

DADOS DA REUNIÃO			
Assunto:	5ª Reunião EXTRAORDINÁRIA do Comitê RenovaBio	Data:	15/10/2020
		Horário:	Das 15 às 17h
Coordenação:	Secretária de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis/MME	Local:	Videoconferência
PARTICIPANTES			
Vide lista anexa.			
Item da Pauta	INFORMES, DICUSSÕES E DELIBERAÇÕES		
	Abertura		
	Agradecendo a presença de todos, o Diretor Substituto do Departamento de Biocombustíveis (DBIO), Sr. Gustavo Motta, abriu os trabalhos, anunciando a impossibilidade da participação do Secretário de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia em função de outro compromisso com o Ministro. Dessa forma, assumiu a condução da reunião e passou à apreciação dos itens da pauta.		
1.	Avaliação da competência para o Comitê RenovaBio tratar do tema Diesel Verde (HVO).		
1.1	Dando seguimento aos assuntos da pauta, o Sr. Gustavo Motta (MME) informou que a Secretaria de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis ainda aguarda o parecer da Consultoria Jurídica do MME sobre a possibilidade de proposta de política pública para o diesel verde ser realizada pelo Comitê RenovaBio, conforme os encaminhamentos da reunião anterior. Em seguida, questionou aos presentes se havia objeção à continuidade das discussões neste Comitê antes do recebimento do parecer. Não houve manifestação contrária a continuidade do debate, ao qual foi dado prosseguimento.		
2.	Análise do plano de trabalho sobre o tema Diesel Verde (HVO).		
2.1	Em seguida, o Sr. Gustavo Motta (MME) passou ao segundo item da pauta, iniciando as discussões sobre o plano de trabalho em tela, cuja minuta fora encaminhada aos membros e convidados do Comitê com antecedência. Nesse sentido, passou a palavra ao Coordenador-Geral de Biodiesel e Outros Biocombustíveis do DBIO/MME, Sr. Paulo Costa, para apresentar a proposta do plano de trabalho.		
2.2	<p>O Sr. Paulo Costa (MME) reforçou que a ideia do Comitê é elaborar uma proposta de política pública para o diesel verde, indo além do que um simples mandato de mistura obrigatória. Deu destaque à existência de três produtos diferentes para o Ciclo Diesel, além do diesel fóssil: biodiesel, diesel verde e o processo HBIO. E à necessidade de conciliar as especificidades de cada biocombustível em uma nova política pública. Adicionou que se deve, ainda, formatar uma análise dos impactos dessa nova política pública na cadeia de produção, distribuição e consumo de combustíveis, além de se ter a sensibilidade sobre quando os novos produtos entrarão no mercado e se haverá necessidade de se instituir políticas fiscais e de crédito para facilitar sua inserção no mercado nacional. Por fim, destacou a necessidade de engajamento de todos em suas respectivas especialidades do trabalho. Em seguida, apresentou o plano de trabalho, informando suas etapas, atividades, duração e as opções de abordagem do tema, que se resumem nestas quatro possibilidades:</p> <ol style="list-style-type: none"> O diesel verde não participa do mandato de mistura obrigatória do biodiesel; Criação de mandato obrigatório para diesel verde; Criação de mandato obrigatório para diesel verde e para o processo H-BIO; e Inserção do diesel verde no mandato obrigatório de adição de biodiesel ao diesel. <p>Após esclarecimentos sobre as opções, abriu a palavra para a discussão do plano de trabalho.</p>		

