



Fecombustíveis

Federação Nacional do Comércio
de Combustíveis e de Lubrificantes

Veículo oficial da Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes e da Expoostos

COMBUSTÍVEIS **& CONVENIÊNCIA**

Ano 20 - Abril 2023 - Nº 206
www.fecombustiveis.org.br

MONOFASIA INCOMPLETA

**ENTREVISTA COM MARCELO MENDONÇA, DIRETOR
DE ESTRATÉGIA E MERCADO DA ABEGÁS**



Escolha Classic 9 SN 5W-30 para seu posto!

Um lubrificante 100% sintético para veículos leves, que atende motores a gasolina, flex e GNV das últimas 2 décadas e que sejam aspirados, turboalimentados, multivalvulares ou com injeção direta, em todo tipo de condições de condução: urbano e rodoviário.

Classic 9 SN 5W-30 é dedicado, principalmente, para aqueles que buscam o melhor custo-benefício, sem deixar de lado o desempenho e proteção, graças a sua aditivação que supera o nível de desempenho API SN.



TotalEnergies



Para saber mais sobre
nossos produtos e serviços, basta
acessar o QR code ao lado.



32

REPORTAGEM DE CAPA

Monofasia agora é realidade

ENTREVISTA

Marcelo Mendonça | Diretor de Estratégia e Mercado da Abegás



10

MERCADO

- 18 • ANP aprimora parâmetros de qualidade do biodiesel
- 24 • Audiência pública discute pontos polêmicos do aumento de teor de biodiesel
- 28 • Revenda reforça insatisfação com o novo PMQC

MEIO AMBIENTE

- 40 • Polêmica do carro 100% a etanol

CONVENIÊNCIA

- 46 • Ale moderniza modelo de conveniência

TABELAS

- 53 • Evolução dos Preços do Etanol
- 54 • Formação de Preços
- 55 • Formação de Custos do S10
- 56 • Ajustes nos preços da Petrobras
- 57 • Preços de Revenda e Distribuição

OPINIÃO

- 07 • James Thorp Neto
- 23 • João Carlos Dal'Aqua
- 51 • Klaiston Soares D'Miranda



A **Fecombustíveis** representa nacionalmente 33 sindicatos, defendendo os interesses legítimos de mais de 42 mil postos de serviços, 453 TRRs e cerca de 61 mil revendedores de GLP, além da revenda de lubrificantes.

Nossa missão é acompanhar o mercado de revenda de combustíveis, com a meta de fomentar o desenvolvimento econômico e social do setor, contribuindo assim para melhorar a qualidade de vida da nação.

Presidente:

James Thorp Neto

1º Vice-Presidente: Carlos Eduardo Mendes Guimarães Jr.

2º Vice-Presidente: Alfredo Pinheiro Ramos

3º Vice-Presidente: João Carlos Dal'Aqua

4º Vice-Presidente: Mário Luiz P. Melo

5º Vice-Presidente: Manuel Fonseca da Costa

6º Vice-Presidente: Paulo Roberto Correa Tavares

1º Secretário: José Camargo Hernandez

2º Secretário: Wilber Silvano de Souza Filho

3º Secretário: Julio Cezar Zimmermann

1º Tesoureiro: Antônio Cardoso Sales

2º Tesoureiro: João Batista Porto Cursino de Moura

3º Tesoureiro: José de Faro Rollemberg Nascimento

Conselheiro Fiscal Efetivo: Walter Tannus Freitas

Conselheiro Fiscal Efetivo: Adriano Costa Nogueira

Conselheiro Fiscal Efetivo: Márcio Martins de Castro Andrade

Diretoria:

Aldo Locatelli, Rui Cichella, Luiz Antônio Amin, José Carlos da Silva, Maxwell Nunes Paula, Rafael Milagres Macedo Pereira, Álvaro Rodrigues Antunes de Faria, Omar Hamad Filho, Vicente de Sant'Anna Neto, Arildo Persegono Filho, Jefferson Davi de Espindula, Wilson Luiz Pioner, Waldemar Locatelli, José Victor Capelo, Maxwell Flor de Oliveira, Leopoldo Correa

Conselho Editorial:

Marciano Francisco Franco, José Alberto Miranda Cravo Roxo, Mario Melo, Ricardo Hashimoto e José Carmargo Hernandez

Edição: Mônica Serrano

(monicaserrano@fecombustiveis.org.br)

Redação: Rosemeire Guidoni (roseguidoni@uol.com.br) e Rodrigo Conceição Santos

Capa: Alexandre Bersot (com imagens iStock)

Publicidade:

Fernando Polastro
comercial.revista@fecombustiveis.org.br
Telefone: (11) 5081-6681 | 99525-6665

Programação visual:

Girasoli

Fecombustíveis

Av. Rio Branco 103/13º andar - Centro-RJ -

Cep.: 20.040-004

Telefone: (21) 2221-6695

Site: <https://www.fecombustiveis.org.br/edicoes-revista>

E-mail: revista@fecombustiveis.org.br

Simplificação incompleta

Diversos agentes do setor de combustíveis comemoraram a chegada da monofasia tributária do ICMS, implementada em duas fases. Em 1º de maio, o novo sistema iniciou com óleo diesel, biodiesel, GLP (mais conhecido no formato de gás de cozinha), Gás Liquefeito derivado de Gás Natural (GLGN) e derivados de gás natural. Em 1º de junho será a vez da gasolina e do etanol anidro terem valor único por estado, com cobrança em reais por litro.

Ainda assim, a tão sonhada simplificação tributária não será completa, pois não abrange o etanol hidratado, comercializado nos postos, nem o diesel marítimo e os combustíveis de aviação. Não há obrigatoriedade legal de que todos os combustíveis sejam comercializados no mesmo sistema tributário, mas se a simplificação tributária é reconhecidamente mais benéfica para a sociedade e o governo, pelo combate às fraudes tributárias, melhora da arrecadação, controle fiscalizatório, entre outros motivos, por que se sustentam dois sistemas tributários para o mesmo setor?

Quem quiser acompanhar o tema de perto, confira a **Reportagem de Capa** especial sobre a entrada da monofasia tributária do ICMS para alguns combustíveis.

Também trazemos como destaque desta edição (**Mercado**) temas de interesse da revenda, como a audiência pública realizada pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, que contou com a participação de James Thorp Neto, como representante da Fecombustíveis, e de executivos do setor automotivo, entre outros segmentos, que relataram os problemas oriundos do aumento da mistura do biodiesel ao diesel nos motores dos veículos. Recomendamos a leitura de outra reportagem na seção **Mercado**, que complementa esta, sobre o esforço da ANP em melhorar as características de qualidade do biodiesel, tendo em vista o cumprimento de novos aumentos que estão por vir, cujo calendário prevê atingir 15% em 2026.

Também trazemos nesta edição a insatisfação da revenda em Goiás e no Distrito Federal com o projeto-piloto do novo Programa de Monitoramento de Qualidade de Combustíveis, que obriga a revenda a arcar com os custos de contratação do laboratório de análises. Os postos de pequeno porte são os mais atingidos e se encontram prejudicados com a obrigatoriedade. Confira em **Mercado**.

Na seção **Conveniência** trazemos uma reportagem sobre o novo modelo de loja de franquias da Ale chamada A Esquina, que pretende atender às demandas da revenda, com opções de tamanhos e especialidades, além de cobrança de *royalties* diferenciados.

Já na seção **Meio Ambiente** trazemos uma discussão que iniciou recentemente sobre a possibilidade de retorno do carro 100% a etanol. Faz sentido ou não? Confira a análise de especialistas do setor automotivo.

A **Entrevista** do mês traz uma abordagem exclusiva com Marcelo Mendonça, diretor de Estratégia e Mercado da Abegás, sobre as possibilidades do gás natural e biometano para a mobilidade. Vale a pena conferir!

Boa leitura!

Mônica Serrano

Editora

ACRE

Sindepac

Delano Lima e Silva
Rua Pernambuco nº 599 - Sala 4
Bairro: Bosque
Rio Branco-AC
Fone: (68) 3226-1500
sindepac@hotmail.com
www.sindepac.com.br

ALAGOAS

Sindicombustíveis - AL

James Thorp Neto
Av. Jucá Sampaio, 2247, Barro Duro
Salas 93/94 Shopping Miramar
Maceió-AL
Fone: (82) 3320-2902/1761
scvdpca@uol.com.br
www.sindicombustiveis-al.com.br

AMAZONAS

Sindicombustíveis - AM

Eraldo de Souza Teles Filho
Rua Rio Içá, 26 - quadra 35
Conj. Vieiralves
Manaus-AM
Fone: (92) 3584-3707/3728/99446-2261
sindicombustiveisam@gmail.com

BAHIA

Sindicombustíveis - BA

Walter Tannus Freitas
Rua Soldado Luis Gonzaga das Virgens, 111 / Sala 902
Empresarial Liz Corporate - Bairro Caminho das Árvores
Salvador - Bahia
Fone: (71) 3342-9557
Cel. (WhatsApp): (71) 99905-9017
sindicombustiveis@sindicombustiveis.com.br
www.sindicombustiveis.com.br

CEARÁ

Sindipostos - CE

Manuel Novais Neto
Av. Engenheiro Santana Júnior, 3000/
6º andar - sala 506 Parque Cocó
Fortaleza-CE
Fone: (85) 3244-1147
sindipostos@sindipostos-ce.com.br
www.sindipostos-ce.com.br

DISTRITO FEDERAL

Sindicombustíveis - DF

Paulo Roberto Correa Tavares
SHCGN-CR 704/705, Bloco E
Entrada 41, 3º andar, sala 301
Brasília-DF
Fone: (61) 3274-2849
sindicato@sindicombustiveis-df.com.br
www.sindicombustiveis-df.com.br

ESPÍRITO SANTO

Sindipostos - ES

Maxwel Nunes Paula
Av. Nossa Senhora dos Navegantes, 955 / 21º - salas
2101 e 2102
Ed. Global Tower - Enseada do Suá
Vitória - ES
Fone: (27) 3322-0104
sindipostos@sindipostos-es.com.br
www.sindipostos-es.com.br

GOIÁS

Sindiposto

Marcio Martins de Castro Andrade
12ª Avenida, 302
Setor Leste Universitário
Goiânia-GO
Fone: (62) 3218-1100
sindiposto@sindiposto.com.br
www.sindiposto.com.br

MARANHÃO

Sindicombustíveis - MA

Domingos Sousa Lima Junior
Av. dos Holandeses - Ed. Tech Office - sala 226 - 2o andar
Ponta D'Areia - São Luís-MA
Fone: (98) 98740-1700 / 98453-7975
gerencia@sindicombustiveis-ma.com.br

MATO GROSSO

Sindipetróleo

Aldo Locatelli
R. Manoel Leopoldino, 414, Araés
Cuiabá-MT
Fone: (65) 3621-6623
contato@sindipetroleo.com.br
www.sindipetroleo.com.br

MATO GROSSO DO SUL

Sinpetro

Waldemar Locatelli
Rua Bariri, 133
Campo Grande-MS
Fone: (67) 3325-9988 / 9989
sinpetro@sinpetro.com.br
www.sinpetro.com.br

MINAS GERAIS

Minaspetro

Rafael Milagres Macedo Pereira
Rua Amoroso Costa, 144
Bairro Santa Lúcia
Belo Horizonte-MG
Fone: (31) 2108- 6500/ 2108-6530
minaspetro@minaspetro.com.br
www.minaspetro.com.br

PARÁ

Sindicombustíveis - PA

José Carlos da Silva
Av. Duque de Caxias, 1337
Bairro Marco
Perimetro: Trav. Mariz e Barros/Trav.
Timbó
Belém-PA
Fone: (91) 3224-5742/ 3241-4473
secretaria@sindicombustiveis-pa.com.br
www.sindicombustiveis-pa.com.br

PARAÍBA

Sindipetro - PB

Omar Aristides Hamad Filho
Av. Minas Gerais, 104
Bairro dos Estados
João Pessoa-PB
Fone: (83) 3221-0762
contato@sindipetropb.com.br
www.sindipetropb.com.br

PARANÁ

Paranapetro - PR

Paulo Fernando da Silva
Rua Vinte e Quatro de Maio, 2.522
Curitiba-PR
Fone: (41) 3021-7600
E-mail: paranapetro@paranapetro.org.br

PERNAMBUCO

Sindicombustíveis - PE

Alfredo Pinheiro Ramos
Rua Desembargador Adolfo Ciriaco, 15
Prado - Recife-PE
Fone: (81) 3227-1035
recepcao@sindicombustiveis-pe.org.br
www.sindicombustiveis-pe.org.br

PIAUI

Sindipostos-PI

Alexandre Cavalcanti Valença
Av. Jôquei Clube, 299 - Jôquei
Teresina-PI
Fone: (86) 98179-4524 /
(86) 98151-0103
sindipostospi@gmail.com
www.sindipostos-pi.com.br/

RIO DE JANEIRO

Sindestado

Adriano Costa Nogueira
Av. Presidente Franklin Roosevelt, 296
São Francisco
Niterói-RJ
Fone: (21) 2704-9400
sindestado@sindestado.com.br
www.sindestado.com.br

RIO DE JANEIRO - MUNICÍPIO

Sindcomb

Manuel Fonseca da Costa
Rua Alfredo Pinto, 76 - Tijuca
Rio de Janeiro-RJ
Fone: (21) 3544-6444
secretaria@sindcomb.org.br
www.sindcomb.org.br

RIO GRANDE DO NORTE

Sindipostos - RN

Maxwell Flor
Rua Raposo Câmara, 3588
Bairro Candelária
Natal-RN
Fone: (84) 3217-6076
sindipostosrn@sindipostosrn.com.br
www.sindipostosrn.com.br

RIO GRANDE DO SUL

Sulpetro

João Carlos Dal'Aqua
Rua Cel. Genuíno, 210 - Centro
Porto Alegre-RS
Fone: (51) 3930-3800
presidencia@sulpetro.org.br
www.sulpetro.org.br

RIO GRANDE DO SUL - SERRA GAÚCHA

Sindipetro Serra Gaúcha

Wilson Pioner
Rua Ítalo Victor Berssani, 1.134
Caxias do Sul-RS
Fone: (54) 3222-0888
sindipetro@sindipetroserra.com.br
www.sindipetroserra.com.br

RONDÔNIA

Sindipetro - RO

Arlido Persegono Filho
Travessa Guaporé, Ed. Rio Madeira,
3º andar, salas 307/308
Porto Velho-RO
Fone: (69) 3229-6987
sindipetro Rondônia@gmail.com
www.sindipetro-ro.com.br

RORAIMA

Sindipostos - RR

José Pereira Barbosa Neto
Av. Major Williams, 436 - sala 01 - São Pedro
Boa Vista-RR
Fone: (95) 3623-9368/ 99132-2776
sindipostosrr@hotmail.com

SANTA CATARINA

Sindipetro - SC

Luiz Antonio Amin
Rua Porto União, 606
Bairro Anita Garibaldi
Joinville-SC
Fone: (47) 3433-0932 /0875
sindipetro@sindipetro.com.br
www.sindipetro.com.br

SANTA CATARINA - BLUMENAU

Sinpeb

Julio César Zimmermann
Rua Quinze de Novembro, 550/4º andar
Blumenau-SC
Fone: (47) 3326-4249
sinpeb@gmail.com
www.sinpeb.com.br

