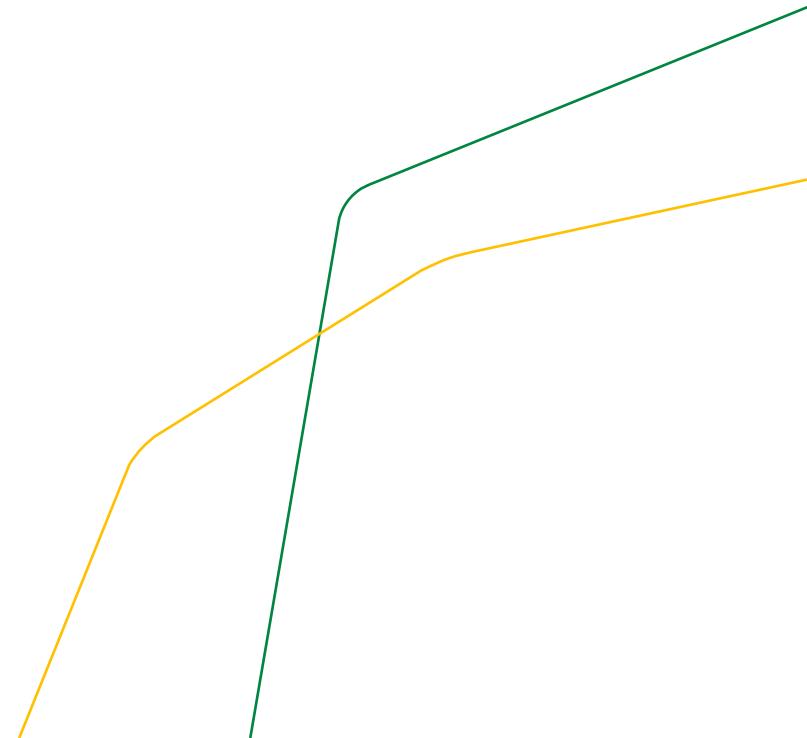


SubGT04 - Mercado de Combustíveis Aquaviários

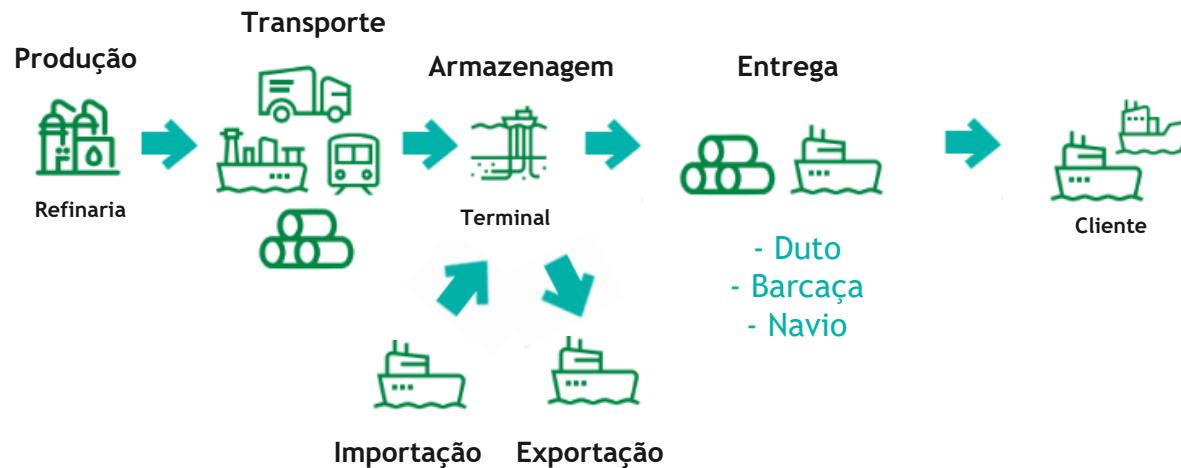
Resolução CNPE 10 n º 10/2024

Fev/25

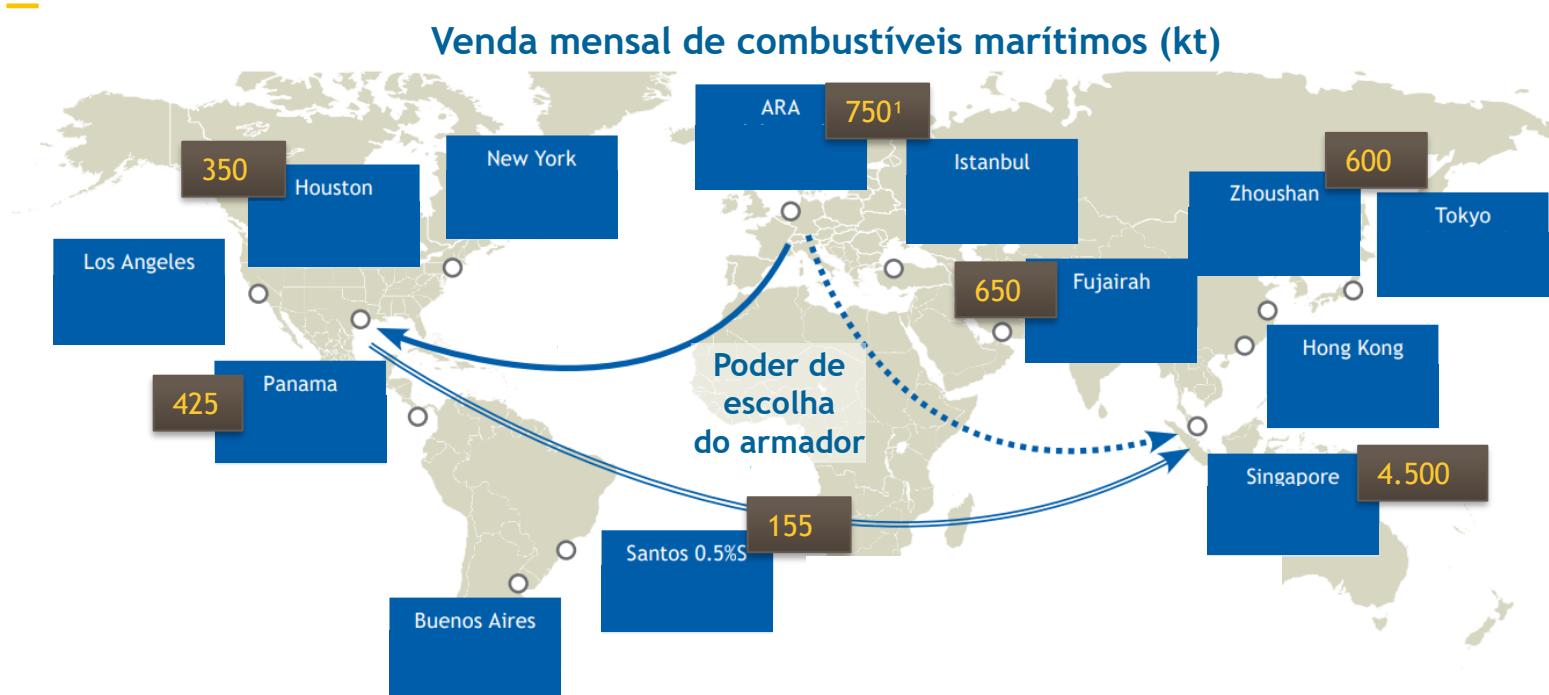


Cadeia de comercialização de óleo combustível marítimo

O óleo combustível marítimo é uma qualidade de óleo combustível, também chamado de bunker. Ele representa a maior parte das vendas de combustíveis marítimos da Petrobras.



O mercado aquaviário mundial é predominantemente de longo curso, o que torna a dinâmica competitiva internacional. A especificação no mundo é padrão e permite a competição entre portos.



¹ Porto de Roterdã apenas;

Fonte: Ship and Bunker, Maritime & Port Authority of Singapore (MPA), Petrobras, Port of Rotterdam.

Alguns países se destacam no mercado de combustíveis marítimos devido características específicas.

Singapura: O maior centro de abastecimento de combustíveis marítimos do mundo devido localização estratégica e extensa infraestrutura portuária.

Países Baixos (Roterdã): O maior porto da Europa, sendo um importante centro de distribuição de combustíveis marítimos.

China: Grande consumidor de combustíveis marítimos, devido ao seu enorme volume de comércio internacional e à sua extensa frota de navios. Possui refino em expansão e portos movimentados, que a posicionam como um importante player no mercado de combustíveis marítimos.