	<p>O Sr. Cid Caldas, representante do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), sugeriu que o processo H-BIO fosse retirado do plano de trabalho, por entender que não se trata de um biocombustível. Esse posicionamento foi acompanhado pelo convidado Sr. Rafael Campelo, do Ministério da Economia (ME). Na visão deles, o foco deveria se concentrar na inserção do diesel verde no mandato obrigatório de biodiesel. Em contra-argumentação, o Sr. Paulo Costa (MME) ponderou que o processo H-BIO esteve nas discussões da consulta pública de especificação do diesel verde da ANP (<u>Consulta e Audiência Públicas nº 3/2020</u>) e que a empresa envolvida na produção desse combustível aguarda uma posição do Governo. Destacou também a importância do H-BIO e a necessidade de se dar um tratamento ao tema. Por esses motivos, sugeriu que o H-BIO fosse mantido no plano de trabalho, para que o assunto seja melhor discutido durante a execução do plano de trabalho.</p>
2.3	<p>O representante do Ministério da Economia (ME), Sr. Gustavo Manfrim, sugeriu que as menções a linhas de crédito e isenções fiscais fossem retiradas do plano de trabalho, haja vista o difícil momento fiscal por que passa o País e a necessidade de se buscar recursos para a o programa de renda mínima que vem sendo estudado pelo Governo. Em resposta, o Sr. Paulo Costa (MME) expôs que a intenção não é vincular essas possibilidades às linhas de ação a serem propostas, mas que façam parte do estudo e da análise das formas de tornar o diesel verde mais competitivo, considerando que se trata de tecnologia com CAPEX e OPEX maiores que o biodiesel/diesel. A intenção, segundo ele, é que seja mensurada a tributação a ser adotada para que o novo biocombustível entre no mercado, já que o biodiesel e o etanol possuem tributação diferenciada em relação aos seus competidores fósseis. É necessário, portanto, que se tenha estudo, mesmo que não seja de imediata implantação, das condições necessárias à inserção do diesel verde, ponderou. Após, discussões, ficou acordado que o ME irá propor um texto para o plano de trabalho que não sinalize uma suposta isenção tributária ou credito diferenciado, mas proponha que o grupo de trabalho faça um estudo sobre o tema.</p>
2.4	<p>O Sr. Cid Caldas (MAPA), o Sr. Gustavo Ferreira (CCPR) e os convidados Sr. Rafael Campelo (ME) e Sr. Maurício Martins (ME) sugeriram um cronograma mais curto que o proposto (8 meses), pois, como a especificação do diesel verde está prestes a ser publicada pela ANP, o estudo deste grupo careceria de agilidade, para ser apresentado próximo à publicação da ANP sobre o tema, ou talvez antes disso. O Sr. Gustavo Ferreira (CCPR) sugeriu que o CRBIO pode ser mais direto nas análises, dado que seus membros já possuem expertise suficiente no assunto. O Sr. Rafael Campelo (ME) expressou que a Lei nº 9.478/99 adota o termo biodiesel de forma ampla e que o CNPE não poderá adotar caminho diferente do estabelecido pela Lei. Para ele, o termo colocado na Lei sobre biodiesel comporta tanto o diesel verde como o biodiesel de éster, sem distinções. Sugeriu retirar as amarras legislativas e seguir o que está na Lei. Acredita que a ANP está equivocada por contrariar a Lei e que a ação do grupo de trabalho deve anteceder a publicação da regulamentação da ANP sobre a especificação do biocombustível. Como resposta, o Sr. Paulo Costa (MME) considerou a complexidade de se fazer uma análise de impacto regulatório para propor uma política pública da envergadura da ora proposta e que um prazo mais curto que o proposto poderia comprometer a quantidade e qualidade das análises propostas. Contra-argumentou, também, que a inserção do diesel verde e do processo HBIO na matriz de combustíveis é um tema polêmico. Uma prova disso foi o debate ocorrido na Audiência Publica da ANP sobre a especificação do biocombustível. Informou que o MME conhece a posição de cada parte sobre o tema e apoia a decisão da ANP. E que a missão deste grupo, cujo trabalho estaria apenas começando, é mais ampla que a especificação do biocombustível e, por isso, deve ter um prazo maior, por envolver questões econômicas, polêmicas e complexas. O representante da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), Sr. Rafael Araújo, corroborou com o posicionamento do representante do MME. Elogiou o plano apresentado e destacou a complexidade do trabalho a ser realizado. Acrescentou que são vários pontos que devem ser estudados e comparados com as políticas de países que desenvolveram o diesel verde. Na visão do representante da EPE, a complexidade é alta e o prazo está adequado. Já o representante da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Sr. Carlos Orlando, enfatizou que a ANP não faz política pública, pelo contrário. Apenas atende à política vigente. Informou que considera o diesel verde e o biodiesel como</p>

