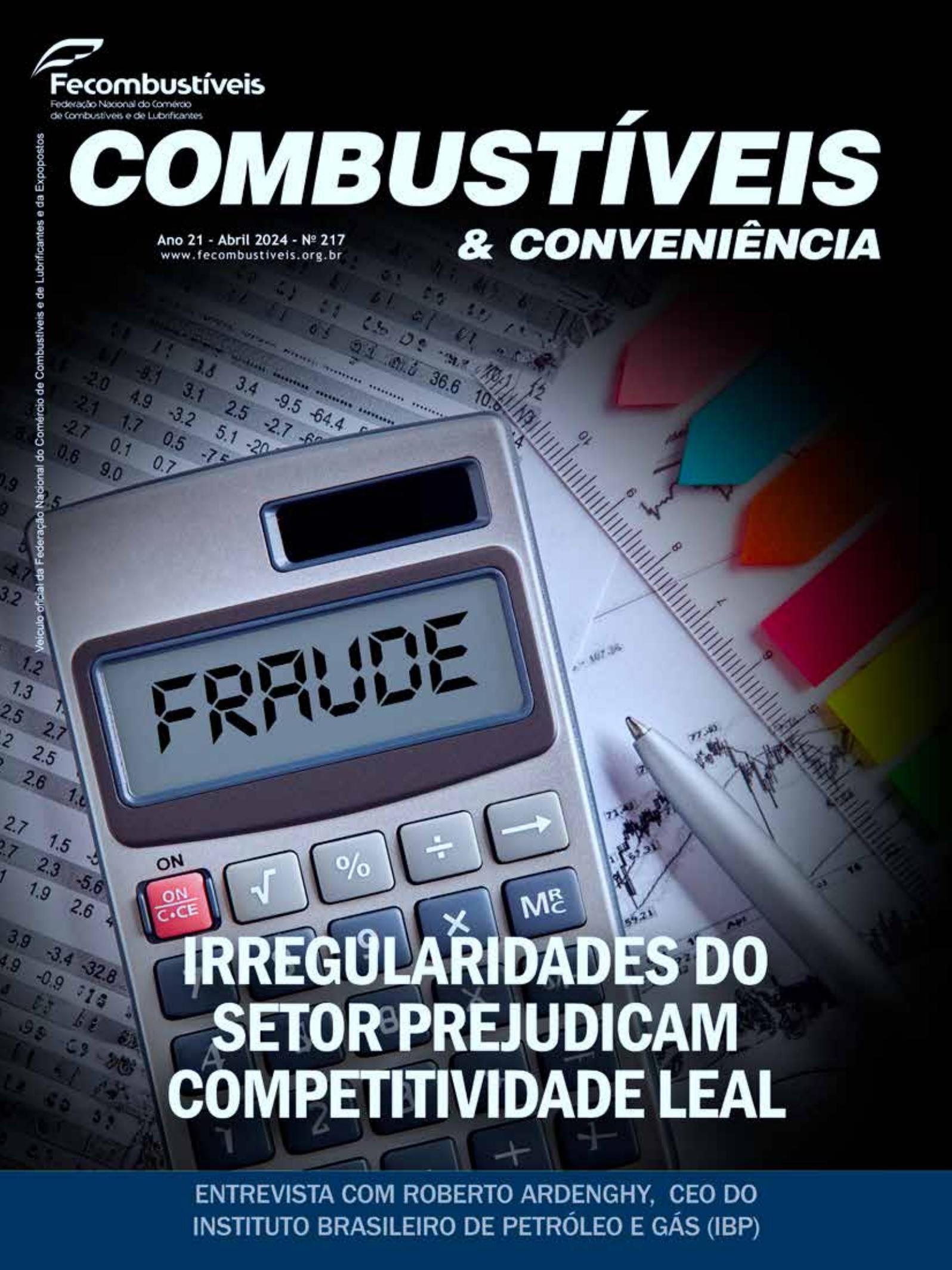


COMBUSTÍVEIS & CONVENIÊNCIA

Ano 21 - Abril 2024 - Nº 217
www.fecombustiveis.org.br



FRAUDE

IRREGULARIDADES DO SETOR PREJUDICAM COMPETITIVIDADE LEAL

ENTREVISTA COM ROBERTO ARDENGHY, CEO DO
INSTITUTO BRASILEIRO DE PETRÓLEO E GÁS (IBP)

TECNOLOGIA PROGRAMADA PARA SATISFAZER VOCÊ!



ALÉM DE **COMBUSTÍVEIS DE EXCELÊNCIA**,
A **ROYAL FIC** É REFERÊNCIA EM:

- AUTOMAÇÃO DE PROCESSOS DE CARREGAMENTO E DESCARREGAMENTO;
- LABORATÓRIO MÓVEL PARA CHECAGEM DE QUALIDADE E TREINAMENTOS;
- LOGÍSTICA PRÓPRIA PARA ENTREGAS.



FAÇA PARTE DESSA HISTÓRIA.
COTAÇÕES NO QR CODE.



18

REPORTAGEM DE CAPA

Mercado ilegal distorce a concorrência e gera prejuízos ao país



ENTREVISTA

Roberto Ardenghy, CEO do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP)



MEIO AMBIENTE

28 • Etanol tem potencial para protagonizar a descarbonização no Brasil

CONVENIÊNCIA

34 • Tendências do *food service* podem incrementar ofertas das conveniências

REVENDA EM AÇÃO

38 • Combate à venda irregular de lubrificantes é foco do programa Juntos pela Qualidade

44 • Recap lança novo programa de qualidade para auxiliar o combate às irregularidades

OPINIÃO

17 • James Thorp Neto

43 • Klaiston Soares D’Miranda

TABELAS

51 • Evolução dos Preços do Etanol

52 • Formação de Preços

53 • Formação de Custos do S10

54 • Ajustes nos preços da Petrobras

55 • Preços de Revenda e Distribuição

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, José Carmargo Hernandez e Walter Tannus Freitas

Edição: Mônica Serrano

(monicaserrano@fecombustiveis.org.br)

Redação: Rosemeire Guidoni (roseguidoni@uol.com.br), Rodrigo Conceição Santos e Paulo José de Carvalho.**Capa:** Alexandre Bersot (com imagens de 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

De olho nas ilegalidades

Alguns temas da revenda, por mais que tenhamos falado em outras ocasiões, continuam sempre atuais. Já perdi as contas de quantas edições abordamos as irregularidades do setor. Todos os anos, temos uma reportagem especial ou entra em foco algum tipo de fraude que ganhou mais expressão. No ano passado, por exemplo, fizemos uma extensa reportagem sobre o aumento das fraudes do metanol nos combustíveis. Nesta edição, abordamos diversas ilegalidades na **Reportagem de Capa**, trazendo à tona o projeto de lei do devedor contumaz, que está há anos no Congresso para ser votado. Além do devedor contumaz, mostramos também a velha conhecida “barriga de aluguel”, o aumento das fraudes de qualidade pelos números da ANP, a inserção do crime organizado no segmento e ainda os benefícios tributários do Amapá para as importadoras, que trouxeram desequilíbrio concorrencial em outros estados.

Além da Capa, mostramos também as ações de alguns sindicatos filiados à Fecombustíveis para combater as irregularidades. São duas reportagens, em **Revenda em Ação**. A primeira aborda uma campanha publicitária do Recap, de Campinas (SP), “Um Basta contra as Fraudes”, e traz os detalhes do novo Programa de Monitoramento de Qualidade (PMQ), que tem como parceiro a Universidade Estadual Paulista (Unesp). Outra ação é promovida pelo Sindilub, “Juntos pela Qualidade”, que é um programa desenvolvido pelo sindicato desde 2022, que se mostra eficiente para alertar sobre as fraudes no setor de lubrificantes.

Em **Meio Ambiente** trazemos as principais discussões do Simpósio de Eficiência Energética, que destaca o etanol como um dos protagonistas da transição energética no país.

Já a seção **Conveniência** mostra para o revendedor as principais novidades do setor de *food service*, com a cobertura da feira Anuga Select Brazil, com novos produtos para testar nas gôndolas e na cozinha da loja.

Também vale a pena conferir a **Entrevista do mês**, com Roberto Ardenghy, presidente do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP).

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

Sindicobustiveis - AL

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

AMAZONAS

Sindicobustiveis - AM

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

BAHIA

Sindicobustiveis - BA

Walter Tannus Freitas
Rua Arthur de Azevedo Machado, 1459. Sala 712
Ed. International Trade Center - ITC
Bairro Stiep
Salvador - Bahia
Fone: (71) 3342-9557
Cel. (WhatsApp): (71) 99905-9017
sindicobustiveis@sindicobustiveis.com.br
www.sindicobustiveis.com.br

CEARÁ

Sindicopos - CE

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

DISTRITO FEDERAL

Sindicobustiveis - DF

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

ESPÍRITO SANTO

Sindicopos - ES

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

GOIÁS

Sindicopos

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

MARANHÃO

Sindicobustiveis - MA

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

MATO GROSSO

Sindicopetro

Claudyson Martins Alves
R. Manoel Leopoldino, 414, Araés
Cuiabá-MT
Fone: (65) 3621-6623
contato@sindicopetroleo.com.br
www.sindicopetroleo.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

Sindicobustiveis - 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@sindicobustiveis-pa.com.br
www.sindicobustiveis-pa.com.br

PARAÍBA

Sindicopetro - PB

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

Sindicobustiveis - PE

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

PIAUI

Sindicopos-PI

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

Sindicopos - RN

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

Sindicopetro Serra Gaúcha

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

RONDÔNIA

Sindicopetro - RO

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

RORAIMA

Sindicopos - RR

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

SANTA CATARINA

Sindicopetro - SC

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

SANTA CATARINA - BLUMENAU

Sinpeb

Julio César Zimmermann
Rua Quinze de Novembro, 550/4ª 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

Sincombustiveis

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

Sindicobustiveis Resan

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

SERGIPE

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

Sindicopos - TO

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

VIROU NOTÍCIA

Raízen e Vibra criam base de distribuição no Pará



Em 24 de abril, foi concluída uma nova base de distribuição de combustíveis em Santarém (PA), que conta com 60% de participação da Raízen e 40% da Vibra. O empreendimento conjunto deve movimentar 2 bilhões de litros de combustíveis por ano. A cerimônia de inauguração contou com a participação de executivos das duas companhias, além de representantes do governo nas esferas federal, estadual e municipal, Marinha, Companhia Docas do Pará (CDP), dentre outras autoridades.

Localizada no encontro dos rios Amazonas e Tapajós, a nova base permitirá que navios que trafegam pelo Amazonas descarreguem combustível em Santarém, tornando esse o principal ponto de abastecimento do Oeste do Pará, Amazônia Ocidental e Norte do Mato Grosso. Até então, Santarém era abastecida por um pequeno terminal local que atendia apenas o consumo da região.

Demanda por combustíveis deve crescer em 2024

De acordo com dados da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), a demanda nacional por combustíveis líquidos deve ter um aumento de 1,3% neste ano na comparação com 2023, o que representa 2 bilhões de litros.

Segundo dados do estudo "Perspectivas para o Mercado Brasileiro de Combustíveis no Curto Prazo, divulgado em abril, o consumo de óleo diesel total registrou crescimento de 8,7% no 1º bimestre de 2024, em comparação com o mesmo período de 2023.

No caso do ciclo Otto, a EPE destacou crescimento da comercialização em 2023, com vendas de 58,6 bilhões de litros de gasolina equivalente. Para este ano, a expectativa é de aumento do consumo para 59,6 bilhões de litros de gasolina equivalente e, para 2025, 60 bilhões de litros.

Proposta de regulamentação da reforma é encaminhada

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, entregou ao Congresso Nacional, em 24 de abril, a primeira proposta de regulamentação da reforma tributária.

