



Sustainable Aviation Fuel (SAF)

Maio/2025

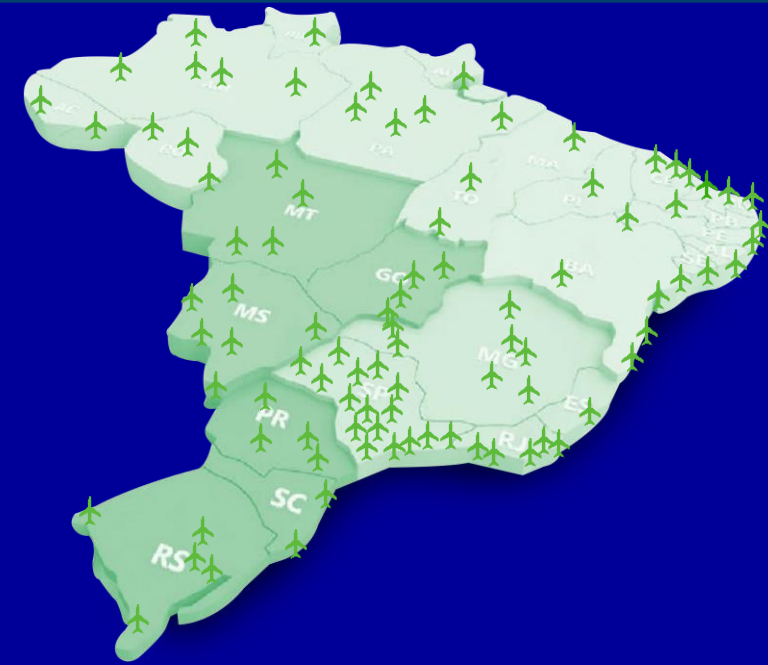


**6 em cada 10 voos
no Brasil são abastecidos pela VIBRA**

**+ 2 mil operações de
abastecimento por dia**

**3,1 mil clientes
na Aviação Executiva**

**Presente em +90 aeroportos
em todo o Brasil**



**Time de gerentes Key Account
dedicados**

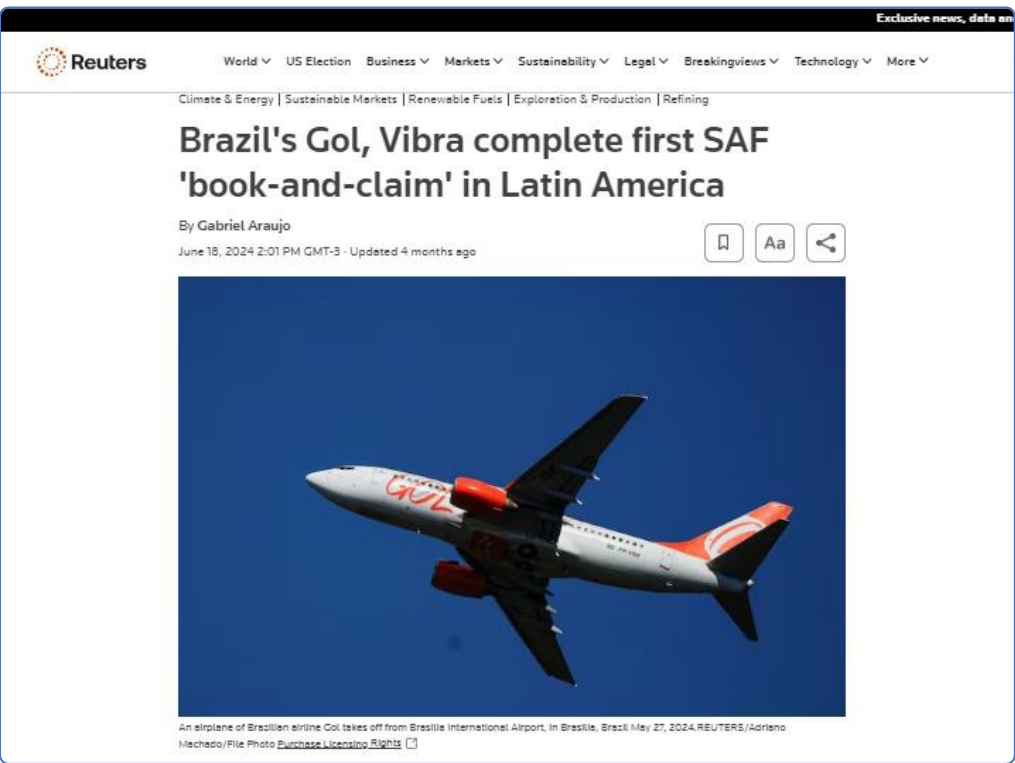
**Pontualidade de 99% nas
Operações de combustível**