	<p>dois produtos distintos e que não acredita na inserção do diesel verde no curto prazo, por ser ainda um produto muito caro. Adicionou que apenas um mandato de mistura não seria suficiente para que o diesel verde, com custo mais elevado, entre no mercado nacional. Portanto, o diesel verde, para ser competitivo, careceria de uma política pública de redução de custos. A convidada Sr.^a Lorena Souza (ANP) alertou que diesel verde e biodiesel se tratam de produtos diferentes, o que implica especificações diferentes, não sendo possível colocar os dois produtos sob a mesma especificação. Os representantes do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTI), Sr. Eduardo Soriano e Sr. Rafael Menezes, corroboraram com o entendimento do Sr. Carlos Orlando (ANP). Acrescentaram que, sob outro ponto de vista dos mandatos existentes no mercado de combustíveis, existe hoje uma reserva de mercado para o diesel fóssil de 88%. E que a análise sobre a inserção de biocombustíveis nesse mercado deve levar em consideração também a quantidade de empregos gerados e a mitigação dos efeitos nocivos à saúde gerados pelas emissões do setor e que têm forte impacto fiscal no orçamento de saúde no País. E que, portanto, a análise de impacto regulatório não deve levar em consideração apenas os aspectos econômicos tradicionais, mas incluir também, entre outros, emprego, renda, meio-ambiente e saúde. Nesse ponto, o Sr. Rafael Araújo (EPE) apoiou a visão do MCTI e destacou a importância de se convidar a Anfavea para discutir a tecnologia EURO6 para motores do Ciclo Diesel.</p>
2.5	<p>O representante do Ministério de Relações Exteriores, Sr. Renato Godinho, informou que o diesel verde é o combustível que mais cresce no mundo no Ciclo Diesel e que o Texas (EUA) está convertendo totalmente algumas refinarias de fósseis em biorrefinarias, e que isso estaria criando condições para uma mudança no panorama do setor. Defendeu a ideia de um único mandato para o diesel verde e o biodiesel éster, acreditando ser a mais sensata e que isso traria ganhos de eficiência e concorrência para o setor. Ainda, citou que as metas adotadas nos EUA e na Europa não trazem diferença de rotas. Lembrou que o objetivo da política pública é o aumento da participação de renováveis na matriz energética, independentemente da rota. Colocou que, apesar de, tecnicamente, serem produtos diferentes, sob o prisma da política pública não o são. Informou, também, que o MRE poderá realizar a parte do estudo que se refere à análise comparativa das políticas internacionais sobre o tema.</p>
2.6	<p>Após toda a discussão, o Sr. Gustavo Motta (MME) concluiu não haver consenso quanto a alguns pontos do plano de trabalho proposto, especialmente quanto ao seu escopo, profundidade de análises e tempo de duração. Ponderou, portanto, que não seria conveniente deliberar os pontos em divergência nesta reunião, haja vista o avançado da hora e a necessidade de se ampliar algumas reflexões. Alternativamente, sugeriu mais tempo para que o plano de trabalho seja analisado em maior detalhe pelos membros e convidados, para que estes formalizem suas sugestões e comentários ao plano até o dia 22 de outubro de 2020. Que essas contribuições fossem circuladas entre os membros no dia posterior a esse prazo. E que nova reunião fosse marcada até o final do mês de outubro de 2020, em data a ser confirmada posteriormente, para os membros deliberarem sobre os pontos divergentes. Em seguida, questionou se algum presente teria objeções a esse encaminhamento. Não houve manifestação contrária, sendo o encaminhamento dado como aprovado.</p>
3.	Assuntos Gerais.
3.1	Não houve assuntos gerais.
4.	Encerramento
4.1	Não havendo mais assuntos a serem tratados, o Sr. Gustavo Motta (MME) agradeceu a participação de todos os presentes e deu a reunião como encerrada.
Data de Aprovação:	
23/10/2020	

LISTA DE PRESENÇA 5ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA - 15 DE OUTUBRO DE 2020
Comitê RenovaBio - Relação de Membros e Convidados