Estados Unidos: Um dos maiores consumidores de combustíveis marítimos do mundo, impulsionados pelo intenso fluxo comercial, tráfego de navios e vasta atividade de transporte. Importante produtor e distribuidor de combustíveis marítimos, com uma infraestrutura robusta de refinarias e portos.

As políticas são alinhadas à IMO e à ISO de forma a permitir padronização, segurança e competição a nível global.

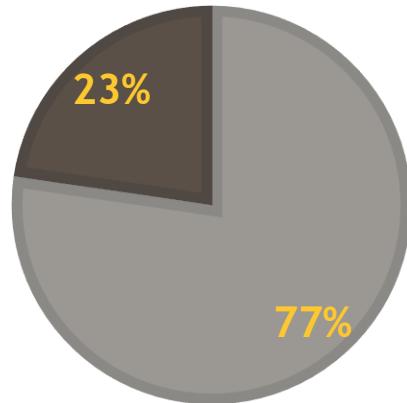
Agência das Nações Unidas criada em 1948 responsável pela segurança do transporte marítimo e pela prevenção da poluição marinha e atmosférica por navios. Sua principal função é criar uma estrutura regulatória, por meio da definição consensual de padrões para a segurança, proteção e desempenho ambiental do transporte marítimo internacional, que seja justa e eficaz, adotada e implementada universalmente. Tem o propósito de instituir mecanismos de cooperação entre os governos nos assuntos técnicos relevantes para as atividades marítimas internacionais, como a *2023 IMO GHG Strategy* para redução das emissões de gases de efeito estufa (GEE), adoção de *Emission Control Areas - ECAs*, descarte de água de lastro, reciclagem de navios, ruído subaquático, entre outros.