SANTA CATARINA - FLORIANÓPOLIS

Sindópolis

Vicente Sant'Anna Neto
Av. Presidente Kennedy, 222 - 2º andar
Campinas São José
Florianópolis-SC
Fone: (48) 3241-3908
sindopolis@sindopolis.com.br

SANTA CATARINA - LITORAL CATARINENSE E REGIÃO

Sincombustíveis

Jefferson Davi de Espindula
Rua José Ferreira da Silva, 43 1º andar - sala 7
Itajaí-SC
Fone: (47) 3241-0321
sincombustiveis@sincombustiveis.com.br
www.sincombustiveis.com.br

SÃO PAULO - CAMPINAS

Recap

Emílio Roberto Chierighini Martins
Rua José Augusto César, 233
Jardim Chapadão
Campinas-SP
Fone: (19) 3284-2450
recap@financeiro.com.br
www.recap.com.br

SÃO PAULO - SANTOS

Sindicombustíveis Resan

José Camargo Fernandes
Rua Dr. Manoel Tourinho, 269
Bairro Macuco
Santos-SP
Fone: (13) 3229-3535
secretaria@resan.com.br
www.resan.com.br

SERGEIPE

Sindpese

Jose de Faro Rollemberg Nascimento
Rua Dep. Euclides Paes Mendonça, 871
Bairro Salgado Filho
Aracaju-SE
Fone: (79) 3214-4708
secretaria@sindpese.com.br
www.sindpese.com.br

SINDILUB

José Victor Cordeiro Capelo

Rua Trípoli, 92, conj. 82
Vila Leopoldina
São Paulo-SP
Fone: (11) 3644-3439/ 3645-2640
sindilub@sindilub.org.br
www.sindilub.org.br

TOCANTINS

Sindiposto - TO

Wilber Silvano de Sousa Filho
Quadra 303 Sul Av. LO 09 lote 21 salas 4 e 5
Palmas-Tocantins
Fone: (63) 3215-5737
sindiposto-to@sindiposto-to.com.br
www.sindiposto-to.com.br

TRR

Álvaro Rodrigues Antunes de Faria

Rua Lord Cockrane, 616
8º andar, salas 801/804 e 810
Ipiranga-SP
Fone: (11) 2914-2441
info@sindtrr.com.br
www.sindtrr.com.br

Entidade associada

ABRAGÁS (GLP)

José Luiz Rocha

Fone: (41) 98897-9797
abragas.presidente@gmail.com

Confira as principais ações da Fecombustíveis durante mês de março de 2023:

01 – 1ª Reunião do Grupo de Trabalho da Comissão Postos de Rodovia da Fecombustíveis

02 – Participação de James Thorp Neto, presidente da Fecombustíveis e equipe do Sindicombustíveis -PE com Ernesto Pousada, novo CEO da Vibra.

06 – Reunião virtual do GT Institucional sobre melhorias no biodiesel

08 – Participação de James Thorp Neto em reunião presencial com Ézio Antunes, diretor-executivo do Instituto Jogue Limpo.

09 – Reunião virtual entre Fecombustíveis e Abieps sobre o Regulamento Técnico Metrológico do Inmetro.

10 – Reunião virtual com Ministério de Desenvolvimento Indústria e Comércio (MDIC).

13 – Reunião virtual do GT Institucional sobre melhorias no biodiesel.

13 e 14 – Participação de James Thorp Neto em reuniões e eventos da CNC sobre Reforma Tributária, Agenda Institucional do Sistema Comércio e o evento “E agora, Brasil?”.

15 e 16 – Reunião virtual do GT Institucional sobre melhorias no biodiesel.

16, 17 e 18 – Participação de James Thorp Neto em Convenção do SindTRR.



Demorou, mas chegou a monofasia

Estamos passando por um momento histórico na trajetória do setor, a partir de uma das conquistas mais árduas do segmento: a monofasia tributária, juntamente com valor único do ICMS no sistema *ad rem*, com cobrança fixa em reais para diesel, biodiesel, gás liquefeito de petróleo (GLP) e gás liquefeito derivado de gás natural (GLGN). A partir de 1º de junho a simplificação tributária também será estendida para gasolina e etanol anidro.

Destaco que a monofasia tributária é discutida desde 2001, pelo artigo 4º da Emenda Constitucional nº 33/2001, mas só foi regulamentada pela Lei Complementar 192, em março do ano passado.

A incidência monofásica do imposto estadual evitará os reajustes dos combustíveis em cascata, que atingem principalmente o consumidor final, promoverá a redução de fraudes tributárias, e o passeio dos combustíveis sem nota fiscal, acabando com os contrabandos nas fronteiras entre os estados, que ocorrem devido às brechas do sistema tributário *ad valorem*. Mas para que possamos evoluir na simplificação tributária é necessária a inclusão de todos os combustíveis.

A Fecombustíveis sempre defendeu a monofasia tributária do ICMS para todos os combustíveis. Para termos um sistema unificado, ainda faltam o etanol hidratado e o diesel marítimo, que permanecem no sistema ICMS - Substituição Tributária.

O etanol hidratado é um dos combustíveis mais visados para as fraudes tributárias. Ele é alvo das chamadas barrigas de aluguel, que são empresas distribuidoras criadas em no-

mes de “laranjas”, que sobrevivem do não pagamento de impostos. Enquanto tivermos as diferenças tributárias entre os estados, continuaremos arcando com os prejuízos do sistema, sofrendo com a ação de agentes inidôneos e vendas clandestinas de etanol, que oneram os cofres públicos e causam um estrago aos empreendedores que atuam de forma ética e leal.

Os proprietários de postos são, em sua maioria, empresas familiares que atuam dentro da legalidade. Porém, é muito complicado manter seu negócio nesse mercado que sofre com a competição desigual do sonegador de impostos, com a venda irregular de produtos e os chamados devedores contumazes, que sobrevivem do não pagamento de impostos de forma intencional.

Vemos como outra medida importante para o nosso segmento a aprovação do Projeto de Lei 164/22, que identifica e pune o devedor contumaz. A Fecombustíveis sempre apoiou esta iniciativa, do Instituto Combustível Legal (ICL), desde o primeiro Projeto de Lei do Senado 284/2017.

Mas, enquanto este projeto encontra-se em trâmite, também temos que nos alinhar às discussões do projeto da reforma tributária, uma vez que o governo parece empenhado em levar adiante este tema. Acredito que seja a hora aproveitar a oportunidade para colocar todos na mesma página. Ou seja, simplificar o sistema tributário para todos os combustíveis e também para outros setores, trazer mais transparência, atrair investimentos e estimular o crescimento do país.

VIROU NOTÍCIA

CNT lança publicação sobre combustível renovável

Com o objetivo de descarbonizar o setor de transportes, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) lançou, em 25 de abril, uma nova edição da série CNT Energia no Transporte. O tema abordado no estudo é o hidrogênio renovável (H₂ verde), considerado pela entidade uma das rotas para descarbonizar o transporte rodoviário.

Segundo o documento, as reduções de emissões de GEE são, respectivamente, de 87% (em caminhões de 12 toneladas), 85% (caminhões de 40 toneladas) e 89% (ônibus urbanos), em relação aos mesmos veículos testados com diesel misturado com 7% de biodiesel. Alguns modelos de caminhão e ônibus já possuem tecnologia embarcada para serem abastecidos com H₂ verde, mas faltam, ainda, incentivos financeiros para tornar essa alternativa mais acessível, além da necessidade de avançar a infraestrutura de postos de abastecimento.

De acordo com a CNT, a tendência é de que, nos próximos anos, o H₂ verde se tor-



Divulgação CNT

ne um combustível automotivo cada vez mais presente, devido à sua emissão nula de escapamento, o que auxilia o setor a se descarbonizar, conforme previsto no Acordo de Paris, firmado pelo Brasil em 2015. Para a Confederação, a nova rota tecnológica tem sua importância para o desenvolvimento ambiental do transporte. A modalidade rodoviária será uma das grandes beneficiárias dessa alternativa.

Para conferir o estudo completo, acesse a publicação [Hidrogênio Renovável](#).

Créditos indevidos: Receita Federal prorroga prazo de retificação até 31 de maio

A Receita Federal atendeu a demanda da revenda de combustíveis e prorrogou a Etapa Conformidade da Operação Inflamável, que incentiva a regularização espontânea dos créditos de PIS/Cofins recebidos indevidamente antes do início de procedimento de fiscalização, até 31 de maio. Para tanto, o contribuinte deve retificar suas EFD-Contribuições, solicitar o cancelamento dos pedidos de ressarcimento e de restituição apre-

sentados, e fazer a devolução de valores indevidamente ressarcidos, os quais eventualmente já tenham sido recebidos.

A Operação Inflamável tem como intuito apurar irregularidades relacionadas a supostos serviços de “consultoria tributária” prestados, em geral, a postos de combustíveis, as quais envolvem a retificação de declarações e a protocolização de pedidos de restituição de contribuições destinadas ao PIS e à Cofins.

Parceria impulsiona GNV e biometano para veículos pesados

Durante o 5º Fórum Sul Brasileiro de Biogás e Biometano, que aconteceu entre os dias 18 e 20 de abril, em Foz do Iguaçu (PR), a Companhia Paranaense de Gás (Compagas) e a fabricante automotiva Scania anunciaram um trabalho conjunto para a implantação de projetos que permitam o desenvolvimento do uso do gás natural (GNV) para o transporte pesado, incluindo ônibus e caminhões, e a estruturação de Corredores Azuis, para que esses veículos possam rodar com um combustível mais eficiente e sustentável.

“O gás natural é uma energia verde e colabora para a transição energética, com menor emissão de poluentes e melhor competitividade. Além disso, a disponibilidade da tecnologia da Scania para adoção imediata pelas frotas e empresas, representa ganhos ambientais e operacionais também imediatos. O gás natural e o biometano são os combustíveis para a sustenta-



Divulgação Scania

bilidade do presente”, destacou o CEO da Compagas, Rafael Lamastra Jr.

Para a Scania, a evolução da infraestrutura permite o crescimento do uso da tecnologia nas estradas do país. “Para que a transição energética ocorra é fundamental o desenvolvimento de infraestrutura de distribuição e ampliação da rede de abastecimento”, explicou Gustavo Bonini, diretor de Relações Institucionais da Scania.

BR Distribuidora de volta?

A atual gestão da Petrobras trouxe algumas mudanças na condução da empresa. Dentre elas, o retorno da área responsável pela distribuição de combustíveis, antes feita pela BR Distribuidora, cuja marca foi oficialmente vendida em junho de 2021.

Vale explicar que o processo de privatização da ex-subsidiária da Petrobras ocorreu em três etapas. Começou em 2017, com a abertura de capital. Dois anos depois, em 2019, a distribuidora transformou-se em empresa privada de capital pulverizado e, em 2021, passou ao *status* de Corporation. Nesse mesmo ano, a em-

presa mudou de nome, passando a se chamar Vibra Energia.

A marca BR, de qualquer maneira, ainda está sendo utilizada nos mais de 8,2 mil postos de combustíveis da rede em todo o país. A identificação dos produtos, como lubrificantes Lubrax, também remete à Petrobras. Mas, a Vibra tem o direito, por contrato, de usar a marca até, pelo menos, 2031. Em caso de descumprimento, a Petrobras fica sujeita a uma pesada multa, vinculada a um percentual do faturamento anual da Vibra.





Divulgação Abegás

Mercado de gás traz oportunidades para quem investir

POR ROSEMEIRE GUIDONI

O Brasil produz, hoje, cerca de 50 milhões de metros cúbicos de gás natural por dia e importa, da Bolívia, aproximadamente, 16 milhões de metros cúbicos. Dependendo da necessidade do mercado, ainda existe a possibilidade de complemento com gás natural liquefeito (GNL).

“Esse balanço varia, a depender da necessidade de acionamento de termelétricas, por exemplo”, disse Marcelo Mendonça, diretor de Estratégia e Mercado da Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (Abegás), entidade que representa o setor de distribuição de gás canalizado no país.

Segundo ele, é preciso aumentar a oferta de gás natural para que outros mercados sejam desenvolvidos – e um deles é o do gás para uso veicular. “Não adianta termos aprovado a Lei do Gás, termos um marco legal e atrair novos investidores, se o mercado ainda é incipiente. Temos uma grande oportunidade de desenvolver o setor e o mercado veicular é importantíssimo para o Brasil”, destacou ele, ressaltando que o gás natural, embora seja de origem fóssil, não emite gases de efeito estufa. Além disso, a mesma infraestrutura usada pelo gás natural pode levar o biometano (produzido a partir de resíduos diversos, como subprodutos agrícolas ou saneamento) para os consumidores, já que ambos têm a mesma especificação determinada pela ANP.

De acordo com Mendonça, o mercado de veículos leves no Brasil consome entre 6,5 e 7 milhões de metros cúbicos diários de gás natural veicular (GNV), o que equivale a cerca de 2% da demanda total de combustíveis do país. “É ainda muito pouco, então temos um mercado potencial muito grande, ainda mais diante da perspectiva de crescimento do uso de veículos pesados que usam o combustível”, afirmou. Confira os detalhes da entrevista exclusiva concedida à **Combustíveis & Conveniência**.

Combustíveis & Conveniência: Falando especificamente do gás para uso veicular, diante das recentes mudanças tributárias, como ficou a competitividade do GNV diante dos demais combustíveis?

Marcelo Mendonça: Na questão tributária, temos que dividir em duas partes. No caso dos tributos federais, o único combustível que manteve a isenção até o final do ano é o diesel. Então, no segmento de veículos pesados, a competitividade do gás é baixa, o que é bastante ruim, pelo aspecto ambiental. Ou seja, essa iniciativa promove uma competitividade para um combustível que é mais poluente. Mas é uma competitividade “artificial”, uma vez que existe um benefício tributário para o diesel.

No caso de veículos leves, movidos a gasolina e etanol, o GNV recuperou a defasagem, mas além da redução de tributos federais, existe tam-

bém o ICMS, de âmbito estadual. Então, é importante que também não seja criada uma competitividade artificial, decorrente de benefícios tributários para um ou outro produto.

Outro ponto diz respeito à redução do preço do gás natural fornecido às distribuidoras em função do cenário externo, que é influenciado pela redução do preço do barril do petróleo e também pela queda do câmbio. Então, em relação a preços para o consumidor, o gás deve se apresentar mais competitivo.

Mas, pensando no país e na transição energética, é importante avaliarmos que a questão vai além da competitividade, pois o gás natural, apesar de ser de origem fóssil, não emite gases de efeito estufa. No entanto, embora o preço do gás sempre tenha sido mais competitivo, é preciso levar em consideração que, para que seja utilizado, é necessária a existência de infraestrutura e também que os motoristas façam um investimento para a conversão do veículo. Então, não adianta pensar que hoje o GNV tem preço melhor do que o etanol, para o consumidor final, pois esse consumidor terá que fazer um investimento para poder utilizar o gás natural. Existe uma cadeia por trás disso, com convertedoras, postos, equipamentos para conversão, entre outros. Então, a competitividade precisa considerar aspectos que estimulem os motoristas a fazerem este investimento para a adequação dos veículos.

C&C: Sobre a rede de postos que oferecem GNV no Brasil, nos últimos anos houve evolução ou involução? O senhor acredita que o investimento para a instalação de equipamentos (compressores e dispensers) faria sentido no momento atual ou em um futuro próximo?