MEMBROS					
ÓRGÃO	REPRESENTANTE	NOME	TELEFONE	E-MAIL	REGISTRO DE PRESENÇA (VIDEOCONFERÊNCIA)
Ministério de Minas e Energia	Titular	José Mauro Ferreira Coelho	(61) 2032-5029 / 5103	spg@mme.gov.br	AUSENTE
	Suplente	Gustavo Luís de Souza Motta	(61) 2032-5509	gustavo.motta@mme.gov.br	PRESENTE
Casa Civil da Presidência da República	Titular	Gustavo Henrique Ferreira	(61) 3411-3854	gustavo.henrique@presidencia.gov.br	PRESENTE
	Suplente	Ruy Emmanuel Silva de Azevedo	(61) 3411-3852 / 3854	ruy.azevedo@presidencia.gov.br	PRESENTE
Ministério do Meio Ambiente	Titular	José Leonardo Maniscalco	(61) 2028-1451	jose.maniscalco@mma.gov.br	AUSENTE
	Suplente	Samuel Vieira de Souza	(61) 2028-1451	samuel.souza@mma.gov.br	AUSENTE
Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento	Titular	Cid Jorge Caldas	(61) 3218-2940	cid.caldas@agricultura.gov.br	PRESENTE
	Suplente	Pedro Alves Corrêa Neto	(61) 3218-2574	pedroaneto@agricultura.gov.br	AUSENTE
Ministério da Economia	Titular	Gustavo Gonçalves Manfrim	(61) 3412-2295	gustavo.manfrim@fazenda.gov.br	PRESENTE
	Suplente	Edie Andreeto Júnior	(61) 3412-5158	edie.junior@fazenda.gov.br	AUSENTE
Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações	Titular	Eduardo Soriano	(61) 2033-8555/7476	esoriano@mctic.gov.br	PRESENTE
	Suplente	Rafael Silva Menezes	(61) 2033-7817/7802	rsmenezes@mctic.gov.br	PRESENTE
Ministério da Infraestrutura	Titular	Rodrigo Ribeiro Alencar	(61) 2029-8543	rodigo.alencar@infraestrutura.gov.br	AUSENTE
	Suplente	Karla Branquinho dos Santos	(61) 99965-2323	karla.branquinho@infraestrutura.gov.br	PRESENTE

LISTA DE PRESENÇA 5ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA - 15 DE OUTUBRO DE 2020
Comitê RenovaBio - Relação de Membros e Convidados

CONVIDADOS PERMANENTES					
ÓRGÃO	REPRESENTANTE	NOME	TELEFONE	E-MAIL	REGISTRO DE PRESENÇA (VIDEOCONFERÊNCIA)
Ministério das Relações Exteriores	Titular	Alex Giacomelli	(61) 98307-0555	alex.giacomelli@itamaraty.gov.br	AUSENTE
	Suplente	Renato Domith Godinho	(61) 2030-8613	drn@itamaraty.gov.br	PRESENTE
Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis	Titular	Carlos Orlando Enrique da Silva	(21) 2112-8644	cosilva@anp.gov.br	PRESENTE
	Suplente	Danielle Machado e Silva Conde	(21) 99632-9688	dsilva@anp.gov.br	PRESENTE
Empresa de Pesquisa Energética	Titular	Rafael Barros Araujo	(21) 3512-3349	rafael.araujo@epe.gov.br	PRESENTE
	Suplente	Rachel Martins Henriques	(21) 3512-3398	rachel.henriques@epe.gov.br	PRESENTE

LISTA DE PRESENÇA 5ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA - 15 DE OUTUBRO DE 2020

Comitê RenovaBio - Relação de Membros e Convidados

OUTROS CONVIDADOS				
ÓRGÃO	NOME	TELEFONE	E-MAIL	REGISTRO DE PRESENÇA (VIDEOCONFERÊNCIA)
ANP	Lorena Mendes de Souza			PRESENTE
ANP	Luiz Fernando de Souza Coelho	(21) 2112-8363	lcoelho@anp.gov.br	PRESENTE
ANP	Pietro Adamo Sampaio Mendes		pmendes@anp.gov.br	PRESENTE
ME	Mauricio Marins Machado		mauricio.machado@planejamento.gov.br	PRESENTE
ME	Rafael Campelo de Melo Ferraz			PRESENTE
ME	Thalita Clemente Couto		thalita.couto@fazenda.gov.br	PRESENTE
MINFRA	Jackeline Gonçalves de Oliveira	(61) 2029-8541	jackeline.oliveira@infraestrutura.gov.br	PRESENTE
MME	Gustavo Luís de Souza Motta	(61) 2032-5509	gustavo.motta@mme.gov.br	PRESENTE
MME	Marlon Arraes Jardim Leal	(61) 2032-5509	marlon.araes@mme.gov.br	PRESENTE
MME	Paulo Roberto Machado Fernandes Costa	(61) 2032-5509	paulor.costa@mme.gov.br	PRESENTE
MME	Umberto Mattei	(61) 2032-5509	umberto.mattei@mme.gov.br	PRESENTE

PLANO DE TRABALHO PARA INSERÇÃO DO DIESEL VERDE NA MATRIZ DE COMBUSTÍVEIS DO CICLO DIESEL

1. OBJETIVO

Estabelecer Plano de Trabalho e cronograma para ser elaborada proposta ao Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) sobre a inserção do Diesel Verde e H-BIO na Política Energética Nacional do ciclo Diesel pelo Comitê RenovaBio.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO

O Brasil utiliza 12% de biodiesel misturado ao diesel nos combustíveis do ciclo Diesel, desde 1º de março de 2020, e a Resolução CNPE nº 16/2018 determina o acréscimo de 1% a cada ano, até atingir o limite de 15% em 1º de março de 2023.

