

Brasília, 13 de outubro de 2023

Aos membros do
Comitê RenovaBio (CRBio)

Ref.: Posicionamento - Consulta Pública Nº 155, de 14 de setembro de 2023, que trata das metas compulsórias de descarbonização da matriz de combustíveis, ciclo 2024-2033, no âmbito da Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio).

Excelentíssimos(as) Senhores(as),

A União da Indústria de Cana-de-Açúcar (UNICA) - associação que representa usinas e destilarias responsáveis por mais de 50% da produção brasileira de etanol, açúcar, bioeletricidade e bioenergia - vem, respeitosamente, manifestar as suas contribuições acerca da Consulta Pública nº 155, de 14 de setembro de 2023, que trata das metas compulsórias de descarbonização da matriz de combustíveis para o ciclo 2024-2033, no âmbito da Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio).

Inicialmente, cumprimos o Ministério de Minas e Energia (MME), particularmente o seu Departamento de Biocombustíveis, bem como os representantes do Comitê RenovaBio, pela oportunidade de trazeremos as nossas considerações sobre o tema.

A UNICA reconhece e destaca o mérito associado ao RenovaBio quanto iniciativa fundamental para o atendimento dos compromissos assumidos internacionalmente pelo Brasil, bem como para promover a adequada expansão da produção e do uso de biocombustíveis no País. O Programa constitui arcabouço legal imprescindível à maior previsibilidade para a cadeia nacional de combustíveis renováveis e ao efetivo reconhecimento dos benefícios ambientais destes produtos. Adicionalmente, o crescimento da produção nacional destas fontes resultará em efeitos positivos à criação de empregos, à geração de renda, à redução da poluição local e à regularidade do abastecimento doméstico.

Entendemos que a proposta ora em apreço para 2024, com a meta compulsória de descarbonização estipulada em 38,77 milhões de Créditos de Descarbonização (CBios), se alinha à oferta potencial de CBios pelo setor produtivo da bioenergia. Ademais, a alteração de data para cumprimento das metas de 2023 (postergada para março de 2024), reduziu o período de geração de CBios para o próximo ano, introduzindo incerteza ao Programa e limitando uma meta maior para o próximo ano.

As atualizações dos parâmetros de intensidade de carbono, elegibilidade e demanda energética nos ciclos Otto, Diesel e aviação previstas na minuta disponibilizada por este

Comitê também garantiram alinhamento entre os coeficientes registrados nos três primeiros anos do Programa e aqueles utilizados na modelagem das metas anteriores. Portanto, consideramos que a modelagem proposta nesta consulta pública retrata de maneira mais assertiva as condições observadas na produção e consumo de biocombustíveis, bem como na dinâmica de emissões de gases causadores do efeito estufa (GEE) no setor brasileiro de transporte.

Por fim, cabe reiterar a importância da premissa adotada pelo Comitê na definição das metas propostas. Apesar da menor quantidade de CBios prevista para os próximos 10 anos, entendemos que a premissa utilizada nesta nova proposta consolida a redução na intensidade de carbono da matriz nacional (IC) inicialmente prevista pelo Programa, garantindo que o compromisso ambiental estabelecido pelo País não se altere.

Isto posto, gostaríamos de apresentar de maneira mais detalhada as nossas contribuições em duas seções distintas. A primeira delas detalha pequenas inconsistências identificadas nas equações e fórmulas apresentadas na modelagem. A segunda aborda a necessidade de incorporar um mecanismo que mitigue eventual efeito negativo dos contratos de longo prazo nas metas ambientais.

1. Ajustes técnicos na modelagem do Programa

Nesta seção detalhamos ajustes pontuais nos cálculos do modelo econômico disponibilizado. As sugestões estão referenciadas a partir da planilha “Modelo Decenal Metas RenovaBio 2024-2033 - Consulta Pública” e não trazem alterações significativas nos resultados obtidos no modelo oferecido por este Comitê.

Sugestão 1 - Frota de comerciais leves *Plug-in Hybrid Electric Vehicle* (PBHEV) e frota *flex fuel*

- **Nome da planilha:** Resumo
- **Ajuste:** Linha 52: ‘Frota Eq – Flex-Fuel’
- **Inconsistência:** Não foi incorporado na frota *flex fuel* a parcela de comerciais leves PHEV. O trecho abaixo, destacado em azul, representa a fórmula que inclui a frota PHEV.

