

# AVALIAÇÃO DA ALÍQUOTA DE IMPORTAÇÃO

Subcomitê 05 do Grupo de Trabalho da Resolução CNPE nº 09/2023

**COORDENAÇÃO:**

Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços

**ELABORAÇÃO:**

Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços

Casa Civil da Presidência da República

Ministério de Minas e Energia

Ministério da Fazenda

Ministério da Agricultura e Pecuária

Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar

Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima

Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis

Empresa de Pesquisa Energética

**GOVERNO FEDERAL**



**UNIÃO E RECONSTRUÇÃO**

## REPRESENTANTES E COLABORADORES

### REPRESENTANTES DO SETOR PÚBLICO:

#### **Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (coordenação):**

Ana Caroline Suzuki Bellucci

José Ricardo Ramos Sales

#### **Ministério de Minas e Energia:**

Marlon Arraes Jardim Leal

Lorena Mendes de Souza

#### **Casa Civil da Presidência da República:**

Karla Branquinho Dos Santos

Euler Martins Lage

#### **Ministério da Fazenda:**

Magno Antônio Calil Resende Silveira

#### **Ministério da Agricultura e Pecuária:**

Luiz Gustavo Wiechoreki

João Antônio Fagundes Salomão

#### **Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar:**

Vívian Libório de Almeida

Eduardo Gois de Oliveira

#### **Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima:**

Daniel Peter Beniamino

Leonardo Queiroz Correia

#### **Agência Nacional Do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis:**

Diogo Valério

Jardel Farias Duque

#### **Empresa de Pesquisa Energética:**

Euler João Geraldo da Silva

Ana Paula Oliveira Castro

## **COLABORADORES DO SETOR PÚBLICO:**

### **Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (coordenação):**

Brenner Ferreira Soares

João Geovane Fernandes Costa

Luiz Carlos Amaral Oliveira

Margarida Maria Andrade Dourado Reche

Rogério Alencar Pereira de Sousa

### **Ministério de Minas e Energia:**

Umberto Mattei

Gustavo Luis de Souza Motta

### **Casa Civil da Presidência da República:**

Leila Przytyk

### **Ministério da Fazenda:**

Renato Lima Sampaio

### **Ministério da Agricultura e Pecuária:**

Fernanda Saraiva

Moacyr Faustino Junior

### **Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar:**

Marcos Junio Dantas Silva

### **Ministério das Relações Exteriores:**

Maria Cristina Rayol dos Santos

Igor Moreira Moraes

Pedro Tiê Candido Souza

### **Agência Nacional Do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis:**

Laura Rodrigues Alves Soares

Luis Eduardo Esteves

## **COLABORADORES DO SETOR PRIVADO:**

Lista de associações que colaboraram no SC 05:

- **Abicom - Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis**
- **Abiove - Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais**
- **Amub – Associação das Menores Usinas de Biodiesel do Brasil**
- **Aprobio - Associação dos Produtores de Biocombustíveis do Brasil**
- **Brasilcom - Associação das Distribuidoras de Combustíveis**
- **Fecombustíveis - Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes**
- **IBP - Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás**
- **Ubrabio - União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene**

## Sumário

|   |    |
|---|----|
| REPRESENTANTES E COLABORADORES .....          | 1  |
| LISTA DE FIGURAS .....                        | 5  |
| LISTA DE TABELAS .....                        | 5  |
| 1. SUMÁRIO EXECUTIVO .....                    | 6  |
| 2. INTRODUÇÃO .....                           | 8  |
| 2.1. CONTEXTUALIZAÇÃO .....                   | 8  |
| 2.2. OBJETIVOS .....                          | 8  |
| 3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS .....          | 9  |
| 4. RESULTADOS E DISCUSSÃO .....               | 11 |
| 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS E RECOMENDAÇÕES ..... | 32 |
| 6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....           | 34 |
| ANEXO I – MEMÓRIAS DE REUNIÃO .....           | 37 |

## Lista de Figuras

|  |    |
|--|----|
| Figura 1 - Fluxo de análise de uma investigação <i>antidumping</i> ..... | 22 |
| Figura 2 – Conclusões de um parecer de determinação final .....          | 23 |

## Lista de Tabelas

|  |    |
|--|----|
| Tabela 1- Reuniões realizadas pelo Subcomitê 5- avaliação da alíquota de importação.....   | 10 |
| Tabela 2 – Estimativas de preço médio para os principais exportadores de biodiesel .....   | 13 |
| Tabela 3 - Estimativa de incremento do preço CIF para Argentina.....   | 14 |
| Tabela 4 - NCMs consideradas para a estimativa de Preço CIF para Argentina.....  | 15 |
| Tabela 5 – Estimativa de incremento do preço CIF para Indonésia.....   | 15 |
| Tabela 6 - Produto considerado para estimar o preço CIF para Indonésia.....  | 16 |
| Tabela 7 - Estimativa de incremento do Preço CIF para China .....  | 16 |
| Tabela 8 – Produtos considerados para estimar o preço CIF para China .....   | 16 |
| Tabela 9 - Estimativa para a Argentina. Preço determinado para mistura obrigatória.....  | 17 |
| Tabela 10 - Estimativa de preço do biodiesel argentino internalizado, com Imposto de Exportação e considerando o preço estabelecido pela Secretaria de Energia ..... | 17 |
| Tabela 11 - Estimativa de preço do biodiesel argentino internalizado, sem Imposto de Exportação e considerando o preço estabelecido pela Secretaria de Energia ..... | 18 |
| Tabela 12 – Estimativa de preço do biodiesel argentino internalizado, com imposto de exportação e considerando o preço de exportação .....                           | 18 |
| Tabela 13 - Estimativa de preço do biodiesel argentino internalizado, sem imposto de exportação e considerando o preço de exportação.....                            | 18 |
| Tabela 14 – Estimativa de preço do biodiesel indonésio internalizado.....  | 19 |
| Tabela 15 – Estimativa de preço do biodiesel chinês internalizado .....  | 19 |
| Tabela 16 – Alíquotas do Imposto de importação para combustíveis .....   | 19 |

## 1. SUMÁRIO EXECUTIVO

Conforme a Resolução do Conselho Nacional de Política Energética (RCNPE) nº 09, de 19 de dezembro de 2023, foi instituído o Grupo de Trabalho (GT RCNPE 09) para avaliação dos impactos da importação de biodiesel e do Selo Biocombustível Social (SBS) para o cumprimento do percentual obrigatório de mistura ao diesel B comercializado em todo território nacional, suspendendo a importação de biodiesel. Desse modo, de forma a atender ao art. 3º da Resolução CNPE nº 09/2023, foram instituídos 5 subcomitês, sendo que o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) ficou responsável pelo Subcomitê 5 com o tema “Avaliação da alíquota de importação”.

O objetivo do Subcomitê 5 foi analisar alternativas tarifárias no contexto de avaliação dos impactos da importação de biodiesel. A metodologia de trabalho foi a revisão bibliográfica de artigos, periódicos, legislações, teses, dissertações etc., relativas ao tema, a fim de responder aos questionamentos propostos no plano de trabalho do GT. Também foram realizadas reuniões, entrevistas e consultas com outros órgãos, instituições públicas ou privadas e o setor produtivo, para auxiliarem na resposta às perguntas norteadoras.

Os principais resultados e conclusões alcançados pelo subcomitê 5 foram:

- Considerando os preços atualmente praticados no mercado internacional e no mercado interno argentino, a Tarifa Externa Comum (TEC) vigente de 12,6% para o biodiesel é apropriada para que se atinja os objetivos econômicos e regulatórios brasileiro, inclusive para os países que possuem preferência tarifária.
- Os membros do Mercado Comum do Sul (Mercosul) possuem redução a zero da alíquota de importação em função do acordo. Assim, não é possível gravar as importações de biodiesel vindas destes países, exceto, em casos de práticas desleais de comércio (dumping e subsídios) ou no âmbito de medidas de salvaguarda.
- A eliminação das restrições infralegais brasileiras à importação para composição do mandato obrigatório brasileiro de biodiesel, no entanto, pode alterar a atual configuração do mercado internacional e impactar as condições atuais que foram analisadas neste relatório.
- As alternativas tarifárias à vedação da importação de biodiesel seriam: aumento da alíquota de importação por meio das listas de exceção brasileiras e o estabelecimento de medida *antidumping* ou de medidas compensatórias. Ressalta-se que cada instrumento possui procedimentos próprios de análise e concessão e que a alíquota máxima nas listas de exceção é a consolidada na Organização Mundial do Comércio (OMC), que, no caso do biodiesel, é de 20%.
- Já as alternativas não tarifárias podem ser de vários tipos como a diversificação de matérias-primas em outras regiões, o que permitiria maior estabilidade da oferta e menor custo de distribuição do biodiesel, redução da carga tributária, subsídios e incentivos à produção, cabendo esclarecer que nem todos os subsídios são proibidos na OMC e o estabelecimento de salvaguardas dando prazo para que a produção nacional possa se ajustar à nova realidade.
- As principais experiências internacionais em relação às alternativas tarifárias baseiam-se em dois pilares: o incentivo à produção interna, tanto por meio de redução de impostos, mecanismos de fomento e subsídios à produção quanto por exigências regulatórias, e a adoção de medidas de defesa comercial.

- A questão geopolítica é um fator a ser analisado caso a caso. Relaciona segurança energética, a qual é buscada pela maioria dos países quando tenta incentivar a produção nacional, com oportunidades de comércio exterior para países em desenvolvimento como Brasil e Argentina. A eliminação das restrições infralegis à importação para a composição do mandato obrigatório de biodiesel apresenta-se como uma alternativa aos exportadores argentinos que tiveram o acesso ao mercado europeu bloqueado recentemente por medidas compensatórias. A manutenção, por outro lado, poderia representar um contrassenso no posicionamento brasileiro que busca abertura aos biocombustíveis nacionais em mercados mais desenvolvidos, os quais, em geral, subsidiam sua produção em montantes que os países em desenvolvimento não têm condições de fazer.



## 2. INTRODUÇÃO

### 2.1. Contextualização

Conforme a Resolução CNPE nº 09, de 19 de dezembro de 2023, foi instituído o Grupo de Trabalho - GT para avaliação dos impactos da importação de biodiesel e do Selo Biocombustível Social para o cumprimento do percentual obrigatório de mistura ao diesel B comercializado em todo território nacional, suspendendo a importação de biodiesel. Desse modo, de forma a atender ao art. 3º da Resolução CNPE nº 09/2023, foram instituídos 5 subcomitês, sendo que o MDIC ficou responsável pelo Subcomitê 5 com o tema “Avaliação da alíquota de importação”.

### 2.2. Objetivos

O objetivo do Subcomitê 5 foi avaliar alternativas tarifárias no contexto de avaliação dos impactos da importação de biodiesel. Esse relatório é importante para que, posteriormente, seja elaborada a Análise de Impacto Regulatório (AIR) sobre o tema da importação de biodiesel e do Selo Biocombustível Social para o cumprimento do percentual obrigatório de mistura ao diesel B comercializado em todo território nacional.

Os capítulos do presente relatório foram estruturados da seguinte forma:

- Capítulo 1 - Sumário Executivo
- Capítulo 2 - Introdução
- Capítulo 3 - Procedimentos Metodológicos
- Capítulo 4 - Resultados e Discussão
- Capítulo 5 - Considerações Finais e Recomendações
- Capítulo 6 - Referências Bibliográficas

### 3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A fim de alcançar o objetivo proposto desse relatório, adotou-se a metodologia da revisão bibliográfica, a qual se baseou em artigos, periódicos, legislações, teses, dissertações etc. a respeito do tema, para que sejam respondidos os questionamentos propostos nesse relatório. A metodologia buscou, ainda, coletar informações por meio da realização de reuniões, entrevistas e consultas com outros órgãos, instituições públicas ou privadas, setor produtivo, para auxiliarem na resposta às perguntas norteadoras.

Conforme os objetivos estabelecidos para o Subcomitê 5, deve-se analisar alternativas tarifárias no contexto de avaliação da importação de biodiesel, respondendo aos seguintes questionamentos:

- 1) Quais objetivos econômicos e regulatórios da atual tarifa de importação (TEC) de 12,6% para o biodiesel (NCM<sup>1</sup> 3826.00.00)?
- 2) Considerando a eliminação da restrição infralegal para importação de biodiesel para fins de cumprimento do mandato obrigatório, a TEC vigente continua sendo apropriada?
- 3) As cotas de importação definidas no âmbito do Comitê Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior (Gecex/Camex) poderiam ser utilizadas para evitar eventual desestruturação da cadeia nacional de biodiesel a partir de eventual “inundação” do produto em regiões específicas do Brasil? Em caso positivo, quais alternativas poderiam ser definidas?
- 4) Quais alternativas tarifárias à vedação da importação de biodiesel poderiam ser definidas de forma a preservar os princípios norteadores da Política Energética, reduzindo os eventuais riscos de desestruturação local da cadeia nacional de biodiesel?
- 5) Considerando os potenciais origens de biodiesel importado, existe risco de *dumping*? Quais medidas poderiam ser adotadas para minimizar o risco?
- 6) Existe a possibilidade de adoção de alíquotas de importação de biodiesel para países do Mercosul?
- 7) Quais as principais experiências internacionais em relação às alternativas tarifárias para redução de riscos relacionados a eventual desestruturação da cadeia produtiva local?
- 8) Quais as implicações geopolíticas de eventual manutenção da restrição infralegal à importação de biodiesel, incluindo o aspecto da commodity da soja?
- 9) Quais medidas podem ser adotadas para proteção do mercado interno às eventuais políticas predatórias de outros países voltadas à exportação?
- 10) Quais as principais experiências internacionais em relação às alternativas não tarifárias para redução de riscos relacionados a eventual desestruturação da cadeia produtiva local?

Na Tabela 1, consta a lista das reuniões realizadas no âmbito do subcomitê 5.

---

<sup>1</sup> NCM: Nomenclatura Comum do Mercosul.

TABELA 1- REUNIÕES REALIZADAS PELO SUBCOMITÊ 5- AVALIAÇÃO DA ALÍQUOTA DE IMPORTAÇÃO

| <b>Data</b> | <b>Pauta</b>   |
|-------------|--|
| 12/04/2024  | Reunião do Subcomitê 5: apresentação e aprovação do plano de trabalho do subcomitê 5 e debate inicial sobre as perguntas.  |
| 19/04/2024  | Reunião do Subcomitê 5 com representantes do Ministério das Relações Exteriores (MRE) e da Secretaria Executiva da Câmara de Comércio Exterior (SE-Camex).   |
| 26/04/2024  | Reunião do Subcomitê 5 com representantes do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP)  |
| 26/04/2024  | Reunião do Subcomitê 5 com representantes da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom)   |
| 03/05/2024  | Reunião do Subcomitê 5 com representantes da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove), da Associação dos Produtores de Biocombustíveis do Brasil (Aprobio) e da União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene (Ubrabio). |
| 10/05/2024  | Reunião do Subcomitê com representantes da Associação das Distribuidoras de Combustíveis (Brasilcom)   |
| 10/05/2024  | Reunião do Subcomitê 5 com representantes da Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes (Fecombustíveis) <sup>2</sup>   |
| 17/05/2024  | Reunião do Subcomitê 5 com representantes da Associação das Menores Usinas de Biodiesel do Brasil (Amub)   |
| 07/06/2024  | Reunião do Subcomitê 5: apresentação das respostas preliminares  |
| 21/06/2024  | Reunião do Subcomitê 5: discussão preliminar do relatório  |
| 12/07/2024  | Reunião do Subcomitê 5: apresentação dos cálculos dos preços internalizados de biodiesel   |
| 30/08/2024  | Reunião do Subcomitê 5: discussão final do relatório no Subcomitê  |

Fonte: MDIC/SDIC/DINTE/CGIP (2024).

