



FORMULÁRIO DE COMENTÁRIOS E SUGESTÕES CONSULTA PÚBLICA Nº 03/2020 - de 20/07/2020 a 02/09/2020

NOME: **RAÍZEN COMBUSTÍVEIS S.A.**

(X) agente econômico () consumidor ou usuário		() representante órgão de classe ou associação () representante de instituição governamental () representante de órgãos de defesa do consumidor
Consulta Pública sobre a minuta de Resolução que estabelecerá as especificações do diesel verde e as obrigações quanto ao controle de qualidade a serem atendidas pelos agentes econômicos que comercializem esse combustível no território nacional.		
ARTIGO DA MINUTA	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA
Art. 3º, VII Art. 5º, caput, e parágrafos Art. 8º Art. 9º	<p>Art. 3º. Para fins desta Resolução, ficam estabelecidas as seguintes definições:</p> <p>VII - diesel verde: biodiesel biocombustível composto por hidrocarbonetos parafínicos destinado a veículos dotados de motores do ciclo Diesel que seja produzido a partir das rotas indicadas no art. 2º e que atenda às especificações técnicas condas no Anexo desta Resolução.</p> <p>(...)</p> <p>Art. 5º O diesel verde produzido a partir das rotas descritas no art. 2º pode ser adicionado ao diesel A para formulação do diesel B, em qualquer proporção, sendo considerado para fins de atendimento ao resguardado o teor compulsório de biodiesel na mistura ternária composta por diesel A, diesel verde e biodiesel, podendo a mistura resultante ser destinada a veículos dotados de motores do ciclo Diesel, de uso rodoviário.</p> <p>§ 1º É vedado o uso da mistura composta por diesel A e diesel verde, sem biodiesel no teor compulsório.</p> <p>§ 2º O diesel A e o biodiesel, de base parafínica e/ou de base éster, utilizados para compor a mistura ternária, de que se trata o caput, devem atender às especificações ANP vigentes para esses combustíveis.</p> <p>§ 3º A mistura ternária, de que se trata o caput, deve atender integralmente à especificação da ANP vigente para o óleo diesel B e deve ser redesignada como óleo diesel B.</p>	<p>A iniciativa da ANP no sentido de regular a introdução do Diesel Verde na matriz energética brasileira é elogiável, pois está em linha com as políticas públicas de incorporação de combustíveis renováveis na matriz energética brasileira e vem em momento oportuno para o país.</p> <p>O Diesel Verde constitui uma espécie de combustível renovável já amplamente utilizado em diversos países, de modo que a sua regulamentação pela ANP constitui importante passo para que o Brasil possa contar com mais uma fonte de suprimento em sua matriz de energia limpa. As vantagens da introdução deste combustível, contudo, depende de determinados ajustes na proposta de norma, sob pena de a sua efetiva produção e comercialização se tornar inviável do ponto de vista comercial.</p> <p>Com efeito, para que seja viável e haja incentivos para a sua produção e comercialização, é necessário que o Diesel Verde seja classificado como biodiesel, de base parafínica.</p> <p>Além de, do ponto de vista da sua origem (biomassa renovável), não existir motivos para que o Diesel Verde não</p>

	<p>Art. 8º A mistura ternária, de que se trata o art. 5º, somente pode ser formulada pelo distribuidor de combustíveis líquidos e pelo produtor de diesel A, autorizados pela ANP.</p> <p>Art. 9º O produtor de diesel A e o distribuidor de combustíveis líquidos, no caso de realizar a mistura ternária composta por diesel A e diesel verde e biodiesel, deve garantir a qualidade da mistura e emitir o boletim de conformidade de amostra representativa, cujos resultados dos ensaios devem atender aos limites estabelecidos na especificação ANP vigente para o óleo diesel B.</p>	<p>seja considerado um biodiesel, essa classificação é determinante para a efetividade da proposta de norma e, também, para o próprio êxito das metas de ampliação da mistura obrigatória do biodiesel ao Diesel A.</p> <p>Isso se justifica, em resumo, pelos seguintes motivos:</p> <p>✓ A mistura do biodiesel de base éster ao Diesel A gera problemas técnicos, que podem inviabilizar o atendimento às metas progressivas de mistura: atualmente, a regulamentação exige a mistura obrigatória de 12% de biodiesel ao Diesel A para fins de atendimento da política pública de progressivo aumento de combustíveis renováveis na matriz energética brasileira. A expectativa é a de que haja um aumento gradual deste percentual de mistura obrigatória.</p> <p>No entanto, como é de amplo conhecimento, a mistura obrigatória do biodiesel disponível, atualmente, no mercado brasileiro (de base éster) ao Diesel A possui limitações. Por se tratarem de produtos com composições químicas distintas, verifica-se na prática uma série de problemas para viabilizar o atendimento do percentual mínimo de mistura atualmente em vigor por meio da utilização do biodiesel de base éster. Situações como entupimento da bomba injetora do caminhão com Diesel B e, também, problemas nos filtros dos postos revededores são frequentes.</p> <p>Diante disso, se, no percentual de mistura mínima obrigatória (12%), o biodiesel existente já apresenta sinais de insuficiência, é evidente que o eventual aumento deste percentual, crucial para o êxito da política pública do Biodiesel, dependerá da introdução de outros biodieseis na matriz energética brasileira, que permitam o aumento do percentual mínimo de mistura obrigatória sem que haja qualquer problema quanto à qualidade do produto final (Diesel B).</p> <p>Nesse contexto, o Diesel Verde se apresenta como substituto natural e adequado ao biodiesel de base éster, de melhor qualidade para fins de mistura ao Diesel A e assume grande importância para assegurar o êxito da política pública de mistura obrigatória do biodiesel ao</p>
--	--	---

