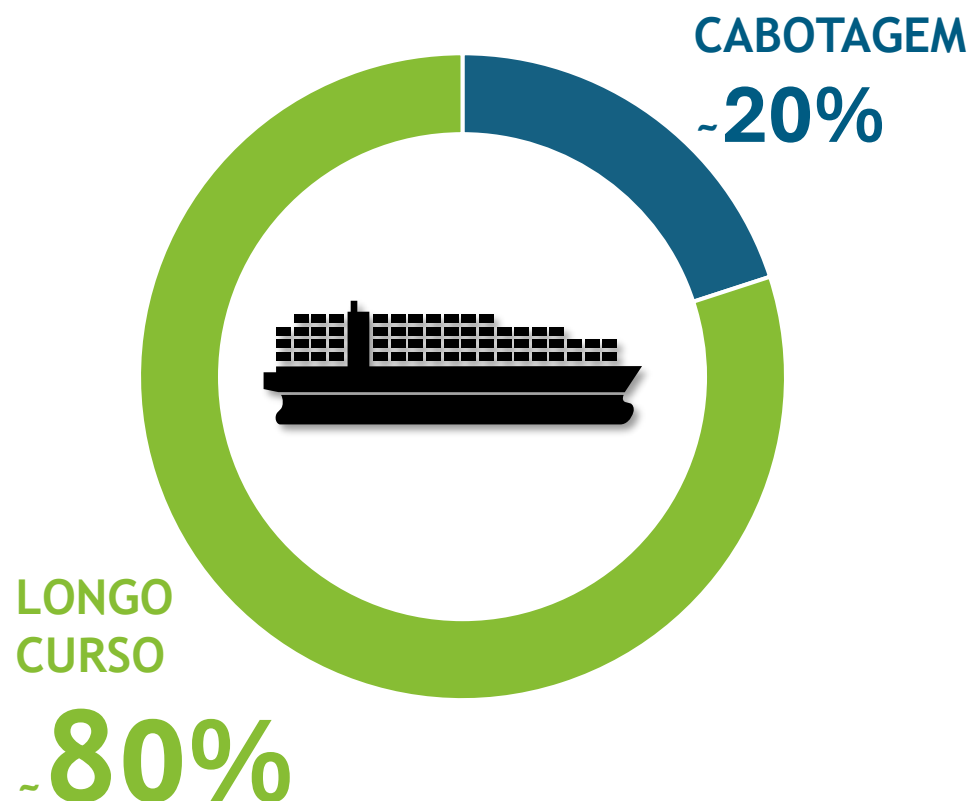


COMBUSTÍVEIS MARÍTIMOS

SubGT04 -Mercado de Combustíveis Aquaviários

Resolução CNPE 10 n ° 10/2024

A dinâmica dos combustíveis marítimos é global

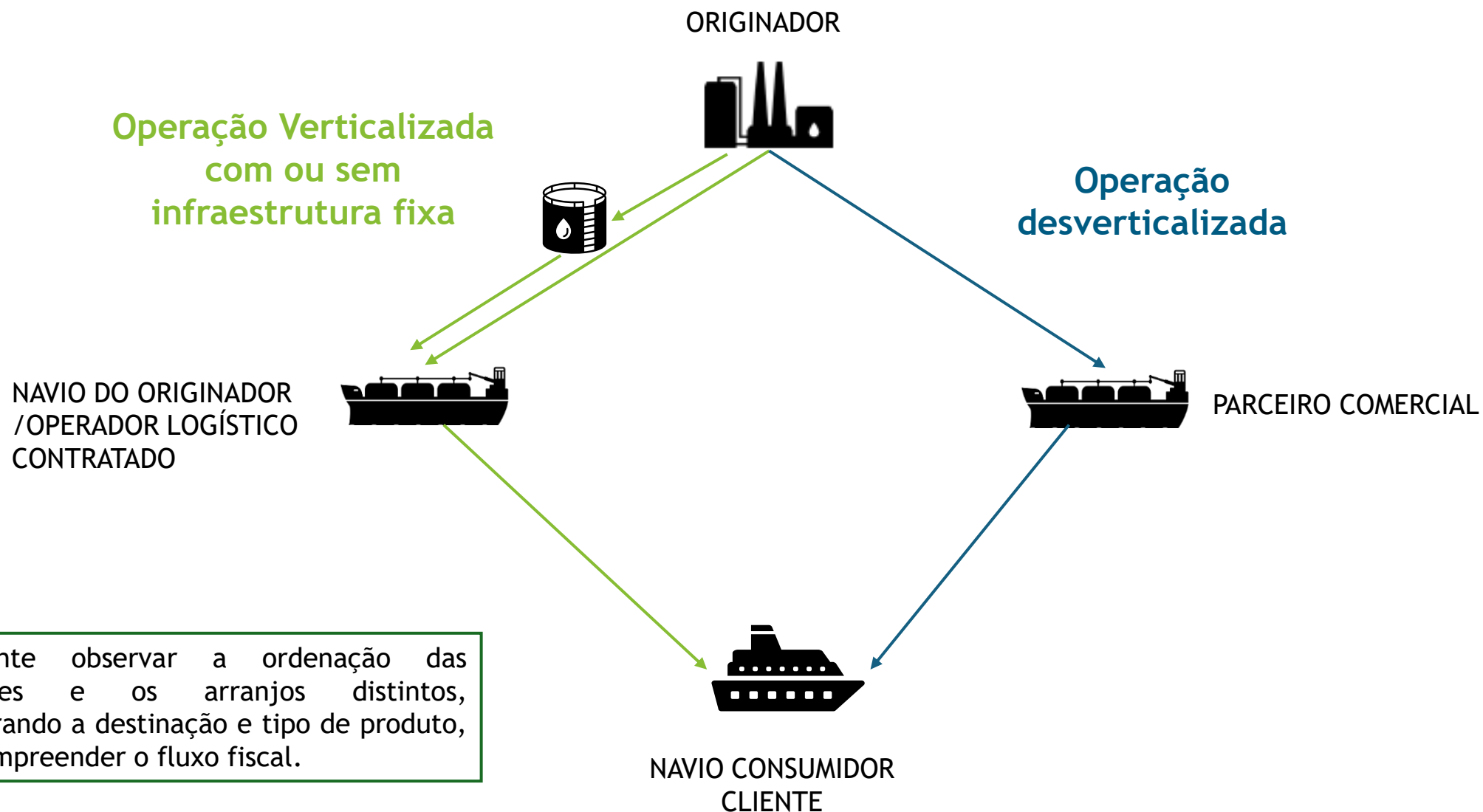


Mesmo com a geografia do país propensa a cabotagem, a venda de óleo combustível marítimo para longo curso corresponde a 80% da venda total.



Para que o Brasil seja competitivo e atraia investimentos no segmento marítimo são necessárias medidas e regulamentações alinhadas as práticas internacionais.

O mercado de combustível marítimo no Brasil possui variados modelos de negócios, de acordo com o planejamento e condições de cada companhia