**Frota de +500 caminhões de
abastecimento BR Aviation**

BOOK AND CLAIM

Em parceria com a SkyNRG e GOL Airlines, a Vibra foi responsável pela primeira operação de **Book & Claim de SAF na América Latina** fornecendo 50 toneladas de SAF de matéria-prima UCO (used cooking oil), com 90% de redução de emissões.

Esse projeto pioneiro, concluído em Jun/2024, reduziu a complexidade operacional e logística associada ao uso do SAF, otimizando também os custos relacionados ao transporte do produto



Vibra inicia venda de querosene de aviação sustentável

SAF feito a partir de óleo usado de cozinha misturado ao combustível fóssil tradicional será importado pela ex-BR distribuidora

BRUNO ROSA
bruno.rosa@oglobo.com.br

A Vibra (ex-BR Distribuidora) vai iniciar em breve no Brasil a venda de querosene de aviação sustentável, o chamado SAF. O combustível é feito a partir de óleo usado de cozinha e será importado, já que o Brasil ainda não iniciou esse tipo de produção. O projeto faz parte de investimento anual de R\$ 500 milhões em infraestrutura.

O SAF será adicionado ao querosene de aviação fóssil (QAV) a ser usado pelas empresas de aviação. A iniciativa tem como objetivo preparar a Vibra para a mudança no mercado brasileiro que tornará obrigatória a mistura a partir de 2027. A meta começa com 1% e chega a 10% em 2037.

Hoje, a Europa já tem como exigência a mistura obrigató-

ria. Neste ano, o percentual é de 2% e chegará a 5% em 2026. Nos EUA, as discussões já começaram.

Nesta primeira fase, o SAF estará disponível na base localizada no Aeroporto Internacional Tom Jobim, o Galeão, no Rio. A intenção é ampliar a distribuição para os principais aeroportos do Brasil ainda neste ano.

NEGOCIAÇÕES COM AÉREAS

Na lista estão São Paulo, Brasília e Salvador. Para isso, a Vibra já iniciou negociações com companhias aéreas nacionais, internacionais e de aviação executiva.

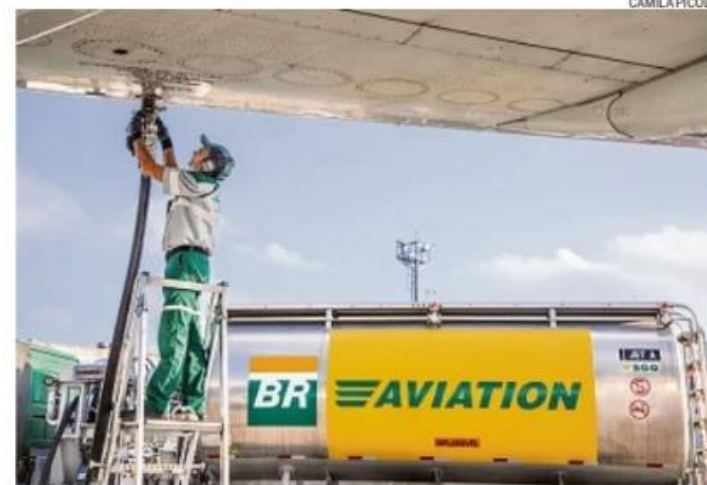
A demanda dependerá do apetite das companhias aéreas. Um dos desafios é o preço. O SAF custa de 2,5 a 3 vezes mais que a versão fóssil do QAV.

— Esse é um desafio global da descarbonização. O bio-

combustível tende a ser mais caro que o fóssil. Acredito que, como toda nova tecnologia, o processo produtivo será aprimorado, novas matérias-primas serão encontradas e o custo se tornará mais competitivo no futuro — diz Marcelo Bragança, vice-presidente executivo de operações da Vibra.

O processo de importação e certificação internacional, para garantir a rastreabilidade do SAF, durou 10 meses. Em janeiro deste ano, 23 isotanques (contêineres em formato de tanque), com cerca de 550 mil litros partiram do porto de Antuérpia, na Bélgica, com destino ao Rio.