O projeto de lei complementar trata das regras gerais de operação dos novos tributos, como a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) federal, cuja perspectiva é de ser de 8,8%, o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) de estados e municípios (17,7%) e o Imposto Seletivo. Assim, a alíquota do Imposto sobre Valor Agregado (IVA) deve ficar entre 25,7% e 27,3%, com uma média de 26,5%, de acordo com a proposta.

Mas, segundo Bernard Appy, secretário extraordinário da Reforma Tributária, a carga tributária média sobre o consumo deve ser menor, já que há categorias com uma alíquota menor — como é o caso da cesta básica, por exemplo. 18 categorias de produtos incluídos na cesta básica devem ser integralmente desoneradas. Itens como carnes, peixes e queijos devem ter redução de 60%.

IMPOSTO SELETIVO

O texto excluiu os alimentos ultraprocessados do chamado “Imposto do Pecado”, que irá incidir sobre bens e serviços considerados prejudiciais à saúde e ao meio ambiente. Segundo o Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (BP), o novo imposto deverá



Agência Brasil/ Marcelo Camargo

Bernard Appy, secretário extraordinário da Reforma Tributária, explica os principais pontos do texto

causar prejuízo no setor de petróleo e gás de cerca de R\$ 7 bilhões por ano (veja mais na **Entrevista** desta edição).

COMBUSTÍVEIS

Appy explicou que a reforma tributária não vai nem aumentar nem reduzir o preço dos combustíveis, já que a intenção é a manutenção da carga tributária atual. Segundo ele, o texto apresentado somente estabelece a diretriz de incidência do IVA no setor. Porém, os cálculos deverão ser feitos em um segundo momento. O que se sabe, até agora, é que a tributação será monofásica e a base de cálculo será a quantidade de combustível (*ad rem*), com a manutenção do diferencial competitivo para biocombustíveis e hidrogênio verde.

“Brasil tem petróleo de baixo carbono e é exemplo mundial”

POR ROSEMEIRE GUIDONI

A frase é de Roberto Ardenghy, CEO do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP). Segundo ele, enquanto no mundo a produção de um barril de petróleo emite algo entre 25 kg a 30 kg de CO₂ por barril, no Brasil a emissão é de 11 kg a 14 kg de CO₂ (por barril produzido). “Isso, graças à tecnologia nacional, faz o petróleo brasileiro ter maior resiliência internacional em um momento em que o mundo busca a transição energética”, afirmou. Segundo ele, o Brasil tem uma das matrizes energéticas mais limpas do mundo e o setor de óleo e gás é importante para garantir que a transição seja justa, tanto do ponto de vista social quanto econômico.

Em entrevista exclusiva à **Combustíveis & Conveniência**, Ardenghy, ex-diplomata brasileiro com mais de 30 anos de experiência em relações governamentais, infraestrutura, energia, sustentabilidade ESG e petróleo e gás, e ex-superintendente de Abastecimento e Biocombustíveis da ANP, falou sobre o PL Combustível do Futuro,

problemas que afetam o mercado de combustíveis, reforma tributária, entre outros assuntos. Veja a seguir.

Combustíveis & Conveniência: Hoje, se fala muito da necessidade de transição para fontes de energia mais limpas, e o PL Combustível do Futuro segue nesse caminho, embora com algumas questões polêmicas, como elevação do percentual de biocombustíveis nos produtos fósseis. Qual a visão do IBP sobre isso?

Roberto Ardenghy: O Brasil tem um enorme potencial nessa economia verde, inclusive na área de biocombustíveis, como um grande produtor de biomassa, de óleo vegetal, de biomassa para produção de etanol. Então, a gente tem que levar isso em consideração ao analisar o caso do Brasil. Temos uma situação muito diferente de outros países, nos quais não há essa disponibilidade, que não têm um setor agrícola tão pujante quanto o nosso.

Então, toda a iniciativa ligada à questão da inserção dos biocombustíveis na matriz energética brasileira, em princípio, é positiva.



Quando falamos do Combustível do Futuro, vemos de um lado uma positividade, com ampliação da participação dos biocombustíveis, mas também temos uma preocupação, pois não podemos abrir mão da qualidade, disponibilidade e preço do produto final

Nós concordamos com isso e os associados do IBP são um dos principais elos dessa cadeia, porque nós transportamos, fazemos a adição do biocombustível aos produtos fósseis e distribuímos para os postos, colocando o produto à disposição do consumidor.

Mas, se isso é positivo por um lado, por outro, temos de ter uma enorme responsabilidade com relação à questão da qualidade e também do preço, além de garantirmos a disponibilidade do produ-

to em todos os rincões do Brasil. Aliás, as pessoas não se dão conta da dificuldade operacional e logística para a distribuição de combustíveis para todos os municípios do país. São 390 milhões de litros distribuídos todo mês, levados por caminhões, navios e ferrovias. Então, quando falamos do Combustível do Futuro, vemos de um lado uma positividade, com ampliação da participação dos biocombustíveis, mas também temos uma preocupação, pois não podemos abrir mão da qualidade, disponibilidade e preço do produto final. Se vamos aumentar o teor de algum biocombustível, seja etanol ou biodiesel, temos que ter isso em mente. Por isso, vemos as propostas com certa preocupação.

C&C: Do ponto de vista do IBP, quais são as principais preocupações?

RA: No caso do etanol, a maior preocupação é a variação de preços. Sabemos que o produto sofre sazonalidade agrícola e ele disputa, inclusive, com o açúcar, de acordo com o preço internacional. Então, temos que ter a visão de que essa elevação na mistura de etanol anidro à gasolina não irá causar um aumento excessivo de preços, que se torne desproporcional no custo para o consumidor. O governo tem que ter ferramen-

tas que permitam mexer da mistura, se necessário, de modo que o interesse do consumidor brasileiro seja atendido.

Já no caso do biodiesel, o tema é um pouco mais complicado. A questão da qualidade nos preocupa. Há indicações de que o aumento do percentual de biodiesel acima de determinados teores causa problemas nos motores a diesel. Isso está documentado por relatórios da Anfa-vea e estudos de fabricantes de motores, além de ser um ponto de atenção tanto de distribuidores quanto de revendedores. Por isso, fizemos um trabalho de esclarecimento, junto ao relator do PL Combustível do Futuro, Arnaldo Jardim, e conseguimos que a questão dos testes de viabilidade técnica ficasse registrada como absolutamente fundamental para o aumento da mistura. Esse é o primeiro ponto. O segundo é a questão das rotas tecnológicas.

Existem diversas maneiras de fabricar biodiesel, algumas mais eficientes, outras menos, algumas mais caras, outras com menor preço. O Brasil, historicamente, adotou a rota de transesterificação. Embora seja muito utilizada no mundo, hoje já existem outras maneiras de produzir biodiesel que não a rota ester. Então, por exemplo, existe uma tecnologia que é o hidrotratamento do óleo vegetal. Essa é

uma tecnologia mais moderna, pois a rota ester é de 1930.

C&C: O biodiesel produzido por transesterificação causa diversos problemas, que afetam tanto os consumidores quanto os postos revendedores. O senhor enxerga alguma maneira de reduzir isso?

RA: Esta é uma questão importante, o dono do posto é o fim da linha, é ele quem tem contato com o consumidor. Então, se o produto causar algum problema no motor, esse cliente vai desconfiar da qualidade do combustível comprado naquela determinada revenda. Quando o consumidor acha que é um problema de qualidade, ele volta ao posto. É por isso que falamos em rotas mais modernas de produção.

O biodiesel tradicional, de transesterificação, tem um problema, que chamamos de higroscopia, que é a capacidade de absorver água. Então, quando o ambiente é muito úmido, ocorre uma degeneração no produto, que pode ocasionar problemas. E isso é ainda pior em motores que ficam sem movimentar por algum tempo, por exemplo, no setor agrícola ou em geradores. Já em ambientes com clima mais frio, como ocorre nos meses de inverno na região Sul do país, incidem problemas

de estabilidade. O diesel e o biodiesel tendem a se separar e a fase do biodiesel, especialmente se tiver origem no sebo bovino, tende a se solidificar. Estes são problemas de qualidade. A ANP, no ano passado, revisou as normas de qualidade do biodiesel, ajustando certos parâmetros. Com isso, os riscos foram reduzidos, embora ainda existam. Nos preocupa a elevação do teor do biodiesel, por isso a importância dos testes de viabilidade.

Além destes ensaios, temos de abrir as rotas tecnológicas e permanecer testando, intensamente, para nos certificarmos de que a qualidade daquele produto está de acordo com a expectativa do consumidor.

C&C: Quando o senhor fala em novas rotas e cita o hidrotreatamento, isso inclui o coprocessamento, que ficou fora do PL Combustível do Futuro?

RA: O coprocessamento é o uso de um percentual de HVO (fabricado a partir do hidrotreatamento) no processamento do diesel fóssil. Mas o HVO também pode ser usado puro, 100% HVO. Então, o que muda é que o coprocessado tem uma mistura de HVO. Esse coprocessado, até agora, está de fora do PL Combustível do Futuro, mas estamos buscando que ele seja reconhecido, inclusive para

fins do RenovaBio, como uma das tecnologias aptas a produzir biodiesel no Brasil.

Se temos um estímulo para uma rota tecnológica, e temos outra rota tão boa quanto aquela primeira, ela tem que ter o mesmo tratamento, por uma questão de isonomia, e fazer com que no Brasil seja possível produzir biodiesel de diversas maneiras. A gente não pode ficar preso a uma só tecnologia. Atualmente, no mundo, mais de 80% dos projetos novos de biodiesel são HVO, seja coprocessado ou puro. Então, por que o Brasil precisa ficar amarrado a uma tecnologia antiga? Esta é a discussão que estamos tendo no momento.

C&C: E a elevação de anidro na gasolina? O posto também não poderá ser questionado pelo consumidor, visto que a eficiência energética do etanol é menor e, portanto, a gasolina poderá ser consumida mais rapidamente?

RA: No caso do etanol, a maior parte da frota é *flex*, ou seja, já é adaptada a qualquer nível de mistura, mas pode ser que nos veículos movidos somente a gasolina a gente tenha essa dificuldade.

O etanol funciona como um *booster* na gasolina, ele proporciona maior octanagem, mas, ao mesmo tempo, pode, sim, gerar problemas. É por isso que insistimos



Há indicações de que o aumento do percentual de biodiesel acima de determinados teores causa problemas nos motores a diesel. Isso está documentado por relatórios da Anfavea e estudos de fabricantes de motores, além de ser um ponto de atenção tanto de distribuidores quanto de revendedores

com a questão do programa de qualidade. Então, se seguirmos de fato com os aumentos propostos na mistura, a ANP vai ter que ser muito mais ativa do que é hoje, no programa de qualidade, e modular o teor, se ocorrerem problemas.

Não estamos dizendo que devem acontecer problemas, estamos alertando para a necessidade de acompanhamento, pois nunca fizemos isso, nunca misturamos 37% de etanol na gasolina nem 24% de biodiesel no diesel. As discussões sobre elevação da participação dos biocombustíveis estão em aberto, e vamos conversar com os senadores envolvidos na votação do PL, além do relator, que já foi anunciado, o senador Veneziano Vital do Rêgo, para mostrar nossas preocupações. O objetivo é termos um produto de qualidade, com preço competitivo, para que o consumidor possa ter confiança nos combustíveis comercializados no Brasil.

C&C: Essa elevação do percentual de anidro na gasolina pode ser uma oportunidade para a elevação de fraudes tributárias no setor, visto que uma das grandes preocupações do mercado é, justamente, a comercialização irregular do produto?