<sup>2</sup> A reunião foi agendada, mas não aconteceu em função de dificuldades de agenda dos representantes da Federação.

## 4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

### 4.1. Respostas e discussão referente às perguntas norteadoras

Em 28 de novembro de 2023, a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) aprovou a Resolução nº 962, que regulamenta a importação de biodiesel para uso na mistura obrigatória ao óleo diesel de origem fóssil, alterando as Resoluções ANP nº 777/2019 e nº 857/2021. A liberalização das importações de biodiesel para composição da mistura obrigatória pelo Brasil poderá dar acesso ao produto no mercado internacional, com diferentes origens alternativas, trazendo potenciais benefícios aos consumidores brasileiros, dado que, com a abertura às importações, os preços domésticos poderiam ser contestados, se aproximando dos custos reais do produto. Conforme a ANP (2023), no Brasil, o biodiesel é utilizado para a mistura obrigatória ao óleo diesel, em proporção, atualmente, de 14%, além de outros usos experimentais e de consumo próprio (para os dois últimos, não havia restrições à importação). Segundo a resolução aprovada, o volume importado de biodiesel, por cada distribuidor de combustíveis, estará limitado a 20% do volume total para a mistura obrigatória. Isso porque a Resolução ANP nº 857/2021, determina que os distribuidores deverão comprovar mensalmente aquisição de biodiesel oriunda de produtor detentor do Selo Biocombustível Social, em parcela mínima de 80%. A medida da ANP segue diretriz do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), que determinou, na Resolução CNPE nº 14/2020, que a Agência regulamentasse a importação desse produto.

Conforme os objetivos estabelecidos para o Subcomitê 5, buscou-se analisar alternativas tarifárias no contexto de avaliação dos impactos da importação de biodiesel, respondendo aos questionamentos que serão detalhados na sequência.

#### 1) Quais objetivos econômicos e regulatórios da atual tarifa de importação (TEC) de 12,6% para o biodiesel (NCM 3826.00.00)?

Os objetivos econômicos e regulatórios da tarifa de importação em geral são: controlar a entrada de mercadorias estrangeiras no Brasil; proteger a indústria nacional; regulamentar a atividade econômica; e promover o desenvolvimento econômico, a industrialização e a competitividade de determinados setores brasileiros. Estes objetivos também se aplicam ao biodiesel.

O imposto de importação é um tributo extrafiscal e não tem fins de arrecadação. Isso permite que sua alíquota seja alterada sem seguir alguns dos princípios básicos dos tributos em geral, como a anterioridade e a legalidade. A sua base legal se encontra na Lei nº 5.172/1966 (Código Tributário Nacional) e no Decreto-Lei nº 37/1966, que dispõe sobre o imposto de importação, reorganiza os serviços aduaneiros e dá outras providências.

O Brasil, também, é membro dos acordos da Organização Mundial do Comércio (OMC), internalizados por meio do Decreto nº 1.355, de 30/12/94, do Mercado Comum do Sul (Mercosul), internalizado por meio do Decreto nº 350, de 21/11/1991, da Associação Latino Americana de Integração (Aladi), internalizado por meio do Decreto 87.054, de 23/03/1982. Há, ainda, acordos com outros países ou blocos, mas apenas o Chile dá preferência tarifária de 100% para a exportação de biodiesel brasileiro. Já o Brasil concede preferência de 100% para as importações de biodiesel originárias do Egito e de Israel, além do próprio Chile<sup>3</sup>, resultando que o biodiesel produzido nestes países poderia acessar o mercado brasileiro com isenção da alíquota de importação.

<sup>3</sup> Fonte: Siscomex. Disponível em: <https://www.gov.br/siscomex/pt-br/acordos-comerciais/preferencias-tarifarias>. Acesso em 22/05/2024.

## 2) Considerando a eliminação da restrição infralegal para importação de biodiesel para fins de cumprimento do mandato obrigatório, a TEC vigente continua sendo apropriada?

A competência para a definição da alíquota do imposto de importação é dada ao Comitê-Executivo de Gestão pelo Decreto nº 11.428, de 02/03/2023, respeitados os limites legais.<sup>4</sup> Os principais limitadores, neste caso, são os acordos assinados pelo Brasil, em especial, na OMC e no Mercosul.

Conforme o Sistema de Comércio Exterior (Siscomex) (2024), as “listas de concessões” são documentos que refletem as concessões tarifárias específicas e outros compromissos em matéria de comércio assumidos por cada membro da OMC no contexto de negociações comerciais, como as realizadas no âmbito da Rodada Uruguaí e nas diversas rodadas que a precederam. Para o comércio de bens em geral, estas concessões normalmente consistem em níveis tarifários máximos, usualmente referidos como “tarifas consolidadas” ou “consolidações”, registradas em uma lista que pode estar anexada ao Protocolo de Marraquexe ao Acordo Geral de Tarifas e Comércio (GATT) 1994, como é o caso do Brasil, ou a um Protocolo de Adesão, para os membros que ingressaram posteriormente na Organização. As tarifas consolidadas do Brasil constam da chamada “Lista III”, a qual foi, inicialmente, apresentada ao GATT na Nomenclatura Brasileira de Mercadorias (NBM), e, posteriormente, substituída pela Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), quando esta entrou em vigor. Em cumprimento aos compromissos junto à OMC, o Brasil realiza a transposição dessas concessões para as versões subsequentes do Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias (SH), sistema de classificação de mercadorias desenvolvido pela Organização Mundial de Aduanas (OMA). Atualmente, as concessões brasileiras em SH 2007 estão em processo final de avaliação na OMC. Já as alíquotas de importações definidas na Tarifa Externa Comum do Mercosul (TEC) atualmente são baseadas na versão corrente do Sistema Harmonizado (SH 2022).

Contudo, cabe destacar que, na forma que dispõe o art. 5º da Resolução CAMEX nº 272, de 19 de dezembro de 2021, as consolidações tarifárias decorrentes dos compromissos assumidos pelo Brasil no âmbito de negociações internacionais e da OMC continuam em vigor nos termos anteriormente estipulados. Com base nesses compromissos, disponibiliza-se também a lista de códigos NCM com indicação das mercadorias para as quais as alíquotas consolidadas pelo Brasil na OMC estão inferiores às da TEC, configurando situações em que a alíquota consolidada “perfura” a TEC. Nesses casos, o Brasil respeita os compromissos assumidos no âmbito da OMC e aplica as tarifas consolidadas. Cabe notar que, em alguns casos, as perfurações afetam somente parte do conteúdo do código.

O código NCM 3826.00.00, no qual se classifica o biodiesel atualmente, não consta na “Lista III” porque a versão que está em vigor ainda não possuía o código específico para o produto. Ele foi criado no âmbito da atualização da nomenclatura do Sistema Harmonizado de 2012, incorporada no Brasil por meio da Resolução Camex nº 94, de 8/12/2011. Segundo a tabela de correlação da NCM no SH2007 para o SH2012, a NCM 3826.00.00 resultou de uma abertura da NCM 3824.90.29 e deve, portanto, respeitar a alíquota consolidada para este item, que é de 20%.

Para o biodiesel exportado pelo Brasil, dados do *Market Access Map*<sup>5</sup>, da OMC, apontam alíquotas nos demais mercados entre 0% e 45%, sendo que 1 em cada 4 países aplica alíquota zero e 90% deles têm alíquota até 12,6%, a aplicada pelo Brasil. As tarifas para o Brasil são 0% na Argentina, 6,5% na China, 5% na Indonésia, 3,25% nos EUA e 6,5% na UE.

A Resolução Gecex nº 353, de 24/05/22, que alterou a Resolução Gecex nº 272/2021, chegou a conceder a redução temporária das alíquotas do Imposto de Importação (I.I.) do biodiesel (puro ou até B30) de 14% para 11,2% no período de 24/05/22 até 31/12/23, mas esta não chegou a produzir efeitos práticos devido à

<sup>4</sup> Fonte: Brasil. Disponível em [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2023-2026/2023/decreto/D11428.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2023/decreto/D11428.htm). Acesso em 27/05/2024.

<sup>5</sup> Disponível em: <https://www.macmap.org/en/query/compare-market?reporter=All&partner=076&product=382600>.

impossibilidade de importação para composição da mistura obrigatória. Atualmente se aplica a TEC de 12,6%, conforme o Anexo II da Resolução Gecex n° 269, de 5 de novembro de 2021. Cabe ressaltar que para os países com os quais o Brasil possui acordo comercial, esta alíquota pode ser reduzida. No caso do Mercosul, por exemplo, ela é zero.

A TEC vigente de 12,6% foi determinada em negociação no Mercosul que reduziu em 10% as tarifas vigentes para uma lista extensa de produtos. Anteriormente vigia a alíquota negociada durante a formação do bloco, a qual considerou tanto as demandas de cada um dos países, quanto o nível de agregação de valor no bem e o nível de proteção desejado. Cabe lembrar que, como as importações não aconteciam, não há elementos de mercado que permitam afirmar se a TEC vigente é adequada para atingir os objetivos, em especial, a regulação do mercado e a proteção do produtor nacional, equalizando condições de competitividade. A alíquota de importação deveria servir para compensar o diferencial de custos internos entre os países e uma análise mais completa requer que sejam avaliados os custos de produção e de fornecimento dos outros países para o Brasil.

Em reuniões realizadas com o setor privado há desde a observação de que a alíquota é adequada, de que é insuficiente ou de que é insignificante, pois, para este último caso, a maior parte das importações viriam de países membros do Mercosul, para os quais a alíquota é zero.

O MME, por sua vez, na Nota Técnica 19/2022, analisou os preços relativos de biodiesel no Brasil e na Argentina evidenciando que o biodiesel brasileiro, em US\$ por tonelada métrica *Free On Board* (FOB), é competitivo em relação ao biodiesel argentino em diversos meses dos 4 anos avaliados, mas, na média, o preço argentino foi 22,5% menor do que o brasileiro. O documento traz, também, uma simulação dos efeitos potenciais da medida de redução da alíquota do imposto de importação de biodiesel e equalização de alíquotas do Programa de Integração Social e da Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (PIS/Cofins) e demais tributos para o biodiesel importado, sobre o preço do óleo diesel B. Constatou-se que o impacto potencial na redução do preço do biodiesel, para cada um desses itens, foi: a) Fim da reserva de mercado do Selo Biocombustível Social (SBS): redução potencial média de 4% no preço do biodiesel; b) Antecipação da abertura às importações de biodiesel: redução potencial média de 22,5% no preço do biodiesel; e c) Redução da alíquota do imposto de importação de biodiesel: redução potencial média de 12,6% no preço do biodiesel.

Um exercício que pode ser feito é comparar os preços de exportação internacionais dos principais países. Na Tabela 2, considerou-se o preço médio calculado utilizando-se os valores e quantidades exportadas disponíveis no *TradeMap*<sup>6</sup> do *International Trade Center* da OMC agregando o imposto de importação brasileiro. Ressalta-se que o dado disponível são valores de exportação FOB, mas deve-se considerar que a estimativa é subestimada pois há custos de frete, seguro e outras taxas que devem ser adicionados. Incorporando o II, apenas Argentina e Indonésia teriam preços mais baixos do que o brasileiro.

TABELA 2 – ESTIMATIVAS DE PREÇO MÉDIO PARA OS PRINCIPAIS EXPORTADORES DE BIODIESEL

| Countries      | Valor exportado (2022) | Quantidade exportada (2022) | Preço médio (2022) | Preço + II |
|----------------|------------------------|-----------------------------|--------------------|------------|
| Brasil         | 59.698                 | 37.758                      | 1,581              |            |
| Indonésia      | 462.471                | 435.929                     | 1,061              | 1,195      |
| Argentina      | 1.758.619              | 1.193.080                   | 1,474              | 1,474      |
| Malásia        | 635.149                | 450.191                     | 1,411              | 1,589      |
| China          | 3.010.232              | 1.794.773                   | 1,677              | 1,888      |
| Estados Unidos | 1.740.190              | 1.008.123                   | 1,726              | 1,943      |
| Bélgica        | 6.293.765              | 3.500.289                   | 1,798              | 2,025      |

<sup>6</sup> Fonte: ITC/TradeMap. Disponível em:

[https://www.trademap.org/Country\\_SelProductCountry\\_TS.aspx?nvpm=1%7c032%7c%7c%7c%7c382600%7c%7c%7c%7c6%7c1%7c1%7c2%7c2%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1](https://www.trademap.org/Country_SelProductCountry_TS.aspx?nvpm=1%7c032%7c%7c%7c%7c382600%7c%7c%7c%7c6%7c1%7c1%7c2%7c2%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1). Acesso em 15/05/2024.

| Countries     | Valor exportado (2022) | Quantidade exportada (2022) | Preço médio (2022) | Preço + II |
|---------------|------------------------|-----------------------------|--------------------|------------|
| Espanha       | 3.781.356              | 2.079.045                   | 1,819              | 2,048      |
| Bulgária      | 1.305.904              | 696.717                     | 1,874              | 2,110      |
| Alemanha      | 5.162.212              | 2.726.394                   | 1,893              | 2,132      |
| Países Baixos | 10.366.401             | 5.300.828                   | 1,956              | 2,202      |
| Itália        | 1.374.338              | 690.104                     | 1,991              | 2,242      |

Fonte: elaboração própria com dados do TradeMap/ITC.

Valores em US\$ 1000 e quantidades em ton. Alíquota do Imposto de Importação: 0% para Argentina e 12,6% para os demais.

Tomando-se os valores da Tabela 2, tentou-se estimar o preço internalizado do biodiesel para os potenciais exportadores: Argentina, pela proximidade geográfica e por ter perdido o mercado europeu em função de medidas compensatórias recentemente aplicadas pelo bloco, Indonésia, por ter o preço de exportação mais baixo dentre todos os exportadores, e China, pelo grande crescimento do volume exportado nos últimos anos.

A análise priorizou o biodiesel importado da Argentina, devido à sua proximidade com o mercado brasileiro, o que reduz custos de frete, e por ser membro do Mercosul, ou seja, a alíquota do imposto de importação é zero.

Para estimar o custo do frete e do seguro, ou seja, da movimentação do biodiesel, dos três países selecionados, foi realizada uma pesquisa no ComexStat que, desde a atualização ocorrida em junho/2024, apresenta o preço CIF<sup>7</sup> para os produtos importados. Uma vez que não há importação regular de biodiesel no Brasil, em condições de mercado, buscou-se estimar os custos de transporte e seguro utilizando a diferença entre preço CIF e preço FOB<sup>8</sup> para produtos similares: líquidos de petróleo (posições SH 2707 a 2710) para Argentina e China, e óleo de palma, para Indonésia, Tabelas 3 a 8.

Cabe observar que os dados não diferenciaram a modalidade de frete utilizada, mas espera-se que a maioria utilize o transporte marítimo em função da necessidade de certificar cada carga. Como o volume transportado em um navio é muito superior ao volume transportado em caminhões, o custo de certificação, por unidade do biodiesel pode acabar inviabilizando o transporte terrestre.

Um dos principais problemas encontrados é que não há importação regular de todos os produtos selecionados e a forma de minimizar variações excessivas foi usar o máximo de informações possível para poder estimar o custo do transporte internacional no preço final.