MM: Hoje, a base de postos no Brasil permanece praticamente a mesma, em torno de 1,7 mil estabelecimentos, espalhados pelo país. O principal movimento neste mercado, que temos observado, é a adaptação de postos de rodovia para o atendimento de veículos pesados movidos a GNV. Temos uma quantidade crescente de caminhões que utilizam o gás natural como combustível. Justamente por isso, muitas revendas estão se preparando.

Em tais casos, os estabelecimentos estão criando infraestrutura para permitir que o abastecimento de caminhões seja mais rápido. É um novo movimento do setor de revenda, para atender à demanda de veículos pesados a gás.

C&C: Como está o desenvolvimento (e introdução no mercado) de veículos pesados, como caminhões e ônibus, movidos a GNV?

MM: Já existem vários caminhões abastecidos por GNV, a Scania, por exemplo, já produz tais veículos no Brasil. A Iveco também está se preparando para a produção. Então, temos veí-



Não adianta pensar que hoje o GNV tem preço melhor do que o etanol, para o consumidor final, pois esse consumidor terá que fazer um investimento para poder utilizar o gás natural

culos que já saem de fábrica movidos a gás. Muitos operadores logísticos têm procurado esta alternativa, seja por economia, seja por questões relacionadas à necessidade de descarbonização.

Além de veículos de longa distância, temos visto caminhões de frotas urbanas, de coleta de lixo, ônibus urbanos, entre outros, também utilizando esta solução. Cada vez mais veremos veículos pesados movidos a gás, nas ruas e estradas do país.

Ao longo de 2023 e 2024, veremos muitas cidades também adotando soluções de veículos a gás.

C&C: Veículos mais antigos (caminhões) podem ser convertidos para rodar a gás?

MM: Quando um veículo sai de fábrica movido a gás, ele não trabalha no ciclo Diesel, ou seja, funciona no ciclo Otto. Existe uma tecnologia que possibilita a substituição parcial do diesel, que permite o uso do GNV. Essa adequação deve ser feita por empresas especializadas. Além do processo de segurança, há o processo tecnológico, sendo preciso um sistema apropriado para isso.

C&C: Mas a rede de postos que revende GNV está distribuída de forma uniforme pelo Brasil, permitindo que veículos pesados de longa distância, movidos a gás, circulem pelo país?

MM: Temos 1,7 mil postos com GNV distribuídos pelo país, enquanto que o mercado norte-americano, que tem uma frota de veículos pesados muito superior à nossa, tem somente 900 postos.

Isso ocorre porque o Brasil tem o histórico de veículos leves movidos a GNV, diferentemente do mercado norte-americano, que já nasceu com veículos pesados. Então, essa infraestrutura já existente para os veículos leves permitiu que o mercado de pesados começasse sem partir do zero.

Com isso, temos corredores logísticos já instalados, que podem atender a essa frota crescente. Esse planejamento já foi apresentado ao governo federal, mas lógico que existem pontos de melhoria, que envolvem a rede de abastecimento, para dar mais autonomia a estes veículos que percorrem longas distâncias.

As montadoras buscam soluções para melhorar a autonomia e as distribuidoras de gás buscam investimentos para garantir o abastecimento de Norte a Sul do Brasil.

C&C: Existe uniformidade na distribuição de postos de GNV? Ou seja, um caminhão que transite, por exemplo, fora da faixa litorânea do país, consegue abastecer em estados da região Centro-Oeste, uma das mais importantes no transporte agrícola?

MM: De fato, a concentração de postos com oferta de GNV ainda segue a região litorânea, mas buscamos a interiorização do gás. Esta é uma das pautas da Abegás, que defende o desenvolvimento do mercado de gás como um todo, sem concentração em determinadas regiões.

É importante destacar que os principais corredores, por onde transitam os veículos pesados, já têm oferta de gás, mesmo em regiões mais centrais do país, como o Mato Grosso do Sul – que, aliás, também traz estímulos para veículos movidos a GNV, como redução do IPVA e ICMS. Então, é um estado que também traz incentivos, inclusive, para as grandes transportadoras que atuam na região.

C&C: O desenvolvimento da indústria de biometano é uma alternativa para estimular o setor de GNV a crescer no interior do país?

MM: Sem dúvida, o biometano é uma alternativa de suprimento. Nós somos distribuidores de gás canalizado, tanto faz ser gás natural quanto biometano, pois ambos atendem às especificações da ANP. O biometano, inclusive, é uma grande alternativa para promover o desenvolvimento do setor de gás.

No caso, tanto faz usar o biometano para injeção nas redes de distribuição de gás quanto para desenvolver projetos. Assim, essa realmente é uma alternativa interessante para viabilizar projetos onde ainda não há redes de gás natural.

C&C: Para chegar ao consumidor, seja uma indústria, seja um posto para abastecimento veicular, o biometano precisa estar em uma infraestrutura dutoviária?

MM: Se não houver infraestrutura que leve o gás ao consumidor, a rede de fato precisará ser construída. Mas, se existe um potencial de utilização do gás natural em uma determinada região, o projeto pode ser desenvolvido, de uma forma estruturada, por meio de uma distribuidora local.

No sistema de distribuição, existem várias redes integradas, sendo que tanto os postos quanto as demais empresas que usam o gás natural estão inseridas nesta malha. Então, se eventualmente um posto ou indústria em uma determinada região que já faça parte deste sistema quiser ser integrado à malha de distribuição, é mais simples. Porém, outra questão totalmente distinta é o de-

senvolvimento de outra região ainda não abastecida pelo gás. Um exemplo foi a criação de uma rede de gás entre Garanhuns e Petrolina, em Pernambuco, para abastecer o mercado local.

Há projetos que são criados a partir da demanda dos consumidores, mas outros já contam com infraestrutura existente, precisando somente dos acessos ao ponto de consumo.

C&C: O gás natural de origem fóssil e o biometano, então, se misturam nas redes de distribuição? Podem ser considerados produtos complementares?

MM: Sim, eles são equivalentes, energeticamente, então podem estar dentro de uma mesma rede de abastecimento. Ou seja, é possível injetar biometano nas redes de distribuição, para que abasteça os consumidores normalmente, pois o produto atende às especificações previstas pela ANP. Um exemplo é o que acontece, atualmente, no Ceará, onde 15% do gás natural vem de um aterro sanitário, que é injetado na rede. Esse gás, que abastece tanto veículos pesados quanto leves, é mais renovável do que o diesel B (com 12% de biodiesel atualmente). Isso sem contar outros aspectos importantes da economia circular, pois a quantidade de resíduos é reduzida, bem como outros problemas causados pelos aterros. Então é uma maneira de dar outras finalidades para os aterros, transformando-os em geradores de energia.

C&C: A EPE projeta que até 2032 a produção de gás no Brasil deve alcançar a faixa inédita dos 180 milhões de metros cúbicos diários, sendo que metade não é aproveitada e acaba reinjetada nos poços de petróleo no mar. Que políticas seriam necessárias para estimular o uso deste gás excedente?

MM: Existe uma questão equivocada, que é a falta de mercado, ou o que vem primeiro, criar a infraestrutura ou o mercado. Mas o mercado já existe.

Só para exemplificar, dentro do segmento de veículos pesados, hoje o Brasil importa em torno de US\$ 15 bilhões anuais de diesel. Se essa quantidade importada de diesel for convertida em gás natural, estamos falando em 30 milhões de m³/dia. Esse volume representa mais ou menos o tamanho do mercado industrial brasileiro, é muito significativo. E isso somente no segmento industrial.

Então, o mercado de consumo já existe. O que falta é desenvolvimento da infraestrutura para que seja possível escoar o gás do local onde está sendo produzido para o lugar onde o consumo existe. Isso seria importante para trazer o gás para o interior do país.

C&C: Mas a reinjeção nos poços ainda acontece?

MM: Sim, temos produção excedente. Hoje, estamos batendo o recorde de reinjeção,

com quase 60 milhões de metros cúbicos por dia. Quando comparado com outros países de produção *offshore* de gás associado ao petróleo, essa média gira em torno de 20% a 35%. O Brasil injeta mais de 50% da sua produção de gás.

Importante explicar que a reinjeção de gás natural é uma técnica usada em todo o mundo, para aumentar a produção de petróleo. Em reservatórios onde há presença dos dois energéticos – gás natural e petróleo —, é comum que o gás natural seja extraído e, em seguida, reinjetado para manter a pressão do poço.

Isso traz efeitos na movimentação dos fluidos na jazida, o que permite produzir mais óleo. Na camada do pré-sal, bem como em outros campos de petróleo brasileiros, há predominância de reservatórios de petróleo com gás natural associado (produzido ao mesmo tempo que o óleo).

C&C: Diante desta capacidade de produção e incremento de novos mercados de consumo, como o de veículos pesados, o investimento em postos de abastecimento de GNV pode ser considerado uma oportunidade?

MM: Com certeza. Existe uma perspectiva de recuperação do mercado de GNV para veículos leves e também o crescimento da de-

manda por veículos pesados. Isso indica uma oportunidade de novos negócios.

C&C: O que a Nova Lei do Gás trouxe de mudanças para o mercado? Ao promover a abertura e concorrência, existe perspectiva de atrair mais empresas privadas para o setor?

MM: Sim, esperamos que traga mais investimentos privados, que possam aumentar a oferta e a disponibilidade de gás. Daí é preciso desenvolver o mercado. Nossa expectativa é que a Lei do Gás realmente traga atratividade para novos investimentos e maior competitividade.

C&C: Qual a sua avaliação sobre a criação de um grupo de trabalho, anunciado pelo governo, para melhorar a oferta de gás natural e biometano ao mercado brasileiro?

MM: O governo tem enxergado o gás natural como combustível de transição energética e também um elo de desenvolvimento, contribuindo para uma matriz energética mais sustentável e capaz de atrair mais investimentos. Isso traz melhorias mais amplas, pois o investimento melhora a empregabilidade, movimenta toda a cadeia da indústria de gás natural. Os movimentos por parte do governo são interessantes e bem-vistos pelo mercado. ■

Estamos de olho na sua demanda!

Combustíveis no volume das suas necessidades,
com **entrega no prazo das suas expectativas.**

- **Top-8*** distribuidoras do Brasil;
- **Top-5*** nas regiões Sudeste e Centro-Oeste;
- Presença nas **5 regiões do país**;
- **28 bases** e alcance a mais de **2 mil municípios**;
- **Mais de 1,5 bilhão** de litros distribuídos anualmente.



*Ranking ANP 2022



Aponte
seu celular
para cá e
faça a sua
cotação

@royalficoficial Royal FIC royalfic.com.br



ANP aprimora parâmetros de qualidade do biodiesel

Agência reguladora busca minimizar os problemas com mudanças nas especificações de qualidade do biocombustível, publica nova resolução e revisa as especificações do óleo diesel

POR MÔNICA SERRANO

Novos limites de especificação deverão ocorrer de forma gradual para possibilitar período de adequação dos agentes



O aumento do teor na mistura do biodiesel ao diesel esteve no foco das atenções no mês de abril, com a elevação da mistura para 12% desde o dia 1º de abril. A polêmica em torno dos aumentos graduais do biodiesel tem sido largamente divulgada por diversos agentes do se-

tor, mas acaba afetando com maior impacto a ponta final da cadeia e o consumidor final.

Para minimizar os problemas decorrentes das características físico-químicas do biodiesel, periodicamente, a ANP tem se debruçado para melhorar as especificações de qualidade, uma vez



Resolução 920/23 (biodiesel): principais mudanças

- Obrigatoriedade de que o produtor ou importador de biodiesel informe, no certificado da qualidade, o tipo e a concentração do aditivo antioxidante adicionado ao produto.
- Obrigatoriedade de o produtor de biodiesel possuir sistema de filtração ativo e operacional com, no máximo, dez micrômetros de poro para retenção de contaminantes.
- Monitoramento da estabilidade oxidativa a 110 °C nas bases de distribuição.
- Obrigatoriedade de drenagem semanal dos tanques de armazenamento de biodiesel, além da necessidade de realização de limpeza sempre que necessário.
- Redução do teor de monoglicerídeos, dos atuais 0,7 % massa para 0,60 %, com vigência 90 dias após a publicação da nova resolução; e 0,50 %, 21 meses após a publicação da nova resolução.
- Redução do limite para o teor de sódio + potássio e para o de cálcio + magnésio, de 5,0 ppm para 2,5 ppm.
- Redução do limite para o teor de fósforo, de 10,0 ppm para: 4,0 ppm, com vigência 90 dias após a publicação da nova resolução; e 3,0 ppm, 21 meses após a publicação da nova resolução.
- Ajuste na tabela de ponto de entupimento de filtro a frio, em consonância com a realidade climática nacional.

Fonte: ANP

que a Resolução CNPE nº 03/2023 determina que a elevação do biodiesel chegue a 15% em 2026.

Em 4 de abril, a agência reguladora publicou a Resolução 790/2023, que trouxe novos parâmetros que visam melhorar as especificações de qualidade do biocombustível.

“É muito importante que a qualidade do biodiesel seja continuamente aprimorada para minimizar os problemas, portanto a iniciativa da ANP, com a elaboração da nova Resolução 920/23, é necessária e muito bem-vinda”, disse Pierre Zanovelo, químico da Vulcano Laboratórios.

De acordo com Zanovelo, em linhas gerais, as novidades abrangem não somente as especificações técnicas mais finas em relação à produção do biodiesel, mas também trazem responsabilidades para os agentes econômicos em relação aos procedimentos de qualidade a serem implementados em suas operações.

“Com isso, busca-se amenizar eventuais efeitos colaterais vistos em um passado recente e conseguir manter a programação de aumento da mistura até os 15%”, destacou.

Se as mudanças serão efetivas e surtirão o resultado esperado, só o tempo dirá. “A realidade no uso diário em um país de dimensões continentais como o nosso pode variar em relação à mesma situação observada em

um ambiente laboratorial, onde tudo é bem controlado e estável”, disse.

Segundo a ANP, alguns parâmetros dos novos limites de especificação deverão ocorrer de forma gradual, possibilitando ao setor produtivo o tempo necessário para que sejam devidamente implementados. As especificações que demandam maior tempo de adaptação e as mais sensíveis terão prazo de até 18 meses para entrarem em vigor, como é o caso dos teores de fósforo, monoglicéridos e glicerina total.

Carlos Orlando da Silva, superintendente de Biocombustíveis e Qualidade de Produtos da ANP, destacou, durante o 3º Seminário Nacional de Biocombustíveis e Qualidade de Produtos, as diversas mudanças regulatórias e os estudos internos de impacto regulatório das revisões das especificações tanto do biodiesel quanto do diesel B. Ele citou que uma das primeiras alterações veio com a Resolução 791/2019, que alterou a estabilidade oxidativa de 8h para 12h, e implementou a adição obrigatória de aditivo. Além disso, ele citou que o novo Programa de Monitoramento de Qualidade do Biodiesel (PMQBio), previsto para iniciar em breve, deverá integrar as ações de acompanhamento da qualidade do biocombustível.

Outra mudança regulatória que está em curso, mencionada por Silva, abrange a re-

Revisão da Resolução 50/2013 (óleo diesel): principais propostas

- Alteração de limites em parâmetros como a estabilidade à oxidação, o ponto de entupimento a frio, índice de acidez e do teor de água.
- Inclusão de exigência de procedimentos de boas práticas de manuseio, transporte e armazenamento de óleo diesel A e B.
- Introdução de coprocessamento como alternativa de produção de óleo diesel, adicionando à matriz de combustíveis de transporte do país produto que encerra parcela renovável, o que contribuirá para a mitigação das emissões de dióxido de carbono.
- Previsão de início da descontinuidade do óleo diesel S500 de uso rodoviário e do S1800 de uso não rodoviário.