Organização criada em 1947 que desenvolve normas internacionais que facilitem o comércio, promovam boas práticas de gestão e o avanço tecnológico, além de garantir que produtos e serviços atendam a critérios específicos de qualidade, eficiência e segurança. A ISO 8217 define a especificação internacional dos combustíveis marítimos. A versão de 2024 passou a permitir até 100 % de biodiesel no bunker, reconhecendo o movimento do segmento para a introdução de alternativas renováveis, impulsionado pela IMO.

Nacionalmente, as especificações dos combustíveis definidas pelos órgãos locais, cuja abrangência se restringe à navegação por cabotagem, estão alinhadas, de maneira geral, as diretrizes já estabelecidas internacionalmente, como no Brasil com a RANP903/2022.

Mesmo com a geografia favorável a cabotagem, a venda de óleo combustível marítimo para longo curso corresponde a mais de ¾ da venda total.

■ Longo curso ■ Cabotagem



A navegação de longo curso é isenta de tributação. Recentemente, a África do Sul fez mudanças nesse regime e foi fortemente impactada.

Bunker Barges Abandon South Africa Amid Algoa Bay Dispute

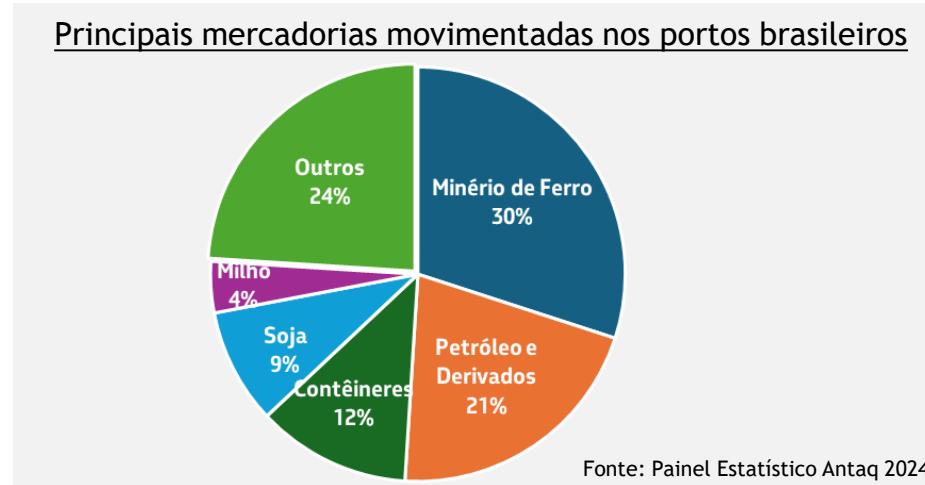
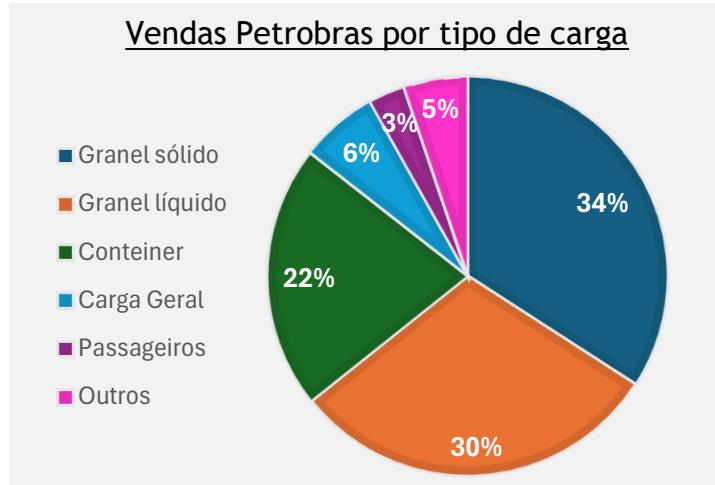
Bunker Supply Shuts Down in Algoa Bay Amid Tax Dispute With South African Government