TABELA 3 - ESTIMATIVA DE INCREMENTO DO PREÇO CIF PARA ARGENTINA

|      | Valor US\$ FOB | US\$ Frete | US\$ Seguro | Valor US\$ CIF | Quilograma Líquido | Incremento % CIF/FOB |
|------|----------------|------------|-------------|----------------|--------------------|----------------------|
| 2016 | 144.446.595    | 10.353.949 | 15.510      | 154.816.054    | 388.030.422        | 7,18                 |
| 2017 | 145.191.740    | 9.170.274  | 23.417      | 154.385.431    | 288.985.669        | 6,33                 |
| 2018 | 250.618.397    | 11.669.686 | 20.828      | 262.308.911    | 391.444.359        | 4,66                 |
| 2019 | 224.004.444    | 10.836.998 | 13.641      | 234.855.083    | 439.249.704        | 4,84                 |
| 2020 | 182.103.353    | 11.109.047 | 8.456       | 193.220.856    | 501.400.479        | 6,11                 |

<sup>7</sup> CIF: *Cost, Insurance and Freight*, segundo o Incoterms 2020, refere-se ao preço FOB acrescido de frete, custos e seguro relativos ao transporte da mercadoria até o porto de destino combinado. Referência: <https://www.gov.br/siscomex/pt-br/servicos/aprendendo-a-exportar/negociando-com-o-importador-1/incoterms-2020-2013-tabela-resumo>.

<sup>8</sup> FOB: *Free on Board*, segundo o Incoterms 2020, refere-se ao preço da mercadoria, desembarçada para a exportação, entregue a bordo do navio no porto de embarque. Referência: <https://www.gov.br/siscomex/pt-br/servicos/aprendendo-a-exportar/negociando-com-o-importador-1/incoterms-2020-2013-tabela-resumo>.

|      | Valor US\$ FOB | US\$ Frete | US\$ Seguro | Valor US\$ CIF | Quilograma Líquido | Incremento % CIF/FOB |
|------|----------------|------------|-------------|----------------|--------------------|----------------------|
| 2021 | 179.864.221    | 7.776.293  | 19.798      | 187.660.312    | 295.197.646        | 4,33                 |
| 2022 | 523.114.288    | 19.589.854 | 44.301      | 542.748.443    | 710.925.371        | 3,75                 |
| 2023 | 974.976.323    | 59.454.682 | 94.547      | 1.034.525.552  | 1.593.503.459      | 6,11                 |
| 2024 | 373.530.710    | 19.511.926 | 15.223      | 393.057.859    | 576.810.408        | 5,23                 |
|      |                |            |             |                | <b>Média</b>       | <b>5,39</b>          |

TABELA 4 - NCMS CONSIDERADAS PARA A ESTIMATIVA DE PREÇO CIF PARA ARGENTINA

| Código NCM | Descrição NCM   |
|------------|---|
| 2707.20.00 | Toluol (tolueno) (produtos da destilação dos alcatrões de hulha)  |
| 2707.30.00 | Xilol (xilenos) (produtos da destilação dos alcatrões de hulha)   |
| 2707.50.00 | Outras misturas de hidrocarbonetos aromáticos que destilem, incluindo as perdas, uma fração igual ou superior a 65 %, em volume, a 250 °C, segundo o método ASTM D 86 |
| 2707.50.10 | Misturas que contenham trimetilbenzenos e etiltoluenos, como componentes majoritários   |
| 2707.50.90 | Outras misturas de hidrocarbonetos aromáticos   |
| 2707.99.90 | Outros óleos e produtos da destilação do alcatrão de hulha  |
| 2708.10.00 | Breu obtido a partir do alcatrão de hulha ou de outros alcatrões minerais   |
| 2709.00.10 | Óleos brutos de petróleo  |
| 2710.11.10 | Hexano comercial  |
| 2710.11.30 | Aguarrás mineral ("white spirit")   |
| 2710.11.41 | Naftas para petroquímica  |
| 2710.11.49 | Outras naftas   |
| 2710.12.10 | Hexano comercial  |
| 2710.12.30 | Aguarrás mineral (white spirit)   |
| 2710.12.41 | Naftas para petroquímica  |
| 2710.12.49 | Outras naftas, exceto para petroquímica   |
| 2710.12.59 | Outras gasolinas, exceto para aviação   |
| 2710.12.90 | Outros óleos leves e preparações  |
| 2710.19.19 | Outros querosenes   |
| 2710.19.21 | Gasóleo (óleo diesel)   |
| 2710.19.22 | Fuel oil  |
| 2710.19.29 | Outros óleos combustíveis   |
| 2710.19.31 | Óleos lubrificantes sem aditivos  |
| 2710.19.32 | Óleos lubrificantes com aditivos  |
| 2710.19.91 | Óleos minerais brancos (óleos de vaselina ou de parafina)   |
| 2710.19.92 | Líquidos para transmissões hidráulicas  |
| 2710.19.93 | Óleos para isolamento elétrico  |
| 2710.19.99 | Outros óleos de petróleo ou de minerais betuminosos   |
| 2710.20.00 | Óleos de petróleo ou minerais betuminosos (exceto óleo bruto)   |

TABELA 5 – ESTIMATIVA DE INCREMENTO DO PREÇO CIF PARA INDONÉSIA

|      | Valor US\$ FOB | US\$ Frete | US\$ Seguro | Valor US\$ CIF | Quilograma Líquido | Incremento % CIF/FOB |
|------|----------------|------------|-------------|----------------|--------------------|----------------------|
| 2016 | 98.393.588     | 9.733.863  | 292.783     | 108.420.234    | 161.951.225        | 10,19                |



|      | Valor US\$ FOB | US\$ Frete | US\$ Seguro | Valor US\$ CIF | Quilograma Líquido | Incremento % CIF/FOB |
|------|----------------|------------|-------------|----------------|--------------------|----------------------|
| 2017 | 70.169.176     | 5.615.989  | 308.634     | 76.093.799     | 103.825.441        | 8,44                 |
| 2018 | 53.608.662     | 5.848.773  | 222.611     | 59.680.046     | 86.360.204         | 11,33                |
| 2019 | 38.424.933     | 5.044.650  | 122.123     | 43.591.706     | 69.387.271         | 13,45                |
| 2020 | 73.591.800     | 7.556.443  | 186.320     | 81.334.563     | 113.688.660        | 10,52                |
| 2021 | 224.780.768    | 15.734.961 | 595.902     | 241.111.631    | 234.930.717        | 7,27                 |
| 2022 | 224.747.360    | 23.860.645 | 422.555     | 249.030.560    | 171.737.848        | 10,80                |
| 2023 | 118.512.231    | 19.948.801 | 341.075     | 138.802.107    | 130.205.202        | 17,12                |
| 2024 | 101.960.029    | 13.205.291 | 444.009     | 115.609.329    | 112.098.234        | 13,39                |
|      |                |            |             |                | <b>Média</b>       | <b>11,39</b>         |

TABELA 6 - PRODUTO CONSIDERADO PARA ESTIMAR O PREÇO CIF PARA INDONÉSIA

| Código NCM | Descrição NCM         |
|------------|-----------------------|
| 15119000   | Outros óleos de dendê |

TABELA 7 - ESTIMATIVA DE INCREMENTO DO PREÇO CIF PARA CHINA

|      | Valor US\$ FOB | US\$ Frete | US\$ Seguro | Valor US\$ CIF | Quilograma Líquido | Incremento % CIF/FOB |
|------|----------------|------------|-------------|----------------|--------------------|----------------------|
| 2016 | 23.456.789     | 2.632.509  | 6.649       | 26.095.947     | 58.657.798         | 11,25                |
| 2017 | 31.908.360     | 4.339.988  | 17.042      | 36.265.390     | 66.048.332         | 13,65                |
| 2018 | 28.615.520     | 3.209.820  | 27.416      | 31.852.756     | 30.312.670         | 11,31                |
| 2019 | 6.159.853      | 637.394    | 2.133       | 6.799.380      | 7.206.416          | 10,38                |
| 2020 | 2.685.455      | 347.086    | 586         | 3.033.127      | 3.184.677          | 12,95                |
| 2021 | 45.501.111     | 1.137.252  | 4.548       | 46.642.911     | 71.101.609         | 2,51                 |
| 2022 | 76.761.501     | 14.218.589 | 29.638      | 91.009.728     | 63.681.582         | 18,56                |
| 2023 | 126.708.139    | 6.022.816  | 13.285      | 132.744.240    | 144.828.729        | 4,76                 |
| 2024 | 1.426.994      | 156.890    | 3.578       | 1.587.462      | 1.127.259          | 11,25                |
|      |                |            |             |                | <b>Média</b>       | <b>10,74</b>         |

TABELA 8 – PRODUTOS CONSIDERADOS PARA ESTIMAR O PREÇO CIF PARA CHINA

| Código NCM | Descrição NCM   |
|------------|---|
| 2707.40.00 | Naftaleno (produtos da destilação dos alcatrões de hulha)   |
| 2707.50.00 | Outras misturas de hidrocarbonetos aromáticos que destilem, incluindo as perdas, uma fração igual ou superior a 65 %, em volume, a 250 °C, segundo o método ASTM D 86 |
| 2707.50.90 | Outras misturas de hidrocarbonetos aromáticos   |
| 2707.91.00 | Óleos de creosoto   |
| 2707.99.10 | Cresóis   |
| 2707.99.90 | Outros óleos e produtos da destilação do alcatrão de hulha  |
| 2708.10.00 | Breu obtido a partir do alcatrão de hulha ou de outros alcatrões minerais   |
| 2708.20.00 | Coque de breu obtido a partir do alcatrão de hulha ou de outros alcatrões minerais  |
| 2710.12.21 | Diisobutileno   |
| 2710.12.29 | Outras misturas de alquilidenos   |
| 2710.12.49 | Outras naftas, exceto para petroquímica   |
| 2710.12.90 | Outros óleos leves e preparações  |

| <b>Código NCM</b> | <b>Descrição NCM</b>  |
|-------------------|---|
| 2710.19.11        | Querosenes de aviação   |
| 2710.19.19        | Outros querosenes   |
| 2710.19.21        | Gasóleo (óleo diesel)   |
| 2710.19.31        | Óleos lubrificantes sem aditivos                              |
| 2710.19.32        | Óleos lubrificantes com aditivos                              |
| 2710.19.91        | Óleos minerais brancos (óleos de vaselina ou de parafina)     |
| 2710.19.92        | Líquidos para transmissões hidráulicas                        |
| 2710.19.93        | Óleos para isolamento elétrico                                |
| 2710.19.99        | Outros óleos de petróleo ou de minerais betuminosos           |
| 2710.20.00        | Óleos de petróleo ou minerais betuminosos (exceto óleo bruto) |

Das tabelas 3 a 8, estimou-se que o custo adicional para o traslado do biodiesel do porto de origem até o Brasil seria da ordem de 5,39% para a Argentina, 11,39% para Indonésia e 10,74% para a China. A metodologia proposta, então, acrescentou estes percentuais ao valor FOB do biodiesel exportado por estes países, obtido a partir dos dados do TradeMap e apresentados na Tabela 2. No caso argentino, estimou-se, ainda, o preço internalizado no Brasil considerando o valor definido pela Secretaria de Energia para fins de venda do biodiesel que comporá a mistura obrigatória, retirando o IVA, e convertendo para Reais na cotação de 03/06/2024, 171,08 Pesos argentinos/R\$, Tabela 9.

Posteriormente foram acrescidos o imposto de importação, na alíquota vigente para cada país, e os impostos internos PIS e Cofins, uma vez que a alíquota de IPI para o biodiesel é zero. Utilizaram-se as cotações do dólar vigentes no último dia útil do ano, 4,8407 R\$/US\$ em 30/12/2023 e 5,2177007 R\$/US\$ em 30/12/2022, conforme a necessidade de conversão pelos dados disponíveis, e os preços médios disponibilizados pela ANP<sup>9</sup> para 30 de junho de 2024 (R\$ 4,99009), 2023 (R\$ 4,43053) e 2022 (R\$ 6,35897).

No caso da Argentina, estimou-se, também, o preço adicionando o imposto de exportação com alíquota zero e com a alíquota atualmente vigente, de 29%, uma vez que ela é variável e pode ser alterada pelo governo argentino a qualquer momento, Tabelas 10 e 11.

Com base na metodologia adotada, para Argentina, China e Indonésia, o preço médio do biodiesel importado pelo Brasil e internalizado, seria maior do que o preço do biodiesel nacional em todos os cenários, como mostra os resultados a seguir:

TABELA 9 - ESTIMATIVA PARA A ARGENTINA. PREÇO DETERMINADO PARA MISTURA OBRIGATÓRIA

| <b>Período</b> | <b>Valores (jun/24)</b> | <b>Obs.</b>  |
|----------------|-------------------------|--------------|
| Pesos/ton      | 951.285                 | com impostos |
| R\$/ton        | 5.556                   | com impostos |
| R\$/litro      | 6,31415                 | com impostos |
| R\$/litro      | <b>5,21831</b>          | sem impostos |

TABELA 10 - ESTIMATIVA DE PREÇO DO BIODIESEL ARGENTINO INTERNALIZADO, COM IMPOSTO DE EXPORTAÇÃO E CONSIDERANDO O PREÇO ESTABELECIDO PELA SECRETARIA DE ENERGIA

|                 | <b>Valor referencial</b> | <b>Valor com tributo</b> |
|-----------------|--------------------------|--------------------------|
| Preço por litro | 5,21831                  | 5,21831                  |

<sup>9</sup> O preço para 30/06/2024 está disponível em <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/precos-e-defesa-da-concorrenca/precos/precos-de-produtores-e-importadores-de-derivados-de-petroleo-e-biodiesel> e os valores anuais ponderados foram enviados pela ANP no âmbito dos trabalhos do Subcomitê 5.

|                | <b>Valor referencial</b> | <b>Valor com tributo</b> |
|----------------|--------------------------|--------------------------|
| IE             | 29%                      | 6,73162                  |
| Preço CIF      | 6,73162                  | 7,09474                  |
| II (%)         | 0                        | 7,09474                  |
| IPI (%)        | 0                        | 7,09474                  |
| PIS (R\$/L)    | 0,12014                  | 7,21488                  |
| Cofins (R\$/L) | 0,55319                  | <b>7,76807</b>           |

TABELA 11 - ESTIMATIVA DE PREÇO DO BODIESEL ARGENTINO INTERNALIZADO, SEM IMPOSTO DE EXPORTAÇÃO E CONSIDERANDO O PREÇO ESTABELECIDO PELA SECRETARIA DE ENERGIA

|                 | <b>Valor referencial</b> | <b>Valor com tributo</b> |
|-----------------|--------------------------|--------------------------|
| Preço por litro | 5,21831                  | 5,21831                  |
| IE              | 0%                       | 5,21831                  |
| Preço CIF       | 5,21831                  | 5,49979                  |
| II (%)          | 0                        | 5,49979                  |
| IPI (%)         | 0                        | 5,49979                  |
| PIS (R\$/L)     | 0,12014                  | 5,61993                  |
| Cofins (R\$/L)  | 0,55319                  | <b>6,17312</b>           |

Estimou-se, também, o preço do produto internalizado considerando o preço de exportação médio de 2023 apurado no Trade Map, com os resultados abaixo, Tabelas 12 a 15:

TABELA 12 – ESTIMATIVA DE PREÇO DO BODIESEL ARGENTINO INTERNALIZADO, COM IMPOSTO DE EXPORTAÇÃO E CONSIDERANDO O PREÇO DE EXPORTAÇÃO

|                 | <b>Valor referencial</b> | <b>Valor com tributo</b> |
|-----------------|--------------------------|--------------------------|
| Preço por litro | 5,99218                  | 5,99218                  |
| IE              | 29%                      | 7,72991                  |
| Preço CIF       | 7,72991                  | 8,14688                  |
| II (%)          | 0                        | 8,14688                  |
| IPI (%)         | 0                        | 8,14688                  |
| PIS (R\$/L)     | 0,12014                  | 8,26702                  |
| Cofins (R\$/L)  | 0,55319                  | <b>8,82021</b>           |

TABELA 13 - ESTIMATIVA DE PREÇO DO BODIESEL ARGENTINO INTERNALIZADO, SEM IMPOSTO DE EXPORTAÇÃO E CONSIDERANDO O PREÇO DE EXPORTAÇÃO

|                 | <b>Valor referencial</b> | <b>Valor com tributo</b> |
|-----------------|--------------------------|--------------------------|
| Preço por litro | 5,99218                  | 5,99218                  |
| IE              | 0%                       | 5,99218                  |
| Preço CIF       | 5,99218                  | 6,31541                  |
| II (%)          | 0                        | 6,31541                  |
| IPI (%)         | 0                        | 6,31541                  |
| PIS (R\$/L)     | 0,12014                  | 6,43555                  |
| Cofins (R\$/L)  | 0,55319                  | <b>6,98874</b>           |

A Indonésia não disponibilizou dados de exportação de biodiesel para 2023 na plataforma *Trade Map*, de forma que foram utilizados os dados referentes a 2022 para fins de estimativa do preço do produto internalizado no Brasil.

