MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA

DESPACHO

Processo nº: 48380.000183/2018-08

Assunto: Relatório de consolidação da Audiência Pública

Interessado: SECRETARIA DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS - SPG/MME

Senhor Diretor de Biocombustíveis,

1. Em resposta ao Despacho DBIO (0214435), de 03 de outubro de 2018, informo que esta Secretaria autoriza a publicação do Relatório de consolidação da Audiência Pública (0212141), em atendimento ao disposto no § 2º, art. 4º, da Portaria MME nº 385/2018.

Documento assinado eletronicamente por **João José de Nora Souto**, **Secretário-Adjunto de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis**, em 22/10/2018, às 19:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://www.mme.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0223283** e o código CRC **A3342787**.

Referência: Processo nº 48380.000183/2018-08 SEI nº 0223283

MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA
Esplanada dos Ministérios - Bloco U, bio@mme.gov.br , Brasília/DF, CEP 70065-900
Telefone: (61) 2032-5509 e Fax: @fax_unidade@ - http://www.mme.gov.br

RELATÓRIO

Processo nº 48380.000183/2018-08

Interessado: SECRETARIA DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS - SPG/MME

ASSUNTO: RELATÓRIO DE CONSOLIDAÇÃO DAS CONTRIBUIÇÕES APRESENTADAS NA AUDIÊNCIA PÚBLICA DE QUE TRATA A PORTARIA MME Nº 385/GM, DE 10 DE SETEMBRO DE 2018.

1. INTRODUÇÃO

1.1. O presente Relatório avalia os resultados da Audiência Pública sobre a definição de cronograma da evolução do percentual de adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel, realizada no dia 21 de setembro de 2018, das 14h30 às 18 horas, no Auditório Térreo do Edifício-Sede do Ministério de Minas e Energia, situado na Esplanada dos Ministérios, Bloco "U", em Brasília-DF. Essa Audiência foi realizada em atendimento à PORTARIA MME Nº 385/GM, DE 10 DE SETEMBRO DE 2018. A Audiência Pública é um mecanismo democrático e transparente para construção conjunta de políticas públicas entre governo e sociedade, conforme disposto no Decreto nº 8.243, de 23 de maio de 2014.

1.2. O objeto da Audiência Pública foi um Projeto de Resolução do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), com a finalidade de estabelecer o cronograma da evolução do percentual de adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel comercializado em todo o território nacional, nos termos do art. 1º-B da Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, para passar do patamar vigente de 10% (mistura B10) até o percentual de 15% (mistura B15), de maneira gradual, progressiva e previsível.

1.3. Ao regulamentar o art. 1°-B, da Lei nº 13.033/2016, a proposta atende à vontade do legislador, que já previu formalmente a adição de até 15% de biodiesel ao óleo diesel, comercializado em qualquer parte do território nacional. Complementa-se que a proposição vai ao encontro dos Princípios e Objetivos da Política Energética Nacional, definidos no art. 1º da Lei nº 9.478/1997. São exemplos, entre outros, os seguintes objetivos: i) incrementar, em bases econômicas, sociais e ambientais, a participação dos biocombustíveis na matriz energética nacional (inciso XII); ii) promover o desenvolvimento, ampliar o mercado de trabalho e valorizar os recursos energéticos (inciso II); iii) proteger os interesses do consumidor quanto a preço, qualidade e oferta dos produtos (inciso III); iv) atrair investimentos na produção de energia (inciso X); e v) mitigar as emissões de gases causadores de efeito estufa e de poluentes nos setores de energia e de transportes, inclusive com o uso de biocombustíveis (inciso XVIII).

1.4. A proposta se justifica ainda, conforme já mencionado nos documentos submetidos à Audiência Pública, para assegurar previsibilidade para evolução do percentual de biodiesel, que é importante para o planejamento público e privado, assim como para o desenvolvimento dos empregos e investimentos em toda a indústria deste biocombustível. A medida abrange setores socioeconômicos como cultivo de matérias-primas (agricultores familiares e médios/grandes agricultores), industrialização dessas matérias-primas, produção de proteínas e fabricação do biodiesel, distribuição e revenda de combustíveis, fabricação de veículos, máquinas e equipamentos e, não menos relevante, o usuário final, entre outros. A proposição confirma a importância do biodiesel para viabilizar uma oferta de energia cada vez mais sustentável, competitiva e segura, para a movimentação de pessoas e cargas, com redução das principais emissões poluentes locais e nocivas à saúde humana, tais como monóxido de carbono e material particulado. Sem embargo, ao propiciar a evolução desta fonte renovável de energia, com redução efetiva de gases de efeito estufa em relação ao concorrente de origem fóssil, a medida contribuirá para o Brasil cumprir seu compromisso perante a comunidade internacional, no âmbito do Acordo de Paris. A proposta levada à Audiência Pública estava também totalmente compatível com as metas de descarbonização da Política Nacional dos Biocombustíveis – RenovaBio, aprovadas em junho deste ano.

2. FORMAS DE PARTICIPAÇÃO NA AUDIÊNCIA PÚBLICA

2.1. A participação na Audiência Pública, aberta a quaisquer interessados, mediante prévia inscrição, deu-se a partir de duas formas principais:

a) manifestações verbais (documento SEI 0212148).; e/ou

b) contribuições por escrito (documento SEI 0212147).

2.2. Houve também a participação apenas como ouvinte.

2.3. O processo de participação da sociedade foi disciplinado pela PORTARIA MME Nº 385/GM, DE 10 DE SETEMBRO DE 2018, e às orientações do portal de Consultas Públicas do site eletrônico do Ministério de Minas e Energia na internet. Basicamente, foram as seguintes orientações divulgadas no portal:

- As manifestações orais apresentadas na Audiência Pública serão registradas e, assim como as contribuições enviadas por escrito, tornadas públicas, ficando disponíveis para quaisquer interessados no endereço eletrônico http://www.mme.gov.br/web/guest/consultas-publicas. Ambas serão sistematizadas e analisadas quanto ao seu eventual aproveitamento e o resultado integrará o Relatório Final, a ser elaborado após a realização da Audiência Pública.
- O pedido de credenciamento para se manifestar oralmente deverá ser solicitado antecipadamente, no ato da inscrição, conforme orientações específicas do formulário de inscrição.
- As manifestações orais deverão respeitar as orientações específicas dispostas no documento Modelo de Exposição para Manifestação Oral.
- Cada orador terá disponível o tempo de até 15 minutos para proferir sua manifestação. Caso o número de pedido de inscrições para manifestações orais seja incompatível com a duração da audiência pública, o Presidente da sessão poderá restringir esse tempo.
- As contribuições por escrito deverão ser enviadas a partir do preenchimento do Formulário

de Envio de Contribuições por Escrito.

3. FORMULÁRIOS PARA MANIFESTAÇÃO

3.1. Entre os documentos integrantes da Audiência Pública, foram apresentados à sociedade o "Formulário de Envio de Contribuições por Escrito" e o "Modelo de Exposição para Manifestação Oral". Ambos tiveram a finalidade de orientar e propiciar o meio adequado para manifestação da sociedade acerca do projeto de Resolução do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), cujo propósito é regulamentar o art 1º-B na Lei nº 13.033/2014, para estabelecer o cronograma da evolução do percentual de adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel comercializado no território nacional.

3.2. Destaca-se que esses dois documentos trouxeram perguntas objetivas sobre os diversos aspectos da proposta, a saber:

a) Qual sua opinião sobre o projeto de Resolução do CNPE?

b) Concorda que é necessário regulamentar o art 1º-B na Lei nº 13.033/2014?

c) Concorda que é importante definir um cronograma para a evolução gradual e previsível do percentual de adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel comercializado no território nacional?

d) Se concorda com uma evolução gradual do percentual de biodiesel no diesel, qual o ano seria o ano ideal para iniciar a adição de 11% de biodiesel (mistura B11)?

e) Os incrementos seguintes devem ser feitos a cada quanto tempo?

f) Os incrementos devem ser feitos no máximo em qual porcentagem?

g) A previsibilidade da evolução do teor de biodiesel na mistura com o óleo diesel é importante para você?

h) A competitividade do preço do biodiesel em relação ao combustível fóssil é importante para você?

i) Você concorda com as três condições da proposta para assegurar a evolução do teor de biodiesel: i) Conclusão prévia dos testes e ensaios em motores que validem a utilização da mistura com 15% de biodiesel adicionado ao óleo diesel? ii) Competitividade do preço do biodiesel em relação ao preço ao consumidor? iii)Comprovação de excedente de oferta nos leilões públicos de biodiesel?

j) Concorda com a reavaliação semestral do teor de biodiesel?

3.3. Para cada uma dessas perguntas, os formulários trouxeram opções de respostas, com gradação, tais como "Concordo integralmente", "Concordo parcialmente", "Discordo parcialmente" e "Discordo integralmente",com opção para justificar textualmente, por extenso, uma ou outra opção. Os formulários também trouxeram espaço para receber contribuições em relação aos dispositivos da proposta de Projeto de Resolução do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE)

4. AS MANIFESTAÇÕES DA SOCIEDADE

4.1. Na Audiência Pública, foram oito as instituições que se inscreveram para proferir manifestação verbal:

a) ABIOVE - Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais

b) ANFAVEA - Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores

c) APROBIO - Associação dos Produtores de Biodiesel do Brasil

d) BRASILCOM - Associação das Distribuidoras de Combustíveis

e) PETROBRAS BIOCOMBUSTÍVEIS (PBIO)

f) PLURAL - Associação Nacional das Distribuidoras de Combustíveis, Lubrificantes, Logística e Conveniência

g) UBRABIO - União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene

h) VEDANA&GOULART - Consultoria na área de Biocombustíveis

4.2. Todas as apresentações, assim como as contribuições enviadas por escrito, permanecem disponíveis para consulta no portal de Consultas Públicas do MME, e compõem o presente Processo no SEI, por meio dos documentos 0212148 e 0212147. Cumpre registrar que o representante da Petrobras Biocombustíveis (PBIO) se inscreveu para realizar manifestação verbal, enviou sua apresentação, mas não compareceu na Audiência Pública. Ademais, o representante do BRASILCOM não enviou a apresentação para proferir sua exposição oral.

4.3. Ao todo, foram quatorze contribuições por escrito, das seguintes instituições, a saber:

a) ABIOVE - Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais

b) AEA - Associação Brasileira de Engenharia Automotiva

c) ANFAVEA - Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores

d) APROBIO - Associação dos Produtores de Biodiesel do Brasil

e) APROMAC - Associação de Proteção do Meio Ambiente

f) CNT - Confederação Nacional do Transporte

g) FECOMBUSTÍVEIS - Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes

h) MWM Motores Diesel (International Indústria Automotiva da América do Sul Ltda)

i) PETROBRAS - Petróleo Brasileiro S.A.

j) PLURAL - Associação Nacional das Distribuidoras de Combustíveis, Lubrificantes, Logística e Conveniência

k) PROAM - Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental

l) SINDIPEÇAS - Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores

m) UBRABIO - União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene

n) UNICA - União da Indústria de Cana-de-Açúcar

4.4. A seguir, apresenta-se a síntese dessas manifestações, consolidadas no formato de tabela, pergunta a pergunta, nas próximas tabelas. Deve ser registrado que foram adotadas cores, exclusivamente para

fins didáticos, de forma a melhor visualizar os posicionamentos semelhantes e distintos. Ademais, trata-se de resumo e assim deve ser interpretado. Buscou-se sintetizar a resposta de cada instituição. Na eventualidade de dúvida em quaisquer aspectos, é fundamental que que se recorra à integra do pronunciamento (verbal ou por escrito).

I) MANIFESTAÇÕES EM RELAÇÃO À PERGUNTA: QUAL SUA OPINIÃO SOBRE O PROJETO DE RESOLUÇÃO DO CNPE?

