

<b>MEMÓRIA DE REUNIÃO</b> <b>MR-CB-ST-07-2018</b>	Data: <b>29/03/2018</b>
<b>Reunião do Subcomitê de Tributação / Combustível Brasil</b>	
<b>Local:</b> EPE (sala 11.5); MME (Telepresença)	
<b>Horário:</b> 14h15 às 16h45	
<b>Elaborada por:</b> Guilherme Antoniasse e Marcelo Cavalcanti	

## Participantes

---

Marcelo Cavalcanti (EPE), Guilherme Antoniasse (EPE), Thiago Campos (ANP), Pedro Scorza (Ubrabio), Ronaldo Jenkins (Abear), Mozart Filho (Plural), Érica Saião (Plural), Ana Mandelli (Plural), Umberto Mattei (MME), Deivson Timbó (MME), Michelle Paionk (MF).

---

Em 2013, a Organização da Aviação Civil Internacional (mais comumente conhecida pela sua sigla em inglês, ICAO – *International Civil Aviation Organization*) definiu que os seus estados membros deveriam neutralizar as emissões de carbono do setor a partir de 2020. Não obstante os constantes avanços em eficiência energética das aeronaves e em melhorias operacionais, os mesmos não serão suficientes para compensar o incremento natural da demanda aeroportuária. Destarte, será mister para o cumprimento da meta almejada a utilização de combustíveis alternativos que reduzam a pegada de carbono por passageiro-quilômetro transportado.

O bioquerosene de aviação (bioQAV) se destaca nessa seara por ser um combustível do tipo *drop-in*. Isto é, sua estrutura química similar à de seu análogo fóssil permite que ele seja misturado com o querosene de aviação tradicional sem a necessidade de modificações nas aeronaves, nos motores e nem na infraestrutura de distribuição existente. Adicionalmente, o bioQAV é praticamente isento de enxofre e de aromáticos.

No Brasil, voos testes com esse combustível já foram realizados com sucesso durante a Copa do Mundo de 2014. Na época, no entanto, não foi possível a adição do mesmo na tancagem aeroportuária por questões logísticas.

Discorreu-se que para que possa haver uma efetiva incorporação do bioQAV à aviação nacional, algumas pendências careceriam de ser dirimidas, tais como:

- i) A *American Society for Testing and Materials* (ASTM) reconhece cinco rotas diferentes de produção do combustível. Todavia, não permite a mistura de produtos obtidos através de diferentes rotas. Dada a extensão geográfica brasileira e a presença de diversos potenciais insumos em território nacional, tal proibição tende a refletir-se em custos operacionais mais elevados caso persista.

- ii) Falta uma regulação que discipline a venda do bioQAV por parte das distribuidoras, considerando a sua peculiaridade como combustível *drop-in*.

Em relação ao primeiro tema, os agentes anunciaram que buscarão solucionar a questão diretamente junto à ASTM e à ANP. Já em relação ao segundo, o debate é um pouco mais amplo. Se, ao se adicionar bioQAV ao QAV fóssil, chega-se a uma mistura com propriedades iguais à do combustível tradicional, não haveria como quantificar com exatidão a quantidade do biocombustível de fato vendida a diferentes clientes a partir de uma mistura. Por outro lado, exigir das distribuidoras que tratem o bioQAV e o QAV como dois produtos completamente distintos, cada qual com a sua tancagem e seu sistema de distribuição, não traria nenhuma vantagem técnica aos envolvidos e apenas oneraria desnecessariamente a operação. Uma solução para esse imbróglio, indicada na reunião, foi a venda, por parte das distribuidoras, do crédito de carbono oriundo do biocombustível. Nesse sentido, a distribuidora adquiriria os produtos bioQAV e QAV, tendo disponível para comercialização apenas um único combustível resultante da mistura entre os dois (pelas suas características, denominado apenas de QAV), mas ganharia com a compra do primeiro o direito de comercializar os créditos de carbono referentes à sua menor pegada ambiental. Um consumidor que desejasse a aquisição apenas do combustível fóssil receberia o produto final e nenhum crédito de carbono. Por mais que no produto entregue houvesse uma parcela de bioQAV, isso em nada afetaria o adquirente, dada a característica *drop-in* explicada alhures. De outra parte, aquele que desejasse comprar uma parcela de bioQAV obteria o mesmo produto físico do exemplo anterior, mas com a aquisição simultânea do crédito de carbono referente à parcela de bioQAV solicitada.

Destacou-se também a necessidade de criação de sistemática para o tratamento tributário do bioQAV, uma vez que, atualmente, o produto não existe para as instâncias arrecadoras. Assim, deve-se buscar informações sobre o processo de criação de sistemática para tributação de um novo produto tanto na esfera das Unidades Federativas, quanto na Federal. Nesse contexto, foi solicitado o apoio do Combustível Brasil para mapear o caminho e auxiliar na interlocução das instituições envolvidas no processo. Esse tema deve ser alinhado no Subcomitê de Tributação e, posteriormente, no CT-CB a fim de se tornar uma nova proposta do Combustível Brasil.

Ao final da reunião, foi explanado aos presentes o intuito de se realizar, no âmbito do Confaz, um convênio para a implementação da monofasia tributária. Em relação ao QAV, os agentes do setor pontuaram ser necessário um cuidado nessa abordagem, pois atualmente há a possibilidade de as empresas abaterem crédito tributário de ICMS nas operações de transporte de carga. Assim, um ICMS monofásico que desconsiderasse essa realidade poderia acabar por trazer mais malefícios do que benefícios às companhias aéreas.

**Próximos passos:**

- O subcomitê manterá o diálogo com os participantes e encaminhará a oportunidade para ciência e definição do CT-CB, bem como registro para o CNPE, alçando o tema pautado a uma nova proposta do Combustível Brasil para que possa haver tratativas aprofundadas no futuro.

Rio de Janeiro, 29 de março de 2018.