TABELA 14 – ESTIMATIVA DE PREÇO DO BODIESEL INDONÉSIO INTERNALIZADO

|                 | <b>Valor referencial</b> | <b>Valor com tributo</b> |
|-----------------|--------------------------|--------------------------|
| Preço por litro | 5,53539                  | 5,53539                  |
| Preço CIF       | 5,53539                  | 6,16583                  |
| II (%)          | 12,6%                    | 6,86329                  |
| IPI (%)         | 0                        | 6,86329                  |
| PIS (R\$/L)     | 0,12014                  | 6,98343                  |
| Cofins (R\$/L)  | 0,55319                  | <b>7,53662</b>           |

Para a China foram utilizados os dados referentes a 2023 do Trade Map.

TABELA 15 – ESTIMATIVA DE PREÇO DO BODIESEL CHINÊS INTERNALIZADO

|                 | <b>Valor referencial</b> | <b>Valor com tributo</b> |
|-----------------|--------------------------|--------------------------|
| Preço por litro | 5,90133                  | 5,90133                  |
| Preço CIF       | 5,90133                  | 6,53492                  |
| II (%)          | 0                        | 7,27849                  |
| IPI (%)         | 0                        | 7,27849                  |
| PIS (R\$/L)     | 0,12014                  | 7,39863                  |
| Cofins (R\$/L)  | 0,55319                  | <b>7,95182</b>           |

Observa-se, assim, que todos os valores obtidos ficam acima do preço apurado pela ANP nos anos correspondentes: R\$ 4,5415425, em Dez/2023, e R\$ 5,8451925, em Dez/2022. Desta forma, pode-se concluir que a alíquota vigente 0% para Argentina e 12,6% para Indonésia e China, mantendo-se os parâmetros atuais do mercado internacional de biodiesel, está adequada à proteção da indústria nacional.

Ressalta-se que as análises consideram valores médios, o que não impede que firmas mais eficientes consigam vender o biodiesel a preços menores do que os obtidos nos cálculos. Estas firmas poderiam fazer com que as firmas brasileiras menos eficientes saíssem do mercado, aumentando o grau de concentração da produção nacional. Assim, é importante um monitoramento do mercado para verificar as reais condições nas quais os agentes irão operar e os preços que serão efetivamente praticados.

A título de comparação, seguem as alíquotas do imposto de importação brasileiras para outros combustíveis na Tabela 16 abaixo:

TABELA 16 – ALÍQUOTAS DO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO PARA COMBUSTÍVEIS

| <b>NCM</b>        | <b>Descrição<sup>10</sup></b> | <b>TEC (%)</b> |
|-------------------|-------------------------------|----------------|
| <b>2207.10.10</b> | Álcool anidro                 | 20             |
| <b>2207.10.90</b> | Álcool hidratado              | 20             |
| <b>2710.12.59</b> | Gasolina                      | 0              |
| <b>2710.19.21</b> | Diesel                        | 0              |

<sup>10</sup> A TEC ainda utiliza o termo “álcool” para os produtos que, para a ANP, são tratados como etanol, conforme a RANP n° 9/2009. Disponível em: <https://atosoficiais.com.br/anp/resolucao-n-9-2009-declara-a-revogacao-de-atos-normativos-part-1-os-fins-do-disposto-no-decreto-n-10139-de-28-de-novembro-de-2019>. Acesso em 20/06/2024.

**3) As cotas de importação definidas no âmbito do Comitê Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior (Gecex/Camex) poderiam ser utilizadas para evitar eventual desestruturação da cadeia nacional de biodiesel a partir de eventual “inundação” do produto em regiões específicas do Brasil? Em caso positivo, quais alternativas poderiam ser definidas?**

Pelo princípio da OMC de Tratamento Nacional, aplica-se o princípio da não-discriminação, que proíbe os membros da Organização de conceder tratamento mais favorável aos produtos domésticos do que aos produtos dos demais membros, uma vez que estes últimos tenham adentrado o território aduaneiro. Conforme a OMC “Nenhuma Parte Contratante imporá nem manterá além dos direitos aduaneiros, impostos e outras taxas proibições nem restrições à importação de um produto do território de outra parte contratante ou à exportação ou à venda para exportação de um produto destinado ao território de outra parte contratante que sejam aplicadas mediante contingentes, licenças de importação ou de exportação ou por meio de outras medidas”, pois a imposição de cotas sobre a importação gera maior distorção ao comércio internacional. Portanto, a OMC proíbe, em seu art. XI, como regra geral, a utilização de restrições quantitativas, exceto em virtude de desequilíbrios no Balanço de Pagamentos ou na imposição de medidas de salvaguarda.

As salvaguardas são medidas de defesa comercial, definidas no Acordo de Salvaguardas da OMC ou em acordos bilaterais, que permitem estabelecer restrições ao comércio em caráter emergencial. Os pré-requisitos para tal medida são a ocorrência de um aumento das importações de produtos específicos que tenha causado ou ameacem causar prejuízo grave à indústria doméstica. Requerem instrução processual e rito analítico específico. Podem ser impostas a todos os países (salvaguarda global) ou a um país específico com quem se tenha acordo comercial (salvaguarda bilateral ou preferencial).

É possível, ainda, o estabelecimento das chamadas cotas tarifárias que são, em geral, uma exceção que flexibiliza a importação com alíquotas menores. Ou seja, para uma determinada quantidade, permite-se a importação do bem com uma tarifa mais baixa do que a vigente.

**4) Quais alternativas tarifárias à vedação da importação de biodiesel poderiam ser definidas de forma a preservar os princípios norteadores da Política Energética, reduzindo os eventuais riscos de desestruturação local da cadeia nacional de biodiesel?**

A Tarifa Externa Comum (TEC) comporta possibilidades de alterações temporárias ou permanentes para ajustar a alíquota às necessidades de mercado. Em ambos os casos, o ponto de partida é a apresentação da solicitação à Camex que, em suas instâncias técnicas, analisará o pleito e decidirá. As alterações permanentes da TEC, além de aprovadas no Brasil, precisam ser aprovadas pelos demais países membros do Mercosul.

Para o caso do biodiesel, uma alternativa seria a utilização da Lista de Exceção à TEC (Letec), que possibilita a alteração, para mais ou para menos, da tarifa de importação de um rol de até 100 códigos da NCM. O limite para elevações tarifárias é a alíquota consolidada na OMC, que no caso do biodiesel brasileiro está em 20%. Outra alternativa é a Lista de elevações tarifárias por razões de desequilíbrios comerciais derivados da conjuntura econômica internacional (Decretos nº 11.894 e 11.895, de 23/01/2024), a qual permite a inclusão de até 100 códigos da NCM em lista para elevação da alíquota do imposto de importação.

Conforme o princípio da OMC de Tratamento Nacional, aplica-se a regra da não-discriminação, que proíbe os membros da Organização de conceder tratamento mais favorável aos produtos domésticos do que aos produtos de outros membros, uma vez que estes últimos tenham adentrado o território aduaneiro. Entretanto, o art. XX do GATT trata das exceções gerais, situações em que se permite sejam adotadas restrições ao livre comércio tal como as questões ambientais. Portanto, para a proteção do meio ambiente, por exemplo, é possível restringir a importação

de biodiesel desde que o produto importado esteja em desacordo com a legislação ambiental brasileira. Também é possível restringir as importações que estão em desacordo com os regulamentos da ANP, tal como a Resolução nº 920/2023, que dispõe sobre a especificação do biodiesel e as obrigações quanto ao controle da qualidade a serem atendidas pelos agentes econômicos que comercializam o produto em território nacional. Também deve-se restringir a importação de biodiesel que esteja em desacordo com o Programa de Controle de Emissões Veiculares (PROCONVE), criado em 1986 pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), o qual tem o objetivo de reduzir e controlar a contaminação atmosférica e a emissão de ruído por fontes móveis (veículos automotores).

Os exemplos do parágrafo anterior se classificam como medidas não-tarifárias, barreiras técnicas, caracterizando-se pela possibilidade de adoção de requisitos mais restritivos com objetivo de melhorar a qualidade dos produtos e a segurança do consumidor. Ressalta-se, no entanto, que o Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio (Acordo TBT) da OMC assegura a prerrogativa dos membros de adotar tais medidas, mas busca evitar que regulamentos técnicos, normas técnicas e procedimentos de avaliação da conformidade criem obstáculos desnecessários ao comércio internacional. Assim, o Acordo TBT, destaca: a obrigação de observância a normas internacionais pertinentes, quando existentes ou cuja formulação for iminente, na elaboração de regulamentos técnicos, normas técnicas e procedimentos de avaliação da conformidade; transparência por meio de notificações de medidas antes de sua entrada em vigor e consideração de comentários enviados pelos Membros; estabelecimento de um Ponto Focal de cada membro para prover informações, esclarecimentos e documentos relevantes; além de obrigações de cumprimento do tratamento da nação mais favorecida e do tratamento nacional. Prevê, ainda, a possibilidade de se apresentar preocupação comercial específica, ou seja, uma consulta a outro membro sobre tema atinente à implementação dos compromissos do Acordo relacionada à determinada medida que pode impactar ou esteja impactando o comércio. A adoção e a implementação de medidas governamentais relacionadas a produtos ou processos e métodos de produção, testes, inspeções, certificações, entre outros, que visam a proteção de objetivos legítimos, como saúde, segurança e meio ambiente, se forem mais exigentes que o necessário, podem causar distorções ao comércio.

Além destas, as medidas *antidumping* e as medidas compensatórias, que serão melhor detalhadas nas próximas perguntas, também, podem estabelecer alíquotas diferenciadas para produtos de determinadas origens. A causa, nestes casos, é o uso de práticas desleais de comércio como *dumping* ou a concessão de subsídios que distorcem o comércio exterior.

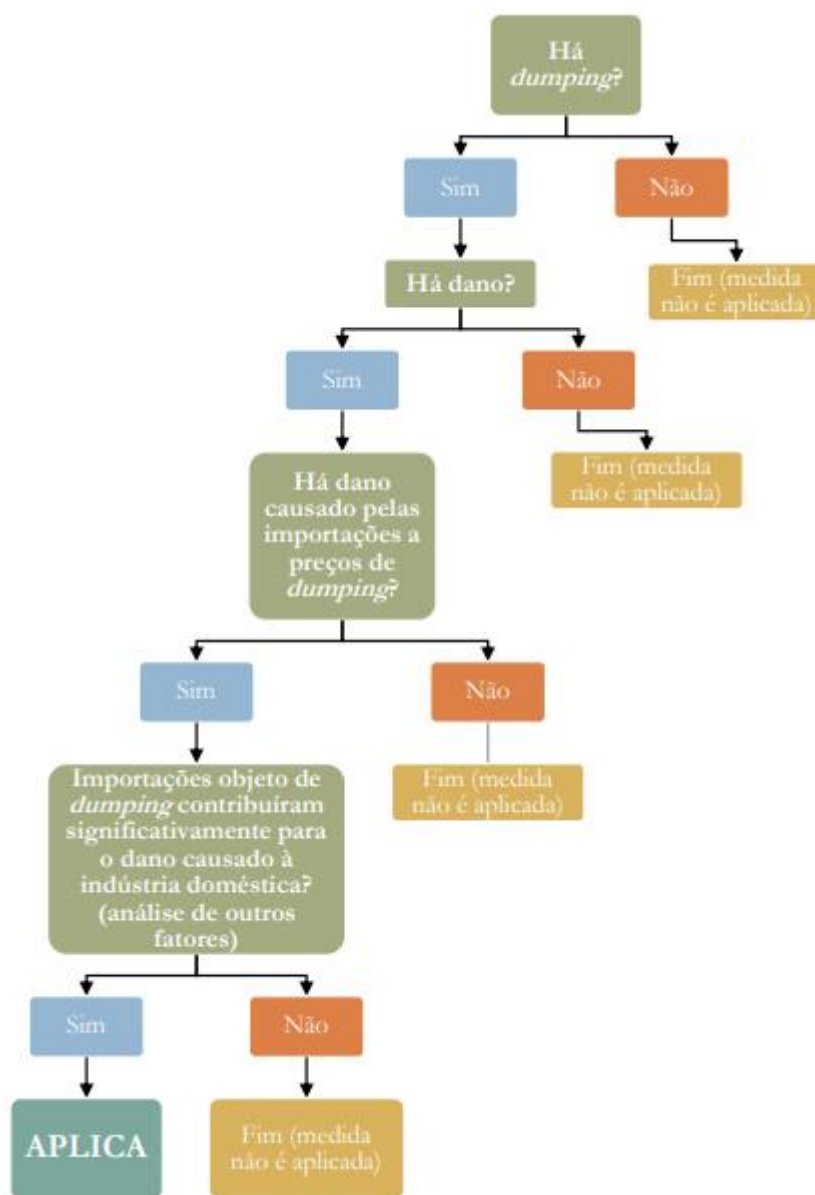
**5) Considerando os potenciais origens de biodiesel importado, existe risco de *dumping*? Quais medidas poderiam ser adotadas para minimizar o risco?**

Considera-se que há *dumping* se houver a importação do biodiesel para o Brasil, inclusive sob as modalidades de drawback, a um preço de exportação inferior ao seu valor normal (SDCOM, 2022). Dessa forma, a determinação de *dumping* envolveria: apuração do valor normal; apuração do preço de exportação; comparação entre o preço de exportação e o valor normal; e determinação da margem de *dumping* (que é igual ao valor normal menos o preço de exportação). Medidas *antidumping* poderiam ser aplicadas após a condução de investigações, nas quais as autoridades nacionais devem determinar: existência de prática de *dumping*, dano à indústria doméstica e nexo causal entre eles.