Qual sua opinião sobre o projeto de Resolução do CNPE?	Área	Resposta	Síntese da justificativa
AEA	Associação Técnica de Engenharia	Favorável parcialmente	Necessidade de adoção do parâmetro de estabilidade à oxidação com limite mínimo de 20h na especificação do óleo diesel comercial e garantir realização de testes com novas tecnologias para o futuro Proconve P8 (em discussão no CONAMA)
CNT	Confederação - Transportes	Desfavorável parcialmente	A Resolução do Conselho Nacional de Política Energética - CNPE estabelece percentuais superiores a 10% e inferiores a 15% de adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel vendido ao consumidor final sem a condição da conclusão prévia de testes para esse intervalo. Sob esta perspectiva, a Confederação Nacional do Transporte - CNT assume que o CNPE parte da premissa que misturas acima de 10% e abaixo de 15% de biodiesel não acarretarão em problemas técnicos e ambientais para o consumidor final. No entanto, esta premissa advém de um fundamento não embasado e, portanto, totalmente incerto, vez que não dispõe da validação técnica por meio de testes necessários para verificar se há ou não impactos negativos para o consumidor final. Vale ainda destacar que, nos testes para validação da utilização de mistura com biodiesel B10 (já aprovados), estabelecidos a partir das Portarias do Ministério de Minas e Energia nº 262 de 2016 e nº 80 de 2017, detectam-se importantes falhas quanto ao processo de verificação da mistura B10, tais como: 1. Ausência de resultados quanto aos ganhos ambientais; 2. Incompletude no espaço amostral dos testes; 3. Falta de padronização nos testes aplicados aos veículos leves (Tabela 2) e pesados (Tabela 3) levando à impossibilidade de se avaliar os impactos da mistura determinada de forma comparável e representativa; 4. Impossibilidade de detectar a partir de qual percentual a mistura de biodiesel ao óleo diesel pode apresentar problemas técnicos e ambientais; 5. Irreversibilidade da mistura compulsória. 6. Ausência de testes com diesel B fora do padrão de qualidade, situação que pode ocorrer na realidade do transporte rodoviário brasileiro. 7. Desvantagem técnica do biodiesel em relação ao diesel A. 8. Reprovação constatada no teste de desempenho de diferentes meios filtrantes realizado pela empresa Parker, participante convidada na condução dos testes. 9. Incerteza quanto ao real saldo de redução de gases de efeito estufa e de poluentes a partir da evolução do biocombustível de B0 para B10, considerando-se toda a cadeia de produção do biodiesel; 10. Avançada idade da frota nacional.
VEDANA&GOULART	Consultoria	Favorável parcialmente	Alguns pontos precisam ser alterados.
BRASILCOM	Órgão de Classe - Distribuição de Combustíveis	Favorável parcialmente	Durante a fala do representante do BRASILCOM, manifestou que concorda com o aumento gradual do percentual de adição de biodiesel, com incremento de 1% ao ano, desde que realizados os testes. Manifestou preocupação quanto às fórmulas, porque entende que a previsibilidade almejada fica prejudicada. Considera que é melhor ser um incremento fixo de crescimento, sem fórmulas/condicionantes.
PLURAL	Órgão de Classe - Distribuição de Combustíveis	Favorável parcialmente	A Plural é favorável à existência de um cronograma para a evolução da mistura compulsória. Os percentuais anuais devem ser fixos e pré-estabelecidos, seguindo cronograma estabelecido pelo Renovabio para a definição de metas anuais de redução de emissões. É necessário que se traga previsibilidade ao mercado, que somente será atingida com a conclusão dos testes e ensaios com motores. Antes de ser discutido um cronograma de implementação da mistura B15, os testes com motores precisam ser concluídos.
MWM	Fabricação de Motor	Favorável parcialmente	Suportamos as políticas públicas que visam trazer benefícios à nossa sociedade e dessa forma suportamos as iniciativas de incremento da participação dos Biocombustíveis. Entretanto ressaltamos que é extremamente necessário que os parâmetros de qualidade do combustível, que até então eram presentes somente na mistura BX a B30, sejam incorporadas no diesel comercial.
SINDIPEÇAS	Órgão de Classe - Fabricação de Peças	Favorável parcialmente	Suportamos as políticas públicas que visam trazer benefícios à nossa sociedade e dessa forma suportamos as iniciativas de incremento da participação dos Biocombustíveis. Entretanto ressaltamos que é extremamente necessário que os parâmetros de qualidade do combustível, que até então eram presentes somente na mistura BX a B30, sejam incorporadas no diesel comercial.
ANFAVEA	Órgão de Classe - Fabricação de Veículos	Favorável parcialmente	Previsibilidade do aumento progressivo do teor de biodiesel até 15% é importante, mas deve ser condicionada aos resultados dos testes que estão sendo realizados. É importante também considerar a evolução da especificação de qualidade do diesel e/ou o biodiesel, a exemplo do parâmetro de estabilidade à oxidação e adição de antioxidante ao biodiesel. Possibilidade de diesel sem biodiesel (B0) para o 1º abastecimento dos veículos. Salientamos a necessidade de que o limite mínimo de 20h para estabilidade oxidativa seja adicionado a especificação do diesel comercial.
APROMAC	ONG	Desfavorável parcialmente	Embora as justificativas apresentadas são adequadas e coerentes, o processo de discussão de tema tão complexo é insuficiente considerando os impactos dessa Resolução. Esse incremento do teor de biodiesel ainda afetar outras políticas ambientais, como o Proconve. Atualmente estão sendo discutidos em regime de urgência no Conama Resolução que estabelece limites mais restritivos de emissões veiculares para veículos pesados- a fase P-8 (Euro VI).
PROAM	ONG	Favorável parcialmente	CNPE deve aguardar a decisão do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) sobre nova fase do Programa Nacional de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve). O incremento do teor de biodiesel pode comprometer os benefícios ambientais do Proconve, além de afetar a durabilidade de peças e componentes do motor, diretamente relacionados com as emissões.
ABIOVE	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Favorável integralmente	Contribui de forma positiva para o crescimento e fortalecimento da cadeia produtiva do biodiesel no Brasil
APROBIO	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Favorável parcialmente	Aplaudimos a iniciativa e consideramos que as sugestões e comentários que trazemos podem contribuir para seu aprimoramento.
PETROBRAS BIOCOMBUSTÍVEIS (PBIO)	Produção de Biodiesel	Favorável parcialmente	É necessário regular os aumentos de percentual de mistura, visando a previsibilidade para aumentos de capacidade, mas o projeto atual não considera critério de exequibilidade.
PETROBRAS	Produção de Petróleo e Derivados	Favorável parcialmente	A Petrobras sugere a inserção da discussão em uma visão mais ampla do mercado brasileiro de combustíveis, considerando, particularmente, os atuais desafios da infraestrutura logística, a necessidade de segurança do abastecimento. Desta forma, a Petrobras entende que a minuta de Resolução apresentada nesta consulta pública deve ser associada à proposta de mecanismos que busquem garantir o desenvolvimento da infraestrutura

			logística e a oferta contínua e sustentável de biocombustíveis, incluindo o incentivo ao desenvolvimento da produção de combustíveis avançados. A Petrobras sugere que antes de propor ao CNPE uma Resolução com cronograma para aumento da mistura, este Ministério aguarde a conclusão e compilação dos resultados dos testes em andamento para validação da utilização de misturas com B15 em motores e veículos, como forma de preservar os interesses dos consumidores. Por fim, vale dizer que o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE) prevê a implantação da Fase P8 em 2022/23. Neste sentido, a Petrobras sugere que o cronograma apresentado nesta consulta pública seja compatibilizado com a implantação da Fase P8 do referido Programa.
UBRABIO	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Favorável integralmente	
UNICA	Órgão de Classe - Produção de Etanol	Não respondeu	
FECOMBUSTÍVEIS	Órgão de Classe - Revenda de Combustíveis	Favorável parcialmente	É necessário que antes da autorização tenhamos a aprovação dos testes de estabilidade por parte da ANP e ainda a garantia para utilização nos motores, dos novos percentuais de mistura, pelos fabricantes/Anfavea, prevista no Art. 3o. mas não explícito com relação à publicidade da garantia por parte dos fabricantes de motores.

II) MANIFESTAÇÕES EM RELAÇÃO À PERGUNTA: CONCORDA QUE É NECESSÁRIO REGULAMENTAR O ART 1º-B NA LEI Nº 13.033/2014?

Concorda que é necessário regulamentar o art 1º-B na Lei nº 13.033/2014?	Área	Resposta	Síntese da justificativa
AEA	Associação Técnica de Engenharia	Concorda integralmente	Os testes em andamento para validação do B15 são para tecnologia P7 do Proconve. Usam combustível produzido atendendo à Resolução ANP 30/16 (Bx a B30), incluindo o requisito mínimo de 20h de estabilidade oxidativa. No entanto, a especificação da mistura (diesel comercial) não traz o parâmetro da estabilidade à oxidação. As exigências para veículos Proconve P8 serão muito maiores do que para o P7.
CNT	Confederação - Transportes	Concorda integralmente	Contudo, como exigido no próprio texto do referido artigo, apenas depois de "testes e ensaios em motores que validem a utilização da mistura". A autorização da adição de até 15%, em volume, de biodiesel ao óleo diesel vendido ao consumidor final, sem a comprovação dos referidos testes seria ato ilegal e passível de contestação judicial.
VEDANA&GOULART	Consultoria	Não respondeu	
BRASILCOM	Órgão de Classe - Distribuição de Combustíveis	Concorda parcialmente	Durante a fala do representante do BRASILCOM, manifestou que concorda com o aumento gradual do percentual de adição de biodiesel, com incremento de 1% ao ano, desde que realizados os testes. Manifestou preocupação quanto às fórmulas, porque entende que a previsibilidade almejada fica prejudicada. Considera que é melhor ser um incremento fixo de crescimento, sem fórmulas/condicionantes.
PLURAL	Órgão de Classe - Distribuição de Combustíveis	Concorda parcialmente	É necessário que se dê previsibilidade quanto ao incremento dos percentuais de mistura. Assim, a regulamentação faz-se extremamente necessária. Contudo, é importante que os testes com motores sejam concluídos e seus resultados discutidos com os agentes interessados. AEA, ANFAVEA e Sindipeças e seus representados deveriam assinar um termo de compatibilidade de suas tecnologias para alteração dos percentuais de mistura compulsória de biodiesel ao diesel.
MWM	Fabricação de Motor	Concorda integralmente	Concordamos que é necessário regulamentar esse artigo, mas ressaltamos que o artigo é claro sobre a importância da realização de testes que validem essa mistura. Testes esses que foram realizados utilizando combustível (B10/B15) que foi produzido atendendo a Res. 30/16 (Bx a B30), incluindo o requisito mínimo de 20h de estabilidade oxidativa de acordo com a norma EN15751. Entretanto, o cronograma proposto está deixando o diesel comercial muito mais parecido com o diesel BX. No que diz respeito à estabilidade oxidativa, o diesel que estará em campo não representará o diesel testado. Isso nos traz uma preocupação em relação ao comportamento dos motores em campo, pois o combustível testado não representa o combustível comercializado.
SINDIPEÇAS	Órgão de Classe - Fabricação de Peças	Concorda integralmente	Concordamos que é necessário regulamentar esse artigo, mas ressaltamos que o artigo é claro sobre a importância da realização de testes que validem essa mistura. Testes esses que foram realizados utilizando combustível (B10/B15) que foi produzido atendendo a Res. 30/16 (Bx a B30), incluindo o requisito mínimo de 20h de estabilidade oxidativa de acordo com a norma EN15751. Entretanto, o cronograma proposto está deixando o diesel comercial muito mais parecido com o diesel BX. No que diz respeito à estabilidade oxidativa, o diesel que estará em campo não representará o diesel testado. Isso nos preocupa!
ANFAVEA	Órgão de Classe - Fabricação de Veículos	Concorda integralmente	
APROMAC	ONG	Discorda integralmente	Antes dos testes para veículos P-8 (Euro VI), é prematuro regulamentar esse artigo.
PROAM	ONG	Discorda integralmente	Antes dos testes para veículos P-8 (Euro VI), é prematuro regulamentar esse artigo.
ABIOVE	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Concorda integralmente	Traz previsibilidade e segurança
APROBIO	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Concorda integralmente	Atende à previsibilidade demandada pela cadeia.
PETROBRAS BIOCOMBUSTÍVEIS (PBIO)	Produção de Biodiesel	Concorda integralmente	O citado artigo delega ao CNPE a estipulação dos aumentos de mistura de B10 a B15, sendo necessário deliberar sobre o tema respeitando o estabelecido na lei.
PETROBRAS	Produção de Petróleo e Derivados	Concorda integralmente	A Petrobras reconhece o valor da iniciativa deste Ministério de Minas e Energia de propor mecanismo que contribua para a previsibilidade da oferta de combustíveis para o mercado brasileiro, particularmente no que diz respeito à evolução do percentual de adição de biodiesel.
UBRABIO	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Concorda integralmente	
UNICA	Órgão de Classe - Produção de Etanol	Não respondeu	
FECOMBUSTÍVEIS	Órgão de Classe - Revenda de Combustíveis	Concorda parcialmente	Idem ao item anterior e ainda é imprescindível que a ANP Agência Nacional do Petróleo Gás Natural e Biocombustíveis reveja os limites de variação admissíveis para efeito de medição do percentual de adição de biodiesel ao óleo diesel (Art. 2o. Inc. I - Lei 13.033/2014), para no mínimo +/-1%, visto que os atuais +/- 0,5% foram instituídos quando a mistura seria de até 5%, estamos analisando a possibilidade de 15% ou seja o triplo.