by Jack Jordan, Managing Editor, Ship & Bunker

Namibia and Mozambique bunker demand jumps amid South Africa constraints

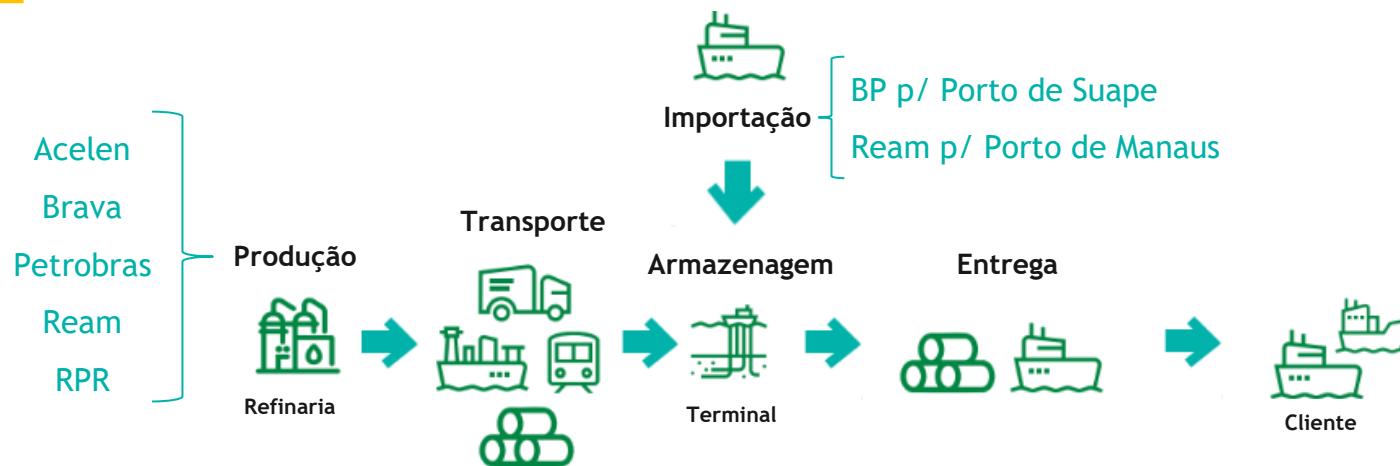
Fonte: Petrobras

O mercado de óleo combustível marítimo é ligado as atividades econômicas do país e a competitividade dos bens de baixo e alto valor agregado para exportação. Os segmentos de granel sólido, granel líquido e container representam mais de 80% das vendas da Petrobras.



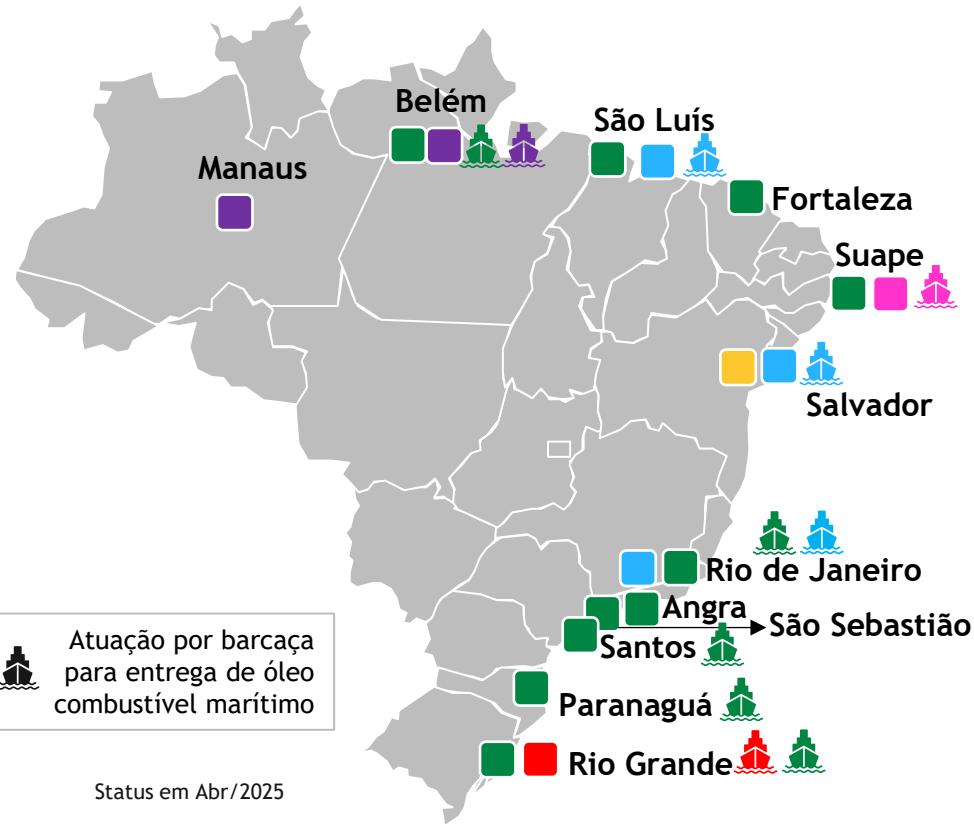
A movimentação de cargas nos portos brasileiros, que é um indicador importante da atividade econômica, depende da disponibilidade e competitividade dos combustíveis marítimos. Estimulando o mercado de transporte de bens e passageiros, desenvolve-se também o mercado de combustíveis.

A produção de óleo combustível marítimo no Brasil se dá através das refinarias, sendo as principais produtoras: Acelen, Brava, Petrobras, Ream e RPR. No mundo é usual a comercialização de bunker por diversos agentes (produtor, importador, distribuidores, etc).



A Refinaria de Mataripe, controlada pela Acelen, é a maior produtora de Bunker do Brasil, fornecendo para diversos agentes que atuam no segmento de entrega, bem como realizando significante exportação.