A Vibra detém hoje 60% de participação no mercado de aviação. Segundo Bragança, as empresas aéreas têm procurado a companhia para adicio-



Para voar. SAF estará disponível em base localizada no Galeão

nar o SAF em suas frotas.

— Estamos preparados para ampliar a oferta de SAF no mercado brasileiro, utilizando nossa infraestrutura em mais de 90 aeroportos e nossa expertise para entregar soluções competitivas — afirma Bragança, lembrando que já há autorização da Agência Naci-

onal do Petróleo (ANP).

Segundo o executivo, o SAF representa 1,5% da demanda global por combustível de aviação. Ele afirma que há poucos produtores globais.

No Brasil, a Petrobras, a refinaria Riograndense — que tem a estatal como acionista — e a Acelen, pertencente à Mubadala Capital,

do fundo soberano dos Emirados Árabes Unidos, são as companhias com potencial de iniciar a produção nos próximos anos.

— Como somos líderes na compra de etanol e biodiesel no Brasil, temos conversas com todos eles. A Petrobras é hoje nosso principal fornecedor, e temos acompanhado a evolução dos projetos. A Petrobras tem a perspectiva de iniciar a produção de SAF entre 2027 e 2028, e já temos tratativas para sermos clientes desse produto. Em 2027, começa o mandato no Brasil da mistura obrigatória. O país tem capacidade de produção e pode se tornar um hub exportador de SAF — disse Bragança.

Segundo ele, o Brasil já possui tecnologia e projetos em desenvolvimento para produzir SAF a partir de óleo de soja, palma e macaúba.

— Mas o desafio é a tecnologia para produzir o SAF a partir de etanol. Hoje, há produtores de etanol que estudam essa possibilidade.



Vibra é a 1ª distribuidora a trazer SAF para o Brasil

- **Matéria-prima** residual (**óleo de cozinha usado** - UCO), promovendo maior descarbonização.
- **Certificação ISCC EU**, cumprindo a Diretiva de Energia Renovável da União Europeia (RED II) e garantindo a rastreabilidade da sustentabilidade.
- **Produzido na Ásia**, importado da armazenagem no porto de **Antuérpia, Bélgica**, blendado e armazenado na base **Vibra Galeão**
- **Certificação de Qualidade** dentro da **Especificação ANP**.
- **Mínimo de redução de emissões 80% *versus* QAV fóssil**



Amostra real de SAF
Vibra Galeão



Elementos Regulatórios

Atualização dos normativos vigentes para Querosenes de aviação alternativos

- Adequação à Lei do Combustível do Futuro (Lei nº 14.993/2024)
- SAFs são biocombustíveis que, nas atuais tecnologias, se somam ao QAV fóssil (mistura “similar” às da gasolina C e do B14)
- Permitir a importação de JET C por distribuidora (Resolução ANP nº 935/2023)
- Compatibilização das especificações técnicas, nomenclaturas, questões operacionais e certificações aos parâmetros internacionais do SAF (Resolução ANP nº 856/2021)

Vibra à disposição para participar de discussões no âmbito do Acordo de Cooperação Técnica para o SAF, entre ANP e ANAC, e foros sobre Combustíveis do Futuro, incluindo operações como o *Book&Claim* (detalhado abaixo).

- Combustíveis sustentáveis de aviação;
- Querosenes de aviação alternativos – Resolução ANP nº 856/2021 (especificações do querosene de aviação JET A e JET A-1, dos querosenes de aviação alternativos e do querosene de aviação C), Resolução ANP nº 935/2023 (autorização para exercício da atividade de distribuição de combustíveis de aviação) e Resolução ANP nº 936/2023 (autorização para exercício da atividade de revenda de combustíveis de aviação);
- Devem ser misturados ao QAV fóssil (JET A ou JET A-1), em proporção conforme art. 5º da RANP 856/21 (depende da rota química), formando assim o **JET C** (*“querosene de aviação C - JET C: combustível destinado exclusivamente ao consumo em turbinas de aeronaves, composto de um único tipo de JET alternativo misturado ao JET A ou ao JET A-1”*);
- Trabalhos em curso da ANP com a ANAC – **“ANP e ANAC firmam acordo de cooperação técnica sobre combustíveis sustentáveis de aviação (SAF)”**;
- SAFs são biocombustíveis que, nas atuais tecnologias, se somam ao QAV fóssil (mistura “similar” às da gasolina C e do B14); e
- Art. 19, p. ún., da Resolução ANP nº 935/2023 **impede a importação de JET C! Distribuidores ficam obrigados a importar o JET “alternativo” e realizar a mistura com o JET A ou A-1.**
- **Waiver concedido pela ANP em 2025 para uma importação do SAF:** OFÍCIO Nº 1/2025/SBQ-CGI/SBQ/ANP-RJ E OFÍCIO Nº 4/2025/SBQ-CGI/SBQ/ANP-RJ:

"APROVAR O PLEITO SEI Nº 4698982, RELATIVO À AUTORIZAÇÃO EXCEPCIONAL PARA QUE A VIBRA ENERGIA S.A. DESIGNE A MISTURA DE JET-A COM SAF COMO JET-A, APÓS A REALIZAÇÃO DE TODOS OS ENSAIOS PREVISTOS NA RESOLUÇÃO ANP Nº 856/2021, MANTENDO A INFORMAÇÃO DE JET-C NO SIMP."



Elementos Tributários

- Definição da tributação depende da classificação fiscal do Combustível sustentável de Aviação (SAF) – **indefinição!**;
- Única classificação conhecida até o momento é a NCM 3824.99.89 (Outros produtos e preparações à base de compostos orgânicos, não especificados nem compreendidos noutras posições / destaque nº 5: Querosene de Aviação Alternativo e suas misturas - necessita de Anuência do Ministério de Minas e Energia), mas tal NCM consta como “inativa” pela Secretaria da Receita Federal e não há NCM para mistura;
- NCM definida pelos fornecedores tem sido a mesma do QAV fóssil (JET A) – 2710.19.11; e
- Tributação atrelada ao código é mais onerosa (desafio de transição) que o QAV fóssil (JET A), descumprindo o previsto no inciso VIII do §1º do Art. 225 da CRFB – tratamento diferenciado para os biocombustíveis substitutos de combustíveis fósseis.

Tributação NCM	JET A 2710.19.11	SAF 3424.99.89	JET C (JET A + SAF) ?
II	0,00%	12,60%	?
IPI	0,00%	6,50%	?
PIS	R\$12,69/m³	2,10%	?
COFINS	R\$58,51/m³	9,65%	?
ICMS	Alíquota Geral / Alíquota Específica / Redução de Base de Cálculo	Alíquota Geral	?

Proposta

Equiparação tributária do SAF/JET-C ao Jet A, em modelo similar ao da gasolina C (com anidro) e do diesel B (com B100)