III) MANIFESTAÇÕES EM RELAÇÃO À PERGUNTA: CONCORDA QUE É IMPORTANTE DEFINIR UM CRONOGRAMA PARA A EVOLUÇÃO GRADUAL E PREVISÍVEL DO PERCENTUAL DE ADIÇÃO OBRIGATÓRIA DE BIODIESEL AO ÓLEO DIESEL COMERCIALIZADO NO TERRITÓRIO NACIONAL?

Concorda que é importante definir um cronograma para a evolução gradual e previsível do percentual de adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel comercializado no território nacional?	Área	Resposta	Síntese da justificativa
AEA	Associação Técnica de Engenharia	Concorda integralmente	Previsibilidade é fundamental, no entanto os parâmetros de qualidade da mistura Bx devem ser definidos.
CNT	Confederação - Transportes	Concorda integralmente	Contudo, destacamos a importância da "previsibilidade" para o aumento da mistura obrigatória. A aplicação de reavaliação semestral, baseada em fórmula simplista e problemática, prejudica a previsibilidade da política e traz uma nuvem de incertezas e distorções para o mercado, que se justificam para antecipar em apenas seis meses o cronograma de aumento da adição obrigatória de biodiesel na mistura.
VEDANA&GOULART	Consultoria	Concorda integralmente	A vida de todo mundo seria mais fácil se tudo fosse previsível. Por isso, é preciso tornar previsível o que podemos fazer sê-lo.
BRASILCOM	Órgão de Classe - Distribuição de Combustíveis	Concorda parcialmente	Durante a fala do representante do BRASILCOM, manifestou que concorda com o aumento gradual do percentual de adição de biodiesel, com incremento de 1% ao ano, desde que realizados os testes. Manifestou preocupação quanto às fórmulas, porque entende que a previsibilidade almejada fica prejudicada. Considera que é melhor ser um incremento fixo de crescimento, sem fórmulas/condicionantes.
PLURAL	Órgão de Classe - Distribuição de Combustíveis	Concorda integralmente	De forma a garantir o nível de serviço do abastecimento, mantendo a qualidade do produto, é imprescindível que o aumento na mistura seja gradual e limitado a 1% ao ano.
MWM	Fabricação de Motor	Concorda integralmente	É muito importante que esse cronograma esteja sendo criado e divulgado antecipadamente, para que possa ser dada a previsibilidade a todas as partes interessadas no tema. Entretanto, é importante que as especificações e os parâmetros de qualidade do diesel BX sejam mantidos no diesel comercial (por exemplo, a estabilidade oxidativa).
SINDIPEÇAS	Órgão de Classe - Fabricação de Peças	Concorda integralmente	É muito importante que esse cronograma esteja sendo criado e divulgado antecipadamente, para que possa ser dada a previsibilidade a todas as partes interessadas no tema. Entretanto, é importante que as especificações e os parâmetros de qualidade do diesel BX sejam mantidos no diesel comercial (por exemplo, a estabilidade oxidativa).
ANFAVEA	Órgão de Classe - Fabricação de Veículos	Concorda integralmente	Desde que o cronograma esteja alinhado com a finalização do programa de validação do B15 que está em andamento e que a especificação do combustível no campo/comercial seja o mesmo do utilizado nos testes realizados pelos fabricantes de veículos automotores.
APROMAC	ONG	Discorda parcialmente	A previsibilidade da introdução da adição obrigatória é desejável, mas deve ser precedida de testes de forma mais cautelosa- considerando a introdução de nova tecnologia de controle de emissões, que reduz de forma drástica o MP e o NOx.
PROAM	ONG	Discorda parcialmente	A previsibilidade deve ser precedida de testes, considerando a introdução de nova tecnologia de controle de emissões.
ABIOVE	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Concorda integralmente	O cronograma trará segurança ao investidor da cadeia produtiva do biodiesel e ensejará investimentos que gerarão empregos e renda para o país.
APROBIO	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Concorda integralmente	Atende à previsibilidade demandada pela cadeia.
PETROBRAS BIOCOMBUSTÍVEIS (PBIO)	Produção de Biodiesel	Concorda integralmente	
PETROBRAS	Produção de Petróleo e Derivados	Concorda parcialmente	A Petrobras sugere a inserção da discussão em uma visão mais ampla do mercado brasileiro de combustíveis, considerando, particularmente, os atuais desafios da infraestrutura logística, a necessidade de investimentos em produção de combustíveis e a necessidade de segurança do abastecimento; Que o cronograma seja proposto apenas após a conclusão e compilação dos resultados dos testes em andamento para validação da utilização de misturas com B15 em motores e veículos; A compatibilização do cronograma com a implantação de sua Fase P8 do PROCONVE, prevista para 2022/23.
UBRABIO	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Concorda integralmente	
UNICA	Órgão de Classe - Produção de Etanol	Não respondeu	
FECOMBUSTÍVEIS	Órgão de Classe - Revenda de Combustíveis	Discorda parcialmente	A Revenda de combustíveis tem problemas com a qualidade da mistura. O biodiesel é altamente higroscópico, o que propicia a proliferação de bactérias e formação de borras, o que trouxe, além dos problemas com reclamações de clientes consumidores (inclusive ações judiciais), aumento de custos com novos equipamentos filtrantes, substituição com intervalos menores de elementos filtrantes e limpeza periódica de tanques cujos valores são muito relevantes, principalmente para postos de pequeno porte.

IV) MANIFESTAÇÕES EM RELAÇÃO À PERGUNTA: SE CONCORDA COM UMA EVOLUÇÃO GRADUAL DO PERCENTUAL DE BIODIESEL NO DIESEL, QUAL O ANO SERIA O ANO IDEAL PARA INICIAR A ADIÇÃO DE 11% DE BIODIESEL (MISTURA B11)?

Se concorda com uma evolução gradual do percentual de biodiesel no diesel, qual o ano seria o ano ideal para iniciar a adição de 11% de biodiesel (mistura B11)?	Área	Resposta	Síntese da justificativa
AEA	Associação Técnica de Engenharia	2019	
CNT	Confederação - Transportes	2020	
VEDANA&GOULART	Consultoria	2019	
BRASILCOM	Órgão de Classe - Distribuição de Combustíveis		Durante a fala do representante do BRASILCOM, manifestou que concorda com o aumento gradual do percentual de adição de biodiesel, com incremento de 1% ao ano, desde que realizados os testes. Manifestou preocupação quanto às fórmulas, porque entende que a previsibilidade almejada fica prejudicada. Considera que é melhor ser um incremento fixo de crescimento, sem fórmulas/condicionantes.
PLURAL	Órgão de Classe - Distribuição de Combustíveis	2020	Início alinhado com o modelo de metas que baliza o Renovabio (Consulta Pública MME nº 46/2018). Início alinhado com a finalização dos testes com motores até março de 2019.
MWM	Fabricação de Motor	2019	
SINDIPEÇAS	Órgão de Classe - Fabricação de Peças	2019	
ANFAVEA	Órgão de Classe - Fabricação de Veículos	2020	Desde que finalizados os testes e aprovada a adição de 15% de biodiesel
APROMAC	ONG	Outro	Definir após testes e análise dos impactos
PROAM	ONG	Outro	Definir após testes e análise dos impactos
ABIOVE	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	2019	
APROBIO	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	2019	
PETROBRAS BIOCOMBUSTÍVEIS (PBIO)	Produção de Biodiesel	Outro	Além do atendimento aos testes de B15 (fixados na Lei 13.033/2014), é necessário avaliar a existência de capacidade de oferta para aumento dos percentuais de mistura, considerando a capacidade habilitada das Usinas e a demanda prevista, necessariamente com folga entre estas.
PETROBRAS	Produção de Petróleo e Derivados	Outro	Petrobras sugere que este Ministério aguarde a conclusão e compilação dos resultados dos testes em andamento para validação da utilização de misturas com B15 em motores e veículos, para propor ao CNPE uma Resolução com cronograma para aumento da mistura, como forma de preservar os interesses dos consumidores. Adicionalmente, o cronograma deveria ser compatibilizado com a implantação da Fase P8 do PROCONVE, prevista para 2022/23.
UBRABIO	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	2019	
UNICA	Órgão de Classe - Produção de Etanol	Não respondeu	
FECOMBUSTÍVEIS	Órgão de Classe - Revenda de Combustíveis	2020	

V) MANIFESTAÇÕES EM RELAÇÃO À PERGUNTA: OS INCREMENTOS SEGUINTES DEVEM SER FEITOS A CADA QUANTO TEMPO?

Os incrementos seguintes devem ser feitos a cada quanto tempo?	Área	Resposta	Síntese da justificativa
AEA	Associação Técnica de Engenharia	1 ano	
CNT	Confederação - Transportes	2 anos	
VEDANA&GOULART	Consultoria	6 meses	
BRASILCOM	Órgão de Classe - Distribuição de Combustíveis	1 ano	Durante a fala do representante do BRASILCOM, manifestou que concorda com o aumento gradual do percentual de adição de biodiesel, com incremento de 1% ao ano, desde que realizados os testes. Manifestou preocupação quanto às fórmulas, porque entende que a previsibilidade almejada fica prejudicada. Considera que é melhor ser um incremento fixo de crescimento, sem fórmulas/condicionantes.
PLURAL	Órgão de Classe - Distribuição de Combustíveis	1 ano	Proposta alinhada com o modelo de metas que baliza o Renovabio (Consulta Pública MME nº 46/2018)
MWM	Fabricação de Motor	1 ano	
SINDIPEÇAS	Órgão de Classe - Fabricação de Peças	1 ano	
ANFAVEA	Órgão de Classe - Fabricação de Veículos	Outro	Deve verificar as questões logísticas, armazenamento, disponibilidade de combustível
APROMAC	ONG	Outro	Deve considerar capacidade de produção, efeito na demanda e impacto nos preços.
PROAM	ONG	Outro	Deve considerar capacidade de produção, efeito na demanda e impacto nos preços.
ABIOVE	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	6 meses	
APROBIO	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	6 meses	Proporcionará um ajuste fino da curva de crescimento, considerando a resposta do mercado aos aumentos de mistura com o retorno à produção e/ou entrada em operação de novos produtores.
PETROBRAS BIOCOMBUSTÍVEIS (PBIO)	Produção de Biodiesel	6 meses	Os aumentos podem ser avaliados de 6 em 6 meses, sendo realizados caso os critérios sejam atendidos.
PETROBRAS	Produção de Petróleo e Derivados	1 ano	O aumento do mandato de biodiesel requer ajustes nos sistemas logísticos para movimentação de volumes superiores. Desta forma, a possibilidade de ajustes semestrais na adição obrigatória de biodiesel tende a gerar insegurança para os agentes econômicos.
UBRABIO	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	6 meses	
UNICA	Órgão de Classe - Produção de Etanol	Não respondeu	
FECOMBUSTÍVEIS	Órgão de Classe - Revenda de Combustíveis	1 ano	

VI) MANIFESTAÇÕES EM RELAÇÃO À PERGUNTA: OS INCREMENTOS DEVEM SER FEITOS NO MÁXIMO EM QUAL PORCENTAGEM?

