

MEMÓRIA DE REUNIÃO MR-CB-ST-10-2018	Data: 03/08/2018
Reunião do Subcomitê de Tributação / Combustível Brasil	
Local: EPE (sala 11.5); MME	
Horário: 14h30 às 16h	
Elaborada por: Guilherme Antoniasse e Marcelo Cavalcanti	

Participantes

Marcelo Cavalcanti (EPE), Guilherme Antoniasse (EPE), Gabriel Jorge (EPE), Deivson Timbó (MME), Torsten Schwab (GIZ).

O objetivo da reunião foi a apresentação do potencial de produção de combustíveis sintéticos no Brasil, os desafios tributários envolvidos e como medidas de incentivo tributário poderiam auxiliar no desenvolvimento dessa tecnologia no País.

Em 2017, o Ministério Alemão do Meio Ambiente, Proteção da Natureza e Segurança Nuclear (BMU), em parceria com o Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações (MCTIC), deu início ao Projeto Combustíveis Alternativos sem Impactos Climáticos (ProQR), cujo objetivo é a criação de um modelo de referência internacional para a produção e o uso de combustíveis alternativos sem impactos climáticos na aviação e nos segmentos de transporte que, num futuro próximo, não apresentem potencial para eletrificação. Tal iniciativa está em linha com o almejado pela Rede Brasileira de Bioquerosene e Hidrocarbonetos Renováveis para Aviação (RBQAV), que é o de reduzir a pegada de carbono da aviação nacional visando a adequá-la às metas da Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC) brasileira do Acordo de Paris e às restrições impostas pelo CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*), que entrará em efetividade em 2020¹.

Quando comparado com o bioquerosene de aviação (BioQAV), o seu análogo sintético (processo Fischer-Tropsch²) possui a vantagem de necessitar de menos água e de uma menor área física para ser produzido. Por outro lado, sua geração é altamente intensiva em energia elétrica. Tais características qualificam esse processo como de elevado potencial na produção descentralizada de derivados em áreas com logísticas de suprimento custosas. Para uma definição mais exata, os combustíveis sintéticos visados pelo ProQR serão chamados de “eletrocombustíveis renováveis”.

Pelo seu caráter internacional, o setor de aviação segue rigorosamente as normas ASTM no que diz respeito às características químicas e físicas dos combustíveis de aviação. Na discussão

¹ O bioquerosene de aviação foi abordado em maiores detalhes na Memória de Reunião MR-CB-ST-07-2018.

² Utiliza gás de síntese, água e energia elétrica para a produção de hidrocarbonetos líquidos.

internacional, não se fala de “BioQAV” mas sim de “*Sustainable Aviation Fuel – SAF*” que engloba tanto os combustíveis a base de substratos biogênicos quanto os combustíveis sintéticos, desde que não seja empregado matéria prima ou energia de origem fóssil.

Discutiram-se medidas tributárias capazes de dinamizar esse tipo de produção no País. Em um primeiro momento, no ProQR vislumbra-se três possíveis frentes de estímulo tributário:

- Pegada Ambiental

Por serem produzidos a partir de gás de síntese oriundo do ar ambiente ou de resíduos biogênicos (tal como glicerina), os eletrocombustíveis renováveis resultam em uma emissão neutra de CO₂. Portanto, poderiam gozar dos mesmos estímulos ofertados a outros combustíveis que possuem uma pegada ambiental reduzida.

- Descentralização

A produção de eletrocombustíveis renováveis em pequena escala, e em localidades de difícil acesso pelos grandes centros supridores de derivados de petróleo, é a que apresenta um maior potencial benéfico à sociedade. Dessa maneira, a implementação de uma tributação diferenciada em função do porte de cada unidade produtora se coadunaria com o objetivo almejado. A título exemplificativo, aventou-se que uma unidade com produção de até mil litros por dia poderia gozar de isenções tributárias, uma unidade com produção entre mil e 20 mil litros por dia poderia usufruir de alíquotas reduzidas, e acima deste volume haveria a capacidade de competição em igualdade com os demais agentes do mercado.

- Grau de Inovação

Por se tratar de um processo produtivo fulcrado em tecnologias ainda não amplamente dominadas em uma escala economicamente competitiva, espera-se que a natural curva de aprendizagem resultante da implementação de plantas consecutivas suscite um ganho de eficiência. A fim de fomentar essa escalada de viabilidade, estímulos fiscais poderiam ser concedidos em função da quantidade de unidades produtoras de combustíveis sintéticos operantes em

solo nacional. A título exemplificativo, aventou-se que esse setor poderia ser beneficiado por isenções tributárias enquanto a quantidade total de unidades fosse inferior a cem. Entre cem e mil, o benefício fiscal concedido poderia ser mitigado. Acima desta quantidade, ele não mais far-se-ia necessário.

Desafios não tributários:

- Regulamentação do produtor de combustíveis sintéticos.
Questionamento associado: O produtor seria também responsável pela distribuição e revenda?
- Controle de qualidade:
A coleta física de amostras para controle de qualidade em unidades de produção distantes poderia inviabilizar o negócio. Controle de qualidade à distância (telemetria, redes neurais, etc.) seria o ideal.

Próximos passos:

- ProQR auxiliará na elaboração da redação do título da proposta a ser inserida no Combustível Brasil sobre o assunto;
- EPE encaminhará essa proposta para futuro aprofundamento pelo SCT;
- ProQR analisará a possibilidade de contratação de um estudo para propor uma base tributária ao tema.

Rio de Janeiro, 3 de agosto de 2018.