Para fins de mistura obrigatória de biodiesel a ser adicionado ao diesel, não são considerados atualmente potenciais substitutos do combustível fóssil como o diesel obtido pelo processo H-Bio, patenteado pela Petrobras, em que há coprocessamento de 5% de matéria-prima de óleo vegetal na unidade de hidrotreatamento e o diesel verde obtido principalmente pelo processo de hidrotreatamento de óleo vegetais e animais (HVO).

O biodiesel consiste em mistura de ésteres de ácidos graxos (contendo carbono, hidrogênio e oxigênio) e o diesel verde em mistura de hidrocarbonetos parafínicos (contendo carbono e hidrogênio), sendo moléculas quimicamente diferentes entre si.

Nessa linha, a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) realizou processo de consulta e audiência públicas nº 3/2020, em que o diesel verde por ser hidrocarboneto parafínico, foi tratado de forma diferente do biodiesel que consiste em mistura de ésteres de ácidos graxos.

Após a regulamentação pela ANP do diesel verde, existe a necessidade do Conselho Nacional de Política Energética estabelecer a Política Energética para utilização desse novo biocombustível, bem como qual será o tratamento dispensado ao diesel obtido pelo processo H-Bio que possui parte da matéria-prima renovável.

Assim, nos próximos itens serão apresentadas as possíveis alternativas para a inserção do diesel verde e do H-Bio no ciclo Diesel.

3. POSSÍVEIS ALTERNATIVAS

3.1 O diesel verde não participa do mandato de mistura obrigatória do biodiesel e são estudadas outras alternativas de apoio a nova tecnologia como linha de financiamento e tributação diferenciadas

O percentual obrigatório de adição de 12% do biodiesel ao diesel fóssil fica sendo atendido apenas por misturas de ésteres de ácidos graxos (biodiesel).

O diesel verde, por ser um produto *drop in*, compete com o diesel fóssil sem mercado obrigatório. A competitividade do diesel verde frente ao diesel mineral dar-se-á via preço. Deve-se propor uma política de redução de custos de produção via crédito e/ou tributação.

Deve-se analisar onde o diesel verde será misturado para composição do produto final para que a logística não incorra em custos ao distribuidor de combustíveis, como: um tanque de armazenagem a mais e o recebimento de mais um produto na base.

O produtor de diesel verde poderá emitir CBIOS com a sua aprovação na RenovaCalc.

Nesse caso, o processo H-BIO também não participa do mandato de mistura obrigatória do biodiesel.

O percentual obrigatório de adição de 12% do biodiesel ao diesel fóssil fica sendo atendido apenas por misturas de ésteres de ácidos graxos (biodiesel).

Deve-se estudar melhor o processo HBIO para que lhe seja exigido um percentual mínimo de matéria prima vegetal para que seja considerado um emissor de CBIOS.

3.2 Criação de mandato obrigatório para diesel verde

O CNPE propõe a criação de mandato obrigatório de adição de diesel verde.

Neste caso, existiria mistura ternária de combustíveis no ciclo diesel da seguinte forma:

- 12% de biodiesel + X% de diesel verde + Y% de diesel fóssil;

A criação de um mercado cativo ao diesel verde não afasta o fato desse combustível ter um preço muito mais elevado que o biodiesel e o diesel mineral.

A existência de um mercado obrigatório sem uma política de redução de custos de produção via crédito e/ou tributação significa impacto inflacionário e ônus ao consumidor final.

3.3 Criação de mandato obrigatório para diesel verde e para o processo H-BIO

Neste caso, existiria mistura de combustíveis no ciclo diesel da seguinte forma:

- 12% de biodiesel + X% de diesel verde + Y% processo HBIO + W% de diesel fóssil.

3.4 Inserção do Diesel Verde no mandato obrigatório de adição de biodiesel ao diesel

O CNPE autorizará o cumprimento da mistura de biodiesel com diesel verde.