RA: Este é um problema antigo do setor. A questão envolve a necessidade de maior controle por parte das autoridades tributárias brasileiras, pois, além da evasão tributária, ela fomenta a competição desleal. Ainda que, muitas vezes, a sonegação venha acompanhada da fraude de

qualidade, também acaba ocorrendo uma vantagem competitiva para os agentes irregulares. O setor é altamente tributado, cerca de 27% da arrecadação dos estados vêm do ICMS ligado aos combustíveis.

Ou seja, um quarto da arrecadação dos estados vem do setor. Assim, qualquer mudança em alíquota, ou qualquer irregularidade tributária, gera um enorme diferencial concorrencial entre os agentes.

Este problema tende a diminuir drasticamente nos próximos anos, com a reforma tributária, que dentre outras coisas estabelece a monofasia, com alíquotas iguais em todos os estados.

À medida que essa monofasia for implementada, esse problema deve ser mitigado, pois a fraude tributária está ligada à diferença de alíquotas. Hoje, quando o estado pratica, por exemplo, 12% de alíquota para o etanol (caso de São Paulo), e no estado vizinho, Rio de Janeiro, a cobrança é de 25%, os agentes irregulares podem ter uma vantagem enorme de produzir etanol em São Paulo e trazer sem nota fiscal para o Rio de Janeiro. É evidente que o agente irregular consegue ter preços competitivos, o que desequilibra a concorrência justa. Mesmo que este agente pague o ICMS de São Paulo, sem o diferencial para o Rio de Janeiro, já

existe grande diferença. É aí que se insere a questão do devedor contumaz. Todo mundo deve, todos temos problemas pontuais hora ou outra, mas esses agentes fazem da dívida o modelo de negócios. E isso gera concorrência entre aqueles que cumprem as suas questões de mercado e obrigações fiscais e os que adotam essa alternativa fraudulenta.

C&C: Uma fraude recente, que também merece a atenção da ANP, é a adulteração com metanol. Como o IBP entende a questão?

RA: Isso causa grande preocupação, não apenas pela fraude em si, mas pelos riscos associados, como contato com a pele, inalação — sem contar a ingestão —, que causam danos seríssimos à saúde e risco de óbito.

A ANP está fazendo esforços sobre isso para coibir a prática. É preciso maior controle das importações. Embora o metanol também seja produzido no Brasil, a maior parte vem de fora. Precisamos ter um controle melhor, as empresas que compram metanol precisam ter volume compatível com a quantidade de sua produção. Se ocorre um aumento na importação do produto, as autoridades precisam acender um sinal de alerta e avaliarem pa-

ra onde esse metanol é levado. Não queremos criminalizar ninguém que importe de maneira regular, mas precisamos combater exatamente quem está usando isso como uma fraude e acaba jogando o produto na adulteração dos combustíveis.

C&C: Ainda sobre fraudes, em sua visão, a reforma tributária poderá minimizar as distorções?

RA: Vemos a reforma tributária como positiva, pois ela trouxe a possibilidade de equalização das alíquotas entre os Estados, o que evita guerra fiscal, a qual acaba gerando vantagens tributárias. A monofasia e a alíquota *ad rem*, entre outras coisas, são importantíssimas, porque elas colocam o setor dentro da normalidade. O que nos preocupa um pouco na reforma tributária é a regulamentação, porque o princípio foi aprovado, na PEC 45, mas agora precisamos acompanhar como isso será colocado em prática. Então, estamos acompanhando bem de perto o andamento dos 19 grupos de trabalho do Ministério da Fazenda, responsáveis por esse assunto, participamos ativamente de 14 deles.

Uma coisa que nos preocupou, na reforma, foi a criação do imposto seletivo, colocado como uma possibilidade para o setor de óleo e gás. Em resumo, a pro-

posta diz que esse segmento deverá pagar 1% de impostos sobre o valor bruto, já que a atividade seria nociva ao meio ambiente. Estamos rejeitando isso, pois o setor é muito importante para a economia do país e o tributo traria elevação de preços. Além disso, esse setor está muito comprometido com a agenda da descarbonização, temos exemplos que mostram como o mercado está realizando atividades concretas para reduzir de maneira substancial as emissões, seja na fase de exploração e produção, seja na faixa de refino ou até na fase da distribuição. A questão da logística, por exemplo, está sendo tratada com muito cuidado pelas empresas. Então, não nos parece cabível que esse imposto seletivo, que é um tributo destinado a produtos como cigarros e bebidas, seja colocado também para o setor de óleo e gás.

C&C: Qual a perspectiva, na visão do IBP, para o setor de óleo e gás, diante das discussões sobre descarbonização?

RA: Nós continuaremos tendo petróleo no Brasil se continuarmos a fazer trabalho de exploração. Todos os cenários, não só no Brasil como no mundo, indicam que o petróleo terá mais 50 anos de vida, pelo menos. Hoje, os combustíveis

fósseis, além do carvão, ainda são muito representativos no mundo, fornecendo 80% da energia global. É claro que em um momento de transição energética, esses combustíveis, especialmente o carvão, devem perder essa predominância, mas ainda devem ser usados por muitos anos.

Além disso, o Brasil produz um petróleo com baixo teor de carbono, graças à tecnologia desenvolvida pela Petrobras. Então, o petróleo brasileiro não só é competitivo no mercado internacional, mas também tem baixa intensidade de carbono. Temos, hoje, uma intensidade de carbono para produzir petróleo que representa um terço da média mundial. Quando se produz um barril de petróleo, as emissões normalmente ficam entre 25 kg a 30 kg de CO₂ por barril produzido. E o Brasil faz um barril de petróleo com 11 kg a 14 kg de CO₂. Então, é um produto de muito apelo internacional, porque quanto mais descarbonizado for o petróleo, mais resiliência ele vai ter no mercado global. O setor de óleo e gás do Brasil é conhecido como um dos mais desenvolvidos mundialmente. Não é por acaso que empresas internacionais vêm explorar petróleo aqui.

Agora, nós temos que superar algumas dificuldades, por exemplo a questão da exploração da Margem Equatorial. A Petro-

bras tem promovido um diálogo muito amplo com o Ibama e com as entidades ligadas ao meio ambiente para obter a licença para realizar atividade exploratória. É uma atividade meramente de levantamento, para saber se realmente existe a ocorrência de hidrocarbonetos naquela região e se esses hidrocarbonetos são viáveis de serem explorados de maneira comercial.

Os números do setor indicam que por volta de 2031/32, as bacias de Campos e de Santos, que são os dois principais fornecedores de petróleo no Brasil, vão entrar em declínio.

O Brasil também não tem grande volume de gás natural. Temos gás, mas não são volumes tão significativos, que permitam a substituição do petróleo pelo gás. Inclusive, nosso gás é associado ao petróleo, não temos reservas 100% gás como em outros países. Ou seja, para termos gás natural, é preciso encontrar reservas de petróleo.

É por isso, inclusive, que essa discussão da Margem Equatorial é tão importante.

O Brasil, em 1972/73, importava 90% do petróleo consumido. Hoje, exportamos 1,5 milhões de barris. Somos o sétimo produtor mundial de petróleo. E isso, inclusive, é importante para financiar a transição energética. ■



Trabalho que não tem fim

Em abril, participei como representante da Federação de duas ações bem-sucedidas para a revenda. A primeira delas refere-se a um pleito antigo da Fecombustíveis, que estamos aguardando a votação há quase seis anos, e um tema bem conhecido do revendedor: a Taxa de Controle e Fiscalização Ambiental (TCFA). A notícia positiva é que a Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Câmara aprovou o Projeto de Lei 10.273/2018, que revisa a cobrança da TCFA. Embora seja uma notícia para comemorar, não vamos cantar vitória antes do tempo, pois a próxima etapa será a votação no Senado, para depois voltar ao plenário da Câmara.

Criada em 2000 pelo Ibama, a TCFA enfrentou vários questionamentos no passado pela revenda. O primeiro deles era que o Ibama criou a taxa, mas não exercia atividades de fiscalização nem licenciava os postos. A taxa tem a finalidade de arrecadar recursos para preservação ambiental e o valor a ser pago pelos empreendimentos deve ser proporcional ao seu porte e ao grau de utilização dos recursos naturais de cada atividade sujeita à fiscalização. No caso da revenda, a taxa leva em conta o potencial poluidor da atividade e o faturamento bruto da empresa para enquadrar a faixa de valor a ser pago. Com esse critério, um posto pequeno acaba sendo enquadrado na mesma faixa de faturamento de uma refinaria. Para o setor da revenda é injusto que a taxa seja cobrada no mesmo nível de um agente mais poluidor e de maior porte. Além disso, a margem dos postos revendedores é apertada em função do mercado altamente competitivo.

Em 2018, a Fecombustíveis contou com o apoio do então deputado Jerônimo Goergen (PP-RS), autor do Projeto de Lei 10.273/18, que altera e limita a cobrança da taxa. Passados

cerca de seis anos, o projeto de lei começou a avançar nas Comissões desde o ano passado.

A nossa expectativa é de que até o final do ano esta matéria seja aprovada e a cobrança fique mais justa e equilibrada para os postos. Lembramos, também, que esse ajuste da taxa não afetará o cumprimento das atividades exercidas pelo Ibama, pois a cobrança era desproporcional e exagerada.

Outro assunto que também ganhou destaque neste mês foi a reversão do Regime Especial do Amapá, em relação à cobrança de tributos para importação de combustíveis pela Sefaz-AP.

Desde que este modelo de tributação foi adotado, surgiram distorções tributárias no país. O combustível que vinha do exterior não era desembarcado no Amapá, mas, sim, levado para outros estados. Com isso o produto importado entrava com tributação menor, causando perdas de arrecadação para o setor público. Já para o setor de combustíveis, esse arranjo trouxe desequilíbrio concorrencial.

Com o passar do tempo, os problemas ficaram evidentes, então nos unimos com outras entidades do setor e passamos a alertar as autoridades do governo sobre o que estava acontecendo, cobrando uma atitude.

Após diversas conversas e reuniões, a Sefaz-AP divulgou a revogação do regime especial de tributação e o Confaz uniformizou os procedimentos de cobrança do ICMS, relativos à entrada de produtos estrangeiros no país.

Estou contando à revenda algumas das nossas demandas, que foram bem-sucedidas ou estão sendo encaminhadas. No entanto, o trabalho que a Federação faz, juntamente com os sindicatos filiados, é infundável. Nem sempre conseguimos obter vitórias no tempo que desejamos, mas não desistimos de lutar pelos legítimos interesses da revenda.



Evasão fiscal no setor de combustíveis chega a R\$ 14 bilhões ao ano e, além das perdas para o setor público, traz competitividade desleal para os agentes do setor

Mercado ilegal distorce a concorrência e gera prejuízos ao país

Devedor contumaz, sonegação de impostos, fraudes de qualidade, combustível adulterado, roubo de cargas, contrabandos, entre outros crimes, trazem não apenas prejuízos aos cofres públicos, mas também desequilíbrio concorrencial ao setor

POR MÔNICA SERRANO E ROSEMEIRE GUIDONI



O mercado ilegal causou prejuízos de R\$ 453,5 bilhões ao Brasil, em 2022, segundo nota técnica, divulgada em abril, “Brasil Ilegal em Números”, produzida em conjunto pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan) e Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp).

Desse total, segundo as instituições, R\$ 136 bilhões representam perdas com impostos que deixaram de ser arrecadados e R\$ 297 bilhões se referem a prejuízos incidentes em 16 setores econômicos do país, entre eles, o de combustíveis. Bebidas, cigarros, perfumes, roupas e eletroeletrônicos, além de combustíveis, estão entre os principais produtos que respondem pela evasão fiscal.