O exame do impacto das importações objeto de *dumping* sobre a indústria doméstica incluiria a avaliação de todos os fatores e índices econômicos pertinentes relacionados com a situação da referida indústria, inclusive queda real ou potencial das vendas, dos lucros, da produção, da participação no mercado, da produtividade, do retorno sobre os investimentos e do grau de utilização da capacidade instalada. Além disso, seriam considerados os efeitos negativos reais ou potenciais sobre o fluxo de caixa, estoques, emprego, salários, crescimento da indústria doméstica e capacidade de captar recursos ou investimentos. Ainda seriam avaliados fatores que afetem os preços domésticos, incluindo a amplitude ou magnitude da margem de *dumping*.

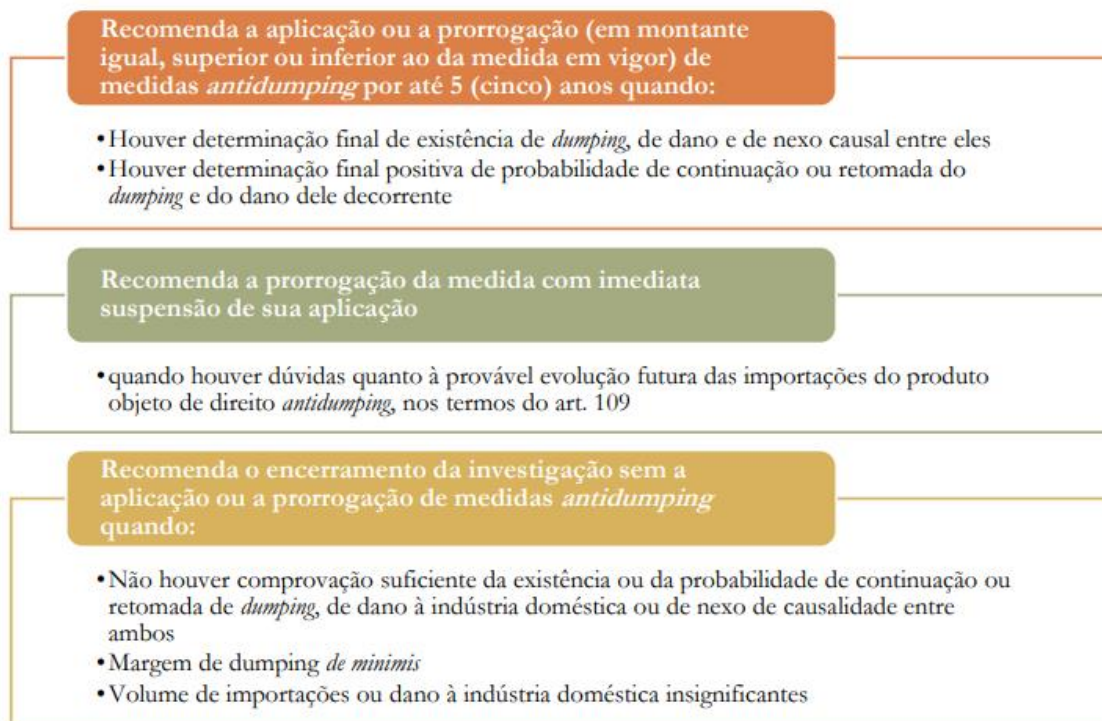
Há dois tipos de medidas *antidumping*: (i) os direitos *antidumping* e (ii) os compromissos de preço. Os direitos *antidumping* consistem na incidência de sobretaxa sobre as importações do produto para o qual foi identificada a prática do *dumping*, em valor igual ou inferior à margem apurada. O montante em dinheiro a ser recolhido a título de direito *antidumping* pode ser definido pelo estabelecimento de alíquota *ad valorem* ou específica. O direito *antidumping* aplicado em forma de alíquota *ad valorem* consiste em percentual aplicado sobre o valor aduaneiro da mercadoria, em base *Cost, Insurance and Freight* (CIF). Por sua vez, o direito *antidumping* aplicado em forma de alíquota específica seria fixado sobre uma base volumétrica ou unitário. Por outro lado, os compromissos de preços são acordos voluntários assumidos pelo produtor ou exportador estrangeiro, no qual este se compromete a manter um preço mínimo de exportação com o intuito de evitar a cobrança de direito *antidumping*. Na Figura 1 há o fluxo de análise de uma investigação *antidumping* e na Figura 2, as conclusões do parecer de determinação final do processo de *dumping* pela Secex/MDIC.

**Figura 1 - Fluxo de análise de uma investigação *antidumping***



FONTE: Subsecretaria de Defesa Comercial e Interesse Público, SDCOM (2022).

Figura 2 – Conclusões de um parecer de determinação final



FONTE: Subsecretaria de Defesa Comercial e Interesse Público, SDCOM (2022).

São aplicáveis às investigações *antidumping* as seguintes legislações<sup>11</sup>:

- Acordo *Antidumping*, conforme aprovado pelo Decreto Legislativo nº 30, de 15/12/1994 e promulgado pelo Decreto nº 1.355, de 30/12/1994.
- Decreto nº 8.058, de 26/07/2013, que regulamenta os procedimentos administrativos relativos à investigação e à aplicação de medidas *antidumping*.
- Lei nº 12.546, de 14/12/2011, que dispõe sobre a relação entre as investigações de defesa comercial e as regras de origem não-preferenciais.
- Portaria SECEX nº171, de 9 de fevereiro de 2022, que dispõe sobre normas referentes a investigações *antidumping* previstas no Decreto nº 8.058, de 26 de julho de 2013, para fins de cumprimento do Decreto no 10.139, de 28 de novembro de 2019. Consolida em um único ato normativo as normas utilizadas especificamente nos processos de *antidumping*, revogando 9 portarias anteriores sobre o tema (Portaria SECEX Nº 36, de 18 de setembro de 2013, Portarias SECEX Nº 41, de 11 de outubro de 2013, Portaria SECEX Nº 42, de 17 de outubro de 2013, Portaria SECEX Nº 44, de 29 de outubro de 2013, Portaria SECEX Nº 42, de 14 de setembro de 2016, Portaria SECEX Nº 72, de 19 de dezembro de 2018, Portaria SECEX Nº 151, de 26 de

<sup>11</sup> Fonte: MDIC. Disponível em: <https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/comercio-exterior/defesa-comercial-e-interesse-publico/legislacao-roteiros-e-questionarios/legislacao-sobre-antidumping>



novembro de 2021, Portaria SECEX N° 152, de 26 de novembro de 2021, e Portaria SECEX N° 153, de 26 de novembro de 2021).

## 6) Existe a possibilidade de adoção de alíquotas de importação de biodiesel para países do Mercosul?

O Tratado de Assunção foi o início para a constituição de um mercado comum entre os Estados Partes (Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai), que foi estabelecido em 31 de dezembro de 1994, e que se denominou “Mercado Comum do Sul” (Mercosul). O Mercosul é um processo de integração regional, focado em comércio exterior, em formato de união aduaneira imperfeita, ou seja, além de não cobrarem imposto de importação entre si, também aplicam as mesmas tarifas de importação extra-bloco, com algumas exceções (Mercosul, 2024). No âmbito desta atuação conjunta, concluiu múltiplos acordos com países ou grupos de países, outorgando-lhes, em alguns casos, status de Estados Associados – é a situação de alguns países sul-americanos - os quais participam de atividades e reuniões do bloco e contam com preferências comerciais com os Estados Partes. O Mercosul também assinou acordos comerciais, políticos ou de cooperação com um diverso número de nações e organismos internacionais.

Os objetivos do Mercosul são: a livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre os países, através, entre outros, da eliminação dos direitos alfandegários e restrições não-tarifárias à circulação de mercadorias e de qualquer outra medida de efeito equivalente; o estabelecimento de uma tarifa externa comum e a adoção de uma política comercial comum em relação a terceiros Estados ou agrupamentos de Estados e a coordenação de posições em foros econômico-comerciais regionais e internacionais; a coordenação de políticas macroeconômicas e setoriais entre os Estados Partes – de comércio exterior, agrícola, industrial, fiscal, monetária, cambial e de capitais, de serviços, alfandegária, de transportes e comunicações e outras que se acordem -, a fim de assegurar condições adequadas de concorrência entre os Estados Partes; e o compromisso dos Estados Partes de harmonizar suas legislações, nas áreas pertinentes, para lograr o fortalecimento do processo de integração.

A base legal do Mercosul tem como seu principal instrumento o Acordo de Complementação Econômica (ACE) n° 18<sup>12</sup>, que prevê disposições sobre mecanismos multilaterais de defesa comercial (19°, 23°, 41°, 42°, 43° e 49° Protocolos Adicionais), entre eles as salvaguardas (Anexo II – “Cláusulas de Salvaguarda”), situação que permite que tarifas intra-bloco sejam aplicadas. Por meio do ACE 18, os Estados Partes estabeleceram, por exemplo, um Programa de Liberalização Comercial, o qual promoveu a eliminação da cobrança de imposto de importação entre os países do bloco no período de 1991 a 1994. Ao amparo do ACE 18, atualmente, todo o universo tarifário se encontra completamente desgravado no comércio intrazona, com exceção dos produtos dos setores automotivo, desgravados no âmbito de acordos bilaterais, e açucareiro, bem como das mercadorias provenientes de zonas francas e áreas aduaneiras especiais. O ACE 18 foi internalizado no Brasil pelo Decreto n° 550, de 27 de maio de 1992.

A investigação para aplicação de medida de salvaguarda segue rito semelhante à da investigação *antidumping*, com análise da existência de grande elevação das importações do produto, dano ou ameaça de dano à indústria nacional e nexos causal entre ambos. A legislação que a embasa é:

- Acordo sobre Salvaguardas, conforme aprovado pelo Decreto Legislativo n° 30, de 15/12/94 e promulgado pelo Decreto n° 1.355, de 30/12/94.

<sup>12</sup> Os Acordos de Complementação Econômica são instrumentos adotados no âmbito da Aladi e promovem um aprofundamento da integração comercial entre seus signatários podendo chegar à completa desgravação do comércio, como é o caso do Mercosul.

- Decreto nº 1.488, de 11/05/95 - Regulamenta as normas que disciplinam os procedimentos administrativos relativos à aplicação de medidas de salvaguarda.
- Decreto nº 1.936, de 20/06/96 - Altera dispositivos do Decreto nº 1.488, de 11/05/95, definindo que as medidas de salvaguarda serão aplicadas como elevação do imposto de importação.
- Decreto nº 2.667, de 10/07/98 - Dispõe sobre a Execução do Décimo Nono Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 18, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 17 de dezembro de 1997.
- Portaria SECEX nº 169, de 25/01/2022 - Dispõe sobre as normas específicas dos procedimentos administrativos relativos à aplicação de medidas de salvaguarda previstos pelo Decreto nº 1.488, de 11 de maio de 1995, até então amparadas nas Circulares SECEX nº 19 de 02 de abril de 1996 e nº 59, de 28 de novembro de 2001.

### **7) Quais as principais experiências internacionais em relação às alternativas tarifárias para redução de riscos relacionados a eventual desestruturação da cadeia produtiva local?**

As tarifas de importação aplicadas mundialmente seguem as diretrizes e orientações das políticas de comércio exterior do país em questão e os acordos que porventura tenha assinado. A grande maioria é membro da OMC e segue as mesmas práticas do Brasil: lista de tarifas consolidadas, princípio da não discriminação, medidas de defesa comercial, entre outros.

As alíquotas de importação aplicadas por outros países para o biodiesel do Brasil variam mundialmente de 0% a 45%, sendo que os países com tarifas mais altas são pouco expressivos no comércio mundial: Bahamas (45%), Irã (40%), e Nepal (30%). Os países produtores tendem a aplicar tarifas de importação, ainda que baixas, dando preferências comerciais aos parceiros com os quais possui acordo comercial. Como exemplos, a tarifa de importação geral da Argentina é 12,6%, da China é 6,5%, dos EUA é 5,55%, da Indonésia é 5% e da União Europeia é 6,5%. Como o Brasil possui acordo comercial com a Argentina, a tarifa ficou reduzida a zero.

O mais importante no mercado de biocombustíveis, no entanto, são as medidas de apoio interno, subsídios e incentivos que reduzem os custos de produção e possibilitam a competição tanto com os combustíveis fósseis quanto com os biocombustíveis importados. Estes mecanismos de apoio serão melhor detalhados na pergunta 10.

O Ministério da Relações Exteriores realizou consulta às Embaixadas para obter informações mais precisas sobre as políticas de apoio ao biodiesel em outros países. O relatório enviado constará como Anexo ao Relatório de Análise de Impacto do Grupo de Trabalho Resolução CNPE nº 9, de 19 de dezembro de 2023.

### **8) Quais as implicações geopolíticas de eventual manutenção da restrição à importação de biodiesel, incluindo o aspecto da commodity da soja?**

Queirós e Freitas (2012), consideram que o enfrentamento das questões climáticas transcende as fronteiras dos Estados nacionais, impondo novos desafios e exigindo a adoção de estratégias comuns.

*É consensual que o petróleo, além de ser um combustível fóssil em risco de esgotamento, é também um dos grandes responsáveis pela acumulação dos Gases do Efeito Estufa (GEE) na atmosfera, concorrendo para a elevação das temperaturas na Terra. Os países têm buscado engendrar políticas que visam incorporar, nas suas matrizes energéticas, os biocombustíveis e se registram iniciativas de política energética que procuram constituir uma alternativa ao uso de petróleo (Queirós e Freitas, 2012).*

A energia é um fator importante na geopolítica mundial já há alguns anos, vide as crises do petróleo da década de 1970. Ultimamente tem colocado em lados opostos os países com grande potencial de produção de biocombustíveis, como o Brasil, e que desejam acessar mercados externos importantes como Europa, e de outro, países que precisam alterar suas matrizes energéticas, mas querem fazê-los sem depender de fornecedores externos. Tais países subsidiam e criam barreiras à importação, algumas vezes indiretas, que nem sempre podem ser contestadas nos meios oficiais da OMC. O volume de recursos despendido pelos países desenvolvidos, que serão detalhados no item 10, dificilmente podem ser igualados pelos países em desenvolvimento, que não possuem orçamento suficiente.

O Brasil já enfrenta, e continuará enfrentando limitações para fornecer os biocombustíveis previamente industrializados aos mercados desenvolvidos. Há diversas barreiras não tarifárias como a exigência de certificados e cadastros, além de restrições ambientais, como a proibição da importação de biocombustíveis que ameacem biomas de grande diversidade.

Por outro lado, o Brasil é um grande consumidor de biodiesel, com mandato obrigatório de mistura ao diesel fóssil mais elevado do que a maioria dos países. Isso atrai outros produtores e exportadores que enxergam no nosso país um potencial cliente. Este é o caso especial da Argentina, grande produtora, que perdeu seu principal mercado consumidor, a Europa, em função de medidas compensatórias recentemente aplicadas pelo bloco.

### **9) Quais medidas podem ser adotadas para proteção do mercado interno às eventuais políticas predatórias de outros países voltadas à exportação?**

As políticas predatórias podem acontecer de diversas maneiras. A OMC, no entanto, estabeleceu mecanismos por meio dos quais os países podem se defender do que se conceituou como práticas desleais de comércio exterior, listando duas: o *dumping* e o subsídio. São consideradas desleais porque atrapalham o comércio internacional, a competição saudável e o desenvolvimento econômico das nações.

Uma das possibilidades é a adoção de medidas *antidumping*, que poderiam ser aplicadas para neutralizar os efeitos da prática de *dumping*, após a condução de investigações, nas quais as autoridades nacionais devem determinar: a existência de prática de *dumping*, o dano à indústria doméstica e o nexo causal entre eles.