A entrada de novos agentes tem tornado o mercado brasileiro ainda mais dinâmico e competitivo.



- Ipiranga**
- Dislub**
- Atem**
- Acelen**
- Bunker One**
- Petrobras**

Infraestrutura da Petrobras é compatível com a necessidade do mercado.

Existe a presença de terceiros que utilizam estrutura equivalente (tancagem e entrega por pequenas barcas), mas existe também terceiros que não utilizam infraestrutura fixa realizando a tancagem e a entrega através de um pequeno navio, podendo operar dentro ou fora de barra a depender da autoridade portuária.

Há diversas alternativas para entrada no mercado brasileiro.

O mercado de combustíveis marítimos possui muitos agentes atuando no Brasil, contudo a concorrência não se restringe a eles, visto se tratar de um mercado global.

A entrada de novos ofertantes de Bunker no Brasil não possui barreiras significativas, uma vez que operações do tipo fora de barra (OPL - *out of port limits* em inglês), como as que passaram a ser feitas em Sepetiba, possuem baixo investimento e rápida implantação.

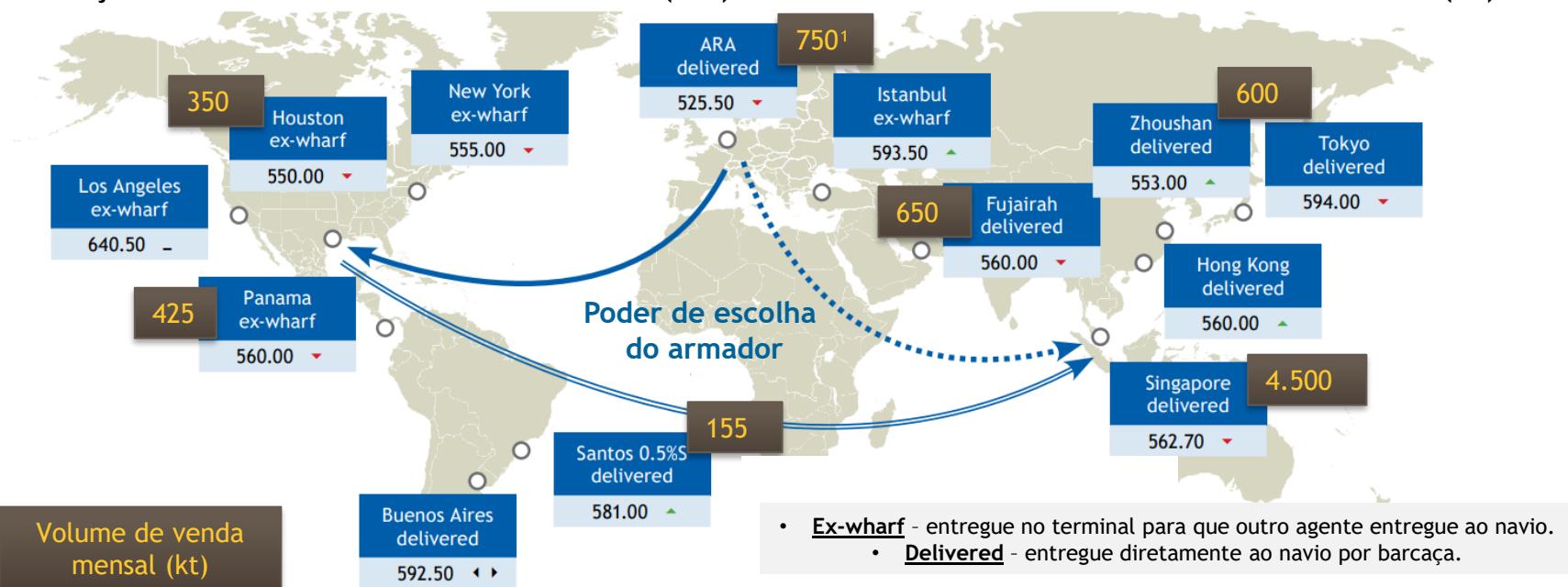
Outra alternativa é operar no fundeio, como algumas empresas tem realizado em Itaqui.

BUNKER ONE AND ACELEN EXPAND PARTNERSHIP WITH NEW OPERATION IN SEPETIBA OPL

The strategic expansion establishes two pivotal hubs, Itaqui and Sepetiba Out of Port Limits (OPL), confirming the success of the STS Bunkering operations in Brazil.

As cotações publicadas por agências de informação (Argus, Platts etc) após o fechamento do mercado, baseadas em transações bilaterais, são referências para precificação nas outras regiões do mundo.

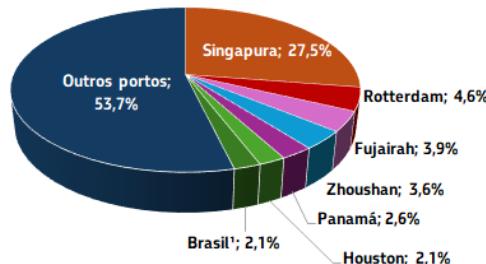
Cotações de óleo combustível marítimo (\$/t) e Venda mensal de combustíveis marítimos (kt)



¹ Porto de Roterdã apenas;

A concorrência entre portos é o principal mecanismo de equilíbrio de preços - os agentes que atuam no Brasil precisam ser competitivos com o demais agentes globais.