Os incrementos devem ser feitos no máximo em qual porcentagem?	Área	Resposta	Síntese da justificativa
AEA	Associação Técnica de Engenharia	1%	
CNT	Confederação - Transportes	1%	
VEDANA&GOULART	Consultoria	Outro: 5%	Poderia ir de B10 a B15.
BRASILCOM	Órgão de Classe - Distribuição de Combustíveis	1%	Durante a fala do representante do BRASILCOM, manifestou que concorda com o aumento gradual do percentual de adição de biodiesel, com incremento de 1% ao ano, desde que realizados os testes. Manifestou preocupação quanto às fórmulas, porque entende que a previsibilidade almejada fica prejudicada. Considera que é melhor ser um incremento fixo de crescimento, sem fórmulas/condicionantes.
PLURAL	Órgão de Classe - Distribuição de Combustíveis	1%	Proposta alinhada com o modelo de metas que baliza o Renovabio (Consulta Pública MME nº 46/2018)
MWM	Fabricação de Motor	1%	
SINDIPEÇAS	Órgão de Classe - Fabricação de Peças	1%	
ANFAVEA	Órgão de Classe - Fabricação de Veículos	Outro	Deve verificar as questões logísticas, armazenamento, disponibilidade de combustível
APROMAC	ONG	Outro	Devem ser decididos baseados em uma análise mais aprofundada
PROAM	ONG	Outro	Devem ser decididos baseados em uma análise mais aprofundada
ABIOVE	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Outro	Mínimo deve ser de 1% e realizados a cada 6 meses, sendo possível aumentar em 2% no mesmo ano mediante atendimento das condições de capacidade previstas no Anexo da Minuta de Resolução.
APROBIO	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	2%	
PETROBRAS BIOCOMBUSTÍVEIS (PBIO)	Produção de Biodiesel	Outro	A depender de atendimento a um critério claro de comparação de capacidade habilitada das Usinas e a demanda prevista, necessariamente com folga entre estas, não sugerimos restrição para os aumentos.
PETROBRAS	Produção de Petróleo e Derivados	1%	Considerando o atual mandato de 10% de biodiesel no diesel B, um incremento de 2% elevaria o volume movimentado de biodiesel em 20%, situação que exigiria grandes e imediatos ajustes nos sistemas logísticos.
UBRABIO	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	1%	
UNICA	Órgão de Classe - Produção de Etanol	Não respondeu	
FECOMBUSTÍVEIS	Órgão de Classe - Revenda de Combustíveis	1%	

VII) MANIFESTAÇÕES EM RELAÇÃO À PERGUNTA: A PREVISIBILIDADE DA EVOLUÇÃO DO TEOR DE BIODIESEL NA MISTURA COM O ÓLEO DIESEL É IMPORTANTE PARA VOCÊ?

A previsibilidade da evolução do teor de biodiesel na mistura com o óleo diesel é importante para você?	Área	Resposta	Síntese da justificativa
AEA	Associação Técnica de Engenharia	Sim	
CNT	Confederação - Transportes	Sim	A previsibilidade é fundamental para o planejamento das operações e da logística de distribuição dos combustíveis. Por isso, estabelecer uma fórmula-gatilho para antecipar eventual aumento da adição de biodiesel na mistura é um elemento que vai ao encontro da previsibilidade necessária ao bom funcionamento do mercado.
VEDANA&GOULART	Consultoria	Sim	Poder antever quando cada percentual de mistura irá iniciar é fundamental para organizar os investimentos no setor.
BRASILCOM	Órgão de Classe - Distribuição de Combustíveis	Sim	Durante a fala do representante do BRASILCOM, manifestou que concorda com o aumento gradual do percentual de adição de biodiesel, com incremento de 1% ao ano, desde que realizados os testes. Manifestou preocupação quanto às fórmulas, porque entende que a previsibilidade almejada fica prejudicada. Considera que é melhor ser um incremento fixo de crescimento, sem fórmulas/condicionantes.
PLURAL	Órgão de Classe - Distribuição de Combustíveis	Sim	A previsibilidade é elemento imprescindível para garantia do abastecimento, com qualidade e segurança.
MWM	Fabricação de Motor	Sim	É de suma importância que esta evolução seja informada antecipadamente conforme o calendário exposto nesta consulta pública e que as datas sejam respeitadas, dessa maneira é possível a realização de testes de desenvolvimento e adequação em tempo hábil e compatível com a evolução do teor de biodiesel na mistura. Vale ressaltar que as empresas que trabalham desenvolvendo tecnologia de motores e sistema de powertrain saibam qual será o combustível em vigor quando as tecnologias forem implementadas. É o caso dos trabalhos que estão sendo iniciados com o desenvolvimento da próxima fase de emissões, o Conama P8.
SINDIPEÇAS	Órgão de Classe - Fabricação de Peças	Sim	À medida em que o percentual de Biodiesel no Combustível Comercial vai aumentando, devido a suas propriedades já conhecidas, principalmente a sua maior afinidade com a água, é fundamental que as práticas de manuseio do combustível (drenagem, monitoramento do tempo de estocagem, etc) sejam constantemente revistas e melhoradas pela ANP. Vale ressaltar que as empresas que trabalham desenvolvendo tecnologia de motores e sistema de powertrain saibam qual será o combustível em vigor quando as tecnologias forem implementadas.
ANFAVEA	Órgão de Classe - Fabricação de Veículos	Sim	É necessária a previsibilidade para podermos nos adequar com segurança para melhor atender o cliente
APROMAC	ONG	Sim	É importante conhecer a evolução de emissões de GEE
PROAM	ONG	Sim	É importante conhecer a evolução de emissões de GEE
ABIOVE	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Sim	É fundamental para que a cadeia produtiva realize os investimentos necessários em produção de matérias primas, capacidade industrial e logística de biodiesel e diesel.
APROBIO	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Sim	A previsibilidade é benéfica para todos os elos da cadeia, considerando também o planejamento de investimentos que serão induzidos pelo aumento de mistura.
PETROBRAS BIOCOMBUSTÍVEIS (PBIO)	Produção de Biodiesel	Sim	A previsibilidade da demanda é essencial para produtores.
PETROBRAS	Produção de Petróleo e Derivados	Sim	A Petrobras reconhece o valor da iniciativa deste Ministério de propor mecanismo que contribua para a previsibilidade da oferta de combustíveis para o mercado brasileiro.
UBRABIO	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Sim	
UNICA	Órgão de Classe - Produção de Etanol	Não respondeu	
FECOMBUSTÍVEIS	Órgão de Classe - Revenda de Combustíveis	Sim	Os postos têm que se programar com relação à redução de estoques para receber a nova mistura (para efeito de fiscalização do teor), além de se programarem para limpezas dos tanques visto que apesar de toda a melhora na especificação do produto, borras continuam sendo geradas nos tanques de armazenamento (principalmente nas regiões mais úmidas visto que o biodiesel é altamente higroscópico).

VIII) MANIFESTAÇÕES EM RELAÇÃO À PERGUNTA: A COMPETITIVIDADE DO PREÇO DO BIODIESEL EM RELAÇÃO AO COMBUSTÍVEL FÓSSIL É IMPORTANTE PARA VOCÊ?

A competitividade do preço do biodiesel em relação ao combustível fóssil é importante para você?	Área	Resposta	Síntese da justificativa
AEA	Associação Técnica de Engenharia	Sim	O limite inferior sugerido vai contra a premissa de não provocar aumentos de preço para a sociedade, uma vez que condições de mercado podem encarecer o biodiesel. Sugerimos ter um limite inferior mais flexível, ou seja, mantendo-o em 10% ao longo dos anos para garantir a competitividade do óleo diesel comercial.
CNT	Confederação - Transportes	Sim	O aumento da adição obrigatória de biodiesel ao diesel rodoviário torna necessariamente o preço do diesel B mais sensível às oscilações de preço do biodiesel. Dado que o combustível é o principal item do custo do frete rodoviário, a competitividade do preço do biodiesel em relação ao combustível fóssil é importante para a CNT. Caso não seja considerada a questão da precificação do biocombustível no debate da variação do percentual de biodiesel na mistura, é possível que se crie um novo entrave para a atividade transportadora. Nesse caso, teríamos uma pressão adicional à competitividade do produto brasileiro, com possíveis, e prováveis, perdas de bem-estar social. Assim, deve haver um instrumento efetivo que não permita a variação elevada do preço da mistura em decorrência do aumento de preço do biodiesel.
VEDANA&GOULART	Consultoria	Sim	É importante, mas não obrigatória. São produtos com externalidades diferentes e que não podem ser comparados na mesma base de preço.
BRASILCOM	Órgão de Classe - Distribuição de Combustíveis	Não respondeu	Não mencionado durante a fala do representante da entidade.
PLURAL	Órgão de Classe - Distribuição de Combustíveis	Sim	A relação entre os preços do biodiesel e do diesel A é um fator importante a ser considerado, porém não deve ser critério para mudança de percentuais de mistura. A proposta apresentada pelo CNPE compara equivocadamente o preço do biodiesel, sem custo de frete, com o preço do diesel B, com os custos de frete e ICMS.
MWM	Fabricação de Motor	Sim	O combustível responde por cerca de 50% de toda a despesa operacional de uma frota, dessa forma, o aumento da participação do biodiesel na mistura do diesel comercial deve ter como premissa não provocar aumentos de preço para a sociedade. Porém o limite inferior sugerido vai contra esta premissa, uma vez que condições de mercado podem encarecer o biodiesel. Sugerimos ter um limite inferior mais flexível.
SINDIPEÇAS	Órgão de Classe - Fabricação de Peças	Sim	O combustível responde por cerca de 50% de toda a despesa operacional de uma frota, dessa forma, o aumento da participação do biodiesel na mistura do diesel comercial deve ter como premissa não provocar aumentos de preço para a sociedade. Porém o limite inferior sugerido vai contra esta premissa, uma vez que condições de mercado podem encarecer o biodiesel. Sugerimos ter um limite inferior mais flexível.
ANFAVEA	Órgão de Classe - Fabricação de Veículos	Não se aplica	
APROMAC	ONG	Sim	Preço relativo do biodiesel é fundamental para a formulação (previsão do preço)
PROAM	ONG	Sim	Preço relativo do biodiesel é fundamental para a formulação (previsão do preço)
ABIOVE	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Sim	Compõe o elemento econômico da sustentabilidadde. Contudo, devem ser observados também todas as externalidades socioambientais proporcionadas pelo biodiesel a fim de permtir a comparação correta entre os dois produtos.
APROBIO	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Sim	O preço do biodiesel tem sido competitivo com o combustível fóssil, na maioria do tempo, principalmente em algumas regiões, porém sujeitar o aumento de mistura condicionado à análise dessa competitividade com o preço do diesel fóssil acaba por deixar de considerar as externalidades do uso do biodiesel, como a geração de emprego e renda e sua associação com a atividade da economia em geral, bem como a agregação de valor às cadeias das matérias primas, os benefícios à saúde e ao meio ambiente. Ressalte-se que o biodiesel tem seu preço definido em leilão público e, que fica fixo durante dois meses, trazendo transparência e previsibilidade.
PETROBRAS BIOCOMBUSTÍVEIS (PBIO)	Produção de Biodiesel	Sim	A competitividade é importante para o contexto social no qual o setor está inserido.
PETROBRAS	Produção de Petróleo e Derivados	Sim	A Petrobras sugere a adoção de mecanismos que busquem garantir a oferta de biodiesel a preços competitivos. Cabe destacar que, em situações de redução da disponibilidade de biodiesel ou de elevação de seus custos, há riscos de desabastecimento e de elevação de preços ao consumidor.
UBRABIO	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Sim	
UNICA	Órgão de Classe - Produção de Etanol	Não respondeu	
FECOMBUSTÍVEIS	Órgão de Classe - Revenda de Combustíveis	Sim	O Biodiesel além de tornar o produto mais vulnerável quanto à qualidade, encarece o produto final Diesel B. Atualmente o biocombustível é muito mais caro que o fossil (em torno de 17%).

IX) MANIFESTAÇÕES EM RELAÇÃO À PERGUNTA: CONCORDA COM A CONDIÇÃO DA CONCLUSÃO PRÉVIA DOS TESTES E ENSAIOS EM MOTORES QUE VALIDEM A UTILIZAÇÃO DA MISTURA COM 15% DE BIODIESEL ADICIONADO AO ÓLEO DIESEL?