O produtor de diesel verde poderá ofertar o seu produto nos leilões de biocombustível do ciclo diesel (biodiesel/diesel verde). Nos leilões o diesel verde irá competir em preço com o biodiesel. A competição nos leilões sem uma política de redução de custos de produção via crédito e/ou tributação significa que o diesel verde não entrará no mercado.

3.5 Análise preliminar das alternativas

O quadro abaixo resume a análise das alternativas.

Tabela 1 - Análise das alternativas para inserção do diesel verde e do H-Bio.

Alternativa	Vantagens	Desvantagens
<p>1 - O diesel verde não participa do mandato de mistura obrigatória do biodiesel e são estudadas outras alternativas de apoio a nova tecnologia como linha de financiamento e tributação diferenciadas. O processo HBIO não participa do mandato de mistura obrigatória do biodiesel</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Menor custo de fiscalização para a ANP, pois não exige o acompanhamento de mais um mandato obrigatório de biocombustíveis; - Nenhum impacto no preço do óleo diesel B para o consumidor, pois o diesel verde e o processo H-Bio competem em preço com o diesel fóssil. - O diesel verde poderá ser misturado na refinaria e/ou na base de distribuição. 	<p>É possível que uma política de crédito subsidiado e renúncia fiscal não seja efetivada por restrições orçamentárias e por conta da dificuldade fiscal do país.</p>
<p>2 - Criação de mandato obrigatório para o diesel verde</p> <p>3 - Criação de mandato obrigatório para o processo H-Bio</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Garante a inserção do diesel verde, mesmo que esse não tenha preço competitivo com o biodiesel e/ou diesel mineral. 	<ul style="list-style-type: none"> - Aumenta o preço do óleo diesel B para o consumidor final; - Aumenta os custos de fiscalização da ANP para acompanhar novo mandato obrigatório de biocombustíveis; - Por ser um produto <i>drop-in</i>, existe a dificuldade de se determinar em laboratório o percentual de diesel verde/H-Bio existente no óleo diesel B.
<p>4 - Inserção do Diesel Verde no mandato obrigatório de adição de biodiesel ao diesel</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Garante a inserção do diesel verde, mesmo que esse tenha preço não competitivo com o biodiesel e/ou diesel mineral; - Minimiza as alegações de problemas de manuseio e utilização do biodiesel em função dos aumentos da mistura, pois o diesel verde possui a mesma estrutura molecular do diesel fóssil. 	<ul style="list-style-type: none"> - Introduce incertezas nos investimentos de aumento da capacidade de produção de biodiesel pela entrada de novos produtos substitutos; - Aumenta ainda mais os custos de fiscalização da ANP, pois se torna impossível (sem adição de marcadores) verificar nos postos revendedores por meio de análises laboratoriais o teor de biodiesel/diesel verde no óleo diesel B; - Possibilidade de fraudes no setor pela dificuldade de se determinar o quanto foi adicionado de diesel verde; - A definição da mistura do diesel verde na base de distribuição imporá ao distribuidor um custo adicional com a construção de tanque de armazenagem e complexidade no recebimento do novo produto.

4 PLANEJAMENTO DAS ATIVIDADES

Para realizar o levantamento das informações necessárias para elaboração do relatório final, serão realizados:

- Levantamento bibliográfico e consolidação das manifestações da consulta e audiência públicas realizadas pela ANP;
- Análise da experiência internacional;
- Consulta aos principais interessados por meio de questionários (cujas perguntas serão validadas pelos integrantes do Comitê RenovaBio antes do envio) e reuniões.

Os questionários servirão como base para a reunião, as respostas devem ser recebidas antes das reuniões e direcionarão as perguntas a serem feitas pelos representantes do Comitê RenovaBio. Serão necessárias 15 (quinze) reuniões de duração de 1 (uma) hora com os agentes listados na proposta de estrutura do relatório final abaixo, além das reuniões dos integrantes para elaboração do relatório e discussão da proposta de encaminhamento.