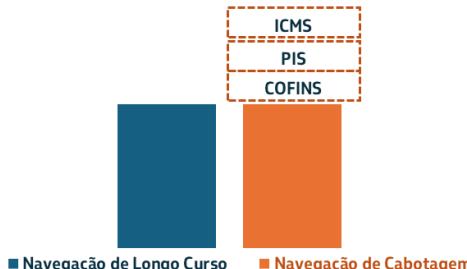
Participação dos Principais Portos nas Vendas de Bunker ano 2024



¹ Brasil: Compreende todos os portos brasileiros.

Fonte: Ship and Bunker, Maritime & Port Authority of Singapore (MPA), Petrobras, Port of Rotterdam.

Composição do Preço do Bunker no Brasil



Como é feita a precificação no mundo?

Preços de referência: Em muitos mercados, os preços do bunker são baseados em preços de referência publicados por agências de notícias e provedores de informações do mercado como Platts e Argus.

Referência de Mercado:

Singapura: É o maior centro de abastecimento de bunker do mundo, com preços amplamente utilizados como referência pelos principais fornecedores de bunker.

Mecanismos de Precificação:

Negociação Direta: A negociação de preços no mercado mundial de bunker marítimo é um processo complexo e dinâmico, influenciado por uma variedade de fatores. Os preços não são publicados, são negociados diretamente com os agentes de mercado (Armadores ou Trading Companies) de forma direta podendo envolver contratos de longo prazo ou acordos spot.

Fatores de Influência:

Preço do Petróleo Bruto: Principal matéria-prima, flutuações no preço de impacto direto;

Oferta e Demanda: A disponibilidade de bunker e a demanda afetam os preços;

Custos de produção e Distribuição: Os custos de refino do petróleo, transporte, armazenamento e manuseio também influenciam o preço final.

Regulamentações Ambientais: As regulamentações que exigem o uso de combustíveis mais limpos podem aumentar os custos e, consequentemente, os preços do bunker.

Tributação: Pontos de abastecimento da Petrobras nos últimos 5 anos

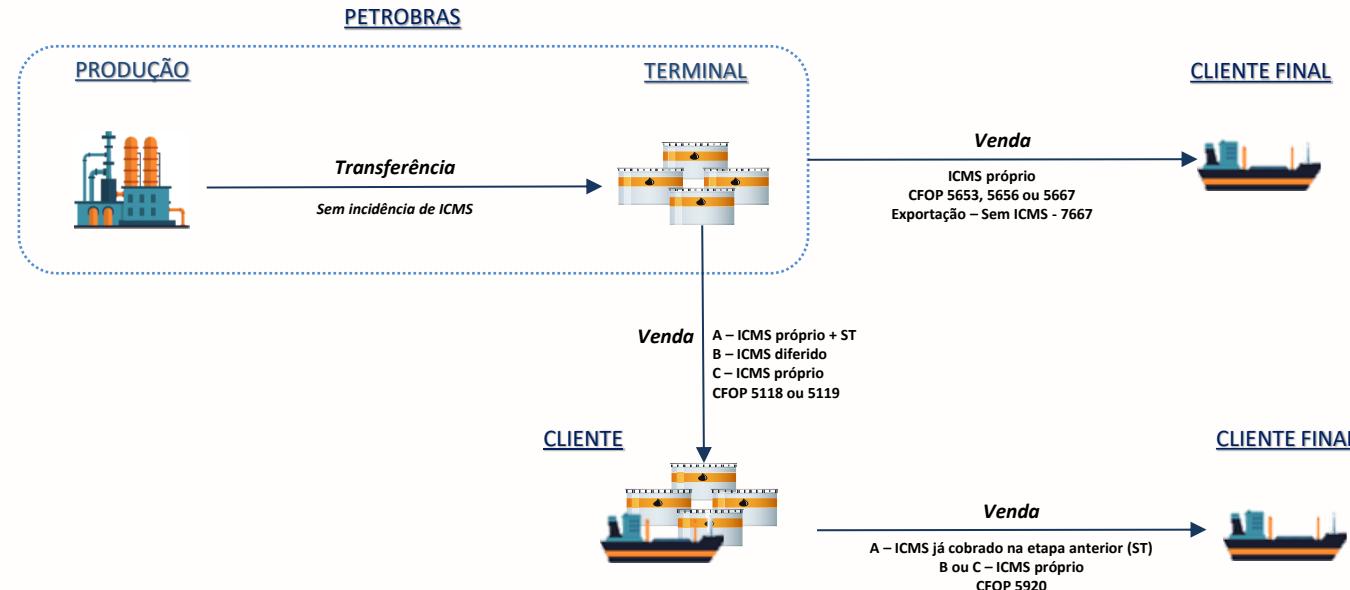
* Operações atuais nos Estados do:
CE, MA, PA, PE, PR, RJ, RS e SP.