Conclusão prévia dos testes e ensaios em motores que validem a utilização da mistura com 15% de biodiesel adicionado ao óleo diesel?	Área	Resposta	Síntese da justificativa
AEA	Associação Técnica de Engenharia	Concorda parcialmente	O cronograma de elevação da mistura é concomitante com as datas de desenvolvimento da próxima etapa de regulamentação de emissões que passará a vigorar no futuro (Proconve P8). A fase P8 é baseada na legislação EURO Vi da Europa (usa até B7) e não existem trabalhos publicados sobre testes quanto aos efeitos na deterioração dos sistemas de pós-tratamento desses veículos com níveis tão elevados de biodiesel com especificação análoga à brasileira. Por isso consideramos fundamental que seja montado um programa de testes destes futuros veículos P8 com B15, garantindo a disponibilidade de B15 para estes veículos e condicionando a continuidade do B15 à aprovação destes testes.
CNT	Confederação - Transportes	Concorda integralmente	É imprescindível que testes e ensaios em motores validem a utilização para qualquer acréscimo percentual sobre a mistura B10, incluindo B15.
VEDANA&GOULART	Consultoria	Concorda integralmente	
BRASILCOM	Órgão de Classe - Distribuição de Combustíveis	Concorda integralmente	Durante a fala do representante do BRASILCOM, manifestou que concorda com o aumento gradual do percentual de adição de biodiesel, com incremento de 1% ao ano, desde que realizados os testes. Manifestou preocupação quanto às fórmulas, porque entende que a previsibilidade almejada fica prejudicada. Considera que é melhor ser um incremento fixo de crescimento, sem fórmulas/condicionantes.
PLURAL	Órgão de Classe - Distribuição de Combustíveis	Concorda integralmente	Condição sine qua non para que haja qualquer alteração no teor de mistura.
MWM	Fabricação de Motor	Concorda parcialmente	Vale ressaltar que atualmente os níveis de emissões de gases de escape no Brasil são regulados pela CONAMA P7. Foi com essa tecnologia que a validação das misturas B10 e B15 está sendo executada. Precisamos pontuar que o cronograma de alteração cruza com as datas de desenvolvimento da próxima etapa de regulamentação de emissões que passará a vigorar no futuro (Proconve P8) as quais não foram testadas com esse nível tão elevado de biodiesel.
SINDIPEÇAS	Órgão de Classe - Fabricação de Peças	Concorda parcialmente	Vale ressaltar que atualmente os níveis de emissões de gases de escape no Brasil são regulados pela CONAMA P7. Foi com essa tecnologia que a validação das misturas B10 e B15 está sendo executada. Precisamos pontuar que o cronograma de alteração cruza com as datas de desenvolvimento da próxima etapa de regulamentação de emissões que passará a vigorar no futuro (Proconve P8) as quais não foram testadas com esse nível tão elevado de biodiesel.
ANFAVEA	Órgão de Classe - Fabricação de Veículos	Concorda integralmente	A conclusão dos testes de B15 é uma condição Sine qua non para o aumento proposto. Os testes que estão em andamento são imprescindíveis para assegurar que a frota de caminhões, ônibus e máquinas autopropulsadas, além dos veículos leves e da ampla gama de motores estacionários, funcionariam adequadamente com os novos teores da mistura. Especialmente para os veículos dotados de motores mais antigos sabe-se que teores de mistura superiores a 7% tem risco de causar danos irreversíveis em bombas injetoras e mangueiras. Com os testes, medidas de mitigação poderiam ser sugeridas, como, por exemplo, um novo plano de manutenção preventiva com a finalidade de preservar a funcionalidade do motor e assegurar que não ocorram anomalias de funcionamento que possam comprometer a segurança do trânsito com consequências às pessoas e cargas transportadas. Além de ser importante ressaltar que o B15 testado deve ser representativo do que será encontrado em campo.
APROMAC	ONG	Concorda parcialmente	Sem esses testes, não é possível avaliar os impactos dessa mistura nos veículos. É muito importante que esses testes incluam as tecnologias futuras que estão em discussão no CONAMA.
PROAM	ONG	Concorda parcialmente	Sem esses testes, não é possível avaliar os impactos dessa mistura nos veículos. É muito importante que esses testes incluam as tecnologias futuras que estão em discussão no CONAMA.
ABIOVE	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Concorda integralmente	O cronograma de testes previsto na Portaria MME nº 80, de 2017, prevê a conclusão dos testes e ensaios para mistura B15 até 31/1/2019. O cumprimento desse dispositivo garantirá a execução de todos os testes relacionados ao B15 antes do início proposto pela minuta de entrada em vigor do B11 em março de 2019.
APROBIO	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Discorda parcialmente	Os testes são importantes e estão em curso, porém os incrementos de B11 a B14 no nosso entendimento independem desses testes. Mas ressaltamos que sua associação à possibilidade de uso de B15 a nível local ou regional é uma louvável abertura que a minuta da Resolução traz ao mercado.
PETROBRAS BIOCOMBUSTÍVEIS (PBIO)	Produção de Biodiesel	Concorda integralmente	Respeito à Lei Nº 13.033, de 24 de Setembro de 2014.
PETROBRAS	Produção de Petróleo e Derivados	Concorda integralmente	A Petrobras sugere que este Ministério aguarde a conclusão e compilação dos resultados dos testes em andamento, bem como a devida comprovação que esse nível de mistura não é danoso para os veículos e motores, antes de validar sua utilização e propor ao CNPE uma Resolução com cronograma para aumento da mistura. Adicionalmente, o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE) prevê a implantação da Fase P8 em 2022/23.
UBRABIO	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Concorda integralmente	Apesar da previsão da realização de testes na Lei 13.263/2016, consideramos que misturas de B15 e até superiores já são utilizadas em diversos países e, também, de forma voluntária, no Brasil.
UNICA	Órgão de Classe - Produção de Etanol	Não respondeu	
FECOMBUSTÍVEIS	Órgão de Classe - Revenda de Combustíveis	Concorda integralmente	Imprescindível para a revenda que os testes, ensaios e garantia dos fabricantes seja formalizada visto que a Revenda nacional, parte mais frágil da cadeia, é a que sempre responde por danos causados em Veículos, cuja justificativa seja qualidade do combustível utilizado.

X) MANIFESTAÇÕES EM RELAÇÃO À PERGUNTA: CONCORDA COM A CONDIÇÃO DA COMPETITIVIDADE DO PREÇO DO BIODIESEL EM RELAÇÃO AO PREÇO AO CONSUMIDOR?

Competitividade do preço do biodiesel em relação ao preço ao consumidor?	Área	Resposta	Síntese da justificativa
AEA	Associação Técnica de Engenharia	Concorda integralmente	O limite inferior sugerido vai contra a premissa de não provocar aumentos de preço para a sociedade, uma vez que condições de mercado podem encarecer o biodiesel. Sugerimos ter um limite inferior mais flexível, ou seja, mantendo-o em 10% ao longo dos anos para garantir a competitividade do óleo diesel comercial.
CNT	Confederação - Transportes	Discorda integralmente	A justificativa principal é que a discussão sobre competitividade do preço do biodiesel em relação ao preço do diesel B é problemática no atual contexto brasileiro. O preço do óleo diesel B, em razão das mudanças recentes na legislação, permanece congelado por longos períodos, recebe subsídios do governo e não está necessariamente seguindo parâmetros de mercado. Por outro lado, o preço do biodiesel segue parâmetros de mercado. Por isso, a discussão sobre "competitividade" do preço do biodiesel em relação ao preço do óleo diesel B resta prejudicada e não é adequada.
VEDANA&GOULART	Consultoria	Concorda integralmente	
BRASILCOM	Órgão de Classe - Distribuição de Combustíveis	Discorda integralmente	Durante a fala do representante do BRASILCOM, manifestou que concorda com o aumento gradual do percentual de adição de biodiesel, com incremento de 1% ao ano, desde que realizados os testes. Manifestou preocupação quanto às fórmulas, porque entende que a previsibilidade almejada fica prejudicada. Considera que é melhor ser um incremento fixo de crescimento, sem fórmulas/condicionantes.
PLURAL	Órgão de Classe - Distribuição de Combustíveis	Discorda integralmente	A metodologia proposta pela minuta do CNPE se mostra equivocada, pois compara o preço do biodiesel no produtor com o preço do Diesel B na bomba, com custos de frete e tributos estaduais.
MWM	Fabricação de Motor	Concorda integralmente	O combustível responde por cerca de 50% de toda a despesa operacional de uma frota, dessa forma, o aumento da participação do biodiesel na mistura do diesel comercial deve ter como premissa não provocar aumentos de preço para a sociedade. Porém o limite inferior sugerido vai contra esta premissa, uma vez que condições de mercado podem encarecer o biodiesel. Sugerimos ter um limite inferior mais flexível.
SINDIPEÇAS	Órgão de Classe - Fabricação de Peças	Concorda integralmente	O combustível responde por cerca de 50% de toda a despesa operacional de uma frota, dessa forma, o aumento da participação do biodiesel na mistura do diesel comercial deve ter como premissa não provocar aumentos de preço para a sociedade. Porém o limite inferior sugerido vai contra esta premissa, uma vez que condições de mercado podem encarecer o biodiesel. Sugerimos ter um limite inferior mais flexível.
ANFAVEA	Órgão de Classe - Fabricação de Veículos	Concorda integralmente	
APROMAC	ONG	Sem resposta	
PROAM	ONG	Sem resposta	
ABIOVE	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Discorda parcialmente	O biodiesel possui externalidades socioambientais que não estão incorporadas no preço. Por isso, o preço não deve ser o critério preponderante para determinar o aumento da mistura obrigatória.
APROBIO	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Discorda parcialmente	O condicionamento de aumento de mistura sujeito à análise de competitividade com o preço do diesel fóssil acaba por deixar de considerar as externalidades do uso do biodiesel.
PETROBRAS BIOCOMBUSTÍVEIS (PBIO)	Produção de Biodiesel	Discorda parcialmente	As referências de preço utilizadas não são compatíveis (preço de biodiesel no produtor versus preço do diesel ao consumidor).
PETROBRAS	Produção de Petróleo e Derivados	Concorda parcialmente	Mostra-se essencial a observância da premissa de competitividade do biodiesel, especialmente diante dos recentes questionamentos da sociedade quanto ao preço do diesel ao consumidor final. No entanto, a fórmula proposta (Anexo I da minuta de Resolução) requer ajustes com o objetivo de garantir que eventual elevação do teor de biodiesel no diesel B não cause impactos nos preços ao consumidor, conforme exposto no item 9 deste material.
UBRABIO	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Concorda parcialmente	Deve-se analisar o conjunto de externalidades positivas socioeconômicas e ambientais do biodiesel em relação ao diesel fóssil, além de outras variáveis, e não apenas o custo financeiro do combustível.
UNICA	Órgão de Classe - Produção de Etanol	Não respondeu	
FECOMBUSTÍVEIS	Órgão de Classe - Revenda de Combustíveis	Concorda integralmente	Conforme justificado na pergunta 6, o preço do Biodiesel encarece a mistura.

XI) MANIFESTAÇÕES EM RELAÇÃO À PERGUNTA: CONCORDA COM A CONDIÇÃO DA COMPROVAÇÃO DE EXCEDENTE DE OFERTA NOS LEILÕES PÚBLICOS DE BIODIESEL?

Comprovação de excedente de oferta nos leilões públicos de biodiesel?	Área	Resposta	Síntese da justificativa
AEA	Associação Técnica de Engenharia	Concorda integralmente	Pede nota técnica explicando o valor de 17% de excedente de oferta proposto.
CNT	Confederação - Transportes	Discorda integralmente	Há uma outra maneira de calcular o excedente de oferta, que é pela diferença entre a capacidade nominal autorizada e a produção mensal de biodiesel.
VEDANA&GOULART	Consultoria	Concorda parcialmente	É preciso analisar melhor a fórmula de cálculo do excedente de oferta. Tende a gerar um movimento alternado, a cada seis meses, de aumento e, depois, redução do percentual de adição de biodiesel. A análise feita na exposição mostra elevada probabilidade de ter B12 em março de 2019, mas com redução para B11 em setembro de 2019.
BRASILCOM	Órgão de Classe - Distribuição de Combustíveis	Discorda integralmente	Durante a fala do representante do BRASILCOM, manifestou que concorda com o aumento gradual do percentual de adição de biodiesel, com incremento de 1% ao ano, desde que realizados os testes. Manifestou preocupação quanto às fórmulas, porque entende que a previsibilidade almejada fica prejudicada. Considera que é melhor ser um incremento fixo de crescimento, sem fórmulas/condicionantes.
PLURAL	Órgão de Classe - Distribuição de Combustíveis	Discorda integralmente	Deve-se adotar cronograma utilizado para estabelecimento do modelo de metas do Renovabio, ou seja, incrementos anuais de 1%, a partir de 2020, chegando a B15 em 2024.
MWM	Fabricação de Motor	Concorda integralmente	Essa pode ser uma boa evidencia de que há quantidade suficiente de biodiesel para atender a demanda da mistura proposta. Pedimos uma nota técnica explicando o valor de 17% de excedente de oferta proposto.
SINDIPEÇAS	Órgão de Classe - Fabricação de Peças	Concorda integralmente	Essa pode ser uma boa evidencia de que há quantidade suficiente de biodiesel para atender a demanda da mistura proposta. Pedimos uma nota técnica explicando o valor de 17% de excedente de oferta proposto.
ANFAVEA	Órgão de Classe - Fabricação de Veículos	Concorda integralmente	
APROMAC	ONG	Sem resposta	
PROAM	ONG	Sem resposta	
ABIOVE	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Concorda integralmente	É um indicador objetivo que mostra a capacidade de crescimento da mistura obrigatória.
APROBIO	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Concorda parcialmente	O mercado tende a gerar uma oferta próxima à demanda, pois a fixação dos preços por dois meses exige um gerenciamento de risco financeiro que possui um custo associado. O histórico mostra que os volumes ofertados sempre atenderam às necessidades pois tendem a crescer e ajustar-se à demanda.
PETROBRAS BIOCOMBUSTÍVEIS (PBIO)	Produção de Biodiesel	Concorda parcialmente	É necessário avaliar não somente o excedente de oferta nos leilões passados, mas a existência de capacidade suficiente para atendimento aos teores propostos, considerando a capacidade habilitada das Usinas e a demanda prevista, necessariamente com folga entre estas.
PETROBRAS	Produção de Petróleo e Derivados	Concorda parcialmente	A comprovação de excedente de oferta de biodiesel é fator relevante, porém, a Petrobras sugere que os limites de excedentes sejam revisados de forma a dar robustez ao critério proposto, mitigando riscos de aumento de preços ao consumidor.
UBRABIO	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Concorda parcialmente	Nunca houve falta de oferta de biodiesel nos leilões, inclusive no último incremento de mistura (de B8 para B10) significou ampliação de demanda de 25%, sem considerar o aumento de demanda do diesel B, reflexo da saída do período de maior recessão na história do país.
UNICA	Órgão de Classe - Produção de Etanol	Não respondeu	
FECOMBUSTÍVEIS	Órgão de Classe - Revenda de Combustíveis	Discorda integralmente	Os Produtores devem adequar sua produção à previsibilidade do incremento da mistura.