		<p>diesel A.</p> <p>✓ Indisponibilidade do biodiesel de base éster para atendimento da demanda nacional – importância de aumento das fontes de suprimento: o contexto atual tem demonstrado que o volume de biodiesel produzido e comercializado no país pode, em determinadas circunstância, ser insuficiente para atendimento da demanda das distribuidoras. Esse tipo de situação, além de gerar forte insegurança jurídica e riscos ao abastecimento nacional (devido às consequências previstas para o não atendimento da mistura obrigatória pelas distribuidoras), gera um aumento significativo do preço do Diesel B e, conseqüentemente, do custo logístico do país.</p> <p>Sendo assim, para que possa existir o ambiente mais competitivo, eficiente e no qual haja efetiva disponibilidade de biodiesel capaz de permitir o atendimento da legislação pelas distribuidoras, é crucial o aumento das fontes de suprimento, o que faz com que o enquadramento do Diesel Verde como biodiesel seja, mais do que adequado, extremamente oportuno.</p> <p>✓ Inviabilidade comercial de produção e comercialização do Diesel Verde tal como sugerido na proposta de norma: o Diesel Verde é um combustível com preço significativamente superior ao do Diesel A. A produção desse novo combustível, além disso, pode demandar investimentos por parte de produtores, o que faz com que isso apenas seja atrativo caso haja efetiva viabilidade de comercialização deste produto.</p> <p>Diante disso, da forma como sugerido na proposta de norma, se o Diesel Verde for considerado mero substituto do Diesel A e, portanto, não um biodiesel, é muito provável que a sua efetiva introdução na matriz energética brasileira – que, como apontado acima, é desejável –, não irá ocorrer.</p> <p>O cenário será bastante distinto caso o Diesel Verde seja considerado um biodiesel e, portanto, apto a competir com o biodiesel já existente, de base éster – produto que também apresenta um custo significativamente superior</p>
--	--	--

		<p>se comparado com o Diesel A.</p> <p>Por esta razão, é de suma relevância que o Diesel Verde seja, pela regulação da ANP, considerado uma espécie de biodiesel (de base parafínica), o que permitirá o surgimento de efetiva concorrência ao biodiesel atual (de base éster), o aumento das fontes de suprimento e contribuirá para o êxito das políticas públicas de incentivo à utilização de combustíveis renováveis.</p> <p>✓ Compatibilidade com a legislação tributária atual: na hipótese de a ANP vir a considerar que o Diesel Verde é uma espécie de biodiesel, será plenamente possível enquadrar a produção e comercialização deste combustível nas mesmas regras tributárias já aplicáveis, atualmente, para o biodiesel de base éster. Na hipótese de a sugestão prosperar, não será necessário nenhum ajuste na legislação tributária.</p> <p>No entanto, se a proposta de norma divulgada pela ANP prosperar, haverá um grande impasse tributário, haja vista que não será possível submeter o Diesel Verde às mesmas regras de tributação aplicáveis, atualmente, ao Diesel A, na medida em que a legislação atual parte da premissa de que este combustível é um <i>derivado de petróleo</i>, sendo necessária, portanto, a realização de ajustes na legislação (e até na Constituição Federal de 1988) para viabilizar que sejam aplicáveis as mesmas normas a um combustível proveniente de biomassa renovável. Essa necessidade de ajustes pode demandar certo tempo de maturação e, se não observada, pode culminar em fraudes tributárias.</p> <p>Diante disso, sugere-se a incorporação de determinados ajustes em artigos específicos da proposta de norma, de forma que fique claro que o Diesel Verde é uma espécie de biodiesel, o que permitirá a sua utilização para fins de atendimento da mistura obrigatória ao Diesel A e, por conseguinte, a efetivação das externalidades positivas mencionadas acima.</p>
Art. 5º.	<p>Art. 5º. (...) §4º. O Diesel Verde, a que se refere a presente norma, também poderá ser misturado ao óleo diesel marítimo.</p>	<p>À luz das especificações do Diesel Verde, entendemos possível que este produto seja misturado ao óleo diesel marítimo.</p>