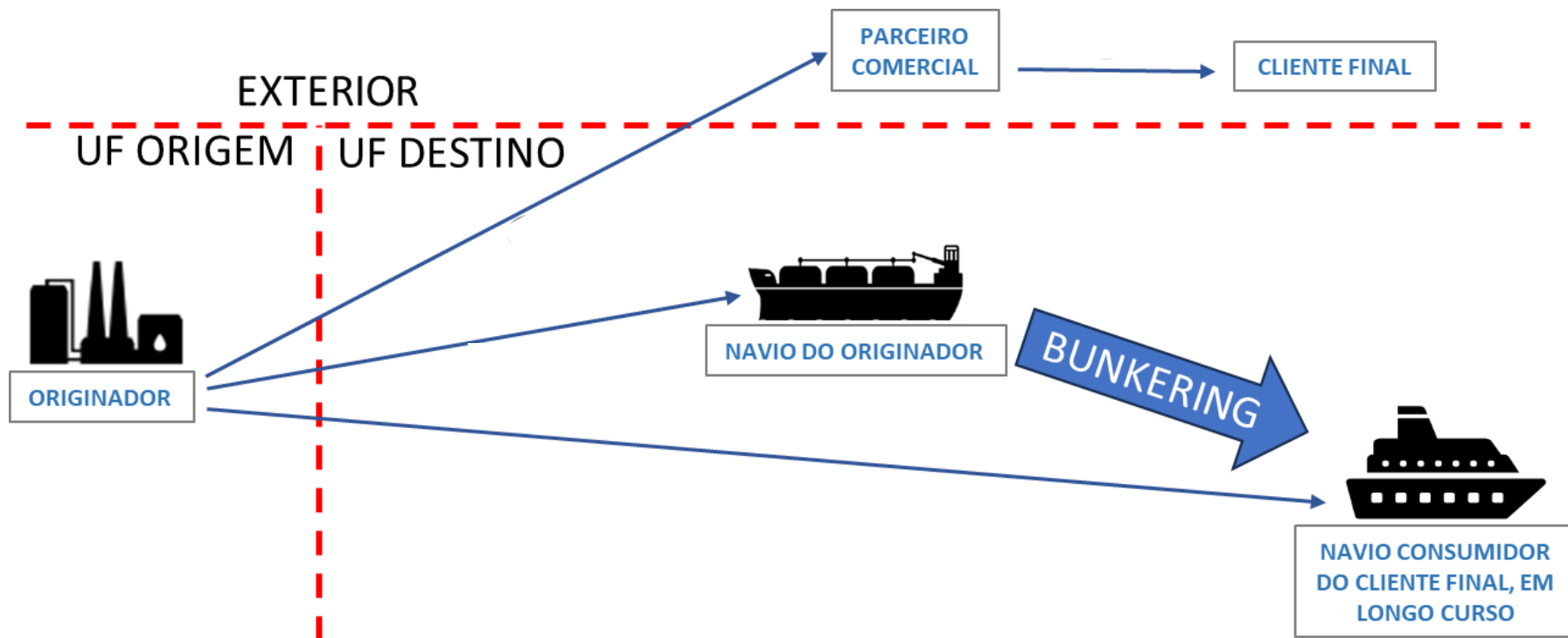


Navio em longo curso a operação de abastecimento é semelhante para ambos os produtos por ser desonerada



OPERAÇÃO LONGO CURSO Exportação

Diesel Marítimo - Monofásico
Bunker - Plurifásico



OBS.:

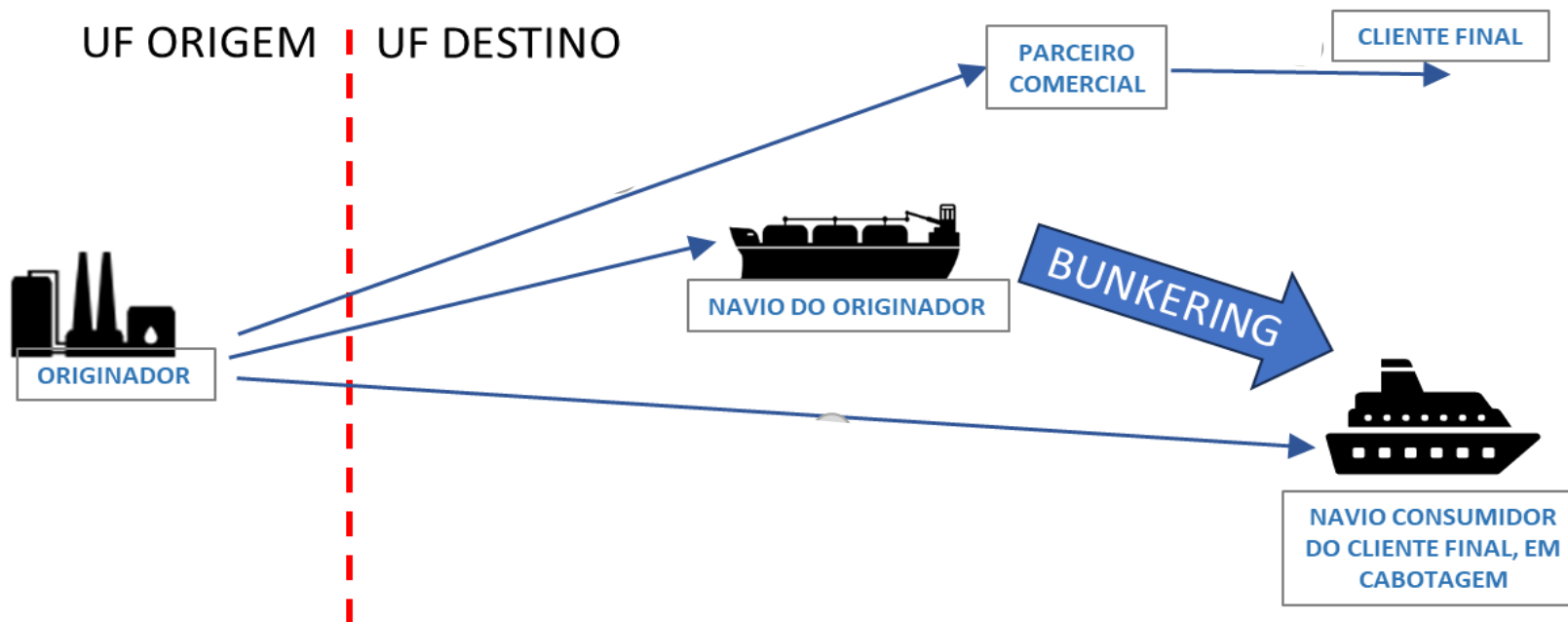
- 1) Sem destaque de ICMS e sem incidência de PIS/COFINS (Exportação) = Operação Desonerada;
- 2) Sem infraestrutura fixa

Navio em cabotagem, o regime tributário dos produtos implica em diferentes arranjos para a sua comercialização ao cliente final...menos complexa para o ODM monofásico...



Diesel Marítimo - Monofásico

OPERAÇÃO CABOTAGEM



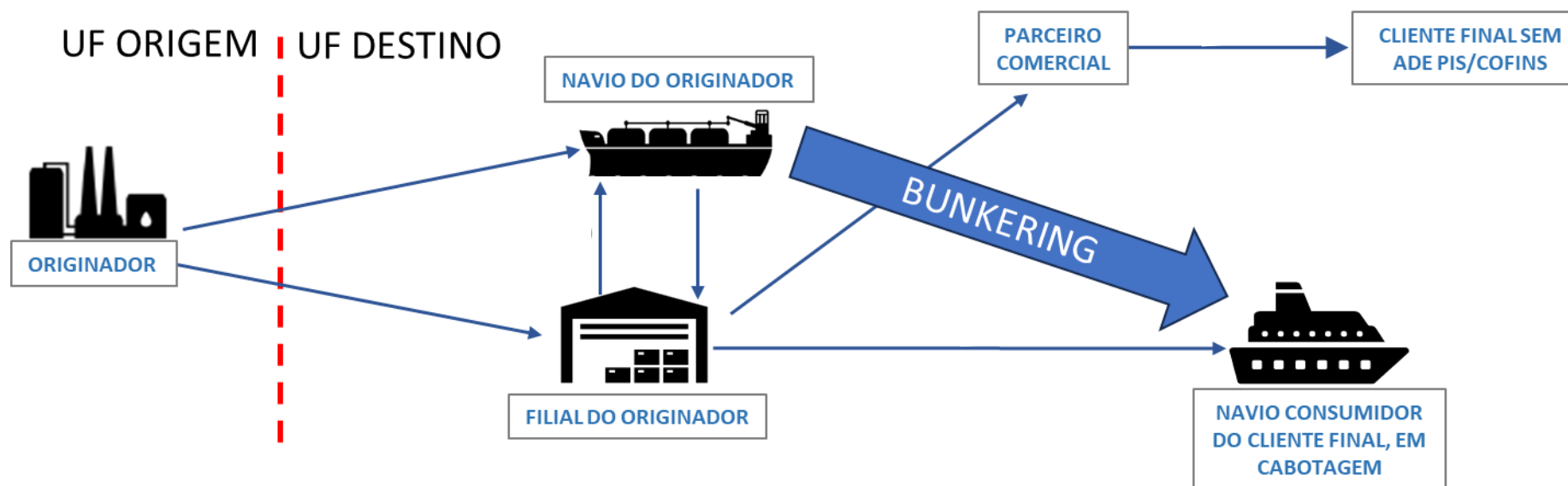
Obs.:

- 1) Caso o cliente final tenha isenção de PIS/COFINS a venda direta é mais usual, à medida que um eventual parceiro comercial (que não distribuidora) acumularia o crédito do PIS/COFINS.
- 2) Sem infraestrutura fixa

E com maior complexidade para o OCM plurifásico

Óleo Combustível Marítimo (bunker) - Plurifásico

OPERAÇÃO CABOTAGEM



Obs.:

- 1) Caso o cliente final tenha isenção de PIS/COFINS a venda direta é mais usual, à medida que um eventual parceiro comercial (que não distribuidora) acumularia o crédito do PIS/COFINS.
- 2) Operação alternativa à falta de infraestrutura de tancagem fixa para atendimento a legislação fiscal

Considerações sobre a tributação dos combustíveis aquaviários



- Operações de abastecimento de embarcações em longo curso são equiparadas à exportação, sem incidência de tributos, não oferecem grandes desafios aos agentes;
- Para embarcações que realizam a **cabotagem de carga**, a comercialização do combustível é considerada venda interna - com incidência de ICMS e PIS/COFINS;
 - **Operação de abastecimento com óleo combustível marítimo plurifásico traz maior complexidade tributária frente ao diesel marítimo monofásico**, neste sentido preocupa que o OCM será incluído na monofasia apenas em 2033, finda a transição da Reforma Tributária;
- Há previsão nos artigos 353 e 355 da IN RFB 2121/2022 de **suspensão da contribuição de PIS /COFINS no caso de venda ou de importação, quando destinada à navegação de cabotagem e de apoio portuário e marítimo**. Tal previsão está condicionada à habilitação das pessoas jurídicas (distribuidoras e EBNs) e não é disponível para *traders*. Estes ao comercializarem os produtos com EBNs (habilitadas) incorrem em custos adicionais, visto que não podem aproveitar o crédito da operação, perdendo competitividade - **uma possível evolução seria a não exigência de habilitação para o intermediário**;
- Diante disso, os originadores preferem vender diretamente às EBNs (cliente final), pois quase todas estão habilitadas à suspensão do PIS/COFINS - possuem previsão legal para isso.

1. “Art. 353. Nas operações com óleo combustível do tipo bunker, quando destinado à navegação de cabotagem e de apoio portuário e marítimo, ficam suspensos os pagamentos da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins incidentes sobre a receita de vendas desse produto no mercado interno ([Lei nº 11.774, de 2008](#), art. 2º, caput).”

§ 1º O disposto no caput aplica-se aos seguintes óleos combustíveis do tipo bunker ([Lei nº 11.774, de 2008](#), art. 2º, caput):

I - MF (Marine Fuel), classificado no código 2710.19.22 da Tipi;

II - MGO (Marine Gas Oil), classificado no código 2710.19.21 da Tipi; e

III - ODM (Óleo Diesel Marítimo), classificado no código 2710.19.21 da Tipi.”

2. “Art. 355. A habilitação ao regime de suspensão de que trata esta Seção pode ser requerida por ([Lei nº 11.774, de 2008](#), art. 2º, caput):

I - pessoa jurídica que exerça atividades de navegação de cabotagem, apoio portuário ou marítimo, conforme definidas nos incisos VII a IX do art. 2º da [Lei nº 9.432, de 1997](#); ou

II - pessoa jurídica distribuidora de um ou mais produtos relacionados no § 1º do art. 353.”

