura familiar na oferta de matérias-primas;

III - a redução das desigualdades regionais;

IV - as políticas industriais e de inovação tecnológica.

Parágrafo único. O CNPE estabelecerá políticas públicas para incentivar o uso do bioquerosene, com vistas à adição de percentual



mínimo obrigatório do biocombustível no querosene fóssil de aviação utilizado em território nacional.

CAPÍTULO IV

Disposições Finais

Art. 16. A produção para o autoconsumo deverá ser incentivada e utilizada exclusiva e totalmente para o consumo próprio de sua frota, observando a regulamentação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustível (ANP).

Art. 17. Os titulares de autorizações para o transporte dutoviário já emitidas pela ANP, bem como os requerentes de pedidos de autorização cujo procedimento de análise esteja em curso poderão solicitar a adaptação de suas autorizações ou pedidos em curso aos termos desta Lei, de forma a convertê-los em autorizações ou pedidos de autorização para transporte exclusivo de biocombustíveis, aproveitados os atos já praticados.

§ 1º Os dutos destinados à movimentação de petróleo, seus derivados e gás natural, em caráter exclusivo ou não, permanecem regidos pelas normas vigentes.

§ 2º O requerimento de adaptação da autorização referido no *caput* deste artigo não prejudicará as licenças ambientais já obtidas, sem prejuízo da possibilidade de seu titular pleitear a adequação das condicionantes impostas pelos órgãos competentes ao transporte exclusivo de etanol combustível.

Art. 18. As operações envolvendo a aquisição e transporte de rejeitos e subprodutos, urbanos ou industriais, como os óleos vegetais e gorduras usadas, para a produção de biocombustíveis receberão isenção da incidência de impostos federais.

Art. 19. O Poder Executivo graduará a alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) incidente sobre os produtos classificados na posição 87.03 da Nomenclatura Comum do MERCOSUL



(NCM), para fins do cumprimento da seletividade pela essencialidade, de acordo com os seguintes critérios:

- I – cilindrada do motor;
- II – adoção de tecnologia que permita o uso de biocombustíveis;
- III – consumo de combustível por quilômetro rodado (eficiência energética);
- IV – emissão de gases e partículas poluentes por quilômetro rodado, inclusive os causadores do efeito estufa;
- V – relação de consumo mais favorável aos biocombustíveis quando comparado aos combustíveis de origem fóssil, no caso de motores com tecnologia multicomcombustível;
- VI – uso; e
- VII – capacidade de carga ou de transporte de passageiros.

Art. 20. Fica instituído o Programa Nacional de Cooperativas de Pequenos Produtores de Etanol Combustível (PROPEP), que tem por finalidade promover o desenvolvimento sustentável e a geração de emprego e de renda no campo.

Parágrafo único. São beneficiários do PROPEP os pequenos produtores de etanol combustível, constituídos como pessoa física ou jurídica, associados em cooperativas, que possuam capacidade de produção diária dentro dos limites e demais condições estabelecidos em regulamento.

Art. 21. O art. 4º da Lei nº 8.176, de 8 de fevereiro de 1991, passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º:

“Art. 4º
.....



§ 3º A ANP elaborará, anualmente, relatório detalhado sobre a oferta e demanda de combustíveis, a fim de orientar o cumprimento da obrigação prevista neste artigo.” (NR)

Art. 22. Os arts. 1º, 6º, 8º e 68-A da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, passam a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º

.....

§ 1º A Política Energética Nacional deverá ser compatibilizada com as diretrizes da Política Nacional sobre Mudança do Clima – PNMC.

§ 2º O incremento da participação dos biocombustíveis na matriz energética nacional será orientado por instrumentos fiscais e creditícios com condições favoráveis, em razão do caráter limpo e renovável dos biocombustíveis.

.....

Art. 6º

.....

XXIV – Biocombustível: substância derivada de biomassa renovável, tal como biodiesel, bioquerosene, etanol e outras substâncias estabelecidas em regulamento da ANP, 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 - Etanol: biocombustível líquido derivado de biomassa renovável, que tem como principal componente o álcool etílico, que seja destinado para uso, diretamente ou mediante alterações, em motores a combustão interna com ignição por centelha, em outras formas de geração de energia ou em indústria petroquímica, podendo ser obtido por rotas tecnológicas distintas, conforme especificado em regulamento; e

.....

.....



Art. 8º

XXIX – manter o registro das unidades industriais produtoras de biocombustíveis;

XXX – acompanhar a produção de biocombustíveis;

XXXI – elaborar relatórios de origem e destino da comercialização de toda a cadeia de combustíveis e biocombustíveis, detalhados por município do produtor ao distribuidor, contendo informações de volumes, preços, distâncias e fretes, detalhando e sumarizando-os por evento, combustível e período mensal;

XXXII – tornar públicos os relatórios mensais com informações do setor de combustíveis e de biocombustíveis.

§ 1º No exercício das atribuições de que trata este artigo, com ênfase na garantia do abastecimento nacional de combustíveis, desde que em bases econômicas sustentáveis, a ANP poderá exigir dos agentes regulados, conforme disposto em regulamento:

.....

§ 2º De forma associada às exigências impostas pela ANP com base no parágrafo anterior, o Poder Executivo deverá instituir instrumentos financeiros e de desoneração fiscal que garantam a sustentabilidade econômica para o cumprimento das obrigações e reduzam a onerosidade dessas aos agentes econômicos.

.....

Art. 68-A.

.....

§ 2º

.....

II - estar regular perante as fazendas federal, estadual e municipal, excetuados os débitos fiscais que sejam objetos de processo administrativo ou judicial ainda não transitados em julgado, bem como demonstrar a regularidade de débitos perante a ANP;



.....