Tributação na cadeia comercialização de VLSFO

Aspectos Gerais

1. ICMS



2. PIS e COFINS

- VLSFO – Alíquota básica 1,65% e 7,6% - cabotagem
- Possibilidade de suspensão, desde que credenciado Instrução Normativa RFB 2121/22 .

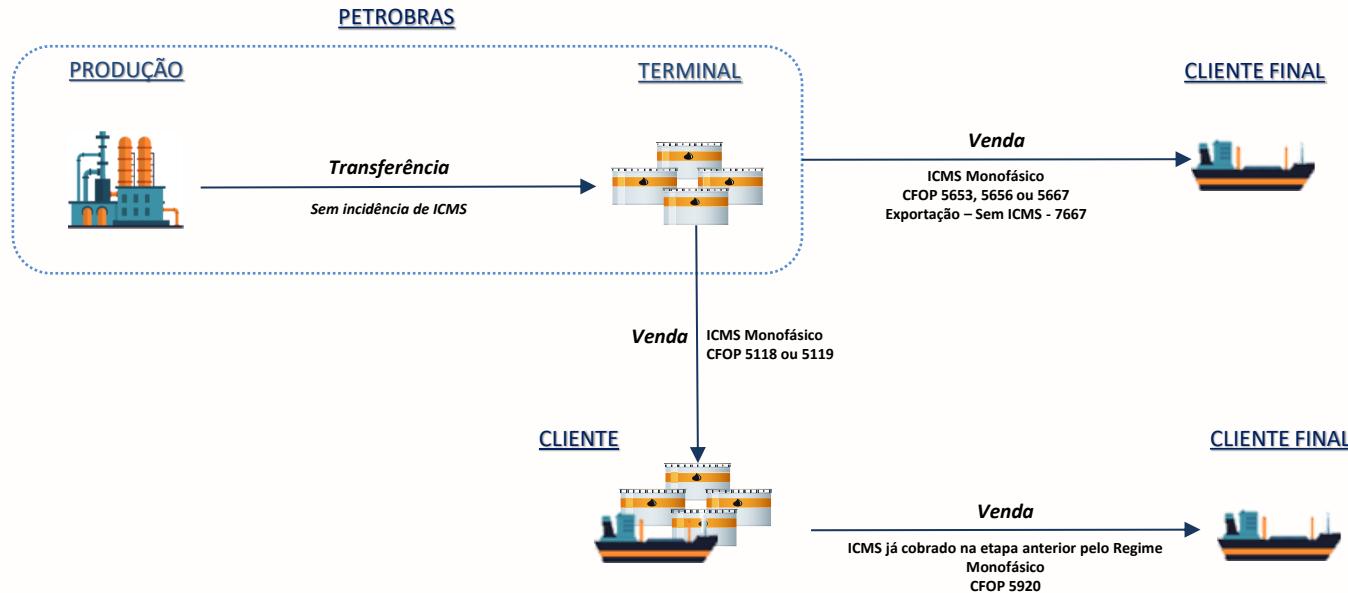
3. CIDE

- VLSFO – Alíquota 0%

Tributação na cadeia comercialização de MGO e ODM

Aspectos Gerais

1. ICMS



2. PIS e COFINS

- MGO e ODM – Alíquota específica R\$ 62,62/m³ e R\$ 288,89/m³ - cabotagem
- Possibilidade de suspensão, desde que credenciado (Instrução Normativa RFB 2121/22).

3. CIDE

- MGO e ODM – Alíquota 0%.