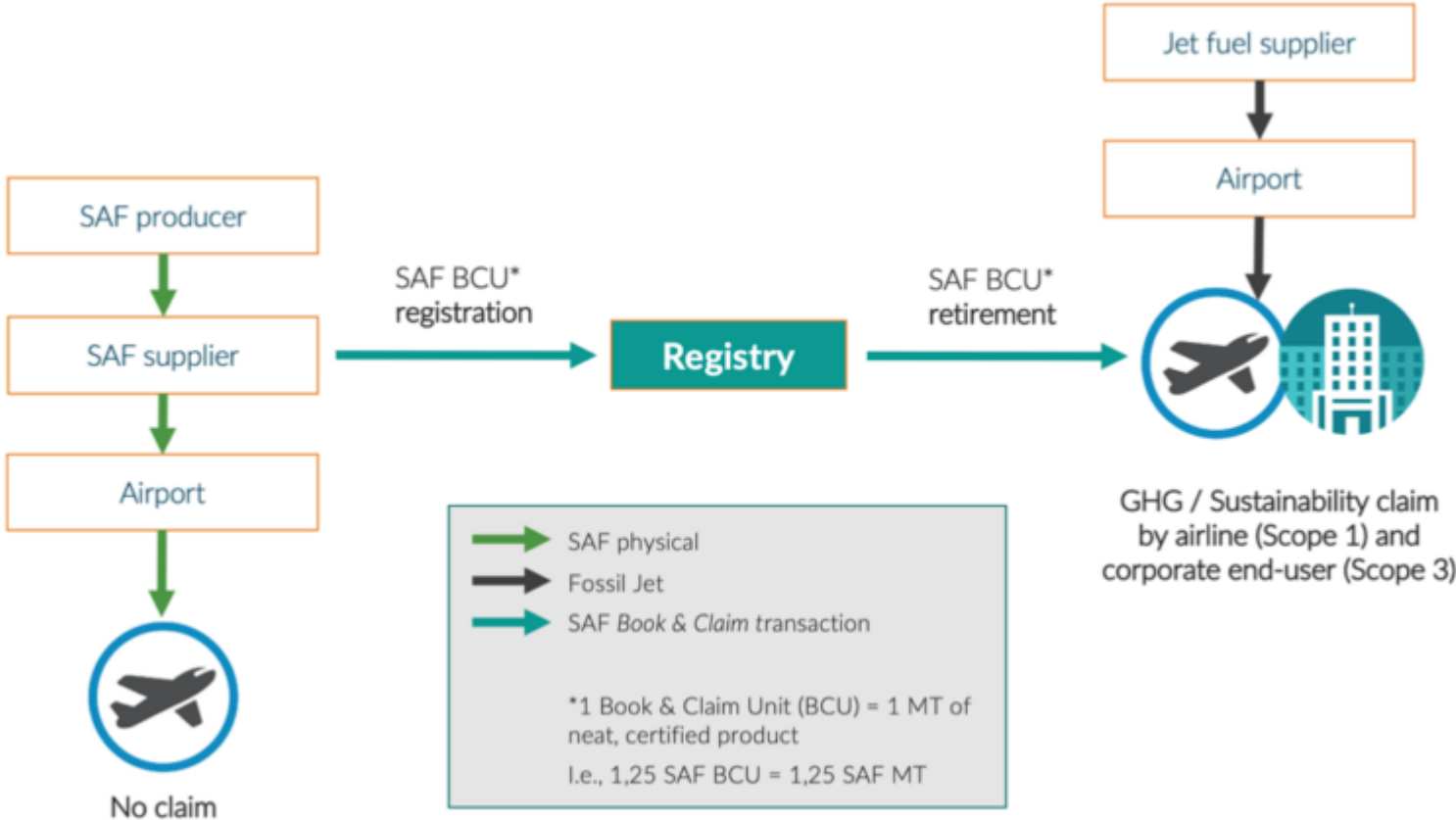
Desafios

- Definição das NCMs aplicáveis ao JET “alternativo” (SAF) e ao JET-C:
 - Atuação da ANP seria fundamental para categorizar o SAF como biocombustível e, com isso, guiar a fixação de NCM e engajar autoridades tributárias.
- Envio de ofícios a SRFB (TIPI, PIS/COFINS) e CONFAZ (Convênio ICMS) para adequação da tributação atrelada aos produtos, inclusive com a extensão dos benefícios fiscais hoje previstos para a aquisição do JET-A (Convênio CONFAZ nº 188/17);
- Aplicação do inciso VIII do §1º do Art. 225 da CF/88: tratamento fiscal favorecido diante dos combustíveis fósseis.

Solução **voluntária** adotada em **projetos piloto** na Europa, Estados Unidos e Ásia para dar acesso ao **benefício ambiental** do SAF em locais onde **não há produção física** do produto.

SAF físico é entregue em determinado aeroporto / cliente mas **benefício ambiental não é “claimed”** (reivindicado).

Faturamento como QAV fóssil.



Benefício ambiental é registrado em **certificado** pela certificadora e entregue a outro aeroporto / cliente, onde QAV fóssil foi abastecido.

Faturamento conhecido como **SAF-C**.

Proposta

Regulamentação do modelo Book and Claim em normativo próprio, considerada a publicação da Lei nº 14.993/2024, que instituiu o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV), o Programa Nacional de Diesel Verde (PNDV) e o Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano

Desafios de regulamentação

- Considerando o objetivo de manter a intensidade de carbono reduzida do produto e a realidade de compartilhamento da infraestrutura de tancagem entre as distribuidoras na maior parte das bases do Brasil, a regulamentação envolve aspectos contábeis, técnicos, fiscais e operacionais, inclusive envolvendo diferentes Agências Reguladoras. Possível normativo único, ante a interdisciplinariedade do modelo?
- Tratamento do certificado SAF:
 - Necessidade de definição da natureza jurídica desse certificado; e
 - Controle do produto certificado de modo a não ocorrer dupla contabilização da mesma molécula, habilitando somente quem está de posse do certificado a se creditar do benefício de redução da queima do combustível fóssil.



HENRY HADID

VICE PRESIDENTE JURÍDICO, DE COMPLIANCE E DE
RELAÇÕES INSTITUCIONAIS

vibraenergia.com.br

ENDEREÇO

Rua Correia Vasques, 250,
Cidade Nova – CEP:20211-140,
Rio de Janeiro/RJ – Brasil