Fonte: ANP

são da Resolução 50/2013, que trata das especificações de qualidade do óleo diesel de uso rodoviário.

Atualmente, a ANP está avaliando aproximadamente 500 sugestões e comentários recebidos durante a audiência pública que revisou a Resolução 50/2013, realizada em julho do ano passado, para, na sequência, o texto passar pela aprovação da diretoria colegiada. ■

Linha do tempo: aumentos das misturas e as mudanças regulatórias a partir de 2014

2014

- **Lei 13.033/2014** autoriza B6 e B7
- Publicação da **Resolução ANP 45/2014**

2015

- **Resolução CNPE 3/2015** - abre a possibilidade de uso até B30 de forma voluntária em casos específicos

2016

- **Lei 13.263/2016** - altera os percentuais para B8, B9 e B10 a partir de 1o de março de cada ano

2017

- Ingresso do **B8**
- **Lei do Renovabio 13.576/2017**

2018

- Ingresso do **B10**
- **Resolução CNPE 16/2018** - prevê evolução da mistura em 1% ao ano até chegar a 15% em 2023

2019

- Ingresso do **B11**
- Publicação do **relatório de testes B15** pelo MME.

2020

- Ingresso do **B12**

2021

- Ingresso do **B13**
- Variação do teor na pandemia
- **Resolução CNPE 4/2021** - redução do teor de B13 para B10 no 79o Leilão de Biodiesel
- **Resolução CNPE 10/2021** - redução do teor de B13 para B10 no 80o Leilão de Biodiesel
- **Resolução CNPE 11/2021** - redução do teor de B13 para B12 no 81o Leilão de Biodiesel
- **Resolução CNPE 16/2021** - redução do teor de B13 para B10 no 82o Leilão de Biodiesel
- **Resolução CNPE 25/2021** - redução do teor de B13 para B10 para o ano de 2022

2022

- Retorno ao **B10**
- **Resolução CNPE 12/2022** - mantém B10 no primeiro trimestre de 2023

2023

- Ingresso do **B12** em 1/04/2023
- **Resolução CNPE 3/2023** - altera a Resolução CNPE 16/2018 e institui novo cronograma com aumento gradual do percentual do biodiesel no diesel (B12 em 1/01/2023; B13 em 01/04/2024; B14 em 01/04/2025 e B15 em 01/04/2026).
- **Publicação da Resolução ANP 920/2023** em 4 de abril



Uma conduta pelas boas práticas de mercado

Já se passaram quatro meses das mudanças governamentais e percebemos um cenário ainda indefinido pela frente no setor de combustíveis, especialmente no ramo varejista. Embora tenhamos a confirmação de que o ICMS sobre a gasolina, o diesel e o etanol anidro passará a ser uniforme em todo o país e terá alíquota *ad rem*, ainda temos um ambiente de incertezas com relação às possíveis alterações na política de preços praticada pela Petrobras.

Diante do clima aparente apresentado pelo governo federal até o momento, a União – principal acionista e controladora da petrolífera –, vai propor uma nova política de preços para a companhia com o objetivo de ajudar “a combater perdas e solavancos inflacionários”. A ideia, pelo que se tem acompanhado, é que nesta nova política não haverá o uso do Preço de Paridade de Importação (PPI). No entanto, a própria Petrobras já reafirmou, por meio de nota, o compromisso da empresa com a “prática de preços competitivos e em equilíbrio com o mercado nacional”, evitando o repasse imediato de volatilidades externas, provocadas por agentes conjunturais, bem como de oscilações da taxa de câmbio.

E neste jogo de ausência de informações precisas e de dúvidas quanto às declarações e medidas a serem adotadas pelos governantes, encontra-se, entre outros, o segmento da revenda de combustíveis, que fica à mercê das disposições e iniciativas dos gestores públicos. A indecisão sobre o que está por vir causa insegurança e apreensão para os empresários, pois são modificações que atingem diretamente os negócios e, por consequência, o consumidor.

Também não compreendemos ainda a razão para a exclusão do etanol hidratado do modelo de tributação monofásica. Atualmente, tendo parte arrecadada pelo produtor e parte pelo distribuidor, favorece-se a sonegação fiscal por meio da prática da “barriga de aluguel”, em que a usina vende direto aos postos, se utilizando de

uma distribuidora fictícia para emitir notas fiscais “frias”. Há ainda o “devedor contumaz”, empresa que opera legalmente por um período, sonegando o imposto e acumulando débitos fiscais. Ao recorrer dos autos de infração, acumula débitos e impede que o Estado consiga arrecadá-los. Na fase final do julgamento, a empresa fecha e, em seguida, outra é aberta com novo CNPJ.

O aumento da adição de biodiesel no diesel, já implementado em 2023 e com a definição de um cronograma para os próximos anos (passando para 13% em abril de 2024; 14% em abril de 2025 e 15% em abril de 2026), é outro ponto que merece redobrada atenção por parte da revenda e um amplo debate com agentes públicos, órgãos fiscalizadores, sociedade e entidades de toda a cadeia produtiva. A população precisa ter conhecimento das consequências desse acréscimo do biocombustível, e não somente quanto às prováveis elevações de preços, mas acerca dos possíveis problemas nos motores dos veículos.

Percentuais maiores de biodiesel certamente aumentarão o custo de manutenção, tanto para os postos quanto para os proprietários de automóveis, uma vez que, com a mudança na mistura, poderá haver a formação de borra, com possível entupimento do filtro de combustível e o congelamento do biodiesel em baixas temperaturas, como as verificadas no Sul do país. Mas e o consumidor, está disposto a arcar com estes custos?

O nosso ramo é extremamente complexo e heterogêneo, não somente do ponto de vista jurídico e tributário. As demandas são diárias e as transformações constantes. E a nossa função aqui é a defesa dos interesses da revenda dentro da legalidade. Mas somente unidos e com uma representação forte poderemos encontrar soluções sustentáveis e que preservem as boas práticas de mercado para as empresas varejistas de combustíveis.

Audiência pública contou com a participação de representantes do setor automotivo e transportes, ANP, IBP e Fecombustíveis (de forma remota)



Audiência pública discute pontos polêmicos do aumento de teor de **biodiesel**

Os problemas associados à elevação do teor de biodiesel (acima de 10%) no diesel foram alvo de debates em uma audiência pública realizada na Câmara dos Deputados

POR ROSEMEIRE GUIDONI

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados realizou, em 18 de abril, uma audiência pública para debater o

aumento do percentual de biodiesel no diesel fóssil, que em 1º de abril passou de 10% para 12%. A audiência aconteceu em função de um requerimento

apresentado pelo deputado Zé Trovão (PL-SC), um caminhoneiro que foi eleito para o cargo no ano passado.

“Não temos nada contra o biodiesel, mas não adianta o país estimular algo que está prejudicando toda a cadeia”, ponderou. “Até mesmo um remédio em dose maior se torna um veneno. Eu mesmo já fiquei parado na estrada por causa de um filtro entupido”, disse o deputado.

James Thorp Neto, presidente da Fe-combustíveis, participou de forma remota e enumerou os diversos problemas enfrentados pelo ecossistema do biodiesel, que afetam tanto os consumidores quanto os postos revendedores. “Quando um caminhoneiro ou transportador tem algum problema com o combustível, não vai reclamar ao produtor nem à distribuidora. O posto é que acaba sendo penalizado com a imagem de que o produto comercializado não é de qualidade”, pontuou.

Thorp também mencionou outros aspectos que fazem com que o biodiesel não seja tão eficiente do ponto de vista ambiental. “É verdade que o biocombustível emite menos CO₂, mas a mistura diesel/biodiesel tem menor eficiência energética, o que aumenta o consumo e, conseqüentemente, as emissões.

Além disso, todas as peças de veículos e bombas danificadas por causa do produto precisam de descarte ambientalmente correto, assim como as borras e depósitos formados nos tanques. Então, a questão ambiental precisa ter um olhar mais amplo, considerando todos os problemas da cadeia”.

Ele ainda lembrou questões mais sérias, que ocorrem com geradores e equipamentos agrícolas que permanecem parados por períodos maiores. “A deterioração do biodiesel afeta diretamente todas as empresas, condomínios, hospitais, entre outros empreendimentos que dependem de geradores, que são acionados justamente em situações de emergência”, ressaltou.

MUDANÇAS NA ESPECIFICAÇÃO DO BIODIESEL

Fernando Moura Alves, diretor da ANP, também participou do evento, reforçando que a Agência revisou a especificação de qualidade do biodiesel, de forma a torná-lo mais seguro para minimizar os problemas.

“A Resolução 920 é muito importante, foi lastreada em amplo debate técnico por mais de três anos”, ressaltou Alves. (Veja reportagem sobre a nova resolução na pág. 19).



Deputado Zé Trovão (PL-SC) conduziu a audiência pública e relatou que teve problemas com o caminhão que ficou parado na estrada em decorrência do biodiesel

Virgícius Loures

No entanto, Roberto Ardenghy, presidente do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), lembrou que existem várias maneiras de produzir biodiesel, destacando que a transesterificação é apenas uma delas.

“Precisamos pensar em novas rotas de produção. O HBio seria uma solução mais viável e segura. O Brasil é muito competitivo na produção de biocombustíveis e precisamos avançar do ponto de vista de desenvolvimento de tecnologia”, afirmou.

Durante o evento, Marlon Arraes Jardim, diretor do Departamento de Biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia (MME), defendeu a elevação da mistura e ressaltou que, desde o início do Programa Nacional do Biodiesel, o produto teve vários avanços e melhorias, com redução de problemas. Quanto ao custo, ele mencio-

nou que não houve mudanças com o B12 – não por mérito do biodiesel, mas pelo fato de que o diesel teve redução de preço em abril, na comparação com março, segundo dados da ANP.

Já os representantes do setor automotivo, presentes na audiência, relataram falhas. Henry Joseph Júnior, diretor técnico da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), afirmou que os testes com teores acima de B7 não foram conclusivos e ressaltou que existem, sim, riscos aos veículos. Segundo ele, a mudança na especificação pode trazer benefícios e melhorias no produto final.

Já a Confederação Nacional do Transporte (CNT) trouxe dados de uma pesquisa (veja Box) que mostrou que a elevação de custos com manutenção e troca de peças, decorrente dos problemas causados pelo biodiesel, pode superar R\$ 126 mil por veículo danificado.

Alan Medeiros, representante da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), lembrou que, para muitos motoristas, esse novo custo é inviável. “A idade média da frota é an-

tiga, e o produto causa panes e prejuízos. Existem 940 mil transportadores autônomos no país, cuja renda média é inferior a R\$ 4 mil, que não têm condições de substituir seu veículo ou mesmo arcar com estes custos de manutenção”, ressaltou. Segundo Medeiros, todo o programa precisa ser revisto, pois a questão

da agricultura familiar praticamente inexistente – mais de 80% do biodiesel vem de grandes produtores de soja – e o aspecto social, defendido pelo governo, está sendo deixado de lado. “Os motoristas autônomos estão parados porque não têm dinheiro para manutenção ou troca do caminhão”, disse. ■

Pesquisa da CNT comprova que biodiesel traz problemas nos motores

De acordo com pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT), 60,3% dos associados à entidade tiveram problemas mecânicos no veículo relacionados ao uso de biodiesel. “Temos relatos de ineficiência energética e paradas repentinas”, afirmou Erica Marcos, gerente-executiva Ambiental da CNT. Segundo ela, as perdas com reposição de peças e manutenção são superiores a R\$ 126 mil por veículo. As peças com maior necessidade de reposição são pistão, bloco de motor, cabeçote, filtros e bico injetor.

A maior necessidade de trocas de filtros leva os empresários a terem que viabilizar o descarte adequado (problema relatado por mais de 92% dos responden-

tes), falhas no bico injetor causam o aumento de emissões relacionadas à combustão (questão citada por 77%), além do aumento do consumo de diesel e falhas repentinas, que, inclusive, podem causar acidentes nas rodovias, uma vez que nem todas as estradas do país têm acostamento ou iluminação adequadas.

Além disso, Erica ressaltou que 71% dos associados que responderam à pesquisa são contrários ao aumento da mistura acima de 10%.

A pesquisa ouviu 710 empresários que têm pelo menos cinco veículos em sua frota (alguns com 500 caminhões), entre 19 de abril e 3 de maio de 2021, quando o teor havia chegado a 13%.



Stock

Revenda reforça insatisfação com o novo **PMQC**

Custos do programa repassados para os agentes econômicos da ponta final da cadeia pode representar problema em âmbito nacional, especialmente para os postos de pequeno porte

POR MÔNICA SERRANO

Recentemente, a revenda fez um alerta à ANP sobre o novo Programa de Monitoramento de Qualidade de Combustíveis (PMQC) da Agência, que

foi implementado primeiramente em Goiás e no Distrito Federal, como projeto-piloto.

A principal queixa da revenda refere-se à obrigatoriedade de ter que arcar com os

custos da contratação dos laboratórios que farão as análises das amostras coletadas nos postos de combustíveis.

Marcio Andrade, presidente do Sindiposto-GO, representou a revenda durante o 3º Seminário de Biocombustíveis e Qualidade de Produtos, que aconteceu no final de março, e destacou as principais insatisfações da revenda.

“Observamos que os custos poderiam ser distribuídos de forma mais justa. Há postos que vendem três ou quatro milhões de litros e temos postos que comercializam 80 mil litros, mas todos pagam o mesmo valor pela análise laboratorial. Os postos de menor porte se sentem prejudicados na forma da divisão desses custos. Sugerimos que o custeio do programa seja arcado pelas distribuidoras, considerando o volume proporcionalmente comercializado aos postos”, destacou. “Ao invés de cobrarem de 42 mil postos, seria mais fácil se a cobrança ficasse concentrada em 180 distribuidoras”, complementou.

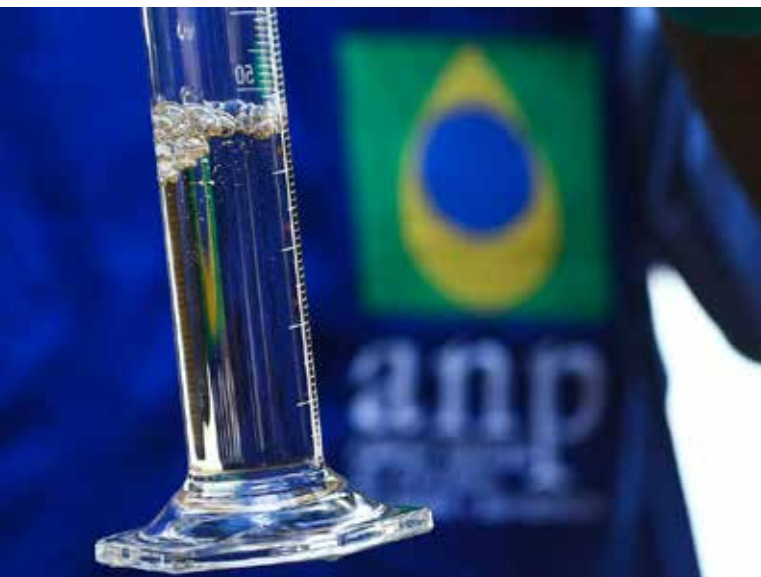
Paulo Tavares, presidente do Sindicombustíveis - DF, relembra que a insatisfação da revenda sobre o fator custo

já vinha desde o início do projeto-piloto, quando ocorreu uma reunião em Brasília com a ANP.

