

Rio de Janeiro, 16 de maio de 2020.

**Para:**

Ministério de Minas e Energia  
Abastece Brasil  
Subcomitê Novo Cenário Downstream

**Assunto:**

Contribuições da Petrobras para o Subcomitê Novo Cenário Downstream - Comercialização de Biodiesel

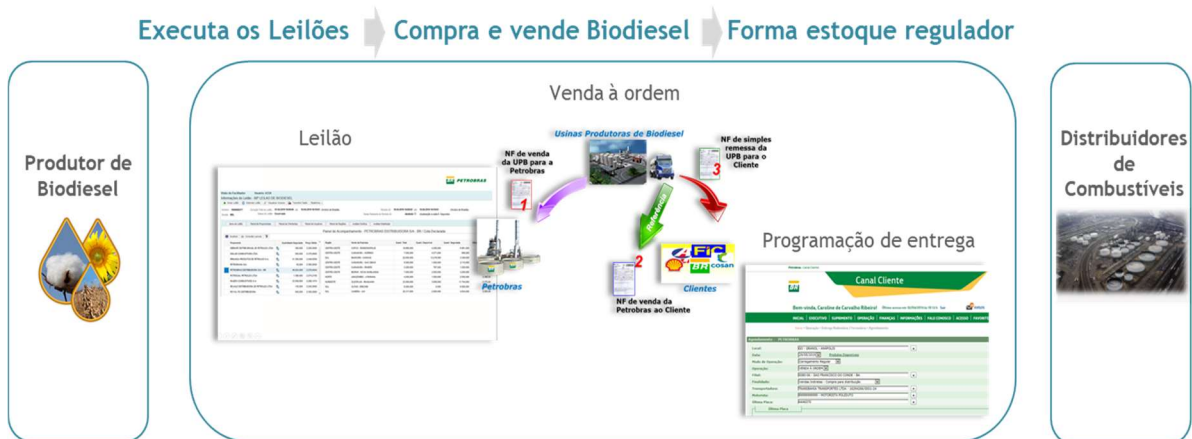
Prezados Senhores,

Cumprimentando-os cordialmente, a Petrobras vem expor suas contribuições com relação a aspectos de comercialização de biodiesel, com enfoque na nova dinâmica do mercado após a venda de 8 de suas refinarias.

As contribuições concentram-se em dois aspectos específicos: o atual modelo de leilões e a especificação do diesel verde com o reconhecimento deste biocombustível avançado para compor o teor compulsório de biodiesel no óleo diesel B. A Petrobras entende esses dois pontos como fundamentais no caminho para um mercado mais aberto, dinâmico e eficiente.

**Leilões de biodiesel**

Conforme exposto em reunião do Subcomitê Novo Cenário Downstream, em 14/02/2020, o papel da Petrobras no Programa de Biodiesel abrange três atividades distintas, conforme figura abaixo:



A primeira etapa, referente à execução dos leilões, é consequência do marco regulatório vigente que determina que refinadores e importadores de diesel devem adquirir biodiesel, por meio de leilões públicos, na proporção da sua participação do mercado nacional (Art. 6º da Resolução ANP nº 33/2007 e Art. 2º da Resolução CNPE nº 05/2007).

Os leilões públicos são de responsabilidade da ANP, que deve executá-los preferencialmente por meio de sistema eletrônico. Entretanto, conforme autorizado pelo Art. 2º, § 2º da Portaria MME 311/2018, na hipótese de inexistência ou de inoperância do sistema eletrônico próprio da ANP, uma ou mais etapas do leilão poderão ser promovidas, indiretamente pelos próprios adquirentes, de acordo com as regras do edital a serem fixadas pela ANP, mediante utilização de sistema eletrônico desenvolvido pelos adquirentes ou disponibilizado aos adquirentes por empresa estatal ou sociedade de economia mista, incluídas suas subsidiárias, controladas e coligadas.

Após a conclusão de todas as etapas do leilão, que são realizados bimestralmente, a compra e venda do biodiesel é executada pela Petrobras, na modalidade de venda a ordem. Isso significa que os próprios distribuidores contratam o transporte, majoritariamente rodoviário, e realizam a retirada do produto nas usinas, carregando até as bases de distribuição para misturá-lo ao diesel, na proporção prevista na legislação.

O cerne da questão sobre participação da Petrobras no modelo comercial do biodiesel, se concentra fortemente no aspecto tributário, pois a aquisição do biodiesel pelas diversas refinarias da Petrobras possibilita a saída do produto das usinas com a devida aplicação da alíquota de ICMS, e sua posterior venda para as distribuidoras sem o destaque ICMS, amparada pelo diferimento previsto no Convênio ICMS nº 110/2007. O recolhimento do ICMS-ST é realizado nas saídas do diesel A das refinarias.

A execução dessa atividade comercial, com acúmulo de créditos de ICMS só é possível pela abrangência nacional da Companhia, com pontos de faturamento espalhados por quase todos os Estados da Federação, e pela existência de saldo para absorver os créditos gerados.

