

3ª Reunião do Comitê Técnico Combustível do Futuro	Data:	21/07/2021
	Horário:	14h00 às 17:05
Departamento de Biocombustíveis/SPG/MME	Local:	Videoconferência
PARTICIPANTES		
<p>Ministério de Minas e Energia Pietro Adamo Sampaio Mendes – DBIO (Titular) Alexandra Maciel – DDE Daniel Reis Mendes – DBIO Jhessica Maria Nunes de Jesus Luz – DBIO Mariana Ferreira Carriconde de Azevedo – DBIO Marisa Maia de Barros – DCDP Renato Cabral Dias Dutra – DBIO Ronny Peixoto – DCDP Umberto Mattei – DBIO</p> <p>Casa Civil Gustavo Henrique Ferreira (Titular)</p> <p>Ministério da Economia Edie Andreeto Junior (Suplente) Sandro Eli Malcher de Alencar Thomas Paris Caldellas</p> <p>Ministério do Meio Ambiente Edisiene de Souza Correia (Suplente)</p> <p>Ministério da Infraestrutura Jairo Rodrigues da Silva (Suplente) André Eloi Zanella Karla Branquinho dos Santos</p> <p>Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento Cid Jorge Caldas (Titular) Viviane Silveira Anjos (Suplente)</p> <p>Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações Rafael Silva Menezes (Suplente) Gustavo Ramos</p>	<p>Ministério do Desenvolvimento Regional Carolina Gonçalves Pinheiro (Titular)</p> <p>Autoridade Marítima Brasileira Flavio Haruo Mathuyi (Titular) Fernando Alberto Gomes da Costa (Suplente)</p> <p>Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis Carlos Orlando Enrique da Silva (Titular) Lorena Rocha da Costa Assunção (Suplente) Jackson da Silva Albuquerque</p> <p>Agência Nacional de Aviação Civil Darlan Silva dos Santos (Titular) Daniel Marcellos Calçado</p> <p>Empresa de Pesquisa Energética Rachel Martins Henriques (Suplente)</p> <p>Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Renováveis Gilberto Werneck de Capistrano Filho (Titular)</p> <p>Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia Marcelo Lima Alves (Titular) Luciano Batista Victor Gomes Simão</p> <p>Banco Nacional de Desenvolvimento Artur Milanez</p>	
MEMÓRIA		
1. Abertura		
Verificado o quórum de reunião, Pietro Mendes, Diretor do Departamento de Biocombustíveis (DBIO/SPG/MME), abriu os trabalhos passando aos itens da pauta. A reunião foi gravada.		
2. Aprovação da Ata da 2ª Reunião CT-CF		
Pietro Mendes (MME) informou que o primeiro item da pauta seria a aprovação da ata da última reunião, realizada em 14/07/2021, e que o outro item seria a continuação da rodada de apresentações de alinhamento das políticas públicas. Em relação à ata, como não houve nenhuma manifestação a respeito, foi considerada aprovada por unanimidade.		
3. Apresentação PCVE		
Dando início às apresentações do dia, Marisa Maia (MME) falou sobre o Programa Brasileiro de Combustíveis, Tecnologias Veiculares e Emissões – PCVE. Fez uma breve contextualização do programa, mostrando a motivação para criação do mesmo, objetivos, estrutura, projetos concluídos e não concluídos. O Programa foi encerrado em		

maio de 2021 por falta de fundos.

- Pietro Mendes (MME) questionou de onde vinham os recursos para os testes realizados.
 - Tendo Marisa Maia (MME) respondido que os recursos eram da própria instituição que levantada patrocínio ou recursos do próprio projeto dentro da Universidade. Quanto a P&D governamental, ficou de levantar essa informação para responder com precisão.

Edie Andreeto (ME) respondeu que a AEA fornecia os motores e a Petrobrás fornecia combustível.

Jackson Albuquerque (ANP) complementou que no início do Programa, a Petrobrás solicitou recursos de P&D da ANP para aquisição do veículo móvel.