No mercado de combustíveis, o desequilíbrio concorrencial é enorme, principalmente com a evasão fiscal, cujas perdas de arrecadação representam cerca de R\$ 14 bilhões ao ano (até 25/04). Na avaliação de Emerson Kapaz, presidente do Instituto Combustível Legal (ICL), “é impossível uma empresa competir com quem não paga seus impostos”. Segundo ele, o setor é um dos que mais arrecada no Brasil, então a sonegação de tributos acaba trazendo uma vantagem concorrencial muito grande para os agentes

irregulares. “A tributação, em média, é de 35%. Assim, é praticamente impossível que uma empresa que atua de forma ética e honesta consiga concorrer com quem não recolhe os impostos”, explicou.

Essa realidade tem afetado, especialmente, o segmento de distribuição de combustíveis, pela ação de empresas, denominadas no setor como “barrigas de aluguel”. Na prática, essas organizações são abertas em nome de terceiros, conhecidos popularmente como “laranjas”, e não recolhem os tributos necessários, o que torna o preço do seu produto mais atrativo para quem revende. No entanto, é importante frisar que a compra de produto de tais empresas (e isso vale tanto para postos, que revendem etanol hidratado, quanto para distribuidoras, que adicionam o etanol anidro à gasolina), se configura como sonegação. Quem compra sabe que está incorrendo em erro e que a vantagem competitiva resulta em conduta antiética.

Esse tema se perpetua há anos no setor e uma das soluções propostas é a identificação e penalização do devedor contumaz. Certamente, qualquer pessoa ou empresa corre o risco de enfrentar dificuldades e se tornar um devedor, por não pagar os tributos. No entanto, é necessário que haja uma diferenciação de trata-

mento deste devedor eventual, que passa por problemas financeiros momentâneos, do devedor contumaz. “Claramente, qualquer um de nós pode enfrentar dificuldades pontuais (financeiras), que acabam sendo resolvidas. O devedor contumaz não, trata-se de um agente que faz do não pagamento de suas contas e obrigações o seu modelo de negócios”, explicou Kapaz.

O problema vem sendo denunciado pelo mercado há mais de uma década e já foi alvo de diversos projetos de lei, sem ter tido, ainda, uma decisão conclusiva. A grande questão é que, quando este devedor contumaz não é caracterizado legalmente e acaba sendo tratado como um devedor comum, com prazo para quitar os seus débitos.

A solução, que é adequada para empresas que atuam dentro da regularidade, não funciona para os devedores contumazes, pois estes, ao serem pegos pela fiscalização, reconhecem a dívida e entram com liminares na Justiça, fazendo com que a situação se prolongue por alguns anos, até que não haja mais recurso. Quando isso ocorre, a empresa fecha, mas os envolvidos criam um novo CNPJ, em outro local e em nome de outro ‘laranja’.

“Há pessoas que nem sabem que têm empresas em seu nome, normalmente são conhecidos dos fraudadores e ganham algo (muito pouco) com isso, mas cedem seu nome e CPF para a abertura de uma empresa irregular. Geralmente, são indivíduos muito simples, sem conhecimento das consequências, que acabam tendo seus dados usados por agentes mal-intencionados”, relatou uma fonte, que preferiu omitir o seu nome. Segundo este entrevistado, já foram identificados casos de empresas abertas em nome de empregados domésticos ou mesmo de parentes deles, por exemplo.

Embora o problema venha sendo denunciado há muito tempo (veja *box*), a dificuldade das autoridades é, justamente, identificar as empresas que cometem a fraude. Por mais que as Secretarias de Fazenda estejam informatizadas e façam o cruzamento de dados eletrônicos, ainda há muita dificuldade para diferenciar os devedores eventuais dos contumazes.

Na visão do ICL, a única forma de mudar esse cenário seria rever a definição do que é um devedor contumaz. Afinal, quando caracterizado legalmente, este agente poderá ser punido e não irá abrir uma nova empresa, mesmo que em nome de terceiros, pois suas movimentações fiscais poderão ser ras-



Projeto de lei do devedor contumaz busca diferenciar o devedor eventual do contumaz, que usa o não pagamento de imposto para obter ganhos ilícitos

treadas. “Enquanto não conseguirmos caracterizar esse devedor contumaz, ele poderá obter os mesmos benefícios de devedores eventuais, prolongando o tempo de resolução do problema”, afirmou Kapaz.

LEI FEDERAL PARA DEVEDOR CONTUMAZ

Além disso, existe um segundo impasse, segundo Kapaz, que é a caracterização do devedor contumaz em âmbito federal. “Existem 20 legislações estaduais sobre o tema, cada uma com suas especificidades, mas se não tivermos um guarda-chuva nacional, como um projeto de lei complementar, para abarcar todas essas 20 legislações, o devedor contumaz de tributos federais fica fora desta caracterização”, explicou. “É necessário ter-

mos uma legislação federal, que englobe todos os tributos nacionais”, afirmou.

Segundo Kapaz, por orientação do governo federal, em função destas peculiaridades, a urgência do Projeto de Lei 15/2024 foi retirada. Neste sentido, a mudança no ritmo de tramitação do PL vai dar tempo para negociação de ajustes no texto final, a ser votado no plenário da Câmara, com o possível aproveitamento de trechos de um projeto anterior (164/2022), que já tramitava no Senado Federal. “Hoje, o que está em curso é trazer o melhor do PL 164/2022, para avaliar o que é possível aproveitar no PL 5/2024 e, aí sim, colocar em votação”, explicou.

De acordo com ele, todas as legislações estaduais são ‘boas’, mas uma legislação

federal é necessária. Mesmo assim, a caracterização estadual tem grande relevância para minimizar as fraudes do mercado. “Por exemplo, no estado de São Paulo, tivemos, há alguns meses, uma proposta de renegociação de dívidas, um Refiz, para devedores eventuais. Mas, trouxemos o tema do devedor contumaz à discussão e a renegociação de dívidas incluiu critérios para evitar que os não pagadores conseguissem mais tempo de crédito”, disse o presidente do ICL.

“DEVO, NÃO NEGO, MAS TAMBÉM NÃO PAGO”

A frase demonstra o modo de agir da figura do devedor contumaz. Roberto Ardenghy, CEO do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), explica que as empresas devedoras, ao sonegarem impostos, acabam tendo vantagens competitivas em relação aos concorrentes que atuam de maneira ética e, com isso, ganham espaço no mercado (veja mais na **Entrevista** desta edição).

Além disso, outro problema é que a ação dos devedores contumazes se sobrepõe a outros crimes. “Quem já atua como devedor contumaz acaba cometendo outras irregularidades, uma vez que o agente inicial [o devedor contumaz] sequer será identificado pelas autoridades”, disse Kapaz.

Em outras palavras, isso significa que quem adota esse *modus operandi* pode fazer qualquer coisa — adulterar (ou comprar combustíveis adulterados) e comprar e revender produtos de fornecedores inidôneos, por exemplo. “Não há uma pessoa a ser responsabilizada, apenas um laranja”, reforçou o instituto. O ICL estima que, além dos R\$ 14 bilhões anuais de perdas tributárias, o setor ainda perde mais cerca de R\$ 15 bilhões com fraudes diversas.

ORGANIZAÇÕES CRIMINOSAS

A falta da caracterização legal do devedor contumaz também abriu brechas para a entrada do crime organizado no mercado. Além da inserção de quadrilhas nos postos revendedores, a ação tem se estendido a outros elos da cadeia. “Existem indícios de que uma organização criminosa paulista teria entrado no setor de produção de etanol, assumindo algumas usinas”, disse uma fonte que preferiu não se identificar. Consultada, a Unica optou por não se manifestar sobre o tema.

No caso do crime organizado, o mercado avalia que o interesse estaria não somente na sonegação de tributos, mas, também, na lavagem de dinheiro, roubo de cargas, que ajudam a manter outras



Ações de fiscalização da ANP detectaram, em abril, venda de etanol e gasolina fora de especificação de qualidade

atividades, como tráfico de drogas. No entanto, como o tema é sensível, a **Combustíveis & Conveniência** não conseguiu obter dados mais concretos.

Uma das suspeitas é de que as organizações criminosas estejam ampliando a sua atuação para outros estados, para além das regiões Sudeste e Sul. Um dos exemplos foi o que aconteceu na Bahia, no início do ano, com a Operação Carbono, força-tarefa que envolveu a Secretaria de Fazenda do Estado da Bahia, a ANP e o Departamento de Repressão e Combate ao Crime Organizado (Draco), que desmontou um esquema articulado que usava um depósito na BR-101, na Bahia, desde a importação de nafta, formulação de combustíveis, logística, com envio do combustível para outros estados.

“Esta foi uma ação muito específica sobre um grupo criminoso, patrocinada pela Polí-

cia Civil, através do Draco e do setor de inteligência da Secretaria da Fazenda da Bahia”, explicou Olavo Oliva, coordenador da Coordenadoria de Petróleo e Combustíveis da Secretaria da Fazenda do Estado da Bahia. “Após todas as infrações verificadas, atualmente, as investigações estão sendo conduzidas pelo Ministério Público para apuração das responsabilidades”, esclareceu.

Segundo a Sefaz-BA, no depósito foram encontradas evidências de adulteração de combustíveis, com interdição de cargas de 27,3 mil litros de etanol, 231,8 mil de nafta e 228,01 mil de óleo diesel. A operação encontrou no local 18 caminhões bitrem, tanques fora das normas de segurança e lacres rompidos contendo rótulos de um fabricante de combustível.

O etanol estava armazenado em dois tanques, cada um com capacidade de 50



Importação de produtos, como nafta e metanol são utilizadas para fraudar combustíveis e podem fazer parte de um esquema organizado

mil litros. O diesel e a nafta estavam nos caminhões-tanque.

De acordo com informações na imprensa relatadas pelo Draco, o crime seria articulado por organização criminosa que está sendo investigada por suspeita de comercializar combustível fraudado, sem nota fiscal, que mantinha o depósito para adulteração do produto e armazenamento de forma ilegal. Até o momento, as investigações seguem em sigilo e são conduzidas pelo Ministério Público.

QUALIDADE EM XEQUE

Não bastasse a preocupação do revendedor (que corre o risco de se tornar um devedor solidário ou responder por fraudes tributárias das quais não fez parte), os problemas relacionados à qualidade vêm se acentuando no mercado. Isso, na visão do ICL, pode ser efeito da sobreposição de fraudes. “Quem sonega, não tem receio de cometer outras

irregularidades. Enquanto as punições não se tornarem mais rígidas, isso, infelizmente, não vai acontecer”, lamentou Kapaz.

No mês de abril, conforme dados da ANP, os principais problemas detectados em ações de fiscalização foram relacionados a inconsistência em equipamentos medidores, venda de etanol e gasolina fora de especificação e recusa de fornecimento de amostras para análise do Programa de Monitoramento e Qualidade dos Combustíveis (PMQC), dentre outros.

Na região Nordeste do Brasil foram relatados problemas com a mistura de biodiesel ao diesel fóssil (atualmente em 14%). Segundo reportagem do jornal O Estado de São Paulo, na região o diesel tem sido fornecido aos postos e TRRs sem a adição obrigatória do biocombustível. De acordo com registros da ANP, essa fraude alcança 24% do total do produto distribuído em Alagoas, por exemplo. Na Bahia, o índice é de 15%, enquanto o Rio

Grande do Norte responde por 10,4% e a Paraíba por 9,3%. Uma das razões da fraude seria o fato de que o biodiesel é mais caro do que o diesel de origem fóssil. Conforme dados da ANP, registrados em março (2024), na média nacional o biodiesel ficou R\$ 0,37 por litro mais caro que o diesel A (puro), diferença que chegou a R\$ 0,71 por litro na região Nordeste. Esta diferença, vale ressaltar, é relevante para um mercado que opera normalmente com margens entre R\$ 0,03 e R\$ 0,06 por litro de diesel vendido.