Desta forma, o relatório final possuirá 20 (vinte) itens com a seguinte divisão proposta do trabalho:

- 1) Introdução (DBIO/MME)
- 2) Combustíveis do Ciclo Diesel no Brasil e no Mundo: Essa atividade visa identificar a situação atual e a perspectiva da oferta de combustíveis para o Ciclo Diesel no País e no mundo, levando em consideração os eventuais programas existentes e as perspectivas de mercado para os veículos à diesel (Ciclo-Diesel) à luz dos diversos programas de descarbonização no Brasil e no mundo. (MRE e EPE).
- 3) Estado da Arte: Diesel Verde no Brasil e no Mundo. Essa atividade visa identificar a situação atual do Diesel Verde no País e no mundo, levantando os eventuais programas existentes, a capacidade de oferta de matérias primas e insumos, as disponibilidades industriais, a vocação regional para produção de oleaginosas, o conhecimento tecnológico disponível, o arcabouço regulatório existente, além da identificação de formas de inserção na matriz de combustíveis com especificações semelhantes no mundo. Será parte integrante desta atividade, e base para as demais atividades, a especificação do Diesel Verde estabelecida pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). (MCTIC, MRE).
- 4) Manifestações dos agentes consultados:
 - Refinarias (Petrobras, Refit, Riograndense e DaxOil) – (EPE)
 - Produtores de Biodiesel (Abiove, Aprobio e Ubrabio) – (SECAP/ME)
 - Distribuidores (ABD e Brasilcom) – (SEAE/ME)
 - Potencial produtor de HVO (ECB) – (MINFRA)
 - Revendedores (Fecombustíveis e Sincopetro) – (MINFRA)

- Agências de preços e de análise de mercado (Argus, IHS e Platts) – (Casa Civil)
- 5) Delimitação das Regiões Atrativamente Econômicas para Produção de Diesel Verde no Brasil: Essa atividade tem por objetivo mapear as disponibilidades de matérias primas e de insumos necessários à produção de Diesel Verde, avaliando a real capacidade de produção de oleaginosas no País, o custo de produção associado, e a sustentabilidade da produção. (MAPA)
 - 6) Quantificação dos Mercados Interno e Externo: Essa atividade tem por objetivo identificar o mercado potencial para inserção do Diesel Verde, tanto à nível interno, como para os mercados externos, onde eventualmente o Diesel Verde já seja utilizado. Deverão ser observados as restrições ao uso, bem como as políticas de substituição vigentes no mundo. (EPE)
 - 7) Estruturação das Cadeias Agrícola, Industrial e de Comercialização. Essa atividade visa identificar os principais agentes da cadeia e simular os impactos dos diversos modelos e regras de comercialização, visando dar suporte à garantia da qualidade do combustível, a um melhor controle fiscal, e fontes de financiamento da cadeia produtiva. (MME, MAPA, ME)
 - 8) Tributação e Política de Preços: Nessa atividade serão realizadas simulações relativas à formação dos preços do Diesel e do Diesel Verde em função de diferentes alternativas de tributação e de incentivos à produção e comercialização, bem como a avaliação das consequências de um eventual tratamento tributário diferenciado para aumentar sua competitividade. Por fim, será definido o modelo tributário mais adequado a ser implementado na cadeia de cada novo combustível que se encaixe na definição de Diesel Verde. (ME)
 - 9) Adequação do Arcabouço Regulatório. Essa atividade tem por objetivo preparar uma base legal que permita a comercialização, o uso e o controle da qualidade do Diesel Verde e de sua mistura com o diesel, em diferentes percentuais. (ANP)
 - 10) Linhas de Financiamento. Essa atividade tem por objetivo verificar e viabilizar linhas de financiamento da cadeia de produção e comercialização do Diesel Verde, com a avaliação dos mecanismos existentes e a criação de linhas específicas, de forma a propiciar um ambiente econômico que favoreça a penetração do Diesel Verde no mercado. (BNDES)
 - 11) Plantas Industriais – Escala Comercial: Essa atividade visa identificar as iniciativas em andamento relativas à produção de óleo vegetal e de Diesel Verde, que possam ser utilizadas como projetos de referência, para estruturação das cadeias produtiva e de comercialização e uso do Diesel Verde. (MME, MAPA, ME)