4. Apresentação PBE Veicular

Victor Simão (INMETRO) apresentou o Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular – PBE Veicular. Fez uma breve contextualização de como funciona a etiquetagem no mundo, o combate a assimetria de informações existentes entre consumidores e fornecedores, possibilidade de comparação entre veículos de uma mesma categoria. Ademais, mostrou informações de eficiência energética e estatísticos, assim como o acompanhamento e controle da produção e a metodologia dos ensaios realizados.

Durante a etapa de considerações dos demais participantes, foram levantadas as seguintes questões:

- Flavio Mathuyi (Marinha) – se existe política de incentivo para motores de baixa categoria (D e E).
 - Victor Simão (INMETRO) respondeu que por parte do PBE Veicular não, que são realizadas verificações dessas informações de emissões, mas que o incentivo é dado através do Programa Rota 2030.
- Cid Caldas (MAPA) – se não estamos passando uma mensagem errada para o consumidor fazendo uma etiquetagem Flex (22%) quando se usa combustível (27%). A outra questão seria se no carro elétrico se mede a energia na entrada (externa) ao invés da energia do desenvolvimento do veículo.
 - Victor Simão (INMETRO) explicou que existe um fator de correção que é aplicado (deflator) para fazer uma correção aos dados que são obtidos em laboratório. Então, a informação que consta na etiqueta é um valor um pouco menor do que o desempenho obtido em pista. A informação contida na etiqueta possibilita a comparação entre veículos A, B e C dentro de uma mesma categoria para opções de compra.
 - Quanto ao carro elétrico, Victor Simão (INMETRO) confirmou que antes do ensaio é medida a quantidade de energia elétrica que entrou na bateria para carregá-lo. Já para veículo híbrido, as condições são mais específicas.

Gilberto Werneck (IBAMA) comentou sobre a forte correlação entre o PROCONVE e o PBE e a integração com o Programa Rota 2030.

- Pietro Mendes (MME) – possibilidade de combinar as informações (g/km e g/MJ de CO₂ fóssil) para mostrar os consumidores ciclo de vida do poço à roda e, em caso positivo, o que precisaria ser feito para levar adiante essa mudança.
 - Victor Simão (INMETRO) pontuou que apesar de bastante complexo, essa é uma sugestão interessante e válida. O PBE Veicular possui diversas propostas de desdobramento que foram demandadas, porém não foram concluídas. Comentou que em relação à análise de ciclo de vida do poço à roda, alguns países já têm caminhado nesse sentido. O maior ponto a ser discutido seria a fonte da energia elétrica, uma vez que a matriz elétrica do Brasil é bastante diversificada.

Rachel Henriques (EPE) esclareceu que a EPE já umas métricas nesse sentido do ciclo de vida do poço à roda, mas que o MCTI é quem faz esse cálculo a partir de inventários. Esse cálculo é anual, faz a análise da geração a partir da usina e está disponível no site do MCTI.

- Victor Simão (INMETRO) informou que um GT do PBE Veicular foi instituído e que esse tema pode ser incluído na pauta deste grupo para discussão. Para responder à questão do que seria preciso fazer para incluir a análise de ciclo de vida do poço à roda, seria necessário envolver as montadoras, EPE, ANP, entre outros, além de definir uma pauta de trabalho.

Alexandra Maciel (MME) comentou sobre a possibilidade de se reformatar a passagem de informações entre CONPET e INMETRO ou dar mais robustez ao sistema utilizado antes, onde não só os fabricantes como toda a cadeia possam inserir mais informações na etiqueta.

- Pietro Mendes (MME) – quanto ao movimento de aproximação do combustível de referência no que se refere aos teores de biocombustíveis praticados no Brasil, que são maiores que em outros países, o INMETRO teria alguma consideração a respeito dos teores previstos para os combustíveis.
 - Victor Simão (INMETRO) informou que por parte do INMETRO não há nenhuma objeção, uma vez que seguem as normas técnicas vigentes.

Após Victor Simão (INMETRO) responder às questões levantadas, passou-se para a próxima apresentação.

5. Apresentação Rota 2030

Thomas Caldellas (ME) deu continuidade à agenda de apresentações explicando o funcionamento do Programa Rota 2030, quais desafios, incentivos fiscais, compromissos do programa e programas prioritários, além de contextualizar quanto à eficiência energética e ao esforço para atingimento das metas. Finalizou a apresentação destacando os desafios para o próximo ciclo.