“Deixamos registrado à época que quem deveria arcar com esta despesa seriam as distribuidoras, pelos grandes volumes que vendem, o que representaria menos de um centavo por litro. No caso da revenda, esse custo pesa no bolso do pequeno empresário. Hoje em dia, cada posto paga cerca de R\$ 2 mil para participar do programa. Para o revendedor, esse custo a mais é equivalente às férias de um frentista”, disse.

Outra crítica recorrente é o fato de o proprietário do posto não ter poder de escolha em relação ao laboratório com o qual manterá contrato e pagará pelos serviços. “Nós somos obrigados a contratar a empresa que a ANP escolheu. Além disso, a empresa contratada fará uma investigação estatística da qualidade, ao invés de contribuir para evitar possível fraude ou adulteração do produto”, observou Tavares.

Na ocasião, com estas e outras insatisfações, os sindicatos de Goiás e Distrito Federal ingressaram na Justiça com uma



Marcelo Camargo / Agência Brasil

Laboratório indicado pela ANP tem contrato feito diretamente com os postos, que faz a coleta de amostras duas vezes por ano

INADIMPLÊNCIA VISÍVEL

Para Nelson Roberto Antoniosi Filho, coordenador do laboratório da Universidade Federal de Goiás, a questão da inadimplência já começou a aparecer no projeto-piloto e, nesse aspecto, ele reflete sobre a expansão do programa para as demais regiões do país.

Segundo Antoniosi, em 28 de março, o projeto-piloto contava com 88,9% do total de postos adimplentes e 11,1% de inadimplentes. “A ANP não possui estrutura para atuar os agentes econômicos inadimplentes de GO e DF, quanto mais do restante do país. Esse é um problema que precisa ser sanado”, observou.

Conforme a Resolução 790/2019, que instituiu a obrigatoriedade de contratação dos laboratórios pelos agentes econômicos, os postos que ficassem inadimplentes seriam proibidos de comercializar ou comprar combustíveis. Entretanto, segundo Antoniosi, a ANP passou a observar que a regra da proibição de comercialização de combustíveis poderia colapsar serviços essenciais em algumas localidades, principalmente nas cidades pequenas que dispõem de um ou dois postos.

ação de inconstitucionalidade sobre o novo PMQC. “Questionamos este novo modelo porque, em tese, o empresário estaria se auto investigando. Ou seja, como eu posso pagar para uma empresa (laboratório) me investigar? Infelizmente perdemos a ação e tivemos que arcar com mais essa despesa a fórceps”, comentou.

As queixas da revenda demonstram que vários aspectos do PMQC foram colocados para a ANP avaliar na ocasião, mas não houve nenhuma iniciativa para modificar a proposta original. Porém, a ANP anunciou que, em maio, fará uma revisão do projeto-piloto para analisar as questões que precisam ser aprimoradas antes de expandir o novo formato para o restante do país, podendo representar uma nova chance para a revenda apontar os principais problemas.



Ele também apontou algumas dificuldades no projeto-piloto com relação à comunicação para informar a dinâmica dos trâmites dos contratos dos laboratórios, outro aspecto que poderá ser aprimorado pela agência reguladora. No caso de Goiás e Distrito Federal, os sindicatos da revenda contribuíram num trabalho conjunto com o laboratório para enviar comunicados, cartas e demais informações para cerca de 2.122 postos que fazem parte do projeto-piloto.

COMO FUNCIONA O NOVO PMQC

No novo formato, 100% dos postos serão monitorados, duas vezes por ano, com a coleta das amostras dos combustíveis comercializados (gasolina, etanol e óleo diesel), distinguindo do programa que vigorou por mais de 20 anos, que atuava com a coleta por amostragem e era custeado com as verbas do governo federal. A Resolução 790/2019 determina a obrigatoriedade de participação para arcar com os custos do PMQC à revenda, distribuição e TRRs.

Pelo texto original, se algum posto ficar inadimplente com o PMQC, de acordo com o artigo 32 da Resolução, será vedada a comercialização de combustíveis, mas ainda não se sabe

“Quem deveria arcar com esta despesa seriam as distribuidoras, pelos grandes volumes que vendem, o que representaria menos de um centavo por litro. No caso da revenda, esse custo pesa no bolso do pequeno empresário”.

como ficará este artigo após a revisão da agência reguladora.

A ANP faz a supervisão do PMQC, mantendo o formato anterior da visita surpresa, ou seja, sem o conhecimento prévio da data da coleta das amostras em postos revendedores, TRRs e distribuidoras.


A agência reguladora também anunciou que a prioridade para expandir o novo PMQC será nos sete estados que se encontram sem monitoramento há quase uma década. ■



Monofasia agora é realidade

Mudança histórica aguardada por décadas, que passou por etapas a partir da publicação da Lei Complementar 192/2022 e após muitas discussões entre estados e Supremo Tribunal Federal (STF), em 1º de maio entrou em vigor novo sistema de cobrança do ICMS, com alíquotas únicas para parte dos combustíveis

POR MÔNICA SERRANO



Há muito tempo, a maior parte dos agentes econômicos do setor de combustíveis anseia pela monofasia tributária. Finalmente, ela chegou e o setor comemora a conquista, mas ainda há melhorias, pois nem todos os combustíveis estão no mesmo modelo. Por ora, teremos dois tipos de sistemas tributários: monofasia tributária e *ad rem* (valores fixos em reais) para o diesel, biodiesel, gás liquefeito de petróleo (GLP), gás liquefeito derivado de gás natural (GLGN), gasolina e etanol anidro, e ICMS Substituição Tributária no modelo *ad valorem* (alíquotas em percentuais diferentes para cada estado) para etanol hidratado, diesel marítimo e querosene de aviação.

Passado mais de um ano da publicação da Lei Complementar 192/2022, que instituiu a monofasia tributária para boa parte dos combustíveis e, após muitas discussões com os estados para se chegar a um acordo das alíquotas, o Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) publicou em dezembro o convênio 199, que fixou alíquotas úni-

cas de ICMS para o diesel, biodiesel e gás liquefeito de petróleo (GLP), gás liquefeito derivado de gás natural (GLGN) e derivado de gás natural em todo o território nacional.

As alíquotas únicas passaram a vigorar em 1º de maio, no modelo *ad rem* (em reais), para diesel e biodiesel em R\$ 0,9456 por litro, e para o GLP e GLGN, R\$ 1,2571 por kg. Em princípio, o prazo para iniciar o novo sistema tributário seria a partir de 1º abril, mas acabou sendo prorrogado em um mês.

Já em 1º de junho, a monofasia tributária, com alíquotas únicas por produto, abrangerá a gasolina e o etanol anidro, de acordo com o convênio Confaz 11, publicado em 28 de março deste ano. O valor definido para ambos os combustíveis foi de R\$ 1,22 por litro em todo território nacional, após passar por modificação pelos estados, pois inicialmente a alíquota era mais alta, de R\$ 1,45 por litro.

“A grande vantagem é a simplificação do sistema tributário, porque passará a ter uma única incidência em um determinado contribuinte, que vai ser produtor/refinador

ou importador. Para os estados, também há simplificação na fiscalização, trazendo ganho de eficiência e redução da sonegação fiscal”, disse Carlos Vidigal, sócio do escritório Vinhas e Redenschi Advogados.

O pleito é antigo para a maioria do setor de combustíveis, entre eles o Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP). Valéria Amoroso Lima, diretora de *Downstream* da entidade, vê com otimismo a monofasia e destaca que a cobrança do ICMS no início da cadeia traz vários benefícios. “Para os estados, facilita a fiscalização e confere previsibilidade na arrecadação; para os contribuintes, reduz custos com as obrigações tributárias acessórias e previne desequilíbrios concorrenciais decorrentes de inadimplência na comercialização; e para o consumidor, que passa a ter clareza sobre o quanto paga de imposto por cada litro de combustível”, comentou.

Valéria também destacou que ao ter um valor único fixado por combustíveis, a medida desindexa o tributo do preço do produto e deixa de potencializar a volatilidade decorrente das oscilações do mercado, especialmente em meio à instabilidade no cenário global.

Para as distribuidoras, Valéria comenta que a medida visa conferir transparência à tributação do segmento, que é complexa e dá margens ao mercado irregular. “Todas as

ações nesse sentido ampliam a competitividade do setor, com reflexo em toda a cadeia e para a sociedade. Simplificar a tributação resulta em facilitar a fiscalização e coibir fraudes e sonegação, dois problemas em nosso setor”, comentou.

A Brasilcom, que representa as distribuidoras regionais, também era outra entidade que defendia a monofasia tributária e reconhece, assim como o IBP, que a medida visa reduzir as fraudes fiscais e também trará o benefício de deixar mais claro para a população o valor dos combustíveis, pois o tributo não passará por oscilações sempre que houver uma alteração de preço.

No entanto, Cláudio Araújo, diretor jurídico da Brasilcom, observou que o prazo para adequação dos sistemas às obrigações acessórias, como a entrega do relatório Sistema de Captação e Auditoria dos Anexos de Combustíveis (SCANC) por parte dos produtores, distribuidores e TRRs, foi muito curto. “Dependemos das adequações e normativas implementadas pela entidade governamental. Por isso, consideramos o prazo reduzido para tantos ajustes”, ressaltou.

Para a Fecombustíveis, a monofasia foi uma vitória almejada por mais de 20 anos. Além do combate às fraudes, a medida também vai melhorar a questão da competitividade entre as fronteiras. James Thorp Neto,

Incidência monofásica do ICMS será no início da cadeia para produtor/refinador ou importador, uma única vez, sem efeito cascata



Agência Petrobras

presidente da Fecombustíveis, ressaltou que muitos postos nas divisas entre os estados acabavam perdendo clientes para as unidades da federação que tinham alíquotas de ICMS menores. Além disso, com o novo sistema, o preço dos combustíveis ficará estável. “O revendedor sempre teve que se explicar junto aos seus clientes, cada vez que o preço de pauta (base de cálculo do ICMS) mudava e tinha reflexo no preço de bomba. Esperamos um pouco mais de estabilidade, sem as oscilações do PMPF, que sofria alterações a cada 15 dias”, comentou.

ETANOL HIDRATADO: NADA MUDOU

Thorp observa que a monofasia tributária deveria abranger também o etanol hidratado, já que é um dos combustíveis de maior alvo de sonegação. “Ainda continuaremos convivendo com os barrigas de aluguel, que

devem impostos, não pagam e se aproveitam do sistema jurídico para viver de liminares por anos, causando um grande problema à competitividade leal”, disse.

Carlo Faccio, diretor do Instituto Combustível Legal, também enfatiza que o fato de o etanol hidratado ter ficado de fora da monofasia tributária corrobora com as fraudes tributárias, “pois possibilita a criação de empresas distribuidoras fictícias, as famosas barrigas de aluguel, que se tornam devedores contumazes, deixando dívidas impagáveis de tributos”, disse.

Segundo Faccio, não se deve ter dois modelos de tributação para produtos substituídos, como é o caso da gasolina e do etanol. “Ainda mais quando falamos do etanol hidratado, que já possuía uma modelagem diferente de tributação dos demais, com recolhimento dos tributos em duas fases da cadeia — produção e distribuição”, comentou.

A expectativa do ICL, após a implantação do novo sistema, é que os resultados alcançados de recuperação fiscal reforcem a necessidade de inclusão do etanol hidratado.

Consultada pela reportagem, a União da Indústria de Cana-de-Açúcar e Bioenergia (Unica), representante da região Centro-Sul, que reúne os maiores produtores de cana-de-açúcar e etanol do país, não quis se manifestar.


DEVEDORES CONTUMAZES NA MIRA

Segundo estudo da FGV Energia, com base nos dados de 2020, o governo deixou de arrecadar R\$ 14 bilhões ao ano, por fraudes de sonegação e inadimplência no setor de combustíveis. De acordo com o ICL, mais R\$ 15 bilhões são perdidos por conta de frau-

des operacionais, relacionadas a irregularidades de não conformidade de qualidade e quantidade, furto, roubo e descaminho.

Faccio, do ICL, destaca que a mudança do sistema para a monofasia é um passo importante para eliminar distorções concorrenciais que prejudicam as empresas e empresários, mas também considera necessária a aprovação do Projeto de Lei Complementar 164/22, que caracteriza e pune com maior rigidez o devedor contumaz, ou empresas mal-intencionadas que fazem da sonegação e inadimplência seu modelo de negócio. O PLC 164/22 substituiu o Projeto de Lei do Senado 284/2017, que ficou parado no Congresso por cerca de cinco anos.

“Acreditamos que o governo fará um esforço para que este projeto seja aprovado pelo



O etanol hidratado não foi incluído na mudança e continua no sistema ICMS-Substituição Tributária, cujo impacto de preços na bomba é mais frequente devido às oscilações do PMPF

Legislativo e sancionado pela presidência, ainda no primeiro semestre de 2023”, observou.

IMPORTAÇÃO E COMPETITIVIDADE

Para quem vai assumir os custos dos impostos, no caso dos importadores, Sérgio Araújo, presidente da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom), também sempre defendeu a simplificação tributária e vê pontos positivos na monofasia do ICMS. No entanto, pelo olhar de importador, ele comenta que ocorreu um desequilíbrio concorrencial na questão de tratamento entre refinarias e os agentes importadores. “O convênio estabelece um diferimento no recolhimento do ICMS para os refinadores, que não existe no caso do importador. Isso promove uma diferença de competitividade”, comentou.

Araújo explicou que a diferença ocorre nos estados onde existe uma refinaria, porque o refinador pode importar tanto gasolina quanto óleo diesel e recolhe o ICMS após a venda para a distribuidora. Enquanto isso, os importadores ou *tradings* precisam fazer o recolhimento do ICMS na entrada do produto no país, antes da liberação da carga para comercialização. Ou seja, o produto importado por um refinador tem um benefício em relação ao produto importado por outro importador.

“Na atividade de importação, não faz sentido ter um benefício para o refinador”, destacou.

Araújo reconhece o passo importante da simplificação tributária, mas em sua avaliação, poderia ser melhor. “Poderia se aproveitar a oportunidade para, por exemplo, corrigir algumas distorções, como o benefício ao produtor quando ele importa, e também incluir o etanol hidratado na mudança”, finalizou.

ALERTA SOBRE O PREÇO

Analista econômico especializado no setor de petróleo e gás, Adriano Pires, fundador e diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (Cbie), também reconhece as mudanças positivas do novo regime do ICMS, principalmente pelo combate à sonegação. Porém, ele destaca que os preços dos combustíveis podem subir, principalmente com o retorno do PIS/Cofins, que passará a ser de forma integral em julho. No caso da gasolina, também retornará a Cide e a alíquota *ad rem* de R\$ 1,22 por litro será um valor cobrado acima para a maioria dos estados, em relação ao modelo *ad valorem*. “Os estados não querem perder receita. Isso vai ocasionar o aumento de preço da gasolina na bomba, elevando o peso da carga tributária”, disse.