Entretanto, o Plano Estratégico 2020-2024 da Petrobras possui como estratégia para o negócio de refino, logística e comercialização de derivados, a atuação de forma competitiva com foco nas operações do Sudeste. Neste sentido, a Petrobras está conduzindo o processo de alienação das refinarias RNEST, RLAM, REPAR, REFAP, REGAP, REMAN, LUBNOR e SIX, com previsão inicial de conclusão para o final do primeiro semestre de 2021, mas com cronograma em revisão, em função das restrições impostas pelo COVID-2019.

Nesse sentido, considerando que a Resolução ANP nº 33/2007 prevê a obrigação de contratação de biodiesel por produtores e importadores com participações no mercado de diesel superior a 1%, **seria necessário que esse Ministério, em conjunto com demais responsáveis no poder público e a ANP, tomassem as medidas necessárias** para a adequação do processo atual de leilões de biodiesel à um contexto com múltiplos refinadores e com importadores com participações relevantes no mercado.

Contudo, a idealização de um modelo com múltiplos refinadores como intermediários pode ser demasiadamente complexa, assim como a execução de todas as etapas do leilão em si e, por fim, a própria operacionalização da compra e venda à ordem, com diversos refinadores, distribuidores e usinas.

Algumas questões são colocadas a seguir, como exemplo do grau de complexidade de tal modelo:

1. A ANP realizaria um leilão único e repassaria o resultado para os adquirentes ou cada adquirente realizaria um leilão?
2. Como ficaria o cronograma de realização dos leilões?
3. Como seria a divisão de mercado do diesel A para gerar a obrigação de compra e venda de biodiesel para cada refinador?
4. Cada adquirente teria seu modelo de contrato ou a ANP obrigaria a utilização de um modelo único criado pela própria Agência?
5. Cada refinador teria a liberdade de cobrar uma margem específica, de acordo com seus custos para realização da atividade comercial e de leilão, ou a ANP arbitraria um valor máximo? Para melhor compreensão do tema, destacando que a margem hoje da Petrobras de R\$ 25/m<sup>3</sup> está calcada em um grande investimento tecnológico que inclui a criação da ferramenta de leilão, a automação de todo o processo de controle do fluxo rodoviário nas usinas e automação de todas as 3 etapas do faturamento (compra da usina, venda para distribuidora e nota de remessa para movimentação rodoviária).

Tendo em vista a impossibilidade técnica e legal da Petrobras manter a aquisição de todo o biodiesel após o término do projeto de desinvestimento em refino, bem com a complexidade de se manter o modelo atual com múltiplos atores no refino e o grau de maturidade já alcançado pela indústria de biodiesel no Brasil, **sugerimos** a alteração do arcabouço regulatório, com a adoção de práticas típicas de mercados livres e competitivos, para **que as distribuidoras possam adquirir biodiesel diretamente das usinas por meio de contratos particulares, descontinuando a negociação por leilão** e retirando dos produtores e importadores de óleo diesel a obrigação de adquirir biodiesel, bem como de formar estoque regulador.

Por fim, ressaltamos que neste cenário, a saída de biodiesel das usinas para as distribuidoras também estaria amparada pelo diferimento previsto no Convênio ICMS nº 110/2007. Neste caso, as usinas passariam a vender o produto sem o destaque do referido imposto, acumulando créditos. Petrobras e demais refinadores permaneceriam responsáveis pelo recolhimento do ICMS ST nas saídas de óleo diesel. Esse modelo é idêntico ao utilizado para o etanol anidro, com ICMS ST sendo recolhido nas saídas da gasolina.

### **Diesel verde**

O diesel verde ou diesel parafínico renovável, como é chamado na especificação europeia, é um biocombustível avançado utilizado para substituir parcialmente o óleo diesel. Ele pode ser produzido a partir de diversas rotas de produção, certificadas pela ASTM, e é o principal biocombustível que permite atender aos limites propostos pela diretiva europeia para renováveis, uma vez que o biodiesel éster (FAME) em teores elevados apresenta graves problemas de campo já identificados no Brasil, devido às suas duplas ligações, à presença de oxigênio em sua molécula e à presença de glicerina em sua composição.

Na Europa, o limite máximo para o FAME no óleo diesel rodoviário é 7 %, enquanto que, nos Estados Unidos, seu limite é 5 %. Um ponto mais grave que deve ser observado é que o FAME contém contaminantes metálicos (P, Na, K, Ca, Mg) que impedem o atendimento aos limites de emissões definidos na Europa e nos Estados Unidos, quando o seu teor é superior a 7 %. No Brasil, limites semelhantes serão adotados na fase PROCONVE P8 que será implantada em 2022/2023.

O diesel verde é a solução para a necessidade de descarbonização do transporte rodoviário e permite o atendimento à regulação ambiental do CONAMA e, assim, constitui-se em uma solução para o Programa RenovaBio. Deve ser destacado que a legislação brasileira (Lei 13.263/2016) já reconhece o diesel verde como biodiesel, sendo a limitação pelo FAME definida apenas na Resolução ANP 45/2014.