Outra possibilidade são as medidas compensatórias de defesa comercial, utilizadas para proteger a indústria nacional contra a concessão de subsídios pelo país exportador. Da mesma forma que o *dumping*, a aplicação de direitos compensatórios pelo Brasil requer uma investigação na qual são identificadas a existência do subsídio, o dano causado pelas importações a preços subsidiados (SDCOM, 2022).

Há, também, as medidas de salvaguarda, por meio das quais o Brasil poderá restringir o comércio diante de um surto imprevisível de importações que ameace provocar prejuízo grave à produção nacional. Esse tipo de medida pode ser aplicado por meio de sobretaxa aos impostos de produtos importados ou pelo estabelecimento de cotas para importação (SDCOM, 2022).

No combate às exportações predatórias de biodiesel por outros países, enquanto as medidas de defesa comercial não são aplicáveis, é possível estabelecer uma rotina de monitoramento das importações de biodiesel, no qual haveria vigilância constante sobre volumes e preços das importações de biodiesel para o mercado nacional, identificando prematuramente o início de qualquer concorrência predatória proveniente de países que recebam subsídios na sua produção.

## 10) Quais as principais experiências internacionais em relação às alternativas não tarifárias para redução de riscos relacionados a eventual desestruturação da cadeia produtiva local?

Costa (2017) argumenta que o atual sistema de preços é incapaz de refletir todas as externalidades da cadeia energética, sendo elas positivas ou negativas, de forma que os benefícios ambientais e sociais da inserção da energia gerada a partir de fontes renováveis acabam sendo negligenciados. De forma a tentar mitigar este problema, diversos mecanismos de viabilização e de incentivo têm sido adotados pelas nações para a promoção das fontes renováveis, tais como regulamentações (níveis federal e estadual), isenções fiscais e subsídios.

Em reunião com representantes do setor privado brasileiro, há, ainda relatos de que, no mercado europeu há requisitos ambientais, com limites mínimos de redução de emissões para poder considerar o biocombustível dentro de seus mandatos ou metas de descarbonização. Acrescentam a exigência de certificação prévia e seguimento de requisitos ambientais definidos pelo bloco. Buscam ampliar as barreiras em diversos mercados, além do biodiesel. Nos EUA exige-se a certificação prévia da rota de produção.

Além do imposto de importação, os países adotam medidas de fomento e incentivo e barreiras técnicas e regulatórias. A seguir, são descritas algumas das políticas adotadas para o fomento dos biocombustíveis nos principais produtores mundiais: Estados Unidos, União Europeia, Argentina, China e Indonésia.

### 10.1 Estados Unidos

Conforme a Cardoso e outros (2022), os Estados Unidos representam cerca de 15% da produção global de biodiesel. A soja é a principal fonte de matéria-prima e o biodiesel representou, em 2021, 36% da produção total de óleo de soja. A obrigatoriedade da mistura com o diesel tradicional varia com o estado, mas pode chegar até 15% em algumas regiões. O governo americano utilizou de subsídios diversos ao longo do tempo para estimular a produção de biodiesel. Entre essas medidas podemos destacar o *National Renewable Fuel Standard* e a *Energy Policy Act* que foram fundamentais para acelerar o desenvolvimento do setor.

Costa (2017) enfatiza que o apoio do governo foi decisivo para o desenvolvimento da capacidade produtiva dos biocombustíveis, inclusive o biodiesel. Cita, assim, diversas políticas como o Clean Air Act, na sua reformulação de 1990, o *Energy Policy Act*, de 1992, o Programa de Bioenergia do *Commodity Credit Corporation* (CCC - USDA), em 2000, o *Jobs Act* de 2004, o *Energy Policy Act* de 2005 e o *Energy Independence and Security Act* de 2007.

Cardoso e outros (2022) afirmam que o custo de produção do biodiesel ainda não o torna competitivo em comparação com o diesel tradicional à base de petróleo. Para solucionar essa questão, os legisladores federais e estaduais americanos ofereceram incentivos fiscais para os usuários de biodiesel visando incentivar os produtores de combustível – e os consumidores – a usar fontes sustentáveis. O setor está sujeito a uma das estruturas tributárias mais complexas dos EUA, além dos impostos federais, os estados, condados e jurisdições locais cobram seu próprio conjunto de impostos sobre consumo de combustível.

Isso justifica a criação de incentivos como o *Biodiesel Tax Credit*. Estabelecido originalmente em 2005 e programado para expirar em 2012, foi renovado mais de uma vez até dezembro de 2024. A legislação concedia um crédito fiscal de US\$ 1 por galão de biodiesel misturado por um refinador em seu produto final, o diesel. Para uma mistura B20, esse crédito pode reduzir o preço na bomba em até 20 centavos por galão. Essa vantagem fiscal deu início com sucesso ao mercado de biodiesel, permitindo que os misturadores vendessem o produto a um preço mais baixo do que o diesel normal e ainda conseguissem auferir algum lucro.

Como o incentivo é dado aos produtores e misturadores, ele não é necessariamente repassado aos varejistas. No varejo, diesel e biodiesel geralmente ocupam os mesmos tanques, com sinalização que indica que o combustível resultante pode conter até 20% de biodiesel puro. O benefício percebido de oferecer combustíveis

mais "amigáveis" ao meio ambiente leva muitos varejistas a anunciar sua disponibilidade e às vezes até cobrar um prêmio por isso.

Outro exemplo de programa federal visando incentivar o setor é o *Biomass Crop Assistance Program* (BCAP), o qual recompensa na proporção de 1 para 1 a produção de biomassa vendida para processadores, limitada a US\$ 20 por tonelada seca do insumo, restitui US\$ 500/acre ou 75% do custo atual ou médio (o que for menor) e fornece pagamentos anuais aos produtores, além de assistência técnica<sup>13</sup>.

Com o objetivo de dirimir as perdas incorridas durante a pandemia de Covid-19, o governo americano, por meio do Departamento de Agricultura dos EUA (USDA) disponibilizou US\$ 700 milhões no âmbito do *Biofuel Producer Program* autorizado pelo *Coronavirus Aid, Relief, and Economic Security Act* para apoiar os produtores e US\$ 100 milhões para aumentar as vendas e o uso de percentuais maiores de mistura de bioetanol e biodiesel por meio da expansão da infraestrutura<sup>14</sup>.

O Relatório de Políticas Comerciais de 2022 dos Estados Unidos<sup>15</sup>, elaborado pela OMC, traz lista dos subsídios notificados pelo país e os valores aportados em todos os programas, vários dedicados a biocombustíveis e energias renováveis. Vale lembrar que nem todos os subsídios causam distorção ao comércio exterior e, por isso, não poderiam ser questionados ou gerar a imposição de medidas compensatórias.

Os principais subsídios para biodiesel ou que contemplariam biodiesel listados são:

| Programa   | Tipo de subsídio   | Gasto em 2018* | Gasto em 2019* | Gasto em 2020* |
|--|--|----------------|----------------|----------------|
| <i>Renewable Energy Resources</i>                    | Co-financiamento   | 69,6           | 45,5           | 81,6           |
| <i>Second Generation Biofuel Credit</i>              | Redução do Imposto de Renda  | Não informado  | Não informado  | Não informado  |
| <i>Biodiesel and Renewable Diesel</i>                | Apoio à renda, imposto especial sobre o consumo e pagamentos diretos | 3.430,0        | 2.130,0        | 5.120,0        |
| <i>Alternative Fuel Mixture Credit</i>               | Imposto especial sobre o consumo                                     | 710,0          | 550,0          | 550,0          |
| <i>Accelerated Depreciation for Renewable Energy</i> | Redução do imposto de renda sobre a propriedade                      | 1.900,0        | -              | -              |

\* Ano fiscal/Valores em US\$ milhões

## 10.2 União Europeia

De acordo com Costa (2017) um amplo conjunto de medidas governamentais apoiaram o desenvolvimento da indústria de biocombustíveis na União Europeia. Dentre elas citam-se as Diretivas 2003/30/CE e 2003/96/CE, de 2003, e a 2009/28/CE, de 2009, e o Triplo 20 de 2008. Além delas, a própria Política Agrícola Comum é uma grande incentivadora destes produtos. O marco inicial, no entanto, é a Diretiva 2003/96/CE, também conhecida como Diretiva dos Biocombustíveis, que deu liberdade aos Estados para definir percentuais mínimos de adição de biocombustíveis em seus mercados e reduzir a tributação.

Em 2021 a Comunidade Europeia lançou o *Circular Bio-based Europe Joint Undertaking* (CBE JU) que destinará 2 bilhões de euros para o desenvolvimento de projetos na área, o que inclui o biodiesel entre os

<sup>13</sup> Fonte: USDA. Disponível em: <https://sandbox.fsa.usda.gov/programs-and-services/energy-programs/BCAP/project-area-faqs/index>. Acesso em 23/05/2024.

<sup>14</sup> Fonte: USDA. Disponível em: <https://www.usda.gov/media/press-releases/2021/12/07/usda-make-800-million-available-provide-economic-relief-biofuel>. Acesso em 23/05/2024.

<sup>15</sup> Fonte: OMC. Disponível em: [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/tpr\\_e/s434\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/tratop_e/tpr_e/s434_e.pdf). Acesso em 04/06/2024.

beneficiários<sup>16</sup>. Além dos subsídios a nível do bloco, diversos países como Alemanha, França e Suécia possuem políticas de incentivo para os biocombustíveis.

A União Europeia impõe medidas de defesa comercial para o biodiesel dos Estados Unidos, da Argentina e da Indonésia. Segundo o relatório *Biofuels Annual European Union* (2023), a medida contra os Estados Unidos engloba *antidumping* e medidas compensatórias de até US\$ 495 por tonelada em resposta ao crédito de US\$ 1/galão americano. Para a Argentina vigora uma medida compensatória entre 25 e 33,4%, baseado na política de redução de oferta para manutenção de preços do país latino. Já para Indonésia, também está em vigor uma medida compensatória entre 8% e 18%.

A Revisão da Política Comercial da União Europeia<sup>17</sup>, elaborado pela OMC em 2023, relata que os subsídios totais para o setor energético na União Europeia subiram de 173 bilhões de euros em 2020 para 184 bilhões de euros em 2021, principalmente em função do aumento da demanda. A origem dos recursos que subsidiam a agricultura e outras atividades do bloco são dois conjuntos de fundos, o *European Structural and Investment Funds* (ESIFs) e o *Common Provision Regulation Funds* (CPRFs).

### 10.3 Argentina

Costa (2017) relata que o biodiesel argentino possui grande vantagem competitiva devido a uma combinação de fatores como grande escala de produção, emprego de novas tecnologias, uso de plantio direto, biotecnologia de sementes e logística favorável, já que a área de produção de soja é muito próxima da indústria e dos portos. As enormes plantas de esmagamento estão concentradas em torno da cidade de Rosário. No recorte geográfico, as seguintes províncias argentinas produzem biocombustíveis (etanol e/ou biodiesel): Buenos Aires, Córdoba, Entre Ríos, Jujuy, La Pampa, San Luis, Santa Fé, Salta, Tucumán. A Argentina é um dos três principais produtores de soja do mundo e o primeiro exportador de farelo e óleo de soja, sendo que o maior consumo doméstico de óleo de soja é para a produção de biodiesel.

Segundo o relatório do CNPE (2021) a política argentina de biocombustíveis foi instituída pela "Lei de Regulação e Promoção para a Produção e Uso Sustentável de Biocombustíveis" (Lei nº 26.093, de 2006), que estabelece percentual mínimo de 5% de mistura de biocombustíveis a combustíveis fósseis. O percentual em vigor no país é atualizado periodicamente pela Secretaria de Energia, sendo atualmente de 7,5% para o biodiesel<sup>18</sup>. Embora os percentuais de mistura sejam obrigatórios, há desafios para implementar os níveis de mistura estabelecidos, em função da defasagem dos preços das matérias-primas comercializadas. A referida lei de biocombustíveis expirou em 27 de agosto de 2021. Foi substituída pela Lei nº 27.640, de 04/08/2021, a qual tem validade até 2030 e estabelece, entre outras coisas, novos percentuais mandatórios de mistura de biocombustíveis aos combustíveis fósseis, criando novos incentivos fiscais<sup>19</sup>. O histórico da Argentina acerca de medidas tarifárias ou não tarifárias sobre o biodiesel é de país destinatário, não adotante das normas.

Os investimentos na indústria argentina de biodiesel objetivavam as exportações para o cumprimento do mandato obrigatório de biocombustíveis da União Europeia (UE). O país vinha, então, sendo o principal exportador

<sup>16</sup> Fonte: USDA. Biofuels Annual European Union. Disponível em:

[https://apps.fas.usda.gov/newgainapi/api/Report/DownloadReportByFileName?fileName=Biofuels%20Annual\\_The%20Hague\\_European%20Union\\_E42023-0033.pdf](https://apps.fas.usda.gov/newgainapi/api/Report/DownloadReportByFileName?fileName=Biofuels%20Annual_The%20Hague_European%20Union_E42023-0033.pdf). Acesso em 04/06/2024.

<sup>17</sup> Fonte: OMC. Disponível em:

<https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/WT/TPR/S442R1.pdf&Open=True>. Acesso em 04/06/2024.

<sup>18</sup> Fonte: Governo argentino. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-27640-352587/texto>. Acesso em: 04/06/2024.

<sup>19</sup> Fonte: Global Compliance News. Disponível em: <https://www.globalcompliancencnews.com/2021/08/26/argentina-new-biofuels-legal-regime-06082021/>. Acesso em 04/06/2024.

mundial de biodiesel de soja, com a maior parte das exportações tendo como destino os países europeus. No entanto, em 2013 a União Europeia impôs sanções à Argentina com acusações de *dumping* no comércio de biodiesel. Foi estabelecido um direito de compensação médio de 24,6% por 5 anos nas importações de biodiesel da Argentina, o que fez com que estas caíssem para quase zero. Desta forma, o governo argentino apelou na OMC e lançou uma série de medidas para promover a indústria de biodiesel local que incluem a redução no imposto de exportação, a redução temporária de impostos locais para o uso de biodiesel, o aumento do mandatório para 10% e o uso em centrais termelétricas (Costa, 2017). Em 2016, a OMC decidiu o litígio em favor da Argentina. No ano seguinte, voltou a vender para a UE, que iniciou processo de investigação de subsídios contra a Argentina. A União Europeia aplica medida compensatória para as importações de biodiesel da Argentina com alíquotas adicionais entre 25% e 33,4%<sup>20</sup>. Além da UE, EUA e Peru impõe medidas de defesa comercial contra o biodiesel argentino<sup>21</sup>.

Em 2018, os EUA aplicaram provisoriamente medida semelhante sobre o biodiesel argentino. Em 2023, após apelações e processo de revisão, a Comissão de Comércio Internacional estadunidense (USITC) decidiu pela manutenção da sobretaxa, sob o argumento de que "a revogação provavelmente geraria danos materiais aos produtores dos EUA devido à adoção de práticas comerciais desleais".