Como funciona o ICMS no caso de Substituição Tributária

Como se sabe, os preços dos combustíveis no regime de ICMS Substituição Tributária oscilam pela metodologia adotada. Nesse sistema, os impostos são recolhidos no início da cadeia nas refinarias ou nas usinas, mas as alíquotas são diferentes em cada estado (em percentuais - *ad valorem*), e o cálculo do ICMS tem por referência o Preço Médio Ponderado ao Consumidor Final (PMPF), que é definido pelas Secretarias Estaduais de Fazenda a partir de pesquisas de preços realizadas pelas referidas entidades com base em uma determinada amostra de postos revendedores que considera o valor de bomba. A cada 15 dias, o PMPF é atualizado pelas Secretarias de Fazenda com a divulgação do Ato Cotepe. Portanto, quando há reajuste no PMPF, aumenta o valor do ICMS Substituição Tributária, e, por conseguinte, o preço de custo do produto. A tendência natural do mercado é de repasse desse aumento no custo por todos os elos da cadeia de comercialização, portanto, este tipo de tributação sofre o efeito cascata.

No caso da gasolina, conforme dados do Ato Cotepe, referente à segunda quinzena de abril e considerando a alíquota de R\$ 1,22 por litro, somente Amazonas e Piauí não terão aumento. Já no caso do diesel S500 e S10, o impacto será menor, em função da queda de preços do diesel, de R\$ 0,38 nas refinarias da Petrobras em 29 de abril.

Já o GLP vai pesar um pouco mais no bolso do consumidor. “Com a unificação do ICMS no país, 21 estados tiveram aumentos de preços, quatro reduziram e dois não tiveram mudanças”, disse José Luiz Rocha, presidente da Abragás.

REFORMA TRIBUTÁRIA

A monofasia tributária chegou ao país em meio à discussão sobre a possibilidade de reforma tributária. Mas será que após tantas discussões sobre mudança do ICMS, a reforma poderá impactar esta conquista que foi tão difícil para o setor?

Para Cláudio Araújo, do Brasilcom, a reforma pode representar uma oportunidade para estender a monofasia tributária para todos os combustíveis e biocombustíveis, com incidência uma única vez somente nos produtores de derivados de petróleo e biocombustíveis (refinarias, formuladores e usinas) e nos importadores de tais produtos, inclusive estendendo essa monofasia às matérias-primas como naf-

tas e solventes, a fim de evitar a sonegação fiscal e adulteração de combustíveis.

De forma similar, Valéria, do IBP, destacou que a entidade tem atuado junto ao grupo de trabalho do Congresso que está detalhando a reforma tributária, em defesa da permanência do regime monofásico para combustíveis, com equalização da carga tributária em todo o território nacional e permitindo que um único contribuinte possa recolher todo o tributo incidente na cadeia.

Pires, do Cbie, avalia que a proposta de reforma tributária não é simples de fazer no país, com setores distintos e interesses diferentes, não sendo possível avaliar até que ponto vai progredir ou ficar parada, a exemplo de gestões anteriores. “O setor de combustíveis terá que ficar muito atento para as

Como funciona a monofasia tributária

A grande diferença é a incidência do imposto uma única vez, no início da cadeia, com produtor ou importador do produto. As alíquotas do ICMS passam a ser únicas por combustível, cobradas no sistema *ad rem*, em reais, a exemplo dos demais impostos federais que têm valor fixo e idêntico em todos os estados.

propostas apresentadas, porque este segmento é muito importante e essa mudança tem que significar avanço e não retrocesso. Agora que avançamos, não podemos perder o que já ganhamos”, alertou. ■

Claudio Ferreira



As alíquotas únicas do diesel e do biodiesel entram em vigor em 1º de maio no valor de R\$ 0,9456 por litro

Polêmica do carro 100% a etanol

Para especialistas, não há sentido na proposta, que é considerada um retrocesso, dado que o país é pioneiro na produção de motores *flex*, com tecnologia consolidada e preço competitivo

POR RODRIGO CONCEIÇÃO SANTOS

Um teste do conglomerado Stellantis — que reúne marcas como Fiat, Jeep, Peugeot e Citroën — tem dado o que falar na indústria automotiva e no setor de combustíveis. Ele comparou as emissões de gás carbônico equivalente (CO₂eq) dos carros movidos a etanol, à gasolina, elétricos de fontes de energia do Brasil e elétricos com fonte de energia da Europa. Os resultados colocaram o etanol bastante competitivo, com emissões superiores apenas às dos veículos elétricos de energias produzi-

das no Brasil. Isto abriu discussões sobre o retorno de motores 100% a etanol, como eram antes dos anos 2000, quando vieram os motores *flex*.

Para Marcus Vinícius Aguiar, presidente da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA), estas discussões não fazem sentido. “O Brasil é pioneiro e já tem motores *flex* há mais de 20 anos. Evoluímos com volumes de sensores nos motores, eliminamos o tanquinho e temos um motor *flex* com custo de produção muito semelhante ao que seria o



motor 100% a etanol”, disse. “Portanto, se temos uma tecnologia desenvolvida e competitiva, que permite a opção por dois combustíveis, para que teremos um retrocesso?”, indagou.

As discussões sobre o retorno de motores 100% a etanol surgiram após o CEO da Stellantis, Carlos Tavares, reforçar o desejo de que o combustível seja protagonista no mercado brasileiro. Como a empresa também está à frente das negociações para o retorno da fabricação de carros mais baratos, muitos associaram as duas coisas, apesar de a fabricante não ter feito menção aos motores *flex* ou só a etanol. Como mostra uma reportagem veiculada no Valor Econômico em 23 de fevereiro, o recado foi simplesmente que “o brasileiro não precisa de carro elétrico [pois já tem o etanol]”.

A ideia de motores 100% a etanol sugeriu a volta de veículos verdes de entrada. Segundo o executivo da AEA, essa foi uma associação “errada”, pois o carro *flex* já seria o carro verde, sendo que a questão deveria se limitar apenas à opção dos carros de entrada. “Acerca do etanol, o que precisa ser estimulado é sua maior adesão na bomba ou, quem sabe, discutir o aumento do teor de etanol anidro na gasolina, ou coisas do gê-

nero”, disse. “Ou seja, o problema é unicamente que o consumidor não está optando pelo etanol na hora do abastecimento e isso não tem nada a ver com a tecnologia *flex*”, afirmou.

A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) tem se manifestado nesse sentido, pontuou Aguiar, e as montadoras estão na defesa da permanência dos motores *flex*, que, segundo ele, são um diferencial brasileiro, inclusive com potencial de exportação.

CARROS VERDES POPULARES

Além das questões dos motores, um grupo de membros do governo e das montadoras, com apoio da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabreve), discute o retorno de fabricação de carros populares como alternativa para combater o cenário ruim da indústria automotiva brasileira.

Até o fechamento desta reportagem, oito fábricas de automóveis estavam paralisadas, em férias coletivas. Diversas outras ainda reduziram dois turnos de trabalho, segundo a Anfavea, que manteve posicionamento neutro sobre o retorno do que ela classifica como “carros verdes de entrada”.

Resultados de emissões

Teste comparativo da Stellantis foi feito com veículo percorrendo 240,49 km com cada tecnologia. Os resultados de emissões foram:

- **Gasolina (E27):** 60,64 kg CO₂eq
- **100% elétrico (BEV) com energia europeia:** 30,41 kg CO₂eq
- **Etanol (E100):** 25,79 kg CO₂eq
- **100% elétrico (BEV) com energia brasileira:** 21,45 kg CO₂eq

“Este assunto vem sendo discutido, mas não afeta a Anfavea como entidade diretamente. Algumas montadoras têm tratado com o governo esse nicho de carros de entrada para reaquecer o mercado. De modo geral, o que a Anfavea quer é veículos produzidos no Brasil, com responsabilidade ambiental como setor e, obviamente, o aquecimento do mercado”, disse Márcio de Lima Leite, presidente da entidade, em coletiva de imprensa em meados de abril.

Para Aguiar, da AEA, a produção e venda de carros mais baratos não tem relação com a substituição dos motores *flex* por outros 100% a etanol. Ele reforça que a tecnologia *flex* está dominada, com eficiência comprovada, e

que, inclusive, o Brasil está na rota de exportação da tecnologia para diversos países, com destaque para a Índia. “Precisamos discutir o que realmente importa, e não é o motor *flex*, que tem custo de produção semelhante e é ecologicamente igual a um motor 100% a etanol”, disse. “O que o Brasil precisa é de veículos em valores que a população consiga comprar, mas sem abdicar de carros seguros, ecológicos e que respeitem a regulamentação”, completa.

Para o especialista, a indústria automobilística está estacionada porque atualmente só a classe média alta está conseguindo comprar carros novos. “Esse público não adquire, ele troca o veículo”, pontuou.

Isto também diz respeito ao mercado de carros elétricos, segundo Aguiar, que classifica como “perda de tempo” achar que o carro elétrico vai substituir o carro *flex* nos próximos anos. “Não vai. O carro elétrico é um nicho, é uma outra proposta de veículo”, afirmou.

Segundo ele, o Brasil tem uma base de mais de 40 milhões de veículos *flex* rodando, com uma indústria nacional estabelecida para a produção desses motores e, portanto, “não há motivação que leve à substituição da frota *flex* pela elétrica”. ■

Temos o Melhor Biodiesel do Mundo

O biodiesel brasileiro está entre os melhores do mundo, graças à dedicação e ao trabalho sério realizado pelos órgãos reguladores e pela indústria. Todos os 24 testes científicos diferentes são feitos por laboratórios certificados pelo INMETRO e a especificação do biodiesel brasileiro, definida pela Resolução (45/2014) da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), tem parâmetros muito mais severos do que os que são praticados na Europa.

Não por acaso, o Brasil liderou o maior programa de testes do mundo. Na Binatural executamos as melhores práticas e tecnologias do mercado para a produção de biodiesel de alta qualidade. Nossa equipe de especialistas está preparada para atender às novas determinações propostas pela Agência Nacional de Petróleo. Temos o orgulho de sermos especialistas em um produto que contribui diretamente para a preservação do meio ambiente e para o desenvolvimento sustentável do país, com alta qualidade. Estamos comprometidos em oferecer um biodiesel eficiente e sustentável, superando as conformidades das normas regulatórias propostas pela ANP e atendendo aos mais altos padrões de qualidade do mercado. Nossa Energia é sempre BOA!

NACIONAL

ExpoPostos & Conveniência: evento de lançamento vende 70% da planta



Luciana Cunha

ExpoPostos & Conveniência 2022 reuniu 200 marcas expositoras e a próxima edição deverá ocupar três pavilhões, sendo 20% maior

Em 28 e 29 de março, aconteceu o evento de lançamento da A **16ª ExpoPostos & Conveniência**, cujo resultado foi um dos melhores dos últimos anos, pois foram comercializados cerca de 70% do espaço da feira.

Programada para ocorrer de 14 a 16 de agosto de 2024, em São Paulo (SP) a próxima edição da tradicional feira da revenda passará a ocupar três pavilhões do São Paulo Expo, com uma área 20% maior em relação à de 2022, que reuniu mais de 200 marcas expositoras e um público de, aproximadamente, 23 mil visitantes.

Tatiana Zaccaro, diretora de unidade da GL Events, organizadora da feira, destaca a importância da **16ª ExpoPostos & Conveniência** para o setor. “Com mais de 20 anos de trajetória, o evento concentra os maiores *players* do mercado e está consolidado como a maior feira do setor na América Latina”, comentou.

James Thorp Neto, presidente da Fecom Combustíveis, também vê o lançamento da **ExpoPostos & Conveniência** como um sucesso. “Estamos muito satisfeitos! Toda essa movimentação demonstra como será a ExpoPostos & Conveniência 2024. É o evento mais importante da revenda e faremos o nosso melhor

para levar informação, promover o *networking* e mostrar as tendências do setor”, destacou.

Bruno Rosas, presidente da Associação Brasileira das Empresas de Equipamentos e de Serviços para o Mercado de Combustíveis e de Conveniência (Abieps), concorda e lembra que o mercado acompanhou essa evolução nos últimos 20 anos. “Se olharmos para duas décadas atrás, os postos eram muito focados na venda de combustíveis, assim como são hoje. Mas, houve uma evolução para outros serviços como lavagem, troca de óleo, loja de conveniência, mercado de eletrificação dos automóveis, que está entrando no país, e meios de pagamento”.

Para se tornar um expositor, [clique neste link](#).

16ª ExpoPostos & Conveniência

Data: 14 a 16 de agosto de 2024.

Local: São Paulo Expo.

Endereço: Rodovia dos Imigrantes Km 1,5 -- Vila Água Funda, São Paulo -- SP

Mais informações: [Site](#) | [Facebook](#) | [Instagram](#)

BAHIA

Sindicato da Bahia busca segurança nos postos

O Sindicombustíveis Bahia, na busca da defesa da categoria e dos consumidores, esteve, em 10 de abril, na sede da Secretaria de Segurança Pública da Bahia (SSP - BA), em reunião com o secretário Marcelo Werner. Na pauta, a solicitação para reforçar a segurança pública nos postos revendedores, devido ao aumento das ocorrências de assaltos, inclusive com o uso de explosivos, colocando em risco trabalhadores e consumidores.

A diretoria do Sindicato apresentou informações sobre a situação dos postos revendedores. Muitos estabelecimentos que funcionavam 24 horas, por insegurança, interromperam o atendimento noturno, fechando as portas, gerando desemprego e deixando de prestar serviço à sociedade. Além disso, expôs também a preocupação com a exploração sexual infantil, que ocorre, principalmen-

te, ao redor dos postos de rodovias. “É muito importante poder levar ao poder público as nossas demandas e discutir ações para trazer melhorias à categoria e a sociedade”, ressaltou Walter Tannus Freitas, presidente do Sindicombustíveis Bahia.

O secretário Marcelo Werner propôs, como uma das ações para melhorar a segurança, a implantação de um projeto de monitoramento do acesso aos postos revendedores, com a instalação de câmeras interligadas à SSP. Foi estabelecido um prazo de 60 dias para o desenvolvimento do projeto, que será apresentado à revenda na cidade de Feira de Santana, com data ainda a ser definida pela SSP. Na oportunidade, os revendedores poderão aderir ao projeto. “Ficamos muito satisfeitos com o resultado da reunião e estamos confiantes nas proposições para garantir mais segurança a todos”, afirmou Tannus. **(Carla Eluan)**



Marcelo Werner, secretário da Segurança Pública, com Giovanni Barreto, assessor; junto com os representantes do Sindicombustíveis Bahia: Walter Tannus Freitas, Baldomero Gonçalves, Antonio Gonçalves Carlos, Teixeira de Freitas Neto e o revendedor Eduardo Pedrosa

CONVENIÊNCIA

Nova franquia da Ale tem design atraente e foca na experiência da compra dentro do conceito de visita guiada

Divulgação/ Ovo Films

Ale moderniza modelo de conveniência

Distribuidora desenvolve novo conceito de loja de conveniência baseado na visita induzida, com destaque para o *food service*

POR KATIA LUANE

O Grupo Ale vem fazendo um novo movimento na sua operação de varejo de proximidade. A loja de conveniência Entrepasto (EP), que atua no modelo de licenciamento de marca, está sendo migrada gradual e estrate-

gicamente para A Esquina, que funciona no formato de franquia.

“Depois de 23 anos, percebemos o quanto a Entrepasto estava defasada em vários aspectos. O principal era a relação contratual, que até então funcionava no

modelo de licenciamento de marca, sem qualquer ingerência da ALE. Agora passa a ser um contrato de *franchising*. Isso muda tudo, pois estabelece novos direitos e deveres para ambas as partes. Essa mudança era necessária também porque as lojas estavam desatualizadas, sem organização do espaço; não tinha uma jornada de consumo para atender melhor o cliente e não trabalhávamos com *food service*", explicou Frederico Amorim, gerente de Operações e Varejo do grupo.