		<p>Por esta razão, seria importante que a proposta de norma admitisse, expressamente, esta vocação do produto, além daquela que já consta no caput do art. 5º (para uso em veículos no modal rodoviário).</p>
<p>Art. 5º</p>	<p>Sugerimos disciplinar de forma expressa a possibilidade de armazenar diesel verde na tancagem e infraestrutura destinada ao armazenamento de diesel A, em vista da similitude das características físico-químicas dos produtos, incluindo um parágrafo específico no art. 5º sobre esse tema.</p> <p>Art. 5º (...)</p> <p>§5º O diesel verde poderá ser armazenado em tancagem destinada ao diesel A, desde que adicionado marcador químicos capaz de garantir a especificação de qualidade e procedência do produto.</p>	<p>Questão importante que deve ser levada em consideração no âmbito da proposta de regulamentação do diesel verde diz respeito a infraestrutura que será dedicada ao armazenamento do produto, tema que não foi abordado pela presente proposta de norma. É importante haver clareza quanto ao tema para que o diesel verde possa se constituir como produto viável no comércio de combustíveis em larga escala, evitando insegurança e dúvidas dos agentes quanto as possibilidade de armazenamento do produto.</p> <p>Dadas as características físico-químicas do diesel verde, sugere-se que seja prevista a possibilidade do diesel verde ser armazenado na mesma tancagem utilizada para o diesel A, desde que tomadas as devidas cautelas com a utilização de marcadores químicos, por exemplo, para haver segurança quanto a identificação da qualidade e procedência do produto, sem prejuízo da adoção de outros mecanismos de controle e fiscalização, a fim de evitar eventuais fraudes e garantir o atendimento da mistura mínima obrigatória.</p> <p>Entende-se que disciplinar expressamente a possibilidade do diesel verde ser armazenado na mesma tancagem utilizada para o diesel A contribui para o uso eficiente da infraestrutura de tancagem já disponível no país. Logo, contribui para tornar o diesel verde uma alternativa realmente viável para a indústria, e dessa forma, para atingir as metas de redução das emissões de carbono e ampliação da participação de renováveis na matriz energética brasileira.</p> <p>Por outro lado, eventual exigência de tancagem destinada exclusivamente ao armazenamento de diesel verde retira atratividade da produção e comercialização do produto, pois implica na necessidade de investimento intensivo também em novos tanques, além dos investimentos necessários para a própria produção do diesel verde. O armazenamento de diesel verde em tancagem destinada ao biodiesel também não aparenta ser uma alternativa viável, dadas as características</p>

		químicas dos produtos, podendo inclusive implicar em perda de qualidade quanto aos produtos produzidos e estocados. De modo que essa alternativa deve ser sumariamente desconsiderada pela Agência.
Art. 6º	<p>Sugerimos incluir a possibilidade de o produtor de diesel verde ser elegível para fins de obtenção e comercialização de CBIOS, atendidas as exigências regulatórias para tanto, considerando que o diesel verde também é um biocombustível.</p> <p>Art. 6º (...)</p> <p>§3º O produtor de diesel verde poderá ser qualificado como emissor primário, para fins da Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), atendidos os termos da regulamentação.</p>	<p>Como se lê na Nota Técnica nº 04/2020 que instrui a presente proposta de norma, “o <i>RenovaBio</i> estimulará o incentivo à produção de biocombustíveis que efetivamente reduzam a pegada de carbono, abrindo leque de oportunidades de investimentos também para o diesel verde, promovendo o desenvolvimento descentralizado de empreendimentos agrícolas e industriais com seus inerentes efeitos multiplicadores para a economia do país”. Levando a sério o objetivo de reduzir as emissões de GEE e angariar sucesso na Política Nacional de Biocombustíveis, é essencial que os produtores de diesel verde também possam se beneficiar da possibilidade de emissão de CBios, créditos de descarbonização, dado que a produção de diesel verde atende também esses mesmos propósitos. Dessa forma, concretiza-se o fomento à produção de alternativas verdes e sustentáveis, que reduzam as emissões de GEE e ampliem a participação dos combustíveis renováveis na matriz energética nacional, que motiva a regulamentação do diesel verde.</p> <p>Vale notar que a efetiva produção industrial, em escala nacional, de diesel verde envolve investimentos intensivos, na adequação das instalações produtivas e biorrefinarias, e também incertezas quanto ao mercado e comercialização desse combustível. Nesse cenário, a autorização para o produtor de diesel verde emitir CBios mitiga as inseguranças e incertezas envolvidas na produção desse novo produto e, ao mesmo tempo, contribui para a descarbonização da matriz energética brasileira e atendimento das metas e compromissos ambientais assumidos pelo país.</p> <p>Faz-se, por fim, a ressalva de que pode ser necessário eventual ajuste em outros regulamentos para concretizar essa medida, cabendo a Agência promover os esforços necessários para que a regulamentação do diesel verde realmente atinja os objetivos que foram estabelecidos.</p>

Este formulário deverá ser encaminhado à ANP para o endereço eletrônico: conspub_qualidade@anp.gov.br.