Conforme Cardoso e outros (2022), diferentemente do Brasil que tem a produção focada no mercado interno, na Argentina a produção buscou nas exportações sua sustentabilidade, ficando sujeitas aos impactos das políticas comerciais aplicadas por países como Estados Unidos e União Europeia, bem como pelo governo nacional. Ao longo dos anos, o setor sofreu constantes mudanças nas regras do jogo em relação às tarifas de exportação. Ocorreram muitas mudanças na legislação sobre a exportação do biodiesel argentino. A alíquota inicialmente estabelecida de 5% (com reembolso de 2,5%), possibilitou a realização de muitos investimentos no setor, com a instalação de grandes plantas industriais, garantindo uma rápida recuperação do investimento. Em 2008 a alíquota foi majorada para 20%, através da Resolução n° 126/08 do antigo Ministério da Economia e Produção, e, em 2012, houve novo aumento da alíquota dessa vez para 32%. Poucos meses depois, por meio do Decreto n° 1.719/2012, e com o objetivo de amenizar mudanças bruscas nos preços internacionais, foi estabelecido um sistema de cálculo das taxas móveis de exportação de biodiesel, resultante da aplicação de uma equação que envolvia entre suas variáveis, principalmente, custos de produção e preços de referência.

Cabe ressaltar que, embora o princípio da OMC de Tratamento Nacional seja pela aplicação da não-discriminação, proibindo seus membros de conceder tratamento mais favorável aos produtos domésticos do que aos produtos dos demais membros, a Argentina impõe barreiras à importação. Segundo a Economist (Economist, 2024, p. 25), no artigo que trata dos desafios da América Latina no comércio mundial, a Argentina atualmente aplica um imposto de 17,5% sobre compras de moeda estrangeira para a maioria das importações, que já são tributadas por outros impostos. A medida, apesar de contrariar a política liberal do governo, encontra-se atrelada às atuais necessidades fiscais da Argentina, em um contexto recessivo da economia, com queda da atividade e consumo e redução da disponibilidade de moeda estrangeira.

#### 10.4 China

A China passou de importadora de biodiesel em 2019 a uma das maiores exportadoras em 2022. O Relatório Biofuels Annual<sup>22</sup>, do USDA, atribui a alteração a dois fatores principais. O primeiro é a imposição de medida compensatória na União Europeia sobre as importações argentinas. A segunda é o preço do biodiesel chinês,

<sup>20</sup> Fonte: União Europeia. Disponível em: (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0244&from=EN>). Acesso em 14/08/2024.

<sup>21</sup> Fonte: ITC/OMC. Disponível em: (<https://www.macmap.org/en/query/compare-market?reporter=All&partner=032&product=382600>). Acesso em 14/08/2024.

<sup>22</sup> Fonte: USDA, Disponível em: <https://fas.usda.gov/data/china-biofuels-annual-9>. Acesso em 04/06/2024.

que apesar de ter ficado acima do patamar que permite o consumo interno, ainda está competitivo no mercado europeu.

O relatório acrescenta, ainda, que o programa de incentivo à produção de biocombustíveis na China sempre focou na utilização do excedente da produção de milho e incentivava apenas o etanol produzido a partir deste insumo. Apenas recentemente o programa passou a incluir o combustível sustentável de aviação (SAF).

Não há política de adição obrigatória do biodiesel ao diesel a nível nacional na China e apenas a província de Xangai subsidia a sua produção. Outro ponto importante é que o principal insumo utilizado pelos produtores chineses é o óleo de cozinha usado (UCO); dos 11,4 bilhões de litros de UCO produzidos por ano na China, 2 bilhões são direcionados para a produção de biodiesel.

### 10.5 Indonésia

A política de incentivo ao biodiesel na Indonésia é vinculada à política de promoção do óleo de palma, de forma que a mandato de mistura obrigatória do biocombustível varia de forma a estabilizar os preços do óleo. Atualmente, o percentual é de 35%<sup>23</sup>. O Relatório *Biofuels Annual Indonesia*<sup>24</sup>, da USDA, aponta, além do percentual de adição, a prática de um subsídio ao produtor de biodiesel financiado com recursos oriundos do imposto de importação sobre o óleo de palma. O fundo arrecadou US\$ 2,3 bilhões em 2022.

<sup>23</sup> Fonte: Indonesia Palm Oil. Disponível em: <https://www.indonesiapalmoilfacts.com/fact-sheet-indonesian-biodiesel-and-palm-oil/>. Acesso em 04/06/2024.

<sup>24</sup> Fonte: USDA. Disponível em: <https://fas.usda.gov/data/indonesia-biofuels-annual-7>. Acesso em 04/06/2024.



## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS E RECOMENDAÇÕES

Concluiu-se que a TEC vigente foi estabelecida de acordo com a política de comércio exterior praticada atualmente seguindo seus parâmetros usuais e que uma análise com base nos preços praticados no mercado internacional e no preço interno argentino concluiu que a alíquota de 12,6% é apropriada para que se atinja os objetivos econômicos e regulatórios brasileiros. Seu principal propósito é servir para compensar um diferencial de competitividade de outros países para o Brasil e o ideal, para sua definição, seria avaliar os custos de produção e de fornecimento desses países para o Brasil. Como a importação aconteceu em escala extremamente reduzida, não é possível esta avaliação diretamente, por isso optou-se pela análise dos preços atualmente praticados para mensurar o diferencial de competitividade. Lembrando, ainda, que não é possível estabelecer alíquotas de importação no Mercosul, exceto em casos de práticas de comércio desleal (dumping e subsídios) ou salvaguardas.

As alternativas tarifárias à restrição infralegal para importação de biodiesel para composição da mistura obrigatória seriam a alteração permanente da TEC, negociada no âmbito do Mercosul, ou os mecanismos de alteração temporária: LETEC ou a Lista de elevações tarifárias por razões de desequilíbrios comerciais derivados da conjuntura econômica internacional (Decretos nº 11.894 e 11.895, de 23/01/2024).

A alteração tarifária poderia se dar por meio da elevação temporária da alíquota de importação com o estabelecimento de cotas tarifárias, ou seja, volumes que poderiam ser adquiridos com imposto de importação menor. Tais cotas poderiam ser variáveis e ajustadas periodicamente de forma a não desestruturar a cadeia produtiva nacional nem impedir a importação pelos agentes que o queiram fazer. Desta forma, os objetivos econômicos e regulatórios das medidas seriam atingidos, sem, contudo, configurar uma barreira que inviabilize a importação do produto.

A alíquota de importação, no caso do biodiesel, pode, em tese, funcionar com um encargo semelhante ao suportado pelas empresas brasileiras detentoras do Selo Biocombustível Social, que embora tenham benefícios associados à manutenção do Selo, têm custos incorridos para apoio à agricultura familiar. A importação de biodiesel vai competir com apenas 20% da produção nacional, uma vez que 80% do biocombustível comercializado no Brasil precisa ser adquirido de produtores rurais detentores do selo biocombustível social, logo esses 20% do biodiesel não compromete o desenvolvimento da indústria nacional produtora de biodiesel, isso já está assegurado em políticas públicas nos termos do que deve ser contratado dentro do Brasil, os 80% do Selo.

O imposto de importação mais elevado no Brasil do que na maioria dos países, também ajuda a compensar parte dos subsídios que são dados a tal indústria, em especial nos países desenvolvidos. Os montantes de recursos envolvidos são substanciais e países em desenvolvimento não tem condições de fazer frente a tal apoio. A alíquota de importação é o principal instrumento do qual países em desenvolvimento dispõem para contrabalançar as medidas de apoio e incentivos dados pelos países desenvolvidos para produtos nos quais são competitivos.

Há a possibilidade de adoção de restrições contra as práticas desleais de comércio (dumping e subsídios), além da alternativa da salvaguarda, que acontece quando um aumento repentino das importações tende a desestruturar a cadeia produtiva nacional. Dessa forma, após a condução de investigações pelas autoridades nacionais competentes, podem ser aplicadas medidas *antidumping* e direitos compensatórios. Existem, também, as medidas de salvaguarda, por meio das quais o Brasil poderá aplicar restrições ao comércio diante de um surto imprevisível de importações que ameace provocar prejuízo grave à produção nacional. Esse tipo de medida pode ser aplicado por meio de sobretaxa aos impostos de produtos importados ou através de cotas para importação.

O art. XX do GATT, que trata das exceções gerais, estabelece que existem situações em que se permite sejam adotadas restrições ao livre comércio tal como as questões ambientais. Logo, para a proteção do meio

ambiente do Brasil sugere-se que se restrinja a importação de biodiesel que esteja em desacordo com a legislação ambiental brasileira.

Medidas de monitoramento do comércio podem ser adotadas para evitar prejuízos graves à cadeia produtiva nacional em virtude de eventuais políticas predatórias de outros países voltadas à exportação como, por exemplo, o acompanhamento das importações de biodiesel, por meio do qual haveria vigilância constante sobre as importações do produto para o mercado nacional, detectando o início de qualquer concorrência predatória proveniente de países que recebam subsídios na sua produção.

Deve-se considerar, ainda, que o sistema de preços não consegue refletir todas as externalidades positivas e negativas decorrentes das atividades da cadeia energética. Enquanto seus benefícios ambientais e sociais são negligenciados, a penetração de fontes de energia renováveis na matriz vem sendo restringida por motivos financeiros. Neste contexto, diversos mecanismos de viabilização e de incentivo têm sido adotados pelas nações para a promoção das fontes renováveis, como políticas e regulamentações (níveis federal e estadual) e incentivos fiscais e subsídios.

Seria necessário analisar com maior profundidade essa questão geopolítica que emerge ao redor dos recursos energéticos alternativos e que põem em marcha interesses distintos: de um lado, o Brasil e outros países dominantes na produção de biocombustíveis e que desejam entrar no mercado dos países desenvolvidos, e de outro, países que precisam alterar as suas matrizes energéticas, como é o caso dos membros da UE, mas que criam barreiras à importação de matérias-primas e/ou dos recursos energéticos já elaborados porque procuram desenvolver capacidade produtiva endógena.

A experiência internacional demonstra que o desenvolvimento dos biocombustíveis necessita de políticas públicas para corrigir as imperfeições de mercado e o Brasil é reconhecido internacionalmente por ter elaborado um conjunto de ações bem-sucedidas nesse sentido. Com relação ao biodiesel, não foi diferente, tendo em vista o estabelecimento de mandatos com misturas crescentes, leilões de compra e outras medidas de suporte ao setor que auxiliaram no crescimento da oferta até o mercado atingir a atual maturidade.

Isso não significa, como anteriormente destacado, que não haja desafios importantes. A concentração regional da produção e a dependência predominante de uma única matéria-prima – eventos relacionados – ocasionam problemas ligados à flutuação no preço internacional da soja e à logística de distribuição do biocombustível. A solução dessas questões passará pela estruturação e viabilização, em diferentes regiões do país, de outros cultivos de oleaginosas, como a palma e a colza, que têm experiências exitosas na Indonésia e na Europa. A viabilização dessa diversificação de matérias-primas em outras regiões permitirá uma maior estabilidade da oferta e um menor custo de distribuição do biodiesel.

## 6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANP – Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. **ANP regulamenta a importação de biodiesel**. 2023. Disponível em: [https://www.gov.br/anp/pt-br/canais\\_atendimento/imprensa/noticias-comunicados/anp-regulamenta-a-importacao-de-biodiesel](https://www.gov.br/anp/pt-br/canais_atendimento/imprensa/noticias-comunicados/anp-regulamenta-a-importacao-de-biodiesel). Acesso em: 02 abr. 2024.

ANP – Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. **Resolução ANP n.º 962, 28 de novembro de 2023**. Disponível em: <https://atosoficiais.com.br/anp/resolucao-n-962-2023-altera-as-resolucoes-anp-no-777-de-5-de-abril-de-2019-anp-no-857-de-28-de-outubro-de-2021-e-anp-no-959-de-5-de-outubro-de-2023-para-fins-de-autorizacao-a-importacao-de-biodiesel-em-cumprimento-a-resolucao-cnpe-no-14-de-9-de-dezembro-de-2020?origin=instituicao>. Acesso em: 20 de maio de 2024.

BRASIL. **Decreto n.º 11.428, de 2 de março de 2024**. Dispõe sobre a Câmara de Comércio Exterior - CAMEX. Disponível em [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2023-2026/2023/decreto/D11428.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2023/decreto/D11428.htm). Acesso em 27 mai. 2024.

CAMEX. **Resolução GECEX n.º 353**, de 24/05/22, que altera a Resolução Gecex n.º 272, de 19 de novembro de 2021 e concede redução temporária das alíquotas do Imposto de Importação ao amparo do art. 50, alínea d, do Tratado de Montevideu de 1980, internalizado pelo Decreto Legislativo n.º 66, de 16 de novembro de 1981, tendo por objetivo atenuar os efeitos dos choques de oferta causados pela pandemia e pela crise internacional na economia brasileira. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-gecex-n-353-de-23-de-maio-de-2022-402126532>. Acesso em 06 jun. 2024

CNPE. Conselho Nacional de Política Energética. **Relatório do Grupo de Trabalho de Inserção de Biocombustíveis no Ciclo Diesel - Resolução CNPE n.º 13/2020**. Disponível em: [https://www.gov.br/mme/pt-br/assuntos/secretarias/petroleo-gas-natural-e-biocombustiveis/gt-da-resolucao-cnpe-13-2020/relatorios/relatorio\\_gt\\_cnpe\\_13\\_2020\\_versao\\_final\\_publicacao.pdf](https://www.gov.br/mme/pt-br/assuntos/secretarias/petroleo-gas-natural-e-biocombustiveis/gt-da-resolucao-cnpe-13-2020/relatorios/relatorio_gt_cnpe_13_2020_versao_final_publicacao.pdf). 2021. 265 pgs. Brasília – DF. Acesso em 06 jun. 2024.

Costa, A. O. da. **A inserção do biodiesel na matriz energética nacional: aspectos socioeconômicos, ambientais e institucionais**. 2017. Tese de doutorado. UFRJ. 263 pgs. Disponível em [https://www.ppe.ufrj.br/images/publica%C3%A7%C3%B5es/doutorado/Angela\\_Oliveira\\_da\\_Costa.pdf](https://www.ppe.ufrj.br/images/publica%C3%A7%C3%B5es/doutorado/Angela_Oliveira_da_Costa.pdf). Acesso em 06 jun. 2024.

Cardoso, G., Macedo, J., Belmiro, C., Reis, B. S. **Produção, mecanismos e incentivos governamentais à produção e uso de biodiesel – uma revisão de práticas internacionais**. ENAP. 38 pgs. Brasília – DF. 2022. Disponível em: <https://repositorio.enap.gov.br/handle/1/7751>. Acesso em 06 jun.2024

ECONOMIST. The rise of Chinese science. The Economist, 15-21 jun. 2024, p. 25-26.

EPE. Empresa de Pesquisa Energética. **Carga Tributária Incidente sobre a Comercialização de Combustíveis no Brasil: 2020**. Série: Formação de preços de combustíveis. EPE. 15 pgs. 2020. Disponível em: [https://www.epe.gov.br/sites-pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/PublicacoesArquivos/publicacao-413/topico-567/SP-EPE-DPG-SDB-Abast-02-2020\\_Carga%20tribut%C3%A1ria\\_2020\\_r2.pdf](https://www.epe.gov.br/sites-pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/PublicacoesArquivos/publicacao-413/topico-567/SP-EPE-DPG-SDB-Abast-02-2020_Carga%20tribut%C3%A1ria_2020_r2.pdf). Acesso em 06 jun. 2024

Global Compliance News. **Argentina: New biofuels legal regime**. Disponível em: <https://www.globalcompliance.com/2021/08/26/argentina-new-biofuels-legal-regime-06082021/>. Acesso em 04 jun. 2024.

Governo argentino. **Marco Regulatorio de Biocombustibles – Ley 27640**. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-27640-352587/texto>. Acesso em: 04 jun. 2024.