Dados de Mercado - Gaps de informação



- Dados de produção e consumo de OCM e Diesel Marítimo são segmentados e estão disponíveis nos painéis dinâmicos da ANP (painel de produção de derivados e painel do mercado de combustíveis)
- Os dados de exportação e importação disponibilizados pelo MDIC, consideram apenas o NCM do produto, OCM e OC são classificados pelo mesmo NCM da Tipi, bem como diesel rodoviário e marítimo.

2710.19.2	Outros óleos combustíveis	
2710.19.21	"Gasóleo" (óleo diesel)	NT
2710.19.22	Fuel-oil	NT
2710.19.29	Outros	NT

- Quantificar as operações de comércio exterior do bunker e diesel marítimo, e, por consequência, o consumo aparente desses produtos é desafiador.

Regulação dos Combustíveis Marítimos no Brasil



1. Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP)

A ANP regula a comercialização e qualidade dos combustíveis marítimos no Brasil, estabelecendo requisitos técnicos e operacionais.

- Resolução ANP nº 903/2022: Define especificações qualidade para óleo bunker e diesel marítimo.
- Resolução ANP nº 789/2019: Define especificações dos combustíveis aquaviários.

2. Normas da Organização Marítima Internacional (IMO)

O Brasil segue as regras da IMO (*International Maritime Organization*), incluindo:

- IMO 2020: Reduziu o limite de enxofre do combustível marítimo de 3,5% para 0,5% para reduzir poluição.
- MARPOL Anexo VI: Regulamenta emissões de navios e controle de poluentes atmosféricos.

3. Licenciamento Ambiental e Fiscalização

Os órgãos ambientais, o IBAMA e as secretarias estaduais, regulam o armazenamento e transporte de combustíveis marítimos.

- Exigem licenças ambientais para terminais e distribuidores.
- Fiscalizam derramamentos e vazamentos de óleo nos portos e operações de transbordo.

Desafios e tendências regulatórias



- Reguladores estudam normas para incentivar uso de GNL, biocombustíveis e e-fuels no transporte marítimo;
 - A ANP pode revisar especificações para ampliar o mercado de combustíveis de baixo carbono;
- Necessidade de adequação das resoluções de qualidade às normas internacionais (ISO 8217:2024 - Combustíveis Marítimos)
 - RANP N° 903/2022: especificações dos combustíveis de uso aquaviário não contempla o FAME;
 - RANP N° 842/2021: especificação do diesel verde com foco no transporte rodoviário;
 - Resoluções ANP: misturas/blends, combustíveis experimentais/biocombustíveis sem previsão para os combustíveis marítimos e futuras misturas;
 - RANP N° 910/2022: prévia anuência da ANP para o uso experimental ou específico de biodiesel ou de sua mistura com óleo diesel A (óleo diesel BX), em quantidade superior ao percentual de adição de biodiesel obrigatória;
 - RANP N° 908/2022: autorização prévia da ANP para a utilização de combustíveis experimentais em todo o território nacional.

Considerações Finais



A simplificação da tributação pode aumentar a atratividade do mercado brasileiro para outros players;



Flexibilidade de modelos de negócios e manutenção da precificação livre, negociada entre as partes e alinhada ao mercado internacional são fundamentais para capturar o abastecimento de embarcações dos corredores que passam pelo Brasil. Preços competitivos e disponibilidade de produto premissas!



O desenvolvimento da infraestrutura de armazenagem para o combustível marítimo é importante para ampliar o mercado, promovendo a otimização logística, fiscal e maior disponibilidade de produto;



Importante que a regulação brasileira esteja alinhada as práticas internacionais, inclusive para acomodar exigências cada vez mais restritivas de descarbonização deste setor. Como grande produtor de biocombustíveis, o Brasil poderá desempenhar um papel crucial nos futuros corredores verdes.