Fórmula: “=+AM4+AM11+AM29/'Premissas e Valores de Entrada'!\$B\$43+AM57*(AM7+AM14)/(1+'Premissas e Valores de Entrada'!\$B\$44)+ (AM58)*AM8/(1+'Premissas e Valores de Entrada'!\$B\$45)”

- **Impacto:** Ainda que seja uma parcela pequena de frota, a não inclusão desses veículos reduziu o consumo estimado para o ciclo Otto.
- **Correção:** Adicionar na fórmula a frota de comerciais leves PHEV, conforme destacado em vermelho a seguir.

Fórmula: “=+AM4+AM11+AM29/'Premissas e Valores de Entrada'!\$B\$43+AM57*(AM7+AM14)/(1+'Premissas e Valores de Entrada'!\$B\$44)+(AM58)*(AM8+AM15)/(1+'Premissas e Valores de Entrada'!\$B\$45)”

Sugestão 2 - Frota de motocicletas elétricas na frota de Battery Electric Vehicle (BEV)

- **Nome da planilha:** Resumo
- **Ajuste:** Linha 53: 'Frota Eq – BEV'
- **Inconsistência:** Não foi incorporada na frota total de BEV a parcela referente ao estoque de motocicletas a bateria.

Fórmula: "+AM6+AM13"

- **Impacto:** A não inclusão das motos elétricas na frota total de BEV reduz a estimativa de demanda por energia elétrica destinada ao segmento do ciclo Otto.
- **Correção:** Incorporar a frota de motocicletas elétricas convertidas em veículos leves pelo fator de equivalência adotado no modelo, conforme destacado a seguir em vermelho:

Fórmula: "+AM6+AM13+AM30/Premissas e Valores de Entrada!B43"

Sugestão 3 - Consumo de diesel pelos comerciais leves

- **Nome da planilha:** Cálculo IC Matriz
- **Ajuste:** Linha 316: Consumo Diesel (CL) m³
- **Inconsistência:** A partir da coluna "BC", referente ao ano de 2023, o consumo de diesel pelos comerciais leves é calculado a partir da multiplicação do "consumo específico (CL Diesel) (m³/veículo)" pela frota de "Caminhões + Ônibus (Diesel)"

*Fórmula: "+BC315*BC313"*

- **Impacto:** A inversão da base de cálculo afeta o consumo estimado para o ciclo Diesel.
- **Correção:** Multiplicar o consumo específico dos comerciais leves (Diesel) pela frota de comerciais leves (Diesel), conforme destacado em vermelho a seguir:

*Exemplo da fórmula: "+BC315*BC312"*

Sugestão 4 - Composição do ciclo Otto de 2017 a 2022

- **Nome da planilha:** Cálculo IC Matriz
- **Ajuste:** Linha 297 – Demanda Ciclo-Otto (m³ Gas C eq)
- **Inconsistência:** Entre as colunas "AW" e "BB", que remetem aos anos de 2017 a 2022, o consumo do ciclo Otto calculado considera um teor de mistura de etanol anidro na gasolina fora do percentual de referência de 27%.
- **Correção:** Aplicar o cálculo definido na coluna "BE" desde o ano de 2017.

2. Mecanismos de controle para impedir distorções nas metas ambientais diante dos efeitos de contratos de longo prazo

A Resolução ANP Nº 921, de 4 de abril de 2023, regulamenta a redução da meta anual individual da parte obrigada em decorrência da aquisição de biocombustíveis por meio de contrato de fornecimento de longo prazo. Este dispositivo estava previsto no Art. 8º da Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017, e autorizado a partir do Art. 2º da Resolução CNPE nº 8, de 18 de agosto de 2020.

O mencionado fator redutor da demanda por CBios não está incorporado na proposta de metas de descarbonização apresentada na presente Consulta Pública. Assim, é possível que o referido redutor pautado em condições comerciais possa subverter o objetivo definido para a intensidade de carbono da matriz nacional, o qual foi inclusive apresentado como compromisso brasileiro em acordos internacionais.