XII) MANIFESTAÇÕES EM RELAÇÃO À PERGUNTA: CONCORDA COM A REAVALIAÇÃO SEMESTRAL DO TEOR DE BIODIESEL?

Concorda com a reavaliação semestral do teor de biodiesel	Área	Resposta	Síntese da justificativa
AEA	Associação Técnica de Engenharia	Sim	
CNT	Confederação - Transportes	Não	Pelos parâmetros que foram estabelecidos, é muito provável que em todas as reavaliações semestrais seja utilizado o limite superior. Por isso, o gatilho, estruturado dessa forma, nada mais é do que um artifício para antecipar o aumento da adição obrigatória de biodiesel ao diesel. Por essas razões, pedimos um comportamento mais cauteloso do Ministério de Minas e Energia nesse aspecto, com a extinção completa da proposta de regra de reajuste semestral.
VEDANA&GOULART	Consultoria	Sim	
BRASILCOM	Órgão de Classe - Distribuição de Combustíveis	Não	Durante a fala do representante do BRASILCOM, manifestou que concorda com o aumento gradual do percentual de adição de biodiesel, com incremento de 1% ao ano, desde que realizados os testes. Manifestou preocupação quanto às fórmulas, porque entende que a previsibilidade almejada fica prejudicada. Considera que é melhor ser um incremento fixo de crescimento, sem fórmulas/condicionantes.
PLURAL	Órgão de Classe - Distribuição de Combustíveis	Não	Alterações semestrais causarão impactos operacionais por conta da maior frequência de ajustes nas configurações dos equipamentos, que precisam ser parametrizados e recalibrados cada vez que há alteração do percentual de mistura. Além disso, seriam necessárias mudanças logísticas como contratação de frota e reorganização de operações.
MWM	Fabricação de Motor	Sim	Será muito importante essa reavaliação para que possa levar em consideração a situação do momento antes da alteração automática da mistura, levando em considerações diversos fatores relevantes e oportunos no momento.
SINDIPEÇAS	Órgão de Classe - Fabricação de Peças	Sim	Será muito importante essa reavaliação para que possa levar em consideração a situação do momento antes da alteração automática da mistura, levando em considerações diversos fatores relevantes e oportunos no momento.
ANFAVEA	Órgão de Classe - Fabricação de Veículos	Sim	
APROMAC	ONG	Sim	Reavaliaçoes são sempre necessárias
PROAM	ONG	Sim	Reavaliaçoes são sempre necessárias
ABIOVE	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Sim	A reavaliação semestral permitirá a correta avaliação do potencial de crescimento da mistura de biodiesel.
APROBIO	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Sim	Em função da avaliação semestral abrir a possibilidade de um incremento semestral, proporcionará um ajuste fino da curva de crescimento
PETROBRAS BIOCOMBUSTÍVEIS (PBIO)	Produção de Biodiesel	Sim	Os aumentos podem ser avaliados de 6 em 6 meses, sendo realizados caso os critérios sejam atendidos.
PETROBRAS	Produção de Petróleo e Derivados	Não	O aumento do mandato de biodiesel requer ajustes nos sistemas logísticos para movimentação de volumes superiores. Desta forma, a possibilidade de ajustes semestrais na adição obrigatória de biodiesel tende a gerar insegurança para os agentes econômicos envolvidos na oferta e logística de diesel, podendo, inclusive, comprometer o abastecimento do mercado e os custos associados.
UBRABIO	Órgão de Classe - Produção de Biodiesel	Sim	
UNICA	Órgão de Classe - Produção de Etanol	Não respondeu	
FECOMBUSTÍVEIS	Órgão de Classe - Revenda de Combustíveis	Não	A possibilidade de revisão semestral não é viável, por questões de qualidade, estoques para as distribuidoras, impactos nos custos dentre outros.

4.5. A síntese acima se refere às respostas e justificativas apresentadas às perguntas objetivas, conforme formulários da Audiência Pública. Registra-se que há outras contribuições, específicas sobre alterações de dispositivos do projeto de Resolução do CNPE, que também fazem parte das manifestações da sociedade e permanecem disponíveis para consulta no sítio eletrônico do MME, na seção "Consulta Públicas".

5. TESTES DE E ENSAIOS EM VEÍCULOS E MOTORES

5.1. Sobre os testes e ensaios em veículos e motores para validação de percentuais maiores de biodiesel na mistura, a exemplo da mistura B15. Trata-se de ponto fundamental da presente proposta de regulamentação, visto que o caput do art 1º-B na Lei nº 13.033/2014 define a necessidade desses testes. Por essa razão, merece os esclarecimentos a seguir.

5.2. O programa de testes e ensaios do uso de biodiesel está em pleno andamento, no Brasil, tendo como finalidade o atendimento à Lei n° 13.263/2016 (que alterou a Lei nº 13.033/2014), observados os prazos definidos pelo Congresso Nacional. De certo é que o legislador, sábia e prudentemente, determinou a necessidade de realização de testes para validar a mistura B15. Todavia, por outro lado, o diploma legal não atribuiu a um ator específico, público ou privado, a responsabilidade pela realização desses testes e ensaios. Em última instância, poderia ser interpretada como uma obrigação a ser cumprida, porém sem destinatário específico.

5.3. Foi por essa razão, e tendo como objetivo organizar na sociedade o atendimento à vontade do legislador, que o Ministério de Minas e Energia editou a Portaria nº 262, de 17 de junho de 2016. Nessa ocasião, ficou instituído um Grupo de Trabalho com a finalidade específica de reunir e coordenar esforços para realização dos testes e ensaios, com participação dos principais atores envolvidos, a saber:

Membros formais:
ABIMAQ
AEA
ABIOVE
ANFAVEA
ANP
APROBIO
COMUNIDADE CIENTÍFICA
IBAMA
MAPA
MCTI
MDIC
MMA

MME
SINDIPEÇAS
UBRABIO

Membros convidados:
AGCO
BR DISTRIBUIDORA
BOSCH
CAOA
CNH
CNT
CSBO
CUMMINS
DAF
DELPHI
DOULOS
FCA
FORD
FPT
GM
IPIRANGA
IVECO
MAHLE
MAN
MERCEDES-BENZ
MWM
NISSAN
NTC
PARKER
PETROBRAS
PETROBRAS PBIO
RENAULT
SCANIA
TOYOTA
VOLVO
YANMAR

5.4. Mesmo porque pode ser considerado que, isoladamente, nenhum ator reuniria todas as condições necessárias para execução de testes representativos, haja vista a multiplicidade de tipos de biodiesel e de óleo diesel, e suas misturas em diferentes proporções, assim como a extensa variedade de marcas e modelos de veículos, motores, máquinas, sistemas e equipamentos que utilizam propulsão a diesel. Por essa razão, precisa ser um trabalho em conjunto, com participação efetiva de vários setores da sociedade, cada qual assumindo um papel. Foi no ambiente desse Grupo de Trabalho que se aprovou, conjuntamente, em 10/04/2017, a programação dos testes e ensaios necessários ao atendimento da lei, composto originalmente por quarenta e nove testes a serem realizados (incluem testes para validação das misturas B10, B15 e, opcionalmente, alguns testes com B20), por mais de vinte empresas diferentes, distribuídos em mais de quinze municípios. Posteriormente, outros testes foram incluídos, alcançando mais de cinquenta testes, bem como alguns outros foram cancelados a pedido dos seus responsáveis, ao avaliarem que não seriam mais necessários para garantir e validar o uso do biodiesel.

5.5. Na elaboração da programação de testes, deve ser registrado, contou-se com apoio direto da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA). Foi essa entidade sem fins lucrativos, conhecida nacionalmente por sua expertise no âmbito automotivo, que fez o excelente trabalho de interlocução e organização das diversas empresas que realizariam os testes, assim como a elaboração da programação de testes e ensaios a serem desenvolvidos.

5.6. Esclarece-se que os testes para validação da mistura B10 já foram devidamente realizados. O Relatório Final está disponível no portal do MME na internet (http://www.mme.gov.br/documents/1138769/0/MME+Relatorio+B10+30-04-2018+final+v01-+com+Anexos.pdf/6bed5a6b-7d04-41df-a5f3-649f31afd3e9). Esse documento traz a consolidação dos diversos relatórios individuais dos testes, cada qual elaborado pela empresa que o executou, por demonstrar no âmbito da AEA e do GT MME interesse ou necessidade de testar a mistura B10 em seus produtos e componentes, tais como Delphi, Fiat-Chrysler, Ford, Mahle, MWM, Nissan, Parker, Renault, Toyota, Volvo, Yanmar, MAN e Mercedes-Benz. Outras empresas, como, por exemplo, Cummins, General Motors e Scania, embora participantes do programa de testes, decidiram apenas por avaliar misturas com percentual mais elevado de biodiesel (B15 e/ou B20).

5.7. Dado o conhecimento acumulado da influência do biodiesel em seus produtos, seja no Brasil ou mesmo em outros países, verificou-se que as empresas foram mais seletivas para a realização dos testes do B10, B15 ou B20. Escolheram particularidades de seus produtos para serem avaliadas, diferentemente dos testes para B5 realizados há cerca de uma década, quando empresas desenvolveram programas extensos de testes, em conjunto com o então Ministério de Ciência e Tecnologia, com abrangência ampla, pois pouco se conhecia na época sobre o biodiesel brasileiro e seus impactos nos produtos da linha Diesel, suas performances e emissões. Entretanto, desde seu começo no Brasil, o biodiesel muito se evoluiu, em diversos aspectos, como especificação, qualidade e preços mais competitivos.

5.8. A especificação brasileira, hoje, está na vanguarda mundial, compatível ou melhor do que a norte-americana ou europeia, e, em vários aspectos, pode-se dizer que é o estado da arte, como no teor de água. Além disso, seja no Brasil, ou em outros países, como a Argentina, por exemplo, onde a mistura B10 já está implementada faz mais tempo, com sucesso, o conhecimento acumulado sobre os efeitos do maior teor de biodiesel na mistura estão cada vez mais difundidos/conhecidos pela indústria automobilística mundial do que há uma década. Como outro exemplo, pode ser citada a Cartilha publicada em 2015 pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, sobre as experiências e uso de biodiesel no Brasil e no mundo com misturas B10, B20, B30 e até mesmo percentuais maiores. Em Brasília, como mais um exemplo, há linha regular de ônibus urbano, operando na Esplanada dos Ministérios, que utiliza a mistura B20. Em Curitiba, há ônibus operando normalmente há muitos anos com até 100% biodiesel. Não obstante, os testes são importantes para atender à lei e por propiciar uma validação mais ampla da mistura B15, para diversas tecnologias diferentes. Uma coisa é o uso em frotas cativas e controladas, outra situação é o uso amplo nacional.

5.9. Considerando essas experiências e conhecimento acumulado, o conjunto dos testes realizados pelas várias empresas, para B10 e B15, planejados no âmbito da organização feita pela AEA, foi focado nas lacunas existentes, mas sendo igualmente representativos da realidade nacional na visão daqueles que, no final do dia, serão os próprios responsáveis diretos pelas garantias dos veículos e motores. E ninguém melhor para

conhecer as lacunas específicas de cada tecnologia automotiva do que seu próprio fabricante, responsável pela garantia do produto. Foi essa a decisão acolhida no âmbito do mencionado Grupo de Trabalho do MME, com participação plural.