Indonesia Palm Oil. **Fact Sheet: Indonesian Biodiesel And Palm Oil**. Disponível em: <https://www.indonesiapalmoilfacts.com/fact-sheet-indonesian-biodiesel-and-palm-oil/>. Acesso em 04 jun. 2024.

ITC – International Trade Centre. **Market Access Map**. Disponível em: <https://www.macmap.org/en/query/compare-market>. Acesso em 06 jun. 2024.

MDIC. **Legislação sobre Antidumping**. Disponível em: <https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/comercio-exterior/defesa-comercial-e-interesse-publico/legislacao-roteiros-e-questionarios/legislacao-sobre-antidumping>. Acesso em 06 jun. 2024.

MERCOSUL Mercado Comum do Sul. **Site oficial do Mercosul**. 2024. Disponível em: <https://www.mercosur.int/pt-br>. Acesso em: 13 mai. 2024.

Ministério da Economia. **Guia externo: investigações antidumping**. 2022. 221 pgs. Disponível em: [https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/comercio-exterior/defesa-comercial-e-interesse-publico/arquivos/guias/copy\\_of\\_GuiaADConsolidadoMar2022\\_VersoFinalFichaCatalogrifica.pdf](https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/comercio-exterior/defesa-comercial-e-interesse-publico/arquivos/guias/copy_of_GuiaADConsolidadoMar2022_VersoFinalFichaCatalogrifica.pdf). Acesso em 06 jun. 2024.

MME. Ministério de Minas e Energia. **NOTA TÉCNICA Nº 19/2022/DBIO/SPG**. 10 pgs. Brasília - DF. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/mme/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/governanca/analise-de-impacto-regulatorio-air-e-avaliacao-de-resultado-regulatorio-arr/dispensas-de-air/NOTATCNICAN19.2022.DBIO.SPG2PAUTA.pdf>. Acesso em 06 jun. 2024.

OMC. Organização Mundial do Comércio. **Tarifas de importações mundiais em 2023**. 2024. Disponível em [https://www.wto.org/english/res\\_e/publications\\_e/world\\_tariff\\_profiles23\\_e.htm](https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/world_tariff_profiles23_e.htm). Acesso em: 07 mai. 2024.

OMC. Organização Mundial do Comércio. **Trade Policy Review – European Union**. Disponível em: <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/WT/TPR/S442R1.pdf&Open=True>. Acesso em 04 jun. 2024.

OMC. Organização Mundial do Comércio. **Trade Policy Review – United States**. Disponível em: [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/tpr\\_e/s434\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/tratop_e/tpr_e/s434_e.pdf). Acesso em 04 jun. 2024.

Queirós, M. e Freitas, E. **As geopolíticas dos biocombustíveis e as novas correlações de força entre Portugal, no contexto da União Europeia, e o Brasil**. 16 pgs. 2012. Disponível em: <https://www.ub.edu/geocrit/coloquio2012/actas/13-E-Freitas.pdf>. Acesso em 06 jun. 2024.

SISCOMEX. Sistema Integrado de Comércio Exterior. **Acordos Comerciais: Organização Mundial do Comércio (OMC)**. 2024. Disponível <https://www.gov.br/siscomex/pt-br/acordos-comerciais/omc>. Acesso em: 07 mai. 2024.

SISCOMEX. Sistema Integrado de Comércio Exterior. **Preferências Tarifárias**. Disponível em: <https://www.gov.br/siscomex/pt-br/acordos-comerciais/preferencias-tarifarias>. Acesso em 22 mai. 2024.

USDA. **BCAP Project Area Proposal Frequently Asked Questions**. Disponível em: <https://sandbox.fsa.usda.gov/programs-and-services/energy-programs/BCAP/project-area-faqs/index>. Acesso em 23 mai. 2024.

USDA. **China: Biofuels Annual**. 2023. Disponível em: <https://fas.usda.gov/data/china-biofuels-annual-9>. Acesso em 04 jun. 2024.

USDA. **European Union: Biofuels Annual**. 2023. Disponível em: <https://apps.fas.usda.gov/newgainapi/api/Report/DownloadReportByFileName?fileName=Biofuels%20Annual%20The%20Hague%20European%20Union%20E42023-0033.pdf>. Acesso em 04 jun. 2024.

USDA. **Indonesia: Biofuels Annual**. 2023. Disponível em: <https://fas.usda.gov/data/indonesia-biofuels-annual-7>. Acesso em 04 jun. 2024.

USDA. **USDA to Make Up to \$800 Million Available to Provide Economic Relief to Biofuel Producers and Restore Renewable Fuel Markets Hit by the Pandemic**. Disponível em: <https://www.usda.gov/media/press-releases/2021/12/07/usda-make-800-million-available-provide-economic-relief-biofuel>. Acesso em 23 mai. 2024.

## ANEXO I – MEMÓRIAS DE REUNIÃO

### 1ª Reunião 12/04/2024

#### Pauta:

Apresentação e aprovação da proposta de trabalho do Subcomitê SC 05; avaliação da pertinência das perguntas oriundas dos laboratórios no relatório do SC 5.

#### Lista de Participantes:

- Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços
- Ministério de Minas e Energia
- Casa Civil da Presidência da República
- Ministério da Fazenda
- Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
- Empresa de Pesquisas Energéticas

#### Memória da reunião:

1. O plano de trabalho foi apresentado e aprovado pelo Subcomitê 5 (SC 5).
2. Foi aprovada pelos membros do SC0 5, a sugestão de que fossem encaminhadas as perguntas 1 e 2, oriundas das reuniões laboratórios do GT 09, para serem analisadas pelos Subcomitês 1 e 3, respectivamente.
3. Foram previstas 10 reuniões, inclusive com oitivas individuais de associações representativas do setor privado.
4. Do setor privado, foi aprovado o convite às seguintes entidades: IBP, Abicom, Aprobio, Ubrabio, Brasilcom, Fecombustíveis, Abiove e Amub.
5. As perguntas norteadoras foram avaliadas e aprovadas.

### 2ª Reunião 19/04/2024

#### Pauta:

Apresentação do escopo e da proposta de trabalho do GT e do Subcomitê 5. Perguntas do subcomitê. Apoio solicitado. Encaminhamentos.

#### Lista de Participantes:

- Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços
- Ministério de Minas e Energia
- Ministério da Fazenda
- Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
- Agência Nacional do Petróleo
- Empresa de Pesquisas Energéticas
- Ministério das Relações Exteriores

#### Memória da reunião:

1. Foram discutidas as perguntas norteadoras com representantes da SE-Camex e do MRE.

2. Solicitou-se ao MRE a realização de consultas às Embaixadas brasileiras sobre as políticas de apoio ao biodiesel.

### **3ª Reunião 26/04/2024**

#### Pauta:

Reunião bilateral dos membros do Subcomitê 5 do GT RCNPE 09 com representantes do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP).

#### Lista de Participantes:

- Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços
- Casa Civil da Presidência da República
- Ministério da Fazenda
- Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
- Ministério do Desenvolvimento Agrário
- Agência Nacional do Petróleo
- Empresa de Pesquisas Energéticas
- Instituto Brasileiro do Petróleo

#### Memória da reunião:

1. Realizada apresentação do plano de trabalho e das perguntas norteadoras pela coordenação do SC5.
2. O IBP teceu comentários sobre as perguntas norteadoras.

### **4ª Reunião 26/04/2024**

#### Pauta:

Reunião bilateral dos membros do Subcomitê 5 do GT RCNPE 09 com representantes da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom).

#### Lista de Participantes:

- Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços
- Casa Civil da Presidência da República
- Ministério de Minas e Energia
- Ministério da Fazenda
- Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
- Ministério do Desenvolvimento Agrário
- Agência Nacional do Petróleo
- Empresa de Pesquisas Energéticas
- Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis

#### Memória da reunião:

1. Realizada apresentação do plano de trabalho e das perguntas norteadoras pela coordenação do SC5.
2. A Abicom teceu comentários sobre as perguntas norteadoras.

## 5ª Reunião 03/05/2024

### Pauta:

Reunião bilateral dos membros do Subcomitê 5 do GT RCNPE 09 com representantes da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove), da Associação dos Produtores de Biocombustíveis do Brasil (Aprobio) e da União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene (Ubrabio).

### Lista de Participantes:

- Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços
- Ministério de Minas e Energia
- Ministério da Fazenda
- Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
- Ministério do Desenvolvimento Agrário
- Agência Nacional do Petróleo
- Empresa de Pesquisas Energéticas
- Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais
- Associação dos Produtores de Biodiesel do Brasil
- União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene

### Memória da reunião:

1. Realizada apresentação do plano de trabalho e das perguntas norteadoras pela coordenação do SC5.
2. A Abiove, a Aprobio e a Ubrabio teceram comentários sobre as perguntas norteadoras.

## 6ª Reunião 10/05/2024

### Pauta:

Reunião bilateral dos membros do Subcomitê 5 do GT RCNPE 09 com representantes da Federação Nacional das Distribuidoras de Combustíveis, Gás Natural e Biocombustíveis (Brasilcom).

### Lista de Participantes:

- Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços
- Ministério de Minas e Energia
- Casa Civil da Presidência da República
- Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
- Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar
- Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
- Empresa de Pesquisas Energéticas
- Federação Nacional das Distribuidoras de Combustíveis, Gás Natural e Biocombustíveis

### Memória da reunião:

1. Realizada apresentação do plano de trabalho e das perguntas norteadoras pela coordenação do SC5.



2. A Brasilcom teceu comentários sobre as perguntas norteadoras.

### **7ª Reunião 10/05/2024**

#### Pauta:

Reunião bilateral dos membros do Subcomitê 5 do GT RCNPE 09 com representantes da Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes (Fecombustíveis).

#### Lista de Participantes:

- Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços
- Ministério de Minas e Energia
- Casa Civil da Presidência da República
- Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar
- Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
- Empresa de Pesquisas Energéticas

#### Memória da reunião:

1. A reunião foi agendada, mas não ocorreu em virtude da impossibilidade de participação de representantes da Fecombustíveis.

### **8ª Reunião - 17/05/2024**

#### Pauta:

Reunião bilateral dos membros do Subcomitê 5 do GT RCNPE 09 com representantes da Associação das Menores Usinas de Biodiesel do Brasil (Amub).

#### Lista de Participantes:

- Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços
- Casa Civil da Presidência da República
- Ministério da Fazenda
- Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
- Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar
- Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
- Empresa de Pesquisas Energéticas
- Associação das Menores Usinas de Biodiesel do Brasil

#### Memória da reunião:

1. Realizada apresentação do plano de trabalho e das perguntas norteadoras pela coordenação do SC5.
2. A Amub teceu comentários sobre as perguntas norteadoras.

### **9ª Reunião - 07/06/2024**

#### Pauta:

Reunião do Subcomitê 5 do GT RCNPE 09 para discussão dos pontos que serão tratados no Relatório.

#### Lista de Participantes:

- Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços
- Ministério de Minas e Energia
- Ministério da Fazenda
- Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
- Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar
- Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
- Empresa de Pesquisas Energéticas

#### Memória da reunião:

1. Comentários e observações em relação aos pontos apresentados pelo setor privado.
2. Apresentação e debate sobre as principais questões que serão tratadas no Relatório.

### **10ª Reunião - 21/06/2024**

#### Pauta:

Reunião do Subcomitê 5 do GT RCNPE 09 para discussão da minuta preliminar de Relatório.

#### Lista de Participantes:

- Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços
- Ministério de Minas e Energia
- Casa Civil da Presidência da República
- Ministério da Fazenda
- Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
- Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
- Empresa de Pesquisas Energéticas

#### Memória da reunião:

1. Debate sobre os comentários apresentados à versão preliminar de Relatório.

### **11ª Reunião – 12/07/2024**

#### Pauta:

Reunião do Subcomitê 5 do GT RCNPE 09 para apresentação da metodologia de cálculo da estimativa de preço internalizado de biodiesel.

#### Lista de Participantes:

- Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços

- Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
- Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
- Empresa de Pesquisas Energéticas

Memória da reunião:

1. Apresentação e sugestões sobre proposta de metodologia de cálculo da estimativa de preço internalizado de biodiesel importado.

**12ª Reunião – 30/08/2024**

Pauta:

Reunião do Subcomitê 5 do GT RCNPE 09 para análise e aprovação da versão preliminar do Relatório.

Lista de Participantes:

- Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços
- Ministério de Minas e Energia
- Casa Civil da Presidência da República
- Ministério da Fazenda
- Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
- Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
- Empresa de Pesquisas Energéticas

Memória da reunião:

1. Sugestões e comentários sobre a versão preliminar do Relatório, a qual será enviada ao GT RCNPE 09 e apresentada ao setor privado e órgãos de controle.

**13ª Reunião – 16/09/2024**

Pauta:

Apresentação do Relatório Preliminar ao GT RCNPE 09

Lista de Participantes:

- Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços
- Ministério de Minas e Energia
- Casa Civil da Presidência da República
- Ministério da Fazenda
- Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
- Empresa de Pesquisas Energéticas

Memória da reunião:

1. Realizada apresentação com os principais resultados obtidos no âmbito do Subcomitê 05 e os próximos passos.

## 14ª Reunião – 30/09/2024

### Pauta:

Apresentação do Relatório Preliminar para os produtores e agricultores familiares

### Lista de Participantes:

- Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços
- Ministério de Minas e Energia
- Casa Civil da Presidência da República
- Ministério da Fazenda
- Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
- Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar
- Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
- Empresa de Pesquisas Energéticas
- Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais
- Associação dos Produtores de Biocombustíveis do Brasil
- Cooperativa Agrícola Água Santa Ltda
- Organização das Cooperativas Brasileiras
- Petrobras
- União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene
- Federação das Cooperativas Agropecuárias do Estado do Rio Grande do Sul

### Memória da reunião:

1. Realizada apresentação com os principais resultados obtidos no âmbito do Subcomitê 05 e os próximos passos.
2. Os participantes fizeram apontamentos e sugestões para o relatório.

## 15ª Reunião – 01/10/2024

### Pauta:

Apresentação do Relatório Preliminar para os Distribuidores e Importadores.

### Lista de Participantes:

- Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços
- Ministério de Minas e Energia
- Ministério da Fazenda
- Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
- Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
- Empresa de Pesquisas Energéticas
- Ale Combustíveis
- Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis
- Federação Nacional das Distribuidoras de Combustíveis, Gás Natural e Biocombustíveis
- Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes

- Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás
- Ipiranga
- Petrobahia
- Sindicato Nacional Transportador, Revendedor e Retalhista de Combustível

Memória da reunião:

1. Realizada apresentação com os principais resultados obtidos no âmbito do Subcomitê 05 e os próximos passos.
2. Os participantes fizeram apontamentos e sugestões para o relatório.

**16ª Reunião – 02/10/2024**

Pauta:

Apresentação do Relatório para os Órgãos de Controle CGU e TCU.

Lista de Participantes:

- Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços
- Ministério de Minas e Energia
- Casa Civil da Presidência da República
- Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
- Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar
- Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
- Empresa de Pesquisas Energéticas
- Controladoria-Geral da União
- Tribunal de Contas da União

Memória da reunião:

1. Realizada apresentação com os principais resultados obtidos no âmbito do Subcomitê 05 e os próximos passos.
2. Os participantes fizeram apontamentos e sugestões para o relatório.

**17ª Reunião – 30/10/2024**

Pauta:

Análise das manifestações do setor produtivo

Lista de Participantes:

- Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços
- Ministério de Minas e Energia
- Ministério da Fazenda
- Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
- Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar
- Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis

- Empresa de Pesquisas Energéticas

Memória da reunião:

1. Análise das contribuições recebidas do setor privado.
2. Aprovação do Relatório do SC 5