Como pode ser observado na Tabela 1, a redução pretendida para a intensidade de carbono da matriz brasileira foi mantida inalterada em todas as consultas públicas realizadas por este Comitê até o momento, reiterando o compromisso ambiental assumido pelo País. Ocorre, entretanto, que a implementação do regulamento disposto na RANP nº 921/2023 poderá distorcer essa condição caso não seja incorporado um mecanismo de ajuste proporcional das metas nos próximos anos.

Tabela 1. Redução pretendida da intensidade de carbono da matriz de transporte (Base 2017).

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 |
|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Curva Original | -3,3% | -3,6% | -3,8% | -4,6% | -6,2% | -7,7% | -9,2% | -10,4% | -11,3% | | | | | |
| CP nº 94/2020 | -3,6% | -4,1% | -5,0% | -5,3% | -5,0% | -5,1% | -7,1% | -8,7% | -10,1% | -11,4% | -12,3% | | | |
| CP nº 112/2021 | | | -5,0% | -5,3% | -5,0% | -5,1% | -7,1% | -8,7% | -10,1% | -11,4% | -12,3% | -12,9% | | |
| CP nº 140/2022 | | | | -5,3% | -5,0% | -5,1% | -7,1% | -8,7% | -10,1% | -11,4% | -12,3% | -12,9% | -13,1% | |
| CP nº 155/2023 | | | | | -3,3% | -4,8% | -7,1% | -8,7% | -10,1% | -11,4% | -12,3% | -12,9% | -13,1% | -13,4% |

Fonte: Modelo RenovaBio/MME.

Para exemplificar a situação, na Figura 1 é apresentada uma simulação do impacto potencial na intensidade de carbono da matriz de transporte oriunda da aplicação da regra estabelecida, com redução de 20% no número de CBios que deveriam ser adquiridos pelos distribuidores em decorrência da celebração de contratos de longo prazo. Nessa condição, a pegada de carbono da matriz seria deteriorada em quase 4,0% na comparação com o compromisso originalmente estabelecido.

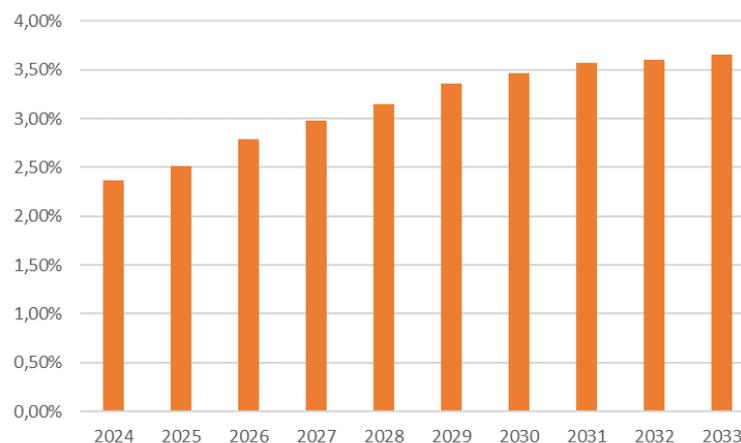


Figura 1. Aumento percentual na intensidade de carbono da matriz de transporte brasileira em cenário com desconto de 20% no número de CBios a serem adquiridos pelos distribuidores.

Fonte: Modelo RenovaBio/MME. Elaboração: UNICA.

De todo o exposto, resta evidente que o Comitê RenovaBio precisa incorporar à meta nacional de descarbonização um mecanismo que compense, de forma direta e proporcional, uma eventual redução no número de CBios a serem adquiridos por distribuidores individuais em função da celebração de contratos de longo prazo para a aquisição de biocombustíveis.

Nesse sentido, sugerimos que a Resolução CNPE especifique obrigação mandatória de ajuste na meta de aquisição de CBios em quantidade proporcional ao desconto gerado pelos contratos de longo prazo celebrados. Esse ajuste deveria ser realizado anualmente, na ocasião da consulta pública para a confirmação das metas do ano civil subsequente.

A não adequação da regra prejudicará sobremaneira o atendimento da intensidade de carbono pretendida para a matriz nacional nos próximos anos.

Sendo o que nos cumpria para o momento, aproveitamos para reiterar os nosso votos de estima e consideração.

Atenciosamente,

Evandro Herrera Bertone Gussi

Diretor Presidente

União da Indústria de Cana-de-açúcar e Bioenergia