A diferença entre os formatos é que na Entrepasto funcionava como uma loja independente. Ou seja, o licenciado geria o negócio sem qualquer interferência do licenciador. Já no modelo A Esquina o franqueado recebe todo suporte para a operação, consultoria desde a gestão até ações de *marketing*.

A Esquina traz em seu DNA um novo conceito de loja de conveniência. Com ênfase no *food service*, o *layout* da loja foi desenhado sob o conceito de visita induzida, que leva o cliente a percorrer um trajeto determinado, no formato U, circulando por toda a loja. Esse movimento leva naturalmente o consumidor a passar por todos os setores, como a área promocional, de *grab and go* (pegue e leve) e departamentos com produtos-chaves.

Esse modelo de visita guiada, segundo Amorim, facilita a vida do consumidor na localização das categorias de produtos, tornando a experiência mais lógica para as diversas jornadas de consumo. "É um modelo que atende tanto o consumidor que tem pressa quanto aquele que deseja uma refeição mais elaborada", pontuou. As mudanças também são percebidas na iluminação clara e nas cores usadas na decoração.

De acordo com Amorim, este modelo é atrativo e aumenta a possibilidade de ganho para o revendedor. Além disso, ele destaca a possibilidade de direcionar melhor a exposição dos produtos com maior margem de contribuição.

Um dos gargalos operacionais nas lojas de conveniência tradicionais, segundo ele, é o modelo de consumir primeiro e pagar depois. Em sua visão, além de ser uma lógica antiergonômica para o cliente, já que ele tem que levar as embalagens e latas vazias até o caixa para pagar a conta depois de consumir, isso pode representar possíveis perdas para a loja. Essa dinâmica muda com A Esquina, pois o cliente paga primeiro e consome depois, "criando uma experiência de consumo mais agradável para o consumidor e mais segura para o revendedor", assinalou.



A nova loja da Ale também foca no *food service*, que antes não abordado no antigo modelo de licenciamento de marca

Divulgação/ Ovo Films

FALTA DE PADRÃO

A principal motivação para a Ale aderir às franquias foi a falta de padronização. Se por um lado, a Entrepasto dava liberdade ao revendedor para gerir o negócio, montar o *mix* de produtos conforme desejasse e escolher as estratégias de comunicação, por outro havia alguns ruídos. “As lojas não tinham proposta de valor. Eventualmente, o consumidor não reconhecia a Entrepasto como uma marca, com entrega semelhante em todas as lojas”, justificou o gerente de Operações.

Revendedor Ale e proprietário da primeira loja de conveniência A Esquina, inaugurada em 2021, Eduardo Valdivia avalia que a diferença com a operação da A Esquina foi na concepção do projeto, que é moldado ao posto, e também na proximidade do

atendimento do consultor de varejo, com desenvolvimento de ações que se encaixam na loja de forma mais personalizada, e não como “receita pronta”. “Esta franquia segue a filosofia da Ale no conceito de parceria e proximidade. Tudo é muito prático, rápido e sem burocracia. O projeto é estudado e moldado buscando a rentabilidade para o franqueado, dentro de um conceito mais amplo de varejo e fidelização”, analisou.

No caso do *mix* de produtos não é um modelo engessado, como reclamam alguns revendedores que atuam com marcas concorrentes. Há mais flexibilidade de adesão de produtos regionais, respeitando os hábitos locais. “O gosto por alimentação é muito particular, respeitamos o regionalismo e encontramos uma

forma de inserir isso dentro da proposta de modo que esses produtos diferentes possam atender aos desejos distintos das pessoas de cada região do país, porém, dentro da mesma jornada de consumo”, completou Amorim.

Mesmo que o *mix* de produtos seja definido pela distribuidora em 80%, os demais 20% são dedicados para itens regionais. Na avaliação de Valdivia, a loja de conveniência não é um supermercado e o cliente quer pagar um preço justo por produtos de consumo imediato. “Não houve qualquer impacto negativo com o *mix* definido, pois este cobre a totalidade dos itens de grande giro da curva ABC do segmento”, afirmou.

EXPANSÃO DA MARCA

Amorim informa que o plano de expansão de A Esquina acompanha o planejamento da companhia em relação à abertura de novos postos de combustíveis. Em 2021, no entanto, quando foi lançada a primeira franquia, em Alphaville (SP), a Ale anunciou que a meta era abrir 150 lojas no período de cinco anos. “No momento, estamos focados no Sudeste, especialmente São Paulo (SP) e Minas Gerais (MG), por serem mercados mais maduros no segmento de conve-

niência e para seguir o plano da companhia para postos”, disse.

No momento, são 151 lojas Entrepasto e três lojas A Esquina ativas, enquanto cinco delas estão passando por processo de migração.

CUSTOS DOS INVESTIMENTOS

Para ser um franqueado de A Esquina, o revendedor deverá desembolsar inicialmente R\$ 15 mil, referentes à franquia e a todo o processo de recepção de *know how*, como treinamento de uma semana em São Paulo, recebimento de manuais sobre gestão de recursos humanos, gestão de varejo, lições sobre *marketing*, *merchandising*, recursos visuais, além de consultoria efetiva pós-contrato e gestão do negócio executada pela própria Ale.

Além da taxa inicial, o operador paga *royalties*, que variam conforme o modelo e tamanho da loja, pelo uso da marca, pela reprodução do modelo de negócios e pela consultoria e todo apoio recebido. O investimento, segundo Amorim, vale a pena devido a todo o suporte que o franqueado recebe da franqueadora.

Vale destacar que os revendedores que possuem lojas Entrepasto não têm obrigação de migrar para A Esquina, mas são convidados a aderir ao novo modelo.

OUTRAS DESPESAS

Até o momento, os franqueados de A Esquina não pagam taxa de propaganda. Isso porque a distribuidora entende que o pequeno número de lojas não geraria recursos suficientes para um fundo de propaganda ou plano de *marketing*, como é o caso das grandes distribuidoras. A companhia estabeleceu a meta de 100 franqueados para começar a recolher a taxa no valor de R\$ 1 mil por mês.

Por sua vez, a revenda terá obrigação de comprovar para a Ale que está investindo R\$ 1 mil por mês em ações de comunicação, como panfletagem, caixas de correio, degustação de produtos, entre outras. “Criamos essa política para nos diferenciarmos das demais e chamar parceiros. A Ale sempre teve uma postura de se colocar próxima do revendedor e entender suas dores. Justamente por conhecermos essas dores, desenhamos essa política para não onerar muito a operação e induzir o revendedor a investir no seu negócio e acelerar sua maturação”, sublinhou Amorim.

Tipologia das lojas

São três modelos de loja A Esquina, da mais simples à mais complexa, que não são definidos apenas pelo tamanho, mas por espaços físicos diferentes, vocações diversas e capacidade de operação do franqueado.

Self Service: o modelo mais simples de loja, com espaço que varia de 25m² a 35m², e investimento menor. A oferta de *food service* é de salgados expostos quentes, em estufas aquecidas, em que o próprio cliente se serve. Atende postos pequenos de menor capacidade de investimento. Os *royalties* são de R\$ 2,5 mil por mês

Café: é uma loja vocacionada à cafeteria, com tamanho que varia entre 50m² e 75m². Os *royalties* são de R\$ 3,5 mil mensais. A montagem deste modelo requer mais investimento em equipamentos, como o forno de regeneração e as vitrines refrigeradas, e oferece uma carta mais ampla e maior de *food service*. Para operar uma loja Café, o revendedor precisa adquirir um forno de regeneração, que combina micro-ondas, aquecimento de lastro, jato de ar quente e tem programação específica para cada alimento, mantendo as propriedades nutricionais dos alimentos.

Padaria: loja de dimensões que variam de 80m² e 120m², tem padrão idêntico ao do Café, mas precisa de equipamentos específicos para fermentar e descansar a massa e assar o pão. Trata-se de uma operação mais complexa, com exigência de espaço físico maior para comportar os equipamentos. Os *royalties* cobrados são de R\$ 4 mil por mês. ■



Informações do processo trabalhista no eSocial

O Decreto nº 8.373/2014 instituiu o Sistema de Escrituração Digital das Obrigações Fiscais, Previdenciárias e Trabalhistas (eSocial) para todas as empresas brasileiras. É um instrumento de unificação da prestação das informações referentes à escrituração das obrigações fiscais, previdenciárias e trabalhistas e tem por finalidade padronizar sua transmissão, validação, armazenamento e distribuição.

A prestação das informações ao eSocial substituirá, na forma disciplinada pelos órgãos, a obrigação de entrega das mesmas informações em outros formulários e declarações a que estão sujeitos.

É parte do eSocial a informação de Processos Trabalhistas, obrigação que entra em vigor no próximo dia 1º de julho. Trata-se de uma ferramenta auxiliar destinada à inserção de dados no eSocial, pensada para permitir aos contribuintes o cumprimento das obrigações legais em situações de contingência ou indisponibilidade do seu próprio *software*. Contudo, ele não pretende substituir os sistemas próprios dos usuários.

O módulo eSocial Processo Trabalhista permite a consulta e edição (inclusão, alteração, retificação e exclusão) de eventos relativos a processos trabalhistas enviados para o ambiente nacional do eSocial. Serão exibidos ao usuário, além do conteúdo do evento, os números de recibo, o que per-

mitirá às empresas efetuar correções nos próprios sistemas.

Títulos relativos a Processos Trabalhistas objetivam captar, de forma estruturada, as informações decorrentes de processos judiciais trabalhistas e eventuais conciliações firmadas no âmbito de Comissões de Conciliação Prévia-CCP e Núcleos Intersindicais de Conciliação Trabalhista (NINTER).

Entre as informações que devem ser prestadas, inclui-se a declaração, individualizada por competência, das bases de cálculo para fins de recolhimento do FGTS e da Contribuição Previdenciária e dos valores retidos a título de imposto de renda incidentes sobre a condenação, acordo ou termo de conciliação.

Os eventos decorrentes de processos trabalhistas podem ser enviados tanto pelo sistema de gestão do declarante, via *web service*, ou pela plataforma *web* do eSocial denominada de Módulo Processo Trabalhista.

O empregador ou responsável legal tem a faculdade de atribuir um perfil de procuração específico para acesso a esse módulo a terceiros, como contadores, profissionais de departamento pessoal, advogados, dentre outros.

Por fim, salienta-se que as informações prestadas terão efeito declaratório e constituem instrumento suficiente para a exigência de tributos, FGTS e demais encargos legais.

Junho

6° Workshop dos Revendedores do Maranhão

Data: 02

Local: São Luiz (MA)

Realização: Sindicombustíveis - MA

Informações: (98) 98740-1700

Encontro dos Revendedores do Centro-Oeste

Data: 15 e 16

Local Goiânia (GO) e demais sindicatos do Centro-Oeste

Informações: (62) 3218-1100

Julho

Workshop com o Revendedor

Data: 20

Local: Natal (RN)

Realização: Sindipostos - RN

Informações: (84) 3217-6076

Workshop dos Revendedores Cacoal e região

Data: 21

Local: Cacoal (RO)

Realização: Sindipetro - RO

Informações: (69) 3229-6987

Agosto

Congresso Minaspetro (Sudeste)

Data: 10 e 11

Local: Belo Horizonte (MG)

Realização: Minaspetro - MG

Informações: (31) 2108- 6500/ 2108-6530

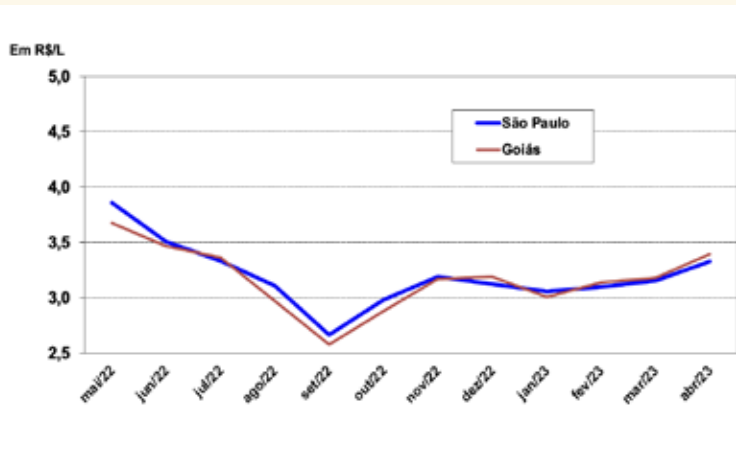
TABELAS

EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DO ETANOL (Centro-Sul)

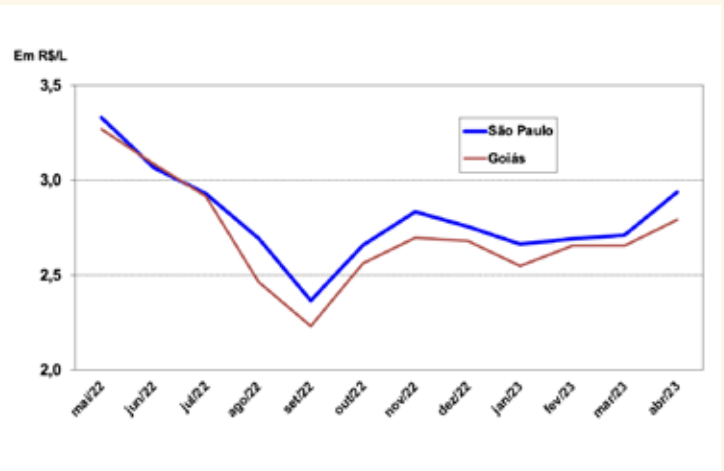
em R\$/L

	Período	São Paulo	Goiás		Período	São Paulo	Goiás
ANIDRO	27/03/2023 - 31/03/2021	3,074	3,183	HIDRATADO	27/03/2023 - 31/03/2021	2,733	2,595
	03/04/2023 - 06/04/2022	3,208	3,267		03/04/2023 - 06/04/2022	2,802	2,687
	10/04/2023 - 14/04/2022	3,269	3,299		10/04/2023 - 14/04/2022	2,895	2,762
	17/04/2023 - 20/04/2022	3,474	3,420		17/04/2023 - 20/04/2022	3,092	2,905
	24/04/2023 - 28/04/2022	3,355	3,395		24/04/2023 - 28/04/2022	2,962	2,816
	abril de 2022	4,148	3,652		abril de 2022	3,631	3,523
	abril de 2023	3,326	3,345		abril de 2023	2,938	2,792
Variação 27/03/2023 - 28/04/2023		9,1%	6,6%	Variação 27/03/2023 - 28/04/2023		8,4%	8,5%
Variação abril de 2023 x abril de 2022		-19,8%	-8,4%	Variação abril de 2023 x abril de 2022		-19,1%	-20,7%

EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DO ETANOL ANIDRO (em R\$/L)



EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DO ETANOL HIDRATADO (em R\$/L)



Fonte: CEPEA/Esalq

Nota 1: SEM Pis/Cofins produtor (R\$ 0,1309)

Obs: PIS/COFINS "zerado" pela Lei Complementar 194 de 23/06/2022

Nota 2: Preço para vendas interestaduais.