- Pietro Mendes (MME) questionou se a eficiência de 1,68 MJ/km, no gráfico Inovar Auto, já foi atingida. Se a próxima fase do Rota 2030 terá uma nova meta estipulada e qual será essa meta.
 - Thomas Caldellas (ME) respondeu que algumas montadoras atingiram essa eficiência e que o Rota 2030 terá uma nova meta, porém será necessário ponderar, uma vez que atualmente temos 3 curvas e que para cada tipo de veículo essa curva é diferente.
- Pietro Mendes (MME) perguntou também se a meta para veículos leves seria de 1,62 MJ/km, até quando tem que ser atingida e se é uma meta corporativa ou se para vender tem que ser no máximo 1,62 MJ. E a meta desafio de 1,53 e 1,45 MJ/km se for atingida, ganha-se desconto de IPI de 2%.
 - Thomas Caldellas (ME) respondeu que para veículos leves sim. Explicou também que o outro modelo incorporava todos os tipos de veículos, porém não considerava o diesel, e agora os veículos a diesel também estão sendo considerados. Quanto à meta de 1,62 MJ/km, ela é uma meta corporativa e tem que ser atingida até outubro/2022. Se a meta desafio for atingida há o desconto de 2% do IPI.
- Perguntou também sobre a possibilidade de harmonização dos cronogramas do PROCONVE com o Programa Rota 2030.
 - Thomas Caldellas (ME) enfatizou que o ideal seria que os programas tivessem uma data única, entretanto na prática o importante seria termos previsibilidade.
- Alexandra Maciel (MME) perguntou sobre a limitação de 5 anos na concessão do benefício fiscal, e quais as alternativas a isso. Questionou também sobre que tipo de dados e de que forma esses dados são repassados à Receita Federal para que aconteça a concessão do benefício.
 - Thomas Caldellas (ME) respondeu que as empresas terão que atingir a meta desafio até outubro 2022. Assim como no Inovar-Auto, se esse prazo for antecipado pela empresa em 1 ano, ela ganha 1 ano a mais do incentivo fiscal;
 - Base de dados do PBEV e Ibama (base única) e do Denatran são consolidados para avaliar o atingimento da meta de eficiência energética e, à época do Inovar Auto, posteriormente publicava-se uma portaria para comunicar à Receita Federal. Agora, o enquadramento é automático.

6. Apresentação Corredores Sustentáveis

Antes de dar início à próxima apresentação, Pietro Mendes (MME) pontuou que a reunião já havia passado do tempo previsto e perguntou se algum participante se opunha a continuar as apresentações, no intuito de se manter o cronograma. Apenas Edie Andreeto (ME) não pôde continuar, pois tinha outra agenda.

Dando continuidade às apresentações, Sandro Alencar (ME) mostrou os objetivos, metodologia e prazos importantes do Programa Corredores Sustentáveis. Apresentou também um cronograma mais detalhado de atividades, quais os atores envolvidos e o andamento dos grupos de trabalho relacionados.

Pietro Mendes (MME) abriu para considerações dos demais participantes e não havendo perguntas sobre a apresentação, passou para a última apresentação do dia.

7. Apresentação Avanços nas especificações dos combustíveis

Em seguida, Jackson Albuquerque (ANP) deu início à apresentação dos avanços nas especificações dos combustíveis. Passou pelos seguintes combustíveis: Gasolina Automotiva, Biodiesel, Óleo Diesel, Diesel Verde, Querosene de Aviação e os alternativos, Combustíveis Marítimos, Biometano e Gás Natural. Além de informar a inclusão do RON como característica exigida para gasolina automotiva, de mostrar a evolução do teor de enxofre e do teor de biocombustíveis em diversos dos combustíveis apresentados. Informou ainda que na revisão da especificação do óleo diesel, em curso, está sendo avaliada a introdução do diesel de coprocessamento, processo patenteado pela Petrobras como H-Bio, que hoje pode ser realizada somente via processo de autorização.

Durante a etapa de considerações dos demais participantes, foram levantadas as seguintes questões:

- a) Gasolina Automotiva
 - Pietro Mendes (MME) – se há alguma avaliação da ANP quanto à octanagem de 102 proposta pelo

Programa Combustível do Futuro. Possibilidade da nova fase do Rota 2030 ser conjugada à uma especificação de octanagem mais elevada.