No caso citado acima, o posto revendedor e o transportador podem ter se encontrado em situação de “vantagem”, uma vez que os problemas relacionados ao biodiesel já são conhecidos. No entanto, essa situação não justifica a existência de fraudes, já que tanto a ANP quanto a cadeia produtiva estão atentas às dificuldades decorrentes do uso do biocombustível. ■

Resistências para votar o projeto

O primeiro projeto de lei que tentou estabelecer a caracterização do devedor contumaz é de 2018, de autoria da senadora Ana Amélia. Trata-se do PL 284/2018, que contou com o envolvimento da Fecombustíveis, ficou tramitando em algumas comissões do Senado e nunca avançou para o plenário.

“Isso demonstra que as barreiras para aprovarmos um PL sobre devedor contumaz são maiores do que pensamos. O tema não foi votado até o fim de 2022. O (até então) senador Jean Paul Prates [hoje presidente da Petrobras] criou um substitutivo sobre o tema, sob número 164/22, e apresentou o projeto melhorado. Porém, ele precisava passar pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), para avaliação de constitucionalidade”, disse Kapaz, do ICL. “Está na CCJ até hoje”, frisou, na data em que a entrevista aconteceu, em meados de abril (2024).

Segundo Kapaz, o mercado agora tem um “bom projeto”, que é um projeto de lei complementar (PLC). “Isso é muito importante, pois ao ser complementar, e não ordinário, ele regulamenta o artigo 146 A da Constituição”, afirmou.

De acordo com o ICL, em janeiro (2024), surgiu o PL 15, um projeto de lei ordinária, o que não seria ideal. “É importante que o projeto aprovado seja complementar. Isso está pendente na Constituição, é necessário um PL complementar, como o 164, mas o PL 15 foi apresentado com urgência”, explicou Kapaz.

Segundo ele, a resistência foi muito grande, porque um projeto de lei ordinária poderia judicializar o tema. “Precisamos de uma lei complementar para o tema, que caracterize o devedor contumaz e não traga brechas para judicialização ou contestação”, afirmou, explicando o motivo de o setor apoiar a retirada de urgência do PL 15. “Precisamos de mais tempo para criar a caracterização do devedor contumaz”, ressaltou Kapaz.

Distorção tributária no Amapá vira assunto nacional

Divulgação



Produto importado do Amapá desembarcava em outros portos, principalmente nos estados de São Paulo, Paraná e Pernambuco

Em abril, o regime especial de tributação para importadores de combustíveis no Amapá ganhou visibilidade nacional por abrir brechas para distorções tributárias, acentuando desequilíbrio concorrencial no mercado e prejuízos aos cofres públicos. As entidades representantes do setor, como Fecombustíveis, Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), Brasilcom, Instituto Combustível Legal (ICL)

e Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom) uniram-se no sentido de alertar os órgãos competentes sobre as distorções, que se estenderam para outros estados.

A boa notícia veio no final de abril, quando a Secretaria da Fazenda do Estado do Amapá revogou 15 regimes especiais de tributação, corrigindo as operações que favoreciam as importadoras.

“Fizemos a nossa parte, com a participação em diversas reuniões, para mostrar que o regime especial de tributação do Amapá estava causando estragos tributários e desequilíbrio ao mercado concorrencial”, disse James Thorp Neto, presidente da Fecombustíveis.

Segundo o ICL, o benefício fiscal adotado desde o final de 2023, no período de seis meses, causou prejuízos de R\$ 1 bilhão para a arrecadação de outros estados. A operação consistia em importar combustíveis pelo Amapá, porém o produto não era desembarcado no estado e era enviado para outros locais, principalmente São Paulo, Paraná e Pernambuco, como um produto nacionalizado. Com o diferimento tributário do Amapá, os produtos entravam com custo menor, o que prejudicava o recolhimento de impostos nos estados de desembarque. A operação possibilitava “fraudes e importações com declarações incompletas ou falsificadas”, declarou o ICL.

Em 18 de abril, na 192ª Reunião Ordinária do Confaz, o ICL apresentou um estudo do impacto da Concessão de Regime Especial na Importação de combustíveis, solicitando a revisão de processos para autorização e para desembarço de importação dos insumos.

O instituto também solicitou a criação de painéis dinâmicos para o acompanhamento

de importações e integração de sistemas com aprimoramento de controles e fiscalização assertiva alfandegária e a uniformização dos procedimentos para cobrança do ICMS na entrada de bens ou mercadorias estrangeiros no país.

Em 12 de abril, o Comitê Nacional de Secretários de Fazenda dos Estados e do Distrito Federal (Comsefaz) se reuniu para discutir o tema e aprovar um convênio entre os estados, porém a pauta não foi concluída. A pendência do tema foi adiada para a reunião do Confaz (25 de abril) para aprovar novo convênio. Porém, antes dessa reunião, a Sefaz-AP publicou a revogação dos benefícios tributários concedidos às importadoras.

Na penúltima semana de abril, uma nota assinada em conjunto por Fecombustíveis, IBP, ICL, Brasilcom e Abicom, destacava a importância da reunião do Confaz para aprovar a uniformização dos procedimentos para cobrança do ICMS na entrada de bens ou mercadorias estrangeiros no país, como forma de evitar o risco de outros estados adotarem a mesma política de tributação do Amapá. Em 25 de abril, o Confaz publicou o Convênio ICMS nº 85/09, que estabeleceu a uniformização dos procedimentos tributários para produtos importados, colocando um ponto final sobre o assunto. ■

Marlon Arraes Jardim, diretor do Departamento de Biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia (MME), durante palestra sobre eletrificação da mobilidade

Etanol tem potencial para protagonizar descarbonização no Brasil

Apesar dos desafios impostos pelas mudanças climáticas, segundo especialistas em mobilidade e em combustíveis, o Brasil está em posição confortável, no que diz respeito à transição energética. A razão é a matriz elétrica predominantemente renovável e, na matriz de transportes, a participação bastante relevante do etanol

POR ROSEMEIRE GUIDONI

Enquanto o mundo busca soluções para combater ou minimizar os efeitos das mudanças climáticas, o Brasil já tem parte das soluções “dentro de casa”. Isso porque, na matriz energética elétrica, temos grande participação da fonte hidrelétrica, que é renovável, além de usinas eólicas e

solares. No que diz respeito à mobilidade, o etanol vem sendo considerado um destaque importante para que os combustíveis veiculares reduzam suas emissões.

O tema foi um dos pontos principais do Simpósio de Eficiência Energética, Emissões e Combustíveis, realizado pela Asso-



ciação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA), em 18 de abril, em São Paulo. O evento teve como proposta discutir estratégias e caminhos para a descarbonização da mobilidade e trouxe debates sobre biocombustíveis, hidrogênio e os programas governamentais para o setor automotivo, que focam justamente em tecnologias para a redução de emissões e melhoria da eficiência energética.

Na abertura do encontro, Marcus Vinicius Aguiar, presidente da AEA, destacou o Programa de Mobilidade Verde e Inovação (Mover), do governo federal. “Temos diversas fontes energéticas no país e a indústria precisa de estímulos para o desenvolvimento de novas tecnologias que possam contribuir para a descarbonização”, afirmou. “Mas, temos de fazer as escolhas corretas para defender a indústria nacional”.

Segundo o presidente da AEA, existem diversas tecnologias em desenvolvimento, tanto do lado do setor automotivo quanto dos combustíveis, e os desafios são muitos. “Porém, essa multiplicidade de fontes energéticas é uma característica nacional, que coloca o Brasil em posição de destaque em relação a outras nações”, pontuou.

Marlon Arraes Jardim, diretor do Departamento de Biocombustíveis do Mi-

nistério de Minas e Energia (MME), destacou a importância desta transição para uma matriz de mobilidade mais limpa ser feita com atenção. “Temos, pelo menos, dois bilhões de veículos movidos a combustão, além de toda a rede de fornecimento de combustíveis para esses usuários”, relatou. “Então, precisamos incluir na transição energética todos estes pontos. Esses veículos precisam continuar sendo abastecidos durante seu ciclo de vida e, depois, serem sucateados. Ao mesmo tempo, os biocombustíveis precisam receber estímulos, projetos de infraestrutura e programas adequados, para que sua participação na matriz energética aumente”, esclareceu.

ELETRIFICAÇÃO NÃO É O ÚNICO CAMINHO

Arraes destacou que a eletrificação veicular é um dos caminhos previstos pelo planejamento governamental para a descarbonização da mobilidade, mas não a única alternativa. “Precisamos de, pelo menos, R\$ 1 trilhão para estabelecermos uma infraestrutura de carregamento de veículos elétricos no Brasil, por exemplo. Mas temos matrizes energéticas com eficiência comparável aos elétricos”, frisou. Segundo ele, apesar das projeções de crescimento da frota

elétrica, os biocombustíveis, no Brasil, têm papel determinante.

Para tanto, Arraes citou estudos que mostram o conceito de emissões do “poço à roda” ou, ainda, do “berço ao túmulo” (ou seja, que incluem todo o ciclo de vida do veículo, ao contrário da ideia até então adotada, “do tanque à roda”, considerando as emissões de toda a cadeia produtiva envolvida desde a fabricação de peças até o descarte e sucateamento do veículo), ressaltando que os biocombustíveis, especialmente o etanol, podem fazer toda a diferença neste momento de transição.

“Os biocombustíveis, no Brasil, realizam a transição energética ao menor custo/benefício, otimizando a produção de petróleo e gás natural e a tecnologia automotiva existente. Existe o risco de perdermos essa vantagem competitiva na transição energética, se não adotarmos tecnologias automotivas que aproveitem essa vocação para a produção sustentável de bioenergia”, alertou o representante do MME.

Embora Arraes concorde que a eletrificação veicular é um dos caminhos para a mobilidade no Brasil, ele destacou a vocação nacional para os biocombustíveis e a pluralidade de fontes energéticas do país, que inclui não apenas o etanol e o biodie-

sel, mas também novas rotas de produção de biodiesel, bem como a biomassa, capaz de produzir biogás e biometano. “Temos, também, programas importantes de estímulo, como o Mover, o RenovaBio e o Combustível do Futuro, além de incentivos como debêntures, tributação diferenciada e outros programas do BNDES, por exemplo, que têm como intuito promover as fontes de energia renováveis”, afirmou.

“O Brasil está entre os países com melhor competitividade para alcançar a descarbonização”, completou o executivo.

ETANOL PROTAGONISTA

Para Henry Joseph Jr., diretor-técnico da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), o etanol, neste contexto, é uma grande vantagem para o Brasil na descarbonização. “Estamos em posição de vanguarda, mas precisamos refletir sobre as decisões do mercado e usarmos nossa inteligência e *expertise* neste momento”, ressaltou, mencionando que os países que queriam ‘pular fora’ do monopólio do petróleo estão caindo no monopólio da bateria, em referência aos veículos elétricos.

Segundo o especialista, todas as metas colocadas pelos programas setoriais, como o Inovar Auto e o Rota 2030, foram [e



Henry Joseph Jr., diretor-técnico da Anfavea, destacou o etanol como um dos principais combustíveis limpos, que poderá colocar o país no foco da transição energética

estão sendo] cumpridas. Porém, isso encareceu o custo final dos veículos. “Ano após ano verificamos quedas nas vendas. Estamos empurrando o consumidor para a motocicleta. Será isso que queremos como mobilidade?”, questionou, referindo-se à necessidade de investimentos para atender às exigências dos programas de inovação, que também têm como premissa a descarbonização.

“Um ponto interessante é que a grande maioria da frota brasileira de veículos leves é *flex*. Porém, estes veículos continuam consumindo, prioritariamente, gasolina. Por quê?”, questionou. “Temos alternativas, dentro do país, mas precisamos refletir sobre o que estamos fazendo e o que nos impede de ter uma frota leve movida, principalmente, a etanol, que é um combustível renovável e com menos emissões”, ressaltou.