TABELAS

FORMAÇÃO DE PREÇOS

Ato Cotepe /PMPF 12/2023 e Convênio ICMS 199/2022 (Referência 01/05/2023)

UF	73%	27% Etanol	27% PIS/	73%	73% PIS/	Carga	Custo da	Alíquota	Preço de
	Gasolina A	Anidro ⁽¹⁾	COFINS	CIDE ⁽²⁾	COFINS ⁽³⁾				
			Anidro ⁽³⁾						
AC	2,2932	1,0535	0,0054	0,0000	0,3431	1,1854	4,881	19,0%	6,1872
AL	2,3604	1,0346	0,0054	0,0000	0,3431	1,2551	4,999	21,0%	5,9241
AM	2,2034	1,0562	0,0054	0,0000	0,3431	1,3104	4,919	20,0%	6,4800
AP	2,4367	1,0643	0,0054	0,0000	0,3431	0,9478	4,797	18,0%	5,2100
BA	2,2176	1,0400	0,0054	0,0000	0,3431	1,1419	4,748	19,0%	5,9600
CE	2,3345	1,0508	0,0054	0,0000	0,3431	1,1534	4,887	20,0%	5,7100
DF	2,4963	0,9248	0,0054	0,0000	0,3431	1,0179	4,787	18,0%	5,6300
ES	2,3943	0,9248	0,0054	0,0000	0,3431	0,9736	4,641	17,0%	5,6830
GO	2,4932	0,9221	0,0054	0,0000	0,3431	0,9328	4,697	17,0%	5,4475
MA	2,3110	1,0454	0,0054	0,0000	0,3431	1,1041	4,809	20,0%	5,4600
MG	2,5599	0,9194	0,0054	0,0000	0,3431	0,9790	4,807	18,0%	5,4152
MS	2,4886	0,9383	0,0054	0,0000	0,3431	0,9233	4,699	17,0%	5,3859
MT	2,4500	0,9437	0,0054	0,0000	0,3431	0,9514	4,694	17,0%	5,5440
PA	2,3398	1,0481	0,0054	0,0000	0,3431	1,0791	4,815	19,0%	5,6230
PB	2,3175	1,0306	0,0054	0,0000	0,3431	0,9685	4,665	18,0%	5,3334
PE	2,3455	1,0306	0,0054	0,0000	0,3431	0,9806	4,705	18,0%	5,4000
PI	2,3426	1,0360	0,0054	0,0000	0,3431	1,3395	5,067	23,0%	5,7600
PR	2,3918	0,9194	0,0054	0,0000	0,3431	1,0024	4,662	18,0%	5,5540
RJ	2,4414	0,9194	0,0054	0,0000	0,3431	1,0074	4,717	18,0%	5,5600
RN	2,3224	1,0346	0,0054	0,0000	0,3431	1,2046	4,910	20,0%	5,9600
RO	2,2680	1,0535	0,0054	0,0000	0,3431	1,0489	4,719	17,5%	5,9310
RR	2,2502	1,0562	0,0054	0,0000	0,3431	1,0530	4,708	17,0%	6,1220
RS	2,4095	0,9379	0,0054	0,0000	0,3431	0,9298	4,626	17,0%	5,4632
SC	2,4258	0,9275	0,0054	0,0000	0,3431	0,9522	4,654	17,0%	5,5800
SE	2,4381	1,0346	0,0054	0,0000	0,3431	1,0501	4,871	19,0%	5,4750
SP	2,4209	0,9113	0,0054	0,0000	0,3431	0,9626	4,643	18,0%	5,3300
TO	2,4022	0,9356	0,0054	0,0000	0,3431	1,1676	4,854	20,0%	5,7800
CUSTO DA DISTRIBUIÇÃO - BRASIL ⁽⁵⁾						4,721			

UF	88% Diesel A	12% Biocombustível	88%	12% PIS/	88% PIS/	Carga	Custo da
	S500	⁽¹⁾	CIDE ⁽²⁾	COFINS	COFINS		
				Biodiesel ⁽⁶⁾	Diesel ⁽³⁾		
AC	3,1300	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,619
AL	3,1051	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,595
AM	3,0217	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,511
AP	3,2492	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,739
BA	2,8970	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,387
CE	3,1514	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,641
DF	3,2904	0,5014	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,737
ES	3,1797	0,5198	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,645
GO	3,2918	0,5002	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,738
MA	3,0908	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,580
MG	3,3722	0,5198	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,838
MS	3,3024	0,5002	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,748
MT	3,2820	0,5014	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,729
PA	3,1324	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,622
PB	3,0816	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,571
PE	3,1291	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,619
PI	3,1288	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,618
PR	3,1992	0,4960	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,641
RJ	3,2375	0,5234	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,707
RN	3,0376	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,527
RO	3,0996	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,589
RR	3,0781	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,568
RS	3,1750	0,4960	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,617
SC	3,2524	0,4972	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,695
SE	3,1987	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,688
SP	3,2207	0,5174	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,684
TO	3,2007	0,5355	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,682
CUSTO DA DISTRIBUIÇÃO - BRASIL ⁽⁵⁾						4,669	

FORMAÇÃO DE PREÇOS

em R\$/L

UF	88% Diesel A S500	12% Biocombustível ⁽¹⁾	88% CIDE ⁽²⁾	12% PIS/COFINS Biodiesel ⁽⁶⁾	88% PIS/COFINS Diesel ⁽³⁾	Carga ICMS	Custo da distribuição
	Diesel S10						
AC	3,1633	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,653
AL	3,1261	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,616
AM	3,0833	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,573
AP	3,2703	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,760
BA	2,9850	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,475
CE	3,1912	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,681
DF	3,3393	0,5014	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,786
ES	3,2199	0,5198	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,685
GO	3,3318	0,5002	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,778
MA	3,1525	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,642
MG	3,3932	0,5198	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,859
MS	3,3234	0,5002	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,769
MT	3,3303	0,5014	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,777
PA	3,1770	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,666
PB	3,1061	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,596
PE	3,1501	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,640
PI	3,1534	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,643
PR	3,2355	0,4960	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,677
RJ	3,2814	0,5234	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,750
RN	3,0665	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,556
RO	3,1286	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,618
RR	3,1070	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,596
RS	3,2189	0,4960	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,660
SC	3,3002	0,4972	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,743
SE	3,2233	0,5439	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,713
SP	3,2608	0,5174	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,724
TO	3,2227	0,5355	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,704
CUSTO DA DISTRIBUIÇÃO - BRASIL ⁽⁵⁾						4,709	

Nota (1): Corresponde ao preço da usina/produzidor sem acréscimo do PIS/COFINS, incluso frete

Nota (2): Decreto 8.395, de 28/01/2015, Decreto 9.391, de 30/05/2018 e Decreto 10.638 de 01/03/2021

Nota (3): Decreto 9.101, de 20/07/2017

Nota (4)*: PMPF/Base de cálculo do ICMS

Nota (5): Média ponderada considerando o volume comercializado no ano de 2018

Nota (6): Decreto 10.527 de 23/10/2020

Nota (7): Aplicado sobre o PMPF do fator de correção de volume, Ato Cotepe 64/2019

Nota (8): ICMS, alíquotas AD REM, CONVÊNIO No 199, de 22 dezembro de 2022

Obs: preços com base nas Tabelas Petrobras (refinarias) de 29/04/23 para Gasolina e óleo Diesel - Base -Ato Cotepe/PMPF 12/2023 (Gasolina) e Convênio ICMS 199/2022 (Diesel)

Preços para o Estado da Bahia (S.Fco do Conde, Candeias, Jequié e Itabuna - Refinaria Acelen) - ref. 27/04/23 e para Região Norte (Refinaria REAM) - ref. 27/04/23

Tributos Federais "Zerados" para óleo diesel - MP 1157 (até 31/12/2023)

Esta planilha é elaborada com os dados públicos e oficiais previamente divulgados ao mercado pela Petrobras, Governo Federal e Governos Estaduais e pelo CEPEAVESALQ.

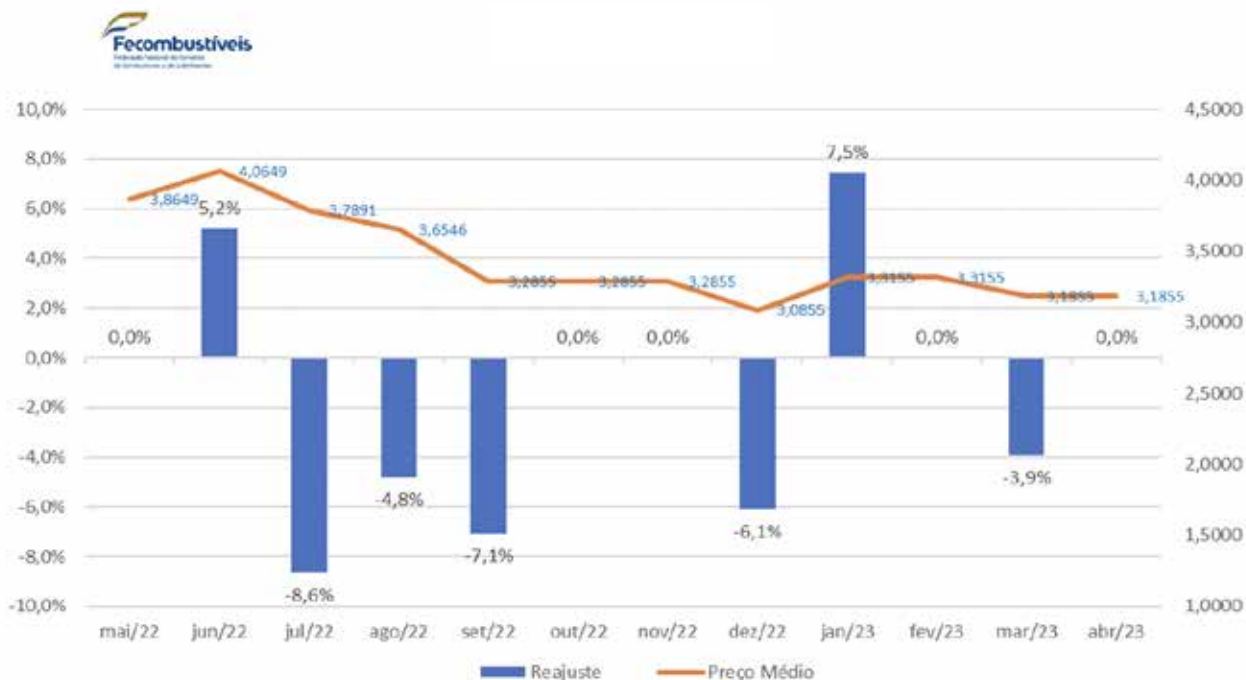
Utilizamos as tabelas públicas fornecidas pela Petrobras (Refinarias), a composição de tributos divulgada pelo Governo Federal e pelo CONFAZ (Ato Cotepe), além dos custos dos biocombustíveis (Fonte: Biodiesel = Leilões ANP e Etanol Anidro = Cepea/Esalq).

A Fecombustíveis se isenta de quaisquer erros nos dados fornecidos pelas fontes acima citadas e ressalta que esta planilha se destina exclusivamente a colaborar com a transparência do mercado e com a efetivação da competitividade do setor.

TABELAS

AJUSTES NOS PREÇOS DA PETROBRAS

GASOLINA



DIESEL



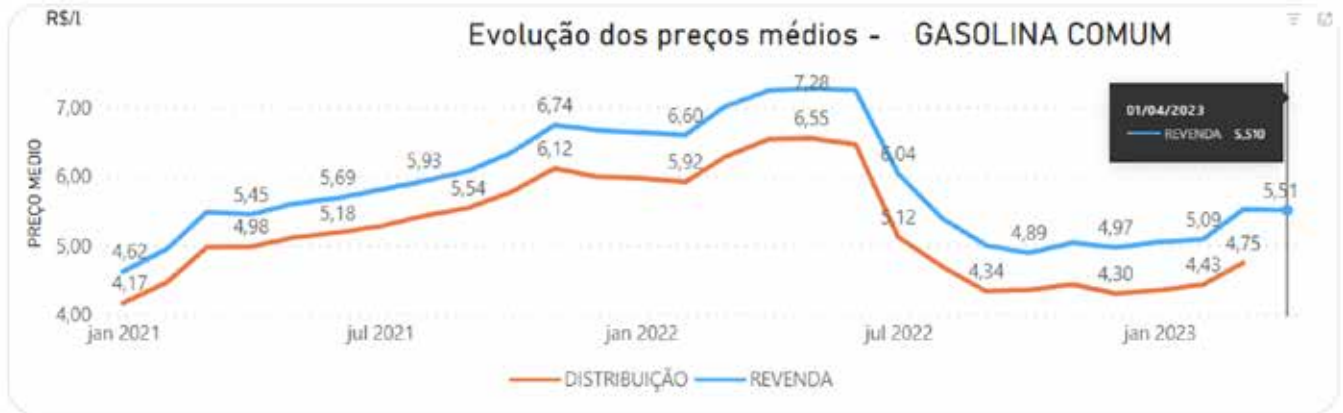
Fonte: Petrobras

Nota: As tabelas e informações sobre a composição de preços estão disponíveis no site da empresa, seção Nossas Atividades/ Preços de Vendas de Combustíveis (<https://petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/precos-de-venda-de-combustiveis/>)

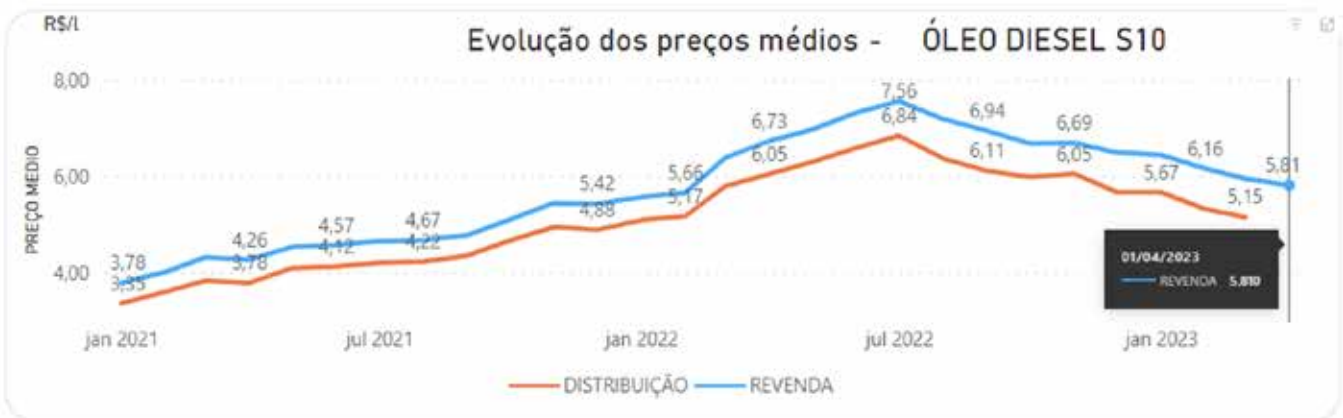
PREÇOS DE REVENDA E DISTRIBUIÇÃO DE COMBUSTÍVEIS

Período: 01/01/2021 à 01/02/2023 - (Preço Médio Brasil)*

Gasolina comum:



Óleo Diesel S10:



Etanol Hidratado comum:



Obs:

- 1 - A partir de 17/08/2020 os dados de distribuição de etanol hidratado não contemplam a parcela de ICMS/Substituição
 - 2 - Desde a semana iniciada em 23/08/2020 os preços de distribuição são informados pelas distribuidoras à ANP através do SIMP
- (*) Fonte: ANP – Painel Dinâmico de Preços de Combustíveis e Derivados do Petróleo, em 03/05/2023