- 12) Meio Ambiente: Essa atividade tem por objetivo avaliar os impactos decorrentes do uso do Diesel Verde, tais como a redução global dos componentes nocivos ao meio ambiente, a ampliação da área agrícola, e os descartes dos resíduos do processo, entre outros. Avaliação das alternativas para rotas tecnológicas de produção do Diesel Verde para inserção na RenovaCalc. (EMBRAPA, ANP)
- 13) Desenvolvimento Tecnológico. Essa atividade tem por objetivo aumentar a competitividade buscando inovações tecnológicas permanentes nas várias etapas da cadeia, dentre elas: as técnicas de plantio, esmagamento, produção de biomassa e oleaginosas que podem ser utilizadas como matérias primas do Diesel Verde, além de possíveis testes de desempenho de motores. (MCTI)
- 14) Inclusão e Impactos sociais: Essa atividade tem por objetivo desenvolver ações que busquem a inclusão social como uma vertente para o desenvolvimento do Programa, monitorando através de indicadores os impactos sociais decorrentes da implementação contínua do Programa de Diesel Verde. Avaliação de impactos em indicadores relativos a IDH nos municípios nos quais se dará eventual produção de Diesel Verde e avaliação de indicadores de emprego (postos de trabalho/unidade de energia produzida). (MME, MAPA, ME)
- 15) Análise de Risco. Essa atividade visa, no decorrer da execução do Programa, avaliar os principais riscos de planejamento, de gestão e de implantação. E, em decorrência desses, desenvolver ações de forma a minimizá-los. (MME, MAPA, ME)
- 16) Recursos Financeiros para a Elaboração dos Estudos: Essa atividade tem por objetivo verificar a possibilidade da disponibilização de recursos financeiros para o Programa com vistas ao cumprimento de seus objetivos. (ME)
- 17) Avaliação e Impactos do Diesel Verde no RenovaBio: Essa atividade tem por objetivo identificar os instrumentos para inserção do Diesel Verde na Matriz de Combustíveis no âmbito do RenovaBio (RenovaCalc; CBIOs e impactos na Meta Decenal de Descarbonização). (CRBIO e ANP)
- 18) Determinação da Rampa de Crescimento: Essa atividade visa estabelecer os eventuais percentuais de substituição do diesel de petróleo por Diesel Verde na matriz energética brasileira. Definição da rampa sustentável de crescimento da participação de biocombustíveis no Ciclo Diesel, considerando-se o RenovaBio. A rampa de crescimento deverá ser elaborada após a execução das seguintes atividades: (CRBIO)
 - a. Determinação das regiões atrativas ao plantio do ponto de vista técnico e econômico, incluindo o mapeamento das disponibilidades

de matérias primas e unidades industriais economicamente viáveis, região a região;

- b. Avaliação da disponibilidade de base tecnológica para a produção do óleo vegetal e de matérias primas para o Diesel Verde;
- c. Quantificação do mercado potencial;
- d. Avaliação da política tributária e de formação dos preços;
- e. Confirmação técnica, por órgão competente, dos percentuais máximos hoje admitidos para a mistura de Diesel Verde ao diesel no Brasil, de forma segura do ponto de vista de proteção ao consumidor;
- f. Outras atividades, caso o grupo de trabalho entenda como necessário.

19) Elaboração do Relatório Final do Grupo de Trabalho: Esta atividade consiste na consolidação das principais informações levantadas durante os estudos e nas recomendações de políticas públicas para a inserção do Diesel Verde na Política Energética Nacional. (CRBIO)

20) Consulta Pública: Esta atividade envolve a submissão do Relatório Final à Consulta Pública, bem como a consolidação das contribuições recebidas e a posterior deliberação sobre eventuais alterações no Relatório Final e da minuta de Resolução a serem encaminhados ao CNPE. (CRBIO)

21) Encaminhamento do Relatório Final e da minuta de Resolução ao CNPE: Esta atividade diz respeito ao encaminhamento do Relatório Final e da minuta de Resolução para a apreciação do CNPE, o que inclui as discussões e preparativos prévios à reunião desse Conselho. (CRBIO)

ANEXO – PROPOSTA DE QUESTIONÁRIO

- 1) Quais são as vantagens e desvantagens da inserção do diesel verde na matriz de combustíveis do ciclo Diesel?
- 2) Dentre as alternativas para inserção do diesel verde na matriz de combustíveis do ciclo Diesel, qual a melhor alternativa? Justifique, apontando os custos e benefícios da escolha.
 - a) Manutenção do mandato obrigatório apenas para o biodiesel e o diesel verde compete sem apoio de política pública com o diesel fóssil;
 - b) Criação de mandato obrigatório para diesel verde, mantido o do biodiesel;
 - c) Inserção do Diesel Verde no mandato obrigatório de adição de biodiesel ao diesel.
- 3) Qual a expectativa do custo de produção do diesel verde em relação ao biodiesel?
- 4) Quais as perspectivas para produção de diesel verde no País?
- 5) Existe matéria-prima disponível para assegurar a produção de diesel verde no País?
- 6) Quais são os principais gargalos tributários, regulatórios, dentre outros, a serem superados para haver produção de diesel verde no País?