De acordo com o representante da Anfavea, se os veículos *flex* brasileiros passassem a usar somente etanol, o país poderia ter uma redução de CO₂ na taxa de 50%. “Mas, falta etanol para isso. Nós já

temos uma solução pronta. Porém, enquanto isso, o Proconve deve trazer, entre 2025/26, novas metas para eletrificação. Enquanto isso não acontece, temos o etanol, que vem sendo muito mal aproveitado”, frisou.

“Os veículos não foram originalmente projetados para isso. Hoje, apesar de uma frota de 41,7 milhões de automóveis *flex*, despejamos 60 milhões de toneladas de CO₂ na atmosfera. Caso a frota passe a usar o etanol, de uma hora para outra, ocorreria uma redução de 50% na emissão de carbono. Mas o etanol vende pouco. E eu não sei responder o motivo”, disse.

ELEVAÇÃO DO TEOR DE ANIDRO

Apesar da defesa dos veículos movidos a etanol, o diretor-técnico da Anfavea comentou que a possibilidade de elevação do teor da mistura de anidro à gasolina pode resultar em custos mais elevados. A razão seria a necessidade de testes de viabilidade técnica para cada um dos modelos de motor, por parte de cada fabricante.

Além disso, Joseph ressaltou que as normas da ANP estabelecem que o combustível precisa ter a qualidade testada em teores que considerem uma margem de mais ou menos 2%. “Ou seja, nós fizemos testes para 27,5%, que é o teor máximo aprovado, com mais ou menos 2%. Assim, para fazer teste com E30 (30% de anidro na gasolina), seria preciso testar o E32. E assim por diante, quanto maior o percentual, maior a margem de testes necessária”, declarou.

Para os veículos *flex*, essa mistura pode não representar diferenças, mas ainda existem veículos antigos movidos somente a gasolina, além de importados, novos, e todos precisam ser contemplados pela mudança, sem que ocorram problemas de funcionamento do motor.

DESCARBONIZAÇÃO DE VEÍCULOS PESADOS

Joseph não abordou em profundidade as opções para descarbonização de veículos pesados, mas mencionou que algumas opções possíveis seriam o uso de gás natural (que naturalmente incluiria o biometano, sendo uma alternativa renovável) e a eletrificação. Neste segundo caso, os veículos elétricos seriam, inicialmente, aqueles com circulação urbana e, portanto, não precisariam de recarga frequente. Para lon-

gas distâncias, o especialista citou possibilidades ainda em estudo, como a substituição de baterias descarregadas por outras (recarregadas) nos pontos de parada. Além disso, segundo ele, o etanol também poderá ser, no futuro, uma solução para o transporte pesado de hidrogênio verde. Isso porque as novas tecnologias, que abrangem o uso desse gás como combustível, possibilitam a versão de célula combustível a hidrogênio.

A bioeletrificação é outra tecnologia que vem sendo discutida pela indústria automotiva, que permite que os veículos dotados de célula combustível possam gerar eletricidade a partir do abastecimento com etanol.

Segundo Thiago Lopes, do Centro de Pesquisa e Inovação em Gases de Efeito Estufa da Universidade de São Paulo (USP), para alcançar emissões zero “precisaremos de todos os hidrogênios renováveis”. E uma das perspectivas mais promissoras, ao invés de criar sistemas de armazenamento e distribuição de hidrogênio, que demandam cuidados (e custos elevados) para evitar riscos, seria investir em veículos movidos a célula a combustível por etanol, sendo que o biocombustível produz o hidrogênio, que gera energia para a mobilidade. ■

IMPULSIONE
A MOBILIDADE
ELÉTRICA
COM NOSSAS
ESTAÇÕES
DE RECARGA.



© 47 99173.2123
www.fullcharge.com.br

 Full Charge

CONVENIÊNCIA

Uma das novidades da feira foi o ovo em pó, que pode ser comercializado nas gôndolas de supermercados e lojas



Divulgação

Tendências do food service podem incrementar ofertas das conveniências

De equipamentos para o food service à pizza de pão de queijo, a feira de exposições Anuga 2024 apresentou tendências para quem busca incrementar a oferta de alimentação nas lojas de conveniência

POR RODRIGO CONCEIÇÃO SANTOS

Existem cerca de 38 mil indústrias nacionais de alimentos e bebidas, de acordo com a entidade que reúne os principais agentes do setor, a Associação Brasileira da Indústria de Alimentos (Abia). E parte importante delas esteve na Anuga Select Brazil, realizada entre 9 e 11 de abril, em São Paulo. De ovos em pó a fornos inteligentes, passando por uma legião de alimentos importados, as tendências de *food service* foram apresentadas como oportunidades para lojas de conveniência e outros estabelecimentos interessados em incrementar suas gôndolas ou mini cozinhas.

É o caso do já citado ovo em pó. Pasteurizado, ele é fabricado pela Netto Alimentos, na cidade de Iacri (SP). A proposta, segundo o gerente de vendas Manoel Intackli, é que esse produto seja comercializado nas gôndolas de lojas como as de conveniência e minimercados, assim como usado no preparo de pratos servidos nos locais. Neste último caso, o céu é o limite para a criatividade, pois o produto realmente se parece com o ovo natural, tanto no que diz respeito ao gosto quanto à textura e aparência.

Na exposição, durante a Anuga, uma cozinheira preparava omeletes e bolos, servidos ao público visitante. “Mas é possível utilizar esse produto em qualquer receita que leva ovo, com a vantagem do fácil manuseio. Afinal, após usar

a quantidade necessária, é só fechar a embalagem com uma presilha”, disse Intackli.

Os ovos em pó são misturados com água para o preparo dos alimentos, e isso pode ser feito em um espaço de cozinha bastante reduzido.

Também para preparo rápido e em espaço reduzido, a empresa mineira Pamunã apresentou a sua receita de pamonhas pré-cozidas e congeladas. Há pamonhas doces e salgadas, sendo algumas recheadas com queijo, com coco ou até com queijo e goiabada.

Há duas formas de finalizar o preparo das pamonhas da Pamunã, e ambas são rápidas. A primeira é sob água fervente, onde a embalagem inteira deve ser colocada para cozinhar entre 10 e 12 minutos. Desse modo, a pamonha pré-cozida fica muito parecida com a tradicional. A outra é no microondas, bastando de 3 a 5 minutos para o preparo. Nesse último caso, é recomendado cortar a ponta da embalagem para dissipar o vapor durante o cozimento.

Assim como o ovo em pó e a pamonha pré-pronta, a feira apresentou uma infinidade de alimentos práticos para quem busca ampliar a oferta do *food service*. Muitas das opções, inclusive, de origem internacional.

Mas antes das iguarias de fora do país, vale pontuar uma última novidade nacional, que mistura duas paixões bastante

presentes nos pratos dos brasileiros: pizza e pão de queijo.

A pizza de pão de queijo foi apresentada pela Nuu alimentos, que expôs sabores tradicionais, como marguerita e frango com requeijão, e recheios mais ousados, como goiabada com queijo e doce de leite. Ela é assada como a pizza tradicional e fez um grande sucesso na feira, com filas de visitantes esperando para prová-la.

QUE TAL UM TOQUE INTERNACIONAL?

Cerca de 25 países foram representados durante a Anuga deste ano, e a maior parte se organizou em pequenos pavilhões temáticos. Uma novidade foi o Halal Zone, área dedicada às comidas do Oriente Médio. Halal, em árabe, significa “permitido”. Ou seja, esse conceito diz respeito aos alimentos que são aceitos pelos muçulmanos. Mais ainda: são alimentos que compõem uma cadeia de produção com base nos preceitos de segurança alimentar dessa cultura.

O espaço Halal foi apresentado pela primeira vez no Brasil, após o sucesso registrado na Anuga Select da Alemanha, no ano passado. Segundo os organizadores da edição brasileira, a demonstração aqui teve como objetivo apresentar o conceito e a dimensão desse mercado, além de gerar conscientização sobre o tema.

De frutas congeladas a comidas típicas, como o macarrão soba, o pavilhão chinês foi o maior e mais diverso da Anuga. Para quem busca incrementar uma culinária de rápido preparo à sua loja de conveniência — ou mesmo ampliar a oferta nas gôndolas — os chineses expuseram desde seus utensílios tradicionais, como *hachis* e esteiras para *sushi*, até bombons sortidos e macarrão lamen em pacotes tamanho família.

A biotecnologia também esteve presente no pavilhão do tigre asiático, com destaque para cogumelos de *shitake* e *eryngui*, produzidos a partir de sementes desenvolvidas biotecnologicamente na planta industrial da Qihe Biotech, na província de Shandong. A empresa também tem fábricas nos Estados Unidos, Japão, Coreia do Sul, Polônia, Espanha, Alemanha e França.

A comida tradicional polonesa, como os *dumplings* (espécie de pasteizinhos recheados cozidos e servidos com molho), os grãos leguminosos dos Estados Unidos, as reconhecidas cervejas alemãs e até os macarrões iranianos também foram exibidos em ilhas temáticas no evento.

ÁREA DE EQUIPAMENTOS

Além de apresentar alimentos, a Anuga demonstrou os equipamentos necessários para prepará-los. Em um espaço dedicado,



Fornos modernos e altamente tecnológicos foram apresentados na feira e reduzem o tempo de preparo dos pratos em 40%

fabricantes de liquidificadores a máquinas automáticas de espremer laranjas apresentaram produtos em primeira mão durante a feira. Destaque para os fornos, cada vez mais reduzidos e eficientes.

A gaúcha Grano e o seu forno para assar pizzas mais rapidamente é um exemplo. Chamado de Forno Pizzaiolo Express, o equipamento é direcionado a estabelecimentos como as conveniências de postos de combustíveis e já consta nas lojas da rede de postos SIM, no Sul do país.

Segundo Maicon Menoncin, gerente nacional de vendas da empresa, há 180 lojas da rede equipadas com o forno pizzaiolo, e a expectativa é ampliar essa presença não só na rede SIM, mas também em outras conveniências do país nos próximos anos.

O equipamento conta com pedras refratárias, onde as pizzas — ou outros alimentos — são assados. As pedras são aquecidas por meio de jatos de ar quente, emi-

tidos em alta velocidade. Com isso, explica a fabricante, o tempo de preparo dos alimentos é reduzido em cerca de 40%, quando comparado com fornos tradicionais elétricos ou a gás.

Também na área de fornos, a fabricante alemã Rational demonstrou um equipamento que ela classifica como “forno combinado inteligente”. Na prática, ele conta com uma série de automações, a começar pela auto limpeza. Sim: o forno se limpa sozinho, por meio de vapor de água quente. É uma operação semelhante à das máquinas de lavar louças. “Esse forno trabalha tanto com calor seco quanto úmido, variando ambos automaticamente durante a preparação de um alimento”, explicou Marco Araújo, chef de aplicação da Rational.

Com essa tecnologia, um torresmo pururuca ou uma bandeja de coxinhas podem ser preparados em 5 minutos, sem a necessidade de uma só gota de óleo. ■



Fiscalização da ANP retirou do mercado mais de 700 mil litros de lubrificantes clandestinos, desde 2022

Combate à venda irregular de lubrificantes é foco do programa Juntos pela Qualidade

Iniciativa desenvolvida pelo Sindilub auxilia o setor na redução de fraudes e destaca alguns cuidados para que os pontos de revenda evitem cometer irregularidades

POR PAULO JOSÉ DE CARVALHO

Produção de lubrificantes por fábricas irregulares, produtos comercializados sem registro na ANP, produtos não conformes, sonegação fiscal. Estes são alguns dos problemas encontrados no setor de óleos lubrificantes, que podem atingir a revenda, caso não sejam respeitadas algumas precauções na hora da compra. Porém, desde que o Sindilub (Sindicato Interestadual do Comércio

de Lubrificantes) lançou o programa Juntos Pela Qualidade, as ações de combate ao mercado ilegal de óleos lubrificantes ganharam mais força e contam com o apoio de entidades do setor.