Entre as diversas rotas de produção reconhecidas na ASTM, e propostas pela ANP em sua minuta de Resolução (Consulta Pública 03/2020 - Processo 48600.204656/2019-85), o hidrotreatamento de matérias primas renováveis (HVO) destaca-se como a mais madura tecnologicamente e já produzida em escala comercial na Europa e nos Estados Unidos. Sua produção pode ser realizada em unidade dedicada, na qual também se obtém o BioQAv ou em unidades de hidrotreatamento existentes em refinarias de petróleo pelo coprocessamento com óleo diesel mineral. A rota de coprocessamento permite produzir apenas teores baixos de diesel verde (cerca de 5 %), mas apresenta a grande vantagem de permitir o início rápido da produção de diesel verde, uma vez que utiliza unidades existentes. Além disso, utiliza as mesmas matérias primas do FAME, não impactando os produtores de óleos vegetais e gordura animal.

A hidrogenação de óleos vegetais e gorduras animais começou a ser estudada no final do século XX como alternativa para solucionar os problemas já identificados no FAME, uma vez que o processo remove as duplas ligações, os átomos de oxigênio e os contaminantes (glicerinas e metais). Com a evolução do processo, passou-se a tratar diretamente os óleos vegetais e gorduras animais, matérias primas do FAME, e a gerar um produto parafínico semelhante ao óleo diesel em sua constituição e muito mais adequado que o FAME aos motores que trabalham no ciclo diesel.

A iniciativa da ANP (Consulta Pública 03/2020 - Processo 48600.204656/2019-85) em especificar o diesel verde é oportuna e necessária, face a proximidade da introdução da fase P8 do PROCONVE. A minuta proposta encontra-se em consulta pública, com o prazo suspenso no momento. Na Nota Técnica que acompanha a minuta (NOTA TÉCNICA Nº 4/2020/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ, de 06/03/2020) a ANP realiza uma Identificação Preliminar de Impactos Concorrenciais e, nos quatro aspectos avaliados, conclui pela importância da especificação em função da necessidade de ampliação das opções de biocombustíveis do ciclo diesel e do número de produtores, aumentando a concorrência.

A Petrobras concorda com a posição da ANP sobre a necessidade de ampliação de biocombustíveis para o ciclo diesel, com aumento da concorrência e identifica a grande oportunidade da introdução de biocombustíveis avançados e adequados as novas tecnologias veiculares serem introduzidos no mercado brasileiro. Como forma de antecipar os objetivos planejados pela ANP para ampliação da oferta de biocombustíveis e o aumento da concorrência, a Petrobras indica alguns complementos necessários à minuta proposta pela ANP:

- No Capítulo I da minuta de resolução, devem ser incluídos todos os processos e matérias primas citadas na norma ASTM D-7566 utilizada como referência, como forma de aumentar as opções de rotas para a produção de diesel verde e ampliar a oferta de produtos. A referência a rota de coprocessamento de matéria prima renovável com óleo diesel mineral em unidades de hidrotreatamento é importante para permitir acelerar a disponibilidade de novos biocombustíveis no mercado.

- No Capítulo III, artigos 5º, 8º e 9º, é realizada uma referência inadequada à obrigatoriedade do uso de misturas ternárias no óleo diesel B. Essa obrigatoriedade não é definida nem mesmo na resolução ANP que especifica o FAME. Assim como a resolução do etanol não define o seu teor na gasolina. Esses teores já são definidos na legislação e a restrição proposta reduz a concorrência entre os biocombustíveis. A resolução do diesel verde deve tratar da especificamente da qualidade do diesel verde produzido por diferentes rotas e de condições para estimular o seu uso, via a ampliação do número de opções de biocombustíveis e de produtores, aumentando a concorrência, conforme Nota Técnica da ANP.
- Ainda no Capítulo III, deve ser buscado um estímulo ao uso do diesel verde, de forma aderente ao objetivo expresso claramente pela ANP em sua Nota Técnica de aumentar as opções de biocombustíveis, além de fornecer ao mercado um produto de qualidade superior que permitirá a solução dos problemas de campo hoje verificados com o FAME e a obtenção dos benefícios ambientais da fase P8 do PROCONVE. Assim, a Petrobras sugere, em consonância com a Lei 11.097/2005 e suas sucedâneas, que o Capítulo III explicita **que o diesel verde** atende a definição legal de ser um “biocombustível derivado de biomassa renovável para uso em motores a combustão interna com ignição por compressão ou, conforme regulamento, para geração de outro tipo de energia, que possa substituir parcial ou totalmente combustíveis de origem fóssil”, podendo compor o teor compulsório do biodiesel no diesel B.

Adicionalmente, no transcorrer da Consulta Pública 03/2020 conduzida pela ANP (Processo 48600.204656/2019-85) e momentaneamente suspensa em função da COVID-2019, a Petrobras apresentará alguns comentários sobre a Tabela de especificações visando à adequação de alguns métodos de análise propostos.

Entendendo ter contribuído para as discussões do Subcomitê Novo Cenário Downstream do Abastecimento Brasil, desde já a Petrobras agradece a atenção e se coloca à disposição para quaisquer esclarecimentos.