5.10. Por sua vez, os testes/ensaios para validação da mistura B15 também estão sendo realizados, conforme determinou e em linha com o cronograma definido na lei. Da mesma forma dos testes de B10, já aprovados, os de B15 são conduzidos por essas empresas do setor automotivo (fabricantes de veículos, de peças e de motores), que se organizaram em torno do supracitado ambiente propiciado pela AEA e no Grupo de Trabalho na definição da programação de testes a serem conduzidos. Esse trabalho da AEA, além de contribuir decisivamente para a melhor organização do atendimento da lei, posto que a norma, infelizmente, não disse quem seria o responsável por fazer os testes, propiciou ainda a economia de recursos. Isso porque reduziu a assimetria de informações entre os fabricantes, evitou a duplicidade de testes "iguais" conduzidos por empresas diferentes, a partir de um fórum de discussão compartilhado.

5.11. De maneira também análoga aos testes para avaliar a mistura B10, há empresas que, observando o conhecimento acumulado sobre a influência do biodiesel nos seus produtos, decidiram não ser necessário testar a mistura B15. Como exemplo, pode ser citadas a Cummins, que partiu direto para testes com 20% de biodiesel (mistura B20), inclusive sendo este um percentual que vai além do limite da lei para a mistura compulsória.

5.12. De acordo com a Portaria MME nº 80/2017, ficaram estabelecidas as seguintes datas limites para conclusão dos testes com mistura B15:

- 31/01/2019: conclusão dos testes e ensaios para mistura B15
- 01/03/2019: apresentação do relatório final para mistura B15.

5.13. Mais do que atender à obrigação legal específica (trazida pela Lei nº 13.263/2016, na alteração da Lei nº 13.033/2014), obedecer aos resultados dos testes é de suma importância para preservar os interesses dos consumidores de diesel/biodiesel no país, no sentido de que misturas com mais de 10%, em caráter amplo no território nacional, são plenamente viáveis do ponto de vista técnico dos veículos/motores/equipamentos/sistemas etc. Mesmo que, individualmente, haja empresas, no Brasil e no mundo, que já dão garantia para percentuais maiores de biodiesel para seus produtos já comercializados.

5.14. Ainda sobre os testes, é importante destacar que a CNT, por ocasião da sua manifestação na Audiência Pública, apresentou relevantes ponderações e destacou que foram detectadas importantes falhas quanto ao processo de verificação da mistura B10, já aprovada, tais como: 1. Ausência de resultados quanto aos ganhos ambientais; 2. Incompletude no espaço amostral dos testes; 3. Falta de padronização nos testes aplicados aos veículos leves (Tabela 2) e pesados (Tabela 3) levando à impossibilidade de se avaliar os impactos da mistura determinada de forma comparável e representativa; 4. Impossibilidade de detectar a partir de qual percentual a mistura de biodiesel ao óleo diesel pode apresentar problemas técnicos e ambientais; 5. Irreversibilidade da mistura compulsória. 6. Ausência de testes com diesel B fora do padrão de qualidade, situação que pode ocorrer na realidade do transporte rodoviário brasileiro. 7. Desvantagem técnica do biodiesel em relação ao diesel A. 8. Reprovação constatada no teste de desempenho de diferentes meios filtrantes realizado pela empresa Parker, participante convidada na condução dos testes. 9. Incerteza quanto ao real saldo de redução de gases de efeito estufa e de poluentes a partir da evolução do biocombustível de B0 para B10, considerando-se toda a cadeia de produção do biodiesel; 10. Avançada idade da frota nacional.

5.15. Sem embargo a essa manifestação da CNT, cumpre esclarecer que esta Confederação participa como membro convidado do citado Grupo de Trabalho do Programa de Testes para Biodiesel. Representantes desta entidade estiveram presentes na maioria das reuniões do GT, inclusive, destaca-se, na reunião de 10/04/2017, que aprovou a amplitude dos testes e sua representatividade na frota brasileira. Na ocasião, a Confederação aprovou a programação de testes, não tendo apresentado qualquer manifestação contrária. Cumpre esclarecer também que a CNT, no âmbito desse Grupo de Trabalho do Programa de Testes, nunca questionou ou apresentou críticas quanto à aprovação do uso amplo da mistura B10. Também não apresentou no âmbito do GT quaisquer das ponderações apresentadas somente agora na Audiência Pública.

6. ANÁLISE

6.1. Em resumo, os principais destaques apresentados pela sociedade na Audiência Pública, por escrito ou verbalmente, são apresentados abaixo:

a) **Necessidade de regulamentar o art 1º-B na Lei nº 13.033/2014.** Esse artigo, em seu parágrafo único, autoriza o CNPE a elevar a mistura obrigatória de biodiesel ao óleo diesel em até 15% (quinze por cento), em volume, em todo o território nacional, quando realizados os testes de validação dessa mistura. De maneira geral, a maioria das manifestações são favoráveis (integral ou parcialmente) à regulamentação desse artigo, por razões como garantir previsibilidade para os setores envolvidos. Registra-se duas manifestações totalmente contrárias a essa regulamentação, apresentadas por duas ONGs que participaram da Audiência por meio de envio de contribuição por escrito e propõem condicionar a decisão do CNPE à conclusão da discussão em andamento no CONAMA, entre outros pontos. Por sua vez, a CNT manifestou que a decisão do CNPE para a autorizar a adição de até 15%, em volume, de biodiesel ao óleo diesel vendido ao consumidor final deve primeiro aguardar a conclusão dos testes e ensaios em motores, sem a qual a Resolução do CNPE seria um ato ilegal e passível de contestação judicial. Em outra direção, a APROBIO considera que os testes são importantes e estão em curso, porém os incrementos de B11 a B14 independem desses testes, posto que a lei fala da validação da mistura B15 na visão da entidade. Observa-se, assim, que são posicionamentos diferentes em relação ao mesmo tema.

b) **A previsibilidade da evolução do teor de biodiesel na mistura com o óleo diesel**. Esse foi o ponto de maior convergência das manifestações. Usou-se durante a Audiência o termo "palavra de ouro", para ilustrar que se trata de condição fundamental para a segurança dos investimentos e empregos e para o planejamento das operações e da logística, entre outros aspectos. A PLURAL destacou, por exemplo, que previsibilidade é elemento imprescindível para garantia do abastecimento, com qualidade e segurança.

c) **Ano de início da mistura B11 (11% de biodiesel adicionado ao diesel).** Muitas instituições participantes da Audiência opinaram que o início da mistura B11 deveria acontecer em 2019 (ABIOVE, AEA, APROBIO, MWM, SINDIPEÇAS, UBRABIO e VEDANA&GOULART) ou em 2020 (ANFAVEA, CNT, FECOMBUSTÍVEIS e PLURAL). A PLURAL e a UNICA formalizaram que o início da mistura B11, sugerindo-se 2020, deve seguir as metas de redução de emissões de gases de efeito estufa do RenovaBio, aprovadas pela Resolução CNPE nº 5/2020. De fato, essa foi a proposta inicial

do Comitê RenovaBio, levada à Consulta Pública MME nº 46/2018. Entretanto, cumpre esclarecer, as metas aprovadas pelo CNPE já consideraram a mistura B11 a partir de março de 2019. A FECOMBUSTÍVEIS, por exemplo, entidade que representa os postos de combustíveis, manifestou necessidade de se adotar um cronograma mais lento, com início da mistura B11 em 2020, por considerar que haveria relativamente pouco tempo para que os postos darem vazão a seus estoques com uma mistura antes de receberem carregamentos com uma mistura maior. Contudo, smj, os postos de combustíveis trabalham com estoques na escala semanal.

d) **Programa de testes para validação da mistura B15**. É considerada como condição necessária e imprescindível por praticamente todos os participantes da Audiência Pública. O programa de testes para validação da mistura B15 está em andamento, com participação de múltiplos atores, de diversos segmentos distintos, conforme mencionado, tendo sido fixado a data de 01/03/2019 para divulgação do relatório final dos testes, de acordo com o disposto na Portaria MME nº 80/2017. Algumas instituições, como por exemplo AEA, SINDIPEÇAS, MWM e PETROBRAS, manifestaram ainda que a proposta de definição de cronograma de elevação da mistura de biodiesel é concomitante com discussão em andamento, no âmbito do CONAMA, para definição da próxima etapa de regulamentação de emissões (próximo tópico).

e) **Programa Nacional de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve).** Algumas manifestações apresentaram necessidade de compatibilização do aumento do uso de biodiesel com nova fase do Proconve, sendo este um tema em discussão no âmbito CONAMA, sobre novos limites de emissões que poderão ser implementados a partir de 2022/23, adotando-se como referência o padrão europeu Euro VI. Ou mesmo algumas manifestações, como por exemplo de duas ONGs (APROMAC e PROAM), que apresentaram manifestações escritas bastante semelhantes entre si, propõem que o CNPE não pode decidir no momento, cabendo-lhe esperar a conclusão da discussão em andamento no CONAMA. Cumpre esclarecer que, a despeito da importância do tema do Euro VI estar em discussão, não há, no momento, qualquer decisão ou qualquer ato normativo que trate da sua adoção no Brasil. Além disso, o programa de testes para validação da mistura B15, nos termos do art. 1º-B da Lei nº 13.033/14, deve ser concluído até o final de março de 2019. De certo é que a introdução de novas tecnologias, ainda em desenvolvimento, ou ainda não existentes no mercado brasileiro, precisarão ser devidamente testadas e validadas para o combustível existente no Brasil quando da sua introdução comercial. É um desafio adicional que envolve não somente internalizar a tecnologia (Euro VI ou outra), mas, sim, adequá-la à realidade brasileira, que possui uma estratégia para os biocombustíveis diferente da Europa.

f) **Especificação de qualidade na mistura biodiesel/diesel.** Necessidade de alterar a especificação do diesel comercial (da mistura biodiesel/diesel vendida nos postos) para representar o combustível que foi testado, o que contempla o parâmetro de estabilidade oxidativa de 20 horas.

g) **Especificação de qualidade do diesel de 1º enchimento.** Trata-se do combustível que é colocado nos tanques dos veículos novos, ainda na fábrica. Considerando-se que esses veículos, por muitas vezes, podem ficar parados por longos períodos no pátio da montadora, por razões diversas, a degradação do combustível no tanque pode acontecer e, desse modo, comprometer a integralidade do veículo zero quilômetro, conforme apresentado na Audiência. Algumas manifestações apresentaram a importância de a ANP flexibilizar a obrigação de adição de biodiesel nesse cado particular.

h) **Competitividade do preço do biodiesel**. De acordo com as manifestações, observa-se que não há consenso ou concordância ampla nesse ponto. Embora praticamente todas as manifestações concordam que a competitividade de preços do biodiesel é importante, as razões divergem em direção quando se trata da fórmula de competitividade proposta. De um lado, algumas entidades entendem que a competitividade é importante, mas são contrárias à fórmula constante do projeto de Resolução porque as externalidades positivas do biodiesel, em relação ao diesel fóssil, não foram consideradas (ABIOVE, APROBIO e UBRABIO). De outro lado, entidades como a PLURAL, a PETROBRAS e a PETROBRAS PBIO citaram que é necessário que a fórmula compare o preço do biodiesel puro com o preço do diesel puro no produtor, fato este que não se considera as externalidades positivas do biodiesel. A CNT, por sua vez, considera que a discussão sobre competitividade do preço do biodiesel em relação ao preço do diesel B é problemática no atual contexto brasileiro. Na visão dessa Confederação, o preço do óleo diesel B, em razão das mudanças recentes na legislação, permanece congelado por longos períodos, recebe subsídios do governo e não está necessariamente seguindo parâmetros de mercado. O BRASILCOM manifestou preocupação quanto às fórmulas, porque entende que a previsibilidade almejada fica prejudicada. O SINDIPEÇAS e MWM já consideraram que o aumento da participação do biodiesel na mistura do diesel comercial deve ter como premissa não provocar aumentos de preço para a sociedade, porém o limite inferior sugerido vai contra esta premissa, uma vez que condições de mercado podem encarecer o biodiesel.

i) **Comprovação de excedente de oferta nos leilões públicos de biodiesel**. De acordo com as manifestações, observa-se que não há consenso ou concordância ampla nesse ponto. Além disso, foi apontada necessidade de correção da fórmula.

j) **Reavaliação semestral do teor de biodiesel.** De acordo com as manifestações, observa-se que não há consenso ou concordância ampla nesse ponto. As instituições BRASILCOM, CNT, FECOMBUSTÍVEIS, PLURAL e PETROBRAS são contrárias a essa proposta de reavaliação, por razões como, por exemplo, prejuízo à almejada previsibilidade, à dificuldade operacional de calibração de equipamentos de distribuição e à logística de distribuição. A PETROBRAS BIOCOMBUSTÍVEIS, por sua vez, apresentou manifestação contrária à *holding* PETROBRAS, entendendo que os aumentos do percentual de adição de biodiesel podem, sim, ser avaliados de 6 em 6 meses. A CNT considerou que os condicionantes da proposta de Resolução para a reavaliação semestral nada mais são do que um artifício para antecipar o aumento da adição obrigatória de biodiesel ao diesel. Por sua vez, a exposição de VEDANA&GOULART demonstra que, ao contrário da visão da CNT, os condicionantes, em particular a fórmula de excedente de oferta, vai gerar um movimento alternado, a cada seis meses, de aumento e, depois, redução do percentual de adição de biodiesel (as análises da fórmula mostram que seria provável ter B12 em março de 2019, com redução para B11 em setembro de 2019).