§ 3º A autorização será concedida pela ANP em até 90 (noventa) dias após a apresentação do pedido de autorização pelo interessado, acompanhada de toda a documentação exigida no parágrafo 2º deste artigo.

.....

§ 9º A condição prevista no inciso II do § 2º do presente artigo não é aplicável às empresas ou aos consórcios de empresas que já exerciam atividades econômicas da indústria de biocombustíveis, em relação aos fatos geradores anteriores à data da publicação desta lei.

§ 10. A ANP poderá estabelecer prazo de até 20 (vinte) anos para as empresas ou consórcios de empresas que já exerciam atividades econômicas da indústria de biocombustíveis na data da publicação desta lei para se adequarem às condições do § 2º do presente artigo.” (NR)

Art. 23. O art. 67 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

“**Art. 67.**

.....

§ 4º Poderão ser operadas, em caráter excepcional e com prévia homologação da autoridade aeronáutica, aeronaves com matrícula brasileira, convertidas para a utilização de biocombustíveis em oficinas credenciadas pela autoridade aeronáutica.

§ 5º A conversão de aeronaves para utilização de bicombustível atenderá a padrões e procedimentos estabelecidos pela autoridade aeronáutica. ”(NR)

Art. 24. O art. 9º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

“**Art. 9º**.....

.....



§ 4º Na definição das alíquotas aplicáveis aos combustíveis, o Poder Executivo deverá sempre assegurar a competitividade dos biocombustíveis em confronto com os combustíveis de origem fóssil concorrentes.

§ 5º A redução prevista no *caput* não poderá resultar em alíquotas inferiores a R\$ 280,00 (duzentos e oitenta reais) por metro cúbico, no caso da gasolina.

§ 6º As alíquotas específicas indicadas no art. 5º desta Lei, bem como as alíquotas mínimas constantes no § 4º do presente artigo, serão corrigidas anualmente, a partir de 1º de janeiro de 2013, pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), ou por índice que o suceder.” (NR)

Art. 25. Acrescentem-se à Lei nº 11.116, de 18 de maio de 2005, os seguintes arts. 8º-A e 8º-B:

“**Art. 8º-A** Fica instituído o Fundo de Apoio ao Biodiesel e ao Bioquerosene (FABio), de natureza contábil, com a finalidade de prover recursos financeiros para fomentar a produção de biodiesel e bioquerosene.

Parágrafo único. Para os efeitos desta Lei, consideram-se como beneficiários os produtores que tenham o selo de combustível social.

Art. 8º-B Constituem receitas do FABio:

I – recursos do Orçamento Geral da União, transferidos pelo Tesouro Nacional;

II – recursos transferidos por instituições governamentais e não governamentais, nacionais e internacionais;

III – doações de qualquer natureza;

IV – rendimentos de aplicações financeiras de suas disponibilidades; e

V – outras receitas que lhe forem atribuídas.”



Art. 26. O etanol combustível ofertado ao consumidor final deverá ser identificado pela nomenclatura “etanol”.

Parágrafo único. Os termos “álcool”, “álcool carburante” ou “álcool combustível”, quando empregados no contexto da legislação nacional sobre combustíveis, devem ser entendidos como “etanol combustível”.

Art. 27. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 28. Fica revogada a Lei nº 7.029, de 13 de setembro de 1982.

Sala da Comissão, 12 de dezembro de 2013.

Senador BENEDITO DE LIRA, **Presidente**

Senador SÉRGIO SOUZA, **Relator**



SENADO FEDERAL
Comissão de Agricultura e Reforma Agrária - CRA
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 219, de 2010

ASSINAM O PARECER, NA 40ª REUNIÃO, DE 12/12/2013, OS(AS) SENHORES(AS) SENADORES(AS)

PRESIDENTE:

Sen. Benedito de Lira

RELATOR:

Sen. Sérgio Souza

Bloco de Apoio ao Governo(PSOL, PT, PDT, PSB, PCdoB)

Delcídio do Amaral (PT)	1. Angela Portela (PT)
Antonio Russo (PR)	2. Rodrigo Rollemberg (PSB)
Zeze Perrella (PDT)	3. Walter Pinheiro (PT)
Acir Gurgacz (PDT)	4. João Durval (PDT)
Eduardo Suplicy (PT) <i>Eduardo Suplicy</i>	5. Antonio Carlos Valadares (PSB)

Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PSD, PMDB, PP)

Clésio Andrade (PMDB)	1. Romero Jucá (PMDB)
Sérgio Souza (PMDB) <i>(Relator)</i>	2. Luiz Henrique (PMDB)
Casildo Maldaner (PMDB)	3. João Alberto Souza (PMDB)
Ana Amélia (PP) <i>Ana Amélia</i>	4. Valdir Raupp (PMDB)
Sérgio Petecão (PSD)	5. Ciro Nogueira (PP)
Benedito de Lira (PP) <i>(Presidente)</i>	6. Ivo Cassol (PP)
Kátia Abreu (PMDB) <i>Kátia Abreu</i>	7. Garibaldi Alves (PMDB)
Waldemir Moka (PMDB) <i>Waldemir Moka</i>	

Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)

Cyro Miranda (PSDB)	1. Aloysio Nunes Ferreira (PSDB)
Ruben Figueiró (PSDB)	2. Flexa Ribeiro (PSDB) <i>Flexa Ribeiro</i>
Osvaldo Sobrinho (PTB) <i>Osvaldo Sobrinho</i>	3. Cícero Lucena (PSDB)

Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PRB, PSC, PR)

Gim (PTB)	1. Mozarildo Cavalcanti (PTB)
	2. Blairo Maggi (PR)