De acordo com Laercio Kalaszkas, diretor estratégico do Sindilub, desde o lançamento do programa, em julho de 2022, durante a **Expostos & Conveniência**, mais de 700 mil litros de lubrificantes clandestinos foram

apreendidos e retirados da comercialização, por ações de fiscalização da ANP.

Segundo Kalauskas, o programa surgiu a partir do anseio em assegurar a qualidade na produção, com a participação de entidades reguladoras e de representantes da indústria de lubrificantes.

O setor de lubrificantes envolve quase 1.000 empresas no país, entre refinadores, revendedores e importadores autorizados. “Nós temos 143 produtores de lubrificantes, 179 importadores, três refinarias que produzem óleos básicos e 13 rerrefinadores. São 550 revendedores atacadistas de lubrificantes que fazem a distribuição pelo Brasil”, disse o diretor estratégico do Sindilub, em alusão ao tamanho do mercado e aos desafios para a manutenção da qualidade dos produtos.

Além de reforçar a preocupação em garantir a conformidade na produção de óleos lubrificantes, o programa Juntos Pela Qualidade recebeu um novo participante em 2024, com a chegada do Instituto Combustível Legal (ICL). “Temos que tornar pública toda esta questão dos lubrificantes ilegais. Nós temos um novo aliado, fizemos uma aproximação com o ICL, que está vindo para nos apoiar. Eles combatem fraudes

e, agora, querem entrar para também eliminar situações como a falsificação de produtos,” comentou Kalauskas.

De acordo com Carlo Faccio, diretor do ICL, as ilicitudes cometidas no setor de lubrificantes seguem duas vertentes: a tributária e a operacional. Essa prática envolve desde a produção até a reutilização de embalagens na comercialização clandestina do óleo. “No caso dos problemas tributários, temos as fraudes de utilização de produtos substitutos que possuem tratamento diferenciado, e, portanto, geram problemas concorrenciais. Já no caso dos ilícitos operacionais, a qualidade é a principal irregularidade, potencializada pela ação das fábricas e galpões clandestinos de óleos e clonagem de embalagens”, explicou.



A atuação da ANP com o Programa de Monitoramento de Lubrificantes (PML) também representa outra base de sustentação para o combate às irregularidades deste segmento. Em média, apenas 6% das amostras recolhidas pela Agência não estão em conformidade com os parâmetros de qualidade que regulamentam a comercialização de óleos lubrificantes.

Para o diretor estratégico do Sindilub, esse resultado pode ser um pouco mais expressivo (alcançando cerca de 10%). Ou seja, em sua avaliação, um a cada dez litros de lubrificantes comercializados seriam não conformes. “Outro dado importante é que, em média, 10% dos lubrificantes são falsificados no mundo. Em países que são menos desenvolvidos esse percentual é maior. No México, por exemplo, é de 25%. Então, se deduz que no Brasil esse número pode ser mais elevado”, disse.

POSTOS: ATENÇÃO NUNCA É DEMAIS

A comercialização de lubrificantes irregulares pode acarretar em problemas severos para os postos revendedores, como a apreensão da mercadoria e



multas que podem variar de R\$ 5 mil a R\$ 5 milhões. A recomendação, para a revenda, é ficar atenta ao escolher os fornecedores de lubrificantes, sendo importante avaliar o cadastro e exigir referências. “O revendedor está preocupado com o combustível, que é o seu principal negócio. Às vezes, o gerente do posto comprou apenas uma caixa de lubrificante, basta expor na prateleira e ser fiscalizado pela ANP. Caso o produto não tenha registro é o bastante para ser autuado”, explicou Kalauskas.

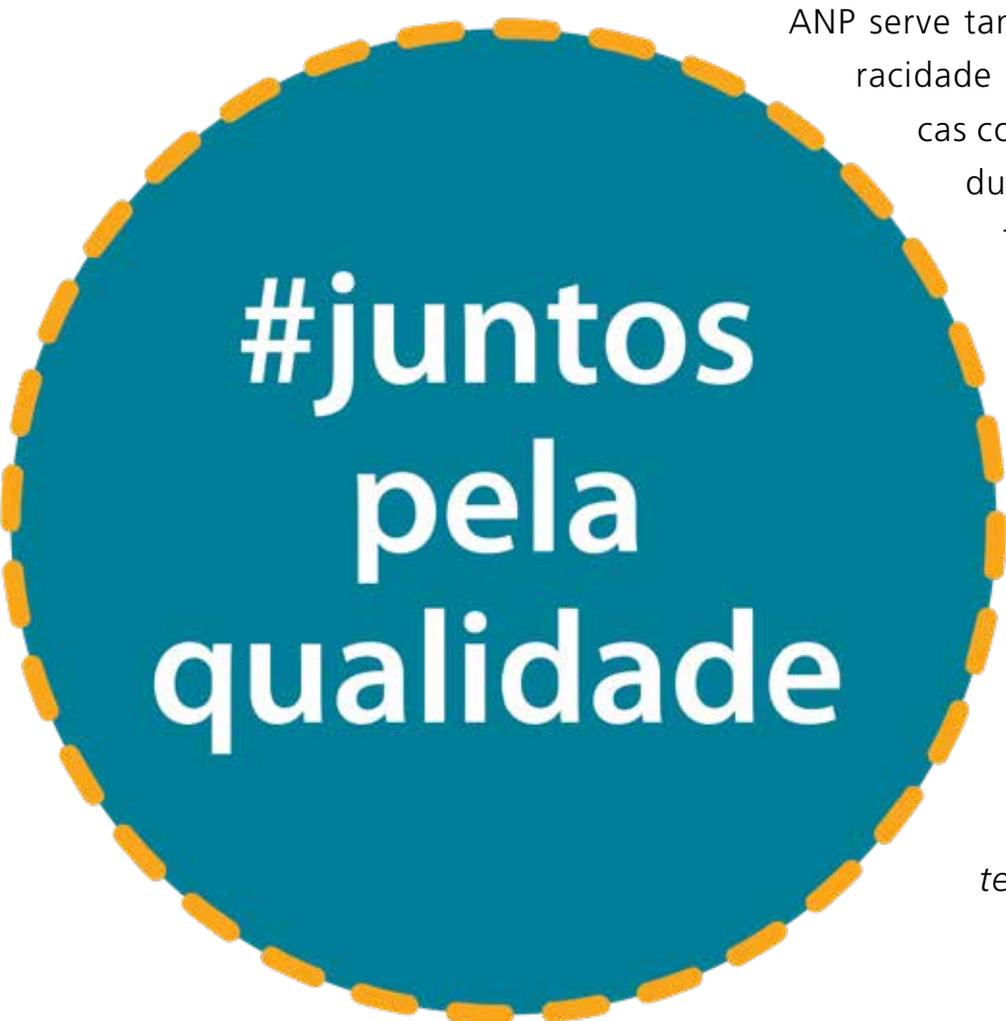
Existem alguns mecanismos de prevenção que podem ser adotados pelos

revendedores de lubrificantes automotivos no Brasil, em busca de evitar a comercialização ilegal, como checar o registro do produto diretamente no site da ANP, no endereço: <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/qualidade-de-produtos/registro-de-produtos>.

Segundo a ANP, a revenda precisa identificar, ainda, informações dispostas no rótulo, que deve ser apresentado em português.

“No momento de adquirir lubrificante veicular, é preciso ficar atento ao rótulo, que deve apresentar, em português, informações sobre a origem e a qualidade do produto. Todo lubrificante veicular precisa ter registro na ANP, cujo número também está no rótulo. A Agência só concede o registro após estudar as características do produto”, disse a ANP, em nota encaminhada à **Combustíveis & Conveniência**.

A checagem de dados no *site* da ANP serve também para atestar a veracidade das informações técnicas contidas no rótulo do produto. “Também é importante conferir quem é o detentor do registro na Agência. No rótulo, é possível encontrar a razão social e o CNPJ do responsável pelo produto junto à ANP. Essas informações do rótulo podem ser confrontadas com os dados registrados no *site*”, explicou a Agência.



#juntos
pela
qualidade

CUIDADO COM O PREÇO E NOTAS FISCAIS

Os preços praticados na comercialização de óleos lubrificantes automotivos também servem como um indicador que pode prevenir a prática da venda irregular. Os revendedores devem desconfiar de ofertas abaixo do valor médio do produto no mercado. “Se você vê um preço fora da normalidade, é preciso desconfiar, porque ‘não existe milagre’. Se alguém chegar com preço fora de um padrão, devemos ficar alertas. O empresário (também) deveria tomar cuidado com o fornecedor”, explicou Kalauskas.

O ICL destaca, ainda, a importância da emissão de notas fiscais na compra de lubrificantes. A medida serve para certificar informações relevantes sobre o produto, como origem e lote. “O revendedor deve ficar atento à emissão das notas fiscais, principalmente com relação à procedência dos produtos, verificando lote e fabricação.” ■

Tecnologia em favor da revenda

O Sindilub e o programa Juntos Pela Qualidade pretendem criar mais iniciativas para prevenir a comercialização de lubrificantes ilegais no país, como o lançamento de uma ferramenta tecnológica. O projeto, que ainda está em fase de desenvolvimento e será lançado em breve, permitirá que revendedores acessem informações sobre a produção e a venda de lubrificantes automotivos autorizados pela ANP.

Na plataforma, o usuário acessará dados importantes como registro, lote e informações do fabricante. Além da revenda, o aplicativo poderá ser consultado pelos consumidores, segundo o diretor estratégico do Sindilub. “É uma ferramenta tecnológica, e com ela é possível fazer uma consulta rápida, para o varejista saber sobre as não-conformidades de determinado fabricante, antes de oficializar a compra. Ela permite saber se aquele produto tem registro, se o produtor tem registro. Existe, ainda, a possibilidade de saber se o produto é original, ou não, por meio de um QRCode.”



Domicílio eletrônico trabalhista: novo controle estatal sobre as empresas

O Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) informou que já está aberto o edital da Secretaria de Inspeção do Trabalho (SIT), para que os empregadores possam fazer o cadastramento do novo sistema informatizado de Domicílio Eletrônico Trabalhista (DET). Essa obrigação foi incluída na Lei nº 14.261/2021, constando na Consolidação das Leis do Trabalho o artigo 628-A.

Esta é a mais nova obrigação empresarial para controle das empresas pelo governo. Em janeiro foi publicado o Decreto nº 11.905, de 30.1.2024, que alterou o Decreto nº 10.854, de 10.11.2021, o qual trata das disposições relativas à legislação trabalhista e institui o Programa Permanente de Consolidação, Simplificação e Desburocratização de Normas Trabalhistas Infralegais, para dispor sobre o Domicílio Eletrônico Trabalhista e o livro de Inspeção do Trabalho eletrônico.

Assim, a partir de 01.03.2024, iniciou-se o prazo para que as grandes e médias empresas de todo o país se cadastrem voluntariamente no Domicílio Judicial Eletrônico, centralizando, assim, as comunicações dos processos de todos os tribunais em uma única plataforma.

O Domicílio Judicial Eletrônico é uma ferramenta do Programa Justiça 4.0, que visa tornar o sistema judiciário brasileiro mais próximo da sociedade. A transformação digital do Poder Judiciário garantirá serviços mais rápidos, eficazes e acessíveis.

Todos os Tribunais Regionais do Trabalho (TRTs) já contam com a ferramenta. Tanto é assim que a Justiça do Trabalho se tornou o primeiro ramo do Judiciário a concluir a implementação do Domicílio Judicial Eletrônico.

A intenção é cientificar o empregador de quaisquer atos em processo administrativos e ju-

diciais, ações fiscais, intimações e avisos em geral; e receber, por parte deste, documentação eletrônica exigida no curso das ações ou apresentação de defesa e recurso.