6.2. O presente Relatório consolida, assim, os resultados da Audiência Pública sobre a definição de cronograma da evolução do percentual de adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel, realizada no dia 21 de setembro de 2018, no Ministério de Minas e Energia. Todos os documentos e formulários relativos à essa Audiência Pública, assim como as manifestações da sociedade (exposições e contribuições por escrito) estão públicos e disponíveis a quaisquer interessados, no endereço eletrônico http://www.mme.gov.br/web/guest/consultas-publicas. O objeto da Audiência Pública foi um Projeto de Resolução do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), com a finalidade de estabelecer o cronograma da evolução do percentual de adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel comercializado em todo o território nacional.

6.3. A importância da previsibilidade da evolução do teor de biodiesel na mistura com o óleo diesel foi o ponto de maior convergência das manifestações da sociedade. Outro ponto de forte convergência foi sobre os testes e ensaios para validação da mistura B15, considerado como condição necessária e imprescindível por praticamente todos os participantes da Audiência Pública. O programa de testes para validação da mistura B15 está em andamento, com participação de múltiplos atores, de diversos segmentos distintos, conforme mencionado, tendo sido fixado a data de 01/03/2019 para divulgação do relatório final dos testes, de acordo com o disposto na Portaria MME nº 80/2017.

6.4. Além da questão dos testes de validação da mistura B15, houve também contribuições relevantes quanto à preocupação legítima com a evolução da especificação de qualidade na mistura biodiesel/diesel. Algumas entidades expressaram que é fundamental a ANP alterar a especificação do diesel comercial (da mistura biodiesel/diesel vendida nos postos) para representar o combustível que foi de fato testado, o que contempla o parâmetro de estabilidade oxidativa de 20 horas no mínimo. Entendem que esse parâmetro deve ser incluído na especificação da ANP. Similarmente, apresentaram a necessidade de alteração da especificação de qualidade do diesel de 1º enchimento. Trata-se do combustível que é colocado nos tanques dos veículos novos, ainda na fábrica. São volumes pequenos de combustíveis. Considerando-se que esses veículos, por muitas vezes, podem ficar parados por longos períodos no pátio da montadora, por razões diversas, a degradação do combustível no tanque pode acontecer e, desse modo, comprometer a integralidade do veículo zero quilômetro, conforme apresentado na Audiência e também em outros fóruns. Apresentaram a importância de a ANP flexibilizar a obrigação de adição de biodiesel nesse cado particular.

6.5. Representantes do setor automotivo brasileiro (AEA, SINDIPEÇAS e MWM) também manifestaram preocupação pelo fato de que a proposta de definição de cronograma de elevação da mistura de biodiesel é concomitante com discussão em andamento, no âmbito do CONAMA (Conselho Nacional do Meio Ambiente), para definição da próxima etapa de regulamentação de emissões. A PETROBRAS e outras instituições também manifestaram essa preocupação. Trata-se da implementação de nova fase do Proconve (Programa de controle de emissões veiculares), sendo este um tema em discussão com o propósito de definir a norma brasileira (Resolução CONAMA) que disporá sobre os novos limites de emissões que poderão ser implementados a partir de 2022/23. As discussões, conforme apontadas na Audiência Pública, caminham na direção da adoção da referência de emissões estabelecidas pelo padrão europeu "Euro VI". A entidade AEA manifestou que esse padrão Euro VI, na Europa, usou como padrão a mistura B7 (todavia, no Brasil, em vigor, temos a mistura B10). Além disso, citou que não existem trabalhos publicados sobre testes quanto aos efeitos na deterioração dos sistemas de pós-tratamento (para emissões) dos veículos com níveis tão elevados de biodiesel com especificação análoga à brasileira. Por isso, considera fundamental que seja montado um programa de testes destes futuros veículos Proconve P8 (padrão Euro VI) com B15, garantindo a disponibilidade de B15 para estes veículos e condicionando a continuidade do B15 à aprovação destes testes. Em linha com a argumentação da AEA, a empresa MWM manifestou que "Vale ressaltar que as empresas que trabalham desenvolvendo tecnologia de motores e sistemas de *powertrain* qual será o combustível em vigor quando as tecnologias forem implementadas. É o caso dos trabalhos que estão sendo iniciados com o desenvolvimento da próxima fase de emissões, o Conama P8". "O desenvolvimento e testes de durabilidade necessitam ser feitos utilizando o combustível mais representativo possível do que estará no mercado".

6.6. Consideramos pertinente essas manifestações, ainda mais porque os testes em andamento no Brasil para mistura B15 foram planejados com base na tecnologia existente no Brasil, tanto para veículos antigos, em circulação, quanto para os zero quilômetro, observada a legislação nacional em vigor. De certo é que a introdução de uma nova legislação, ou de novas tecnologias, ainda em desenvolvimento ou ainda não existentes no mercado brasileiro, precisarão ser devidamente testadas e validadas para o combustível existente no Brasil quando da sua introdução comercial. É um desafio adicional para o setor automotivo brasileiro e para a sociedade de forma geral, que envolve não somente internalizar a tecnologia Euro VI, mas, sim, adequá-la à realidade brasileira. Ao fazer isso, consideramos inclusive que será positivo. Ainda mais porque a engenharia automotiva brasileira será beneficiada, na nossa visão, pois estará no estado da arte do desenvolvimento no mundo, fornecendo soluções para vários outros países que procuram, com a expansão do uso de biocombustíveis, demonstrar maior compromisso com o clima e com o meio ambiente, haja vista o biodiesel, comprovadamente, reduz a maioria das emissões poluentes e as emissões de GEE. Diferentemente da Europa, o Brasil possui uma política de adoção de biocombustíveis mais avançada, inclusive por considerar as externalidade positivas nos aspectos social, ambiental e econômico para a sociedade brasileira como um todo e aderente à estratégia/vocação nacional.

6.7. Ainda nesse tema das emissões poluentes e CONAMA, merece ser registrado que houve duas manifestações totalmente contrárias à regulamentação do CNPE, apresentadas pelas duas ONGs (PROAM e APROMA) que participaram da Audiência, por meio de envio de contribuição por escrito. Com contribuições praticamente idênticas, ambas as ONGs propuseram condicionar a decisão do CNPE à conclusão prévia da discussão em andamento no CONAMA. Adiciona-se que, a despeito da importância do tema do Euro VI estar em discussão, não há, no momento, qualquer decisão (ato normativo) de como e quando uma nova fase de controle de emissões será implementada. Segundo apresentado em algumas manifestações, fala-se que a discussão poderá caminhar para ser implementada entre 2022 e 2023. Por sua vez, o programa de testes para validação da mistura B15, nos termos do art. 1º-B da Lei nº 13.033/14, deve ser concluído até o final de março de 2019, conforme já mencionado.

6.8. A partir das contribuições da Audiência Pública, observa-se não existir convergência nas manifestações sobre as condicionantes dispostas na proposta de Resolução do CNPE, por diferentes razões. Em essência, são as condicionantes da fórmula de competitividade de preço do biodiesel e e da fórmula de verificação de nível mínimos de sobreoferta de biodiesel. Essa não convergência, de modo geral, tem como pano de fundo que essas condicionantes, ao não definirem precisamente qual será o percentual de mistura de biodiesel em cada período, trazem prejuízo à almejada previsibilidade. Outros pontos específicos da discussão, não menos importantes, a exemplo do ano de início da mistura B11 (11% de biodiesel) e da especificação da mistura do diesel comercial para incluir parâmetros de qualidade como a estabilidade oxidativa, também foram objeto das manifestações da sociedade. Estão detalhados ao longo deste Relatório.

6.9. Por fim, a decisão do aumento da adição de biodiesel ao diesel, destaca-se, foi atribuída pela lei ao CNPE. A este MME não cabe legalmente a decisão, muito menos a esse Departamento de Biocombustíveis, responsável pela elaboração deste Relatório. Esclarece-se que ainda que o MME presida o CNPE, esse Conselho é formalmente vinculado à Presidência da República e suas decisões dependem da aprovação do Presidente da República para serem válidas. Ademais, o CNPE é composto por vários outros Ministérios. Trata-se, portanto, de decisão de governo, ampla. Merece também ser salientado que o Ministério

do Meio Ambiente (MMA) é membro do CNPE, assim como o MME é membro do CONAMA. Além disso, nos termos da Lei nº 6.938/81, o CONAMA é um órgão consultivo e deliberativo, com a finalidade de assessorar, estudar e propor ao Conselho de Governo, diretrizes de políticas governamentais para o meio ambiente e os recursos naturais e deliberar, no âmbito de sua competência, sobre normas e padrões compatíveis com o meio ambiente ecologicamente equilibrado e essencial à sadia qualidade de vida. Ou seja, cada Conselho possui atribuições específicas definidas em lei. Não obstante, deve ser lembrado que condicionar a decisão do CNPE à decisão prévia do CONAMA, ou o inverso, é uma forma de não assegurar previsibilidade para nenhum dos Conselhos e, em última instância, para a sociedade como um todo.

6.10. Cumpre-nos dizer que cabe a esta instância técnica levantar esses pontos - favoráveis e contrários - para melhor subsidiar os Conselheiros do CNPE no processo decisório. Nesse contexto, a Audiência Pública se mostrou extremamente positiva. Nos aspectos jurídicos-legais, a análise será devidamente realizada pelas instâncias competentes para tal, que no MME é a Consultoria Jurídica, passando também a compor o material que será levado aos Conselheiros, caso assim a proposta caminhe nessa direção.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

7.1. O presente Relatório consolida as contribuições da sociedade na Audiência Pública. Há de se ressaltar, finalmente, que a diretriz a ser estabelecida pelo CNPE, caso assim o decida, trará previsibilidade para todos os agentes - públicos e privados - que atuam no mercado de combustíveis, direta ou indiretamente, assim como para a sociedade como um todo. Consideramos que a previsibilidade será maior o quanto antes ocorra essa decisão governamental.

7.2. Do ponto de vista técnico, estritamente, considerando-se as manifestações da Audiência Pública, entre outros aspectos, o Departamento de Biocombustíveis recomenda a continuidade do processo, com os seguintes aprimoramentos principais:

a) tornar mais claro que o CNPE estabelecerá diretrizes de datas e de percentuais de adição de biodiesel; enquanto caberá a ANP, por delegação, fixar o percentual de mistura de B11 a B15, após a realização de testes e ensaios em motores que validarem a utilização da adição de até 15%;

b) incluir diretriz para a ANP avaliar, na sua esfera de atribuições, o aprimoramento das especificações de qualidade do biodiesel, do óleo diesel e da mistura de ambos os produtos, observados, entre outros critérios, os resultados desses testes e ensaios, com ênfase na proteção dos interesses dos consumidores e na melhoria da qualidade dos combustíveis, em linha com o apontado pelo setor automotivo. Entende-se que o máximo que o CNPE poderia fazer nesse aspecto é essa proposição, posto que a competência legal para definir a especificação de qualidade é a ANP;

c) simplificação da proposta para assegurar maior previsibilidade. Basicamente, a partir eliminação dos limites superior e inferior dos percentuais de adição de biodiesel, propondo-se estabelecer um valor único, no caso adotando-se a curva do então limite inferior, com crescimento do percentual de mistura em 1% ao ano, com diretriz para mistura B11 iniciar em junho de 2019, prazo considerado adequado para a finalização dos testes e adoção de demais procedimentos (como os leilões de biodiesel);

d) eliminação das fórmulas (condicionantes) e da possibilidade de alteração/fixação semestral do percentual de biodiesel, por considerar a maior divergência de opiniões em relação a esses pontos.

7.3. Submete-se o presente Relatório à aprovação superior da Secretaria de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis.

Documento assinado eletronicamente por **Marlon Arraes Jardim Leal**, **Coordenador-Geral de Etanol**, em 27/09/2018, às 14:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Borges Gomide**, **Coordenador(a)-Geral de Biodiesel e outros Biocombustíveis**, em 27/09/2018, às 14:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://www.mme.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0212141** e o código CRC **4581C029**.