- o Jackson Albuquerque (ANP) explicou que houve uma tentativa por parte da ANP de se aumentar a octanagem até 95, porém a indústria reagiu negativamente, por causa dos custos e do curto período para mudança, e a ANP acabou definindo a meta de octanagem 93 apenas a partir de 2022. A curto e médio prazo acha difícil imaginar a gasolina com uma octanagem tão elevada. Sugeriu que se estude a possibilidade de aumentar a octanagem para a gasolina premium acima de 100, porém o consumo de gasolina premium ainda é muito baixo.

b) Biodiesel

- Pietro Mendes (MME) – se existe uma previsão para conclusão da ação regulatória da revisão da especificação do biodiesel.
 - o Jackson Albuquerque (ANP) informou que a intenção da ANP é de finalizar essa etapa até o final do ano corrente. Em breve a proposta será apresentada ao mercado.
- Cid Caldas (MAPA) – se existe um quadro de acompanhamento dos outros países em relação à mistura e se ANP tem como identificar as matérias primas utilizadas nesses países.
 - o Jackson Albuquerque (ANP) pontuou que a ANP tem conhecimento de como alguns países se comportam em relação à matéria prima e que o Brasil é um caso a parte pela grande variedade de oleaginosas possíveis. Se dispôs a procurar mais informações a esse respeito para trazer ao comitê.
- Edisienne Correia (MMA) – em relação à especificação que será lançada no final do ano se será equiparada ou usará como parâmetro a especificação da União Europeia.
 - o Jackson Albuquerque (ANP) explicou que em alguns pontos a especificação brasileira é mais restritiva que a europeia. O que ainda se difere entre as especificações brasileira e europeia são o teor de monoglicérides, que é um dos pontos que serão revistos, e quanto ao ácido linolêico, característico da colza. Os demais parâmetros são equiparados às especificações europeias com exceção da água e estabilidade de oxidação que a nossa especificação é a mais restritiva do mundo. Completou que os teores dos elementos contaminantes também serão alterados (reduzidos) ressaltando que, apesar dos 10 ppm da especificação, no Brasil já se praticam teores bem menores, como pode ser visto no Painel Dinâmico de Dados da Qualidade do Biodiesel da ANP.

c) Óleo Diesel

- Cid Caldas (MAPA) – se não estamos atrasados em relação ao uso do diesel S500 e se não podem obrigar a usar o S10 dentro dos grandes centros urbanos para resolver o problema do diesel S500.
 - o Jackson Albuquerque (ANP) informou que desde 2014 o diesel S1800 não entra em circulação e é produzido apenas para casos bem restritos e a questão da mudança para S10 ainda não ter sido realizada foi pela grande quantidade de veículos antigos em circulação e pelo mercado. Destacou que desde 2019 mais de 60% do diesel utilizado no país é o diesel S10.

d) Combustíveis Marítimos

- Flavio Mathuy (Marinha) – se comparado a combustíveis terrestres, onde se encaixaria o teor de enxofre de 0,5% dos combustíveis marítimos.
 - o Jackson Albuquerque (ANP) respondeu que os combustíveis marítimos se enquadrariam comparativamente ao teor de enxofre do diesel S5000, pois os combustíveis marítimos ainda têm um teor elevado. Explicou também que se o navio tiver um sistema de pós-tratamento dos gases de combustão que consegue atender os limites ambientais, ele ainda poderia utilizar um 3,5%.

8. Encerramento

Após o término das apresentações e considerações, Pietro Mendes (MME) agradeceu a presença e permanência de todos e deu como encerrada a reunião.

PRÓXIMA REUNIÃO

28/07/2021

14 – 17 h

Pauta: Continuação das apresentações de políticas e programas relacionados:

- Certificações do RenovaBio (Carlos Orlando – ANP)
- CORSIA (Darlan dos Santos – ANAC)
- IMO (Flavio Mathuy – Marinha)
- Instrumentos da OCDE relacionados à energia/emissões (Edisienne Correia – MMA)

- Selo Biocombustível Social (Viviane Anjos – MAPA)