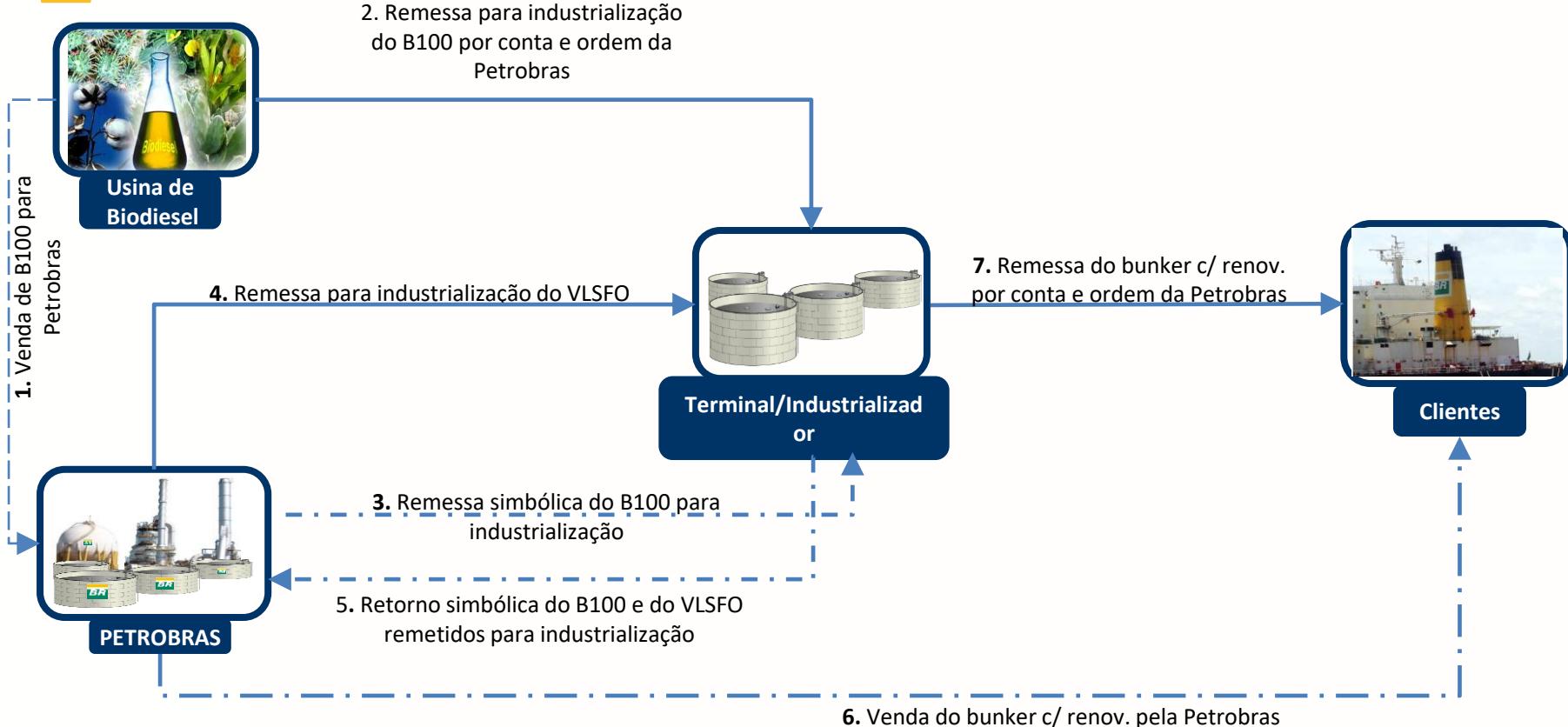
Resumo geral da tributação na cadeia comercialização ICMS



ESTADOS	Venda direta de VLSFO	Venda indireta de VLSFO	Venda direta e indireta de MGO
CE	ICMS Próprio	ICMS Próprio + ST	ICMS Monofásico
MA		ICMS Próprio e SEM ST	
PA		ICMS Próprio + ST	
PE		ICMS Próprio + ST	
PR		ICMS diferido	
RJ		ICMS Próprio e SEM ST	
RS		ICMS Próprio e SEM ST	
SP		ICMS diferido	

- ✓ Ausência de tratamento tributário na legislação do ICMS para movimentação interestadual do bunker com conteúdo renovável (produto misturado);
- ✓ Dificuldade de aderência fiscal do modelo de formulação a bordo de navios e em tancagens de terceiros armazenadores.

Formulação em Terminal de terceiros



— com circulação física
- - - Sem circulação física

1. NFe de venda do B100 para Petrobras pela usina

- CFOP = 5.122/6.122
- ICMS = Tributação monofásica na alíquota cheia - 100%;
- PIS/COFINS = Com incidência

2. NFe de remessa do B100 da usina para industrialização

- CFOP = 5.924/6.924
- ICMS = Sem incidência.
- PIS/COFINS = Sem incidência.

3. NFe de remessa simbólica do B100

- CFOP = 5.949
- ICMS = Suspensão.
- PIS/COFINS = Sem incidência – outras.
- IPI = Imune

4. NFe de remessa para industrialização do VLSFO

- CFOP = 5.901
- ICMS = Suspensão.
- PIS/COFINS = Sem incidência – outras
- IPI = Imune

5. NFe de Retorno simbólica do B100 e do VLSFO

- CFOP = 5.902
- ICMS = Suspensão
- PIS/COFINS = Sem incidência – outras
- IPI = Imune

+ Cobrança do serviço de industrialização

- CFOP = 5.124
- ICMS = Diferido
- PIS/COFINS = Com incidência – 9,25%
- IPI = Imune

6. NFe de venda do bunker c/renov.

- CFOP = 5.652/6.652/7.651
- ICMS = Com incidência, exceto exportação.
- PIS/COFINS = Com incidência, exceto exportação
- CIDE = alíquota zero
- IPI = imunidade.

7. NFe de remessa do bunker c/revov. para o cliente

- CFOP = 5.949
- ICMS = Sem incidência.
- PIS/COFINS = Sem incidência – outras
- IPI = Imune

Conclusão

Para que o Brasil seja competitivo e atraia investimentos no segmento marítimo, fomentando a economia brasileira, se faz necessário medidas e regulamentações alinhadas às melhores práticas internacionais e a promoção de um ambiente seguro.