Por meio do Domicílio Eletrônico Trabalhista, espera-se haver uma maior facilidade no diálogo entre os auditores fiscais do trabalho e os empregadores. Com o sistema informatizado, também será feito o recebimento de toda a documentação exigida pelas autoridades das empresas.

O Domicílio Eletrônico Trabalhista possibilitará o acesso centralizado das mensagens de todos os tribunais brasileiros, assim como a consulta e ciência das comunicações. Também haverá a oportunidade da ativação de alertas de cada aviso, por e-mail.

É importante reafirmar que poderá ser declarada a ciência tácita se o empregador não realizar a consulta das comunicações eletrônicas, no prazo regulamentar, nos termos do artigo 142 da Portaria 3.869/2023 do MTE. Logo, se torna imprescindível que todas as empresas acessem o Domicílio Eletrônico Trabalhista e atualizem os seus cadastros.

Vale lembrar que esta ferramenta se aplica a todos os empregadores, inclusive, os domésticos, sendo que o acesso se dará por meio da autenticação da conta: *gov.br*. Aliás, a obrigatoriedade de atualização dos dados cadastrais no Domicílio Eletrônico Trabalhista se aplica, inclusive, aos empresários que não têm empregados. De resto, o acesso ao sistema também poderá ser realizado por advogados, contadores e terceiros, utilizando o sistema de procuração eletrônica, o que demonstra mais uma forma de controle estatal sobre as empresas.



Lançamento do novo PMQ contou com ampla participação do público revendedor, diretoria do Recap e representantes da Unesp e do Instituto Combustível Legal

Divulgação/Recap

Recap lança novo programa de qualidade para auxiliar o combate às irregularidades

Sindicato de Campinas celebra parceria com o laboratório da Unesp, que traz inovação ao PMQ, e também lança pré-campanha contra as fraudes

POR MÔNICA SERRANO

Em Campinas e região, a preocupação do sindicato da revenda local (Recap) com o aumento de fraudes, principalmente do metanol nos combustíveis, estimulou duas iniciativas como forma de combate às ilegalidades: a renovação do Programa de Monitoramento da Qualidade (PMQ), em parceria com a Universidade Estadual Paulista (Unesp), e o pré-lançamento da nova campanha publicitária “Um Basta con-

tra as Fraudes - Fuja dessa bomba”, que conta com apoio da Fecombustíveis.

O PMQ do Recap existe há 20 anos, mas desde e 11 de abril, as coletas de amostras de combustíveis nos postos passaram a ser feitas pelo Centro de Monitoramento e Pesquisa da Qualidade de Combustíveis, Petróleo e Derivados da Universidade Estadual Paulista (Cempeqc/Unesp), novo parceiro do sindicato.

“O nosso objetivo, com o PMQ, é dar uma ferramenta para o revendedor monitorar e controlar as condições de qualidade e conformidade dos combustíveis que ele vende. Queremos trazer o maior número de revendedores para o nosso programa”, disse Emílio Martins, presidente do Recap, durante o lançamento do novo PMQ, na sede do sindicato, em 12 de abril, em Campinas (SP).

Para fortalecer a divulgação do novo PMQ, o Recap também trouxe como parceiro Cesar Urnhani, piloto de teste do programa Autoesporte, que gravará vídeos com os bons resultados da iniciativa, fortalecendo a mensagem da preocupação com a qualidade do abastecimento.

A necessidade de reformular o programa foi motivada pela extensão das fraudes de

metanol no etanol em Campinas, cujas análises, em alguns postos, chegaram a detectar 99,97% de metanol no biocombustível, quando o permitido pela ANP é de 0,5%. A situação ficou alarmante com a comprovação de óbitos de 18 moradores de rua por ingestão do etanol contaminado comercializado pelos postos. Segundo Eduardo Valdivia, vice-presidente do Recap, a primeira tentativa foi buscar o Ministério Público, mas o promotor fez a devolutiva da denúncia sem solução. “Tínhamos que fazer alguma coisa pela revenda. Foi então que tentamos contato com a Unesp, conhecemos a estrutura do laboratório e nos surpreendemos positivamente. Passados cerca de sete meses de negociação, firmamos a parceria. Este é um programa muito trabalhado por



Divulgação Recap

Equipe da Unesp vai percorrer os postos participantes do programa para fazer a coleta das amostras a cada dez dias

nós e a reformulação foi necessária, afinal, somos todos revendedores e a bandeira do sindicato é contra as fraudes”, disse.

COMO FUNCIONA

Com o aprimoramento, o novo programa passou a integrar análises da presença de metanol no etanol hidratado e do teor do biodiesel no diesel S500 e S10. As coletas serão realizadas a cada 10 dias, em todos os tanques dos postos participantes do programa. Após a coleta, os resultados serão divulgados em até quatro dias úteis por meio do aplicativo Posto Fiel, garantindo a confidencialidade dos resultados para cada posto revendedor.

Divulgação Recap



Emílio Martins, presidente do Recap, apresenta os principais objetivos do novo programa e destaca a necessidade de reduzir as fraudes

O revendedor credenciado ao PMQ também receberá apoio técnico do Cempeqc/Unesp, quando houver necessidade de comprovação do histórico de análises das amostras ou parecer técnico.

Parceria com a Unesp

O laboratório (Cempeqc) existe desde 2000 e a Unesp é uma das primeiras universidades do país que tem um laboratório dedicado à análise do biodiesel. Desde 2009, ele foi credenciado para desenvolvimento de pesquisas junto à ANP. Em 2016, foi criado um programa de monitoramento de combustíveis com o aplicativo Posto Fiel, que hoje faz parte do PMQ do Recap.

“O aplicativo tem algumas vantagens para o consumidor e para o dono do posto. O usuário pode consultar onde tem posto próximo dele. Já o proprietário do posto pode ver a di-

vulgação dos resultados e as datas das análises, além do apoio técnico sobre as amostras não conformes. O aplicativo é intuitivo e tem uma série de ferramentas para controle de frota, rendimento de combustíveis, entre outros”, disse Marques.

Até 2022, o Cempeqc fazia parte dos laboratórios credenciados pela ANP para analisar as amostras do Programa de Monitoramento de Qualidade de Combustíveis (PMQC) e, atualmente, o laboratório integra o Programa de Monitoramento de Qualidade dos Biocombustíveis (PMQbio).

co para ser usado em caso de defesa em processo administrativo ou judicial.

“Quem faz parte do programa sabe que ele é sério. Ou vende combustível de acordo ou não faz parte do programa. Esse é o compromisso com os revendedores e com o consumidor”, disse Rodrigo Fernando Costa Marques, coordenador do Cempeqc.

O associado ao Recap que aderir ao PMQ paga uma taxa mensal de R\$ 220,00, além de R\$ 40,00 pelas amostras retiradas de cada tanque.■

Campanha lançada pelo sindicato alerta consumidores contra os riscos de fraudes

UM BASTA CONTRA AS FRAUDES
FUJA DESSA BOMBA!

ADULTERAÇÃO, SONEGAÇÃO E FRAUDE VOLUMÉTRICA.

A qualidade do combustível que você coloca no seu veículo pode ser diferente quando o preço que você paga por ele. Quando encontrar uma diferença, **COMUNIQUE** você pode evitar danos de uma FRAUDE. Faça sempre a toda Paz!

DENUNCIE: 0800-970-0267
umbastacontraasfraudes.com.br

Apoio:
Fecombustíveis
Associação Brasileira de Combustíveis

Realização:
recap
SINDICATO DOS POSTOS DE COMBUSTÍVEIS DE CAMPINAS E REGIÃO

Um basta contra as fraudes

Outra iniciativa do Recap retoma um histórico do sindicato há 22 anos, quando foi lançada a primeira campanha publicitária contra as fraudes do setor. No entanto, segundo Martins, hoje, os fraudadores estão mais sofisticados e se aprimoraram. “A situação piorou e está insustentável. Todo mundo sofre com isso. E resolvemos colocar uma campanha envolvendo toda revenda. Como podemos ter preço de bomba abaixo de custo com garantia de qualidade?”, questionou. “Precisamos alertar o consumidor, mostrar como ele é enganado. O bandido, hoje, está verticalizado, ele tem a refinaria, a distribuidora, o transporte e o posto. Se não reagirmos, nós vamos morrer”, disse.

A campanha “Um basta contra as fraudes - Fuja dessa bomba” deverá ser lançada em 15 de maio, com spots de rádio e canais de comunicação do Recap, inclusive as redes sociais, painéis de LED nos postos, folders, releases à imprensa. A partir de 15 de junho, até 15 de agosto, a campanha entra em outdoors, que serão distribuídos nos 22 municípios da região, além de outras estratégias com informações e alertas contra as fraudes.

NACIONAL

Fecombustíveis comemora aprovação de projeto de lei da TCFA em Comissão da Câmara



Em 17 de abril, foi aprovado o projeto de lei 10.273/2018, que altera a cobrança da Taxa de Controle de Fiscalização Ambiental (TCFA) do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (Ibama), na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Câmara dos Deputados.

A Fecombustíveis celebrou o resultado da votação, já que este é um tema de interesse da revenda, que demanda intenso trabalho da liderança sindical há cerca de seis anos. A expectativa é de que, neste ano, a matéria seja aprovada com decisão favorável ao segmento.

Para os postos revendedores, a mudança da cobrança representa um passo rumo à evolução, já que se pretende implementar um critério mais justo e equilibrado, proporcional ao risco ambiental do negócio. Atualmente, pelo critério adotado, um posto de combustível de porte pequeno paga o mesmo valor de uma distribuidora ou refinaria de petróleo.

O texto, de autoria do ex-deputado Jerônimo Goergen (PP/RS), também propõe restringir as circunstâncias em que a taxa pode ser cobrada, vinculando-a apenas à realização de atividades potencialmente poluentes ou que façam uso de recursos ambientais sujeitos a licenciamento ou autorização ambiental federal.

Em relação à arrecadação de recursos, a Fecombustíveis destaca que o projeto não afetará o compromisso ambiental do Ibama em relação às suas atividades, porém corrige distorções de cobranças exacerbadas para setores com menor potencial poluidor.

A próxima etapa da votação deverá ser a avaliação pelo Senado, retornando depois, novamente, para a Câmara.

A Fecombustíveis permanecerá acompanhando o tema e almeja, com a aprovação do projeto, que acabe, de uma vez por todas, com uma das maiores injustiças do setor. **(Mônica Serrano)**

Maio

14º Ciclo de Congressos Regionais Minaspetro

Data: 24

Local: Uberlândia (MG)

Realização: Minaspetro

Informações: (31) 2108-6500

Junho

Encontro dos Revendedores do Centro-Oeste

Data: 6 e 7

Local: Cuiabá (MT)

Realização: Sindipetróleo - MT e demais sindicatos da região Centro-Oeste

Informações: (65) 3621-6623

14º Ciclo de Congressos Regionais Minaspetro

Data: 28

Local: Montes Claros (MG)

Realização: Minaspetro

Informações: (31) 2108-6500

Expo Revenda Montanhas

Data: 28 a 30

Local: Domingos Martins (ES)

Realização: Sindipostos - ES

Informações: (27) 3322-0104

Julho

Conexão Revenda

Data: 19

Local: Natal (RN)

Realização: Sindipostos - RN

Informações: (84) 3217-6076

Confira as principais ações da Fecombustíveis durante o mês de março de 2024:

01 - Reunião virtual de James Thorp Neto, presidente da Fecombustíveis, com presidência e diretoria da Ipiranga.

04 - Participação da Fecombustíveis na reunião do GT Institucional - Melhorias no biodiesel.

06 - Participação da Fecombustíveis no lançamento da Agenda Institucional do Comércio da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC), em Brasília (DF).

06 e 07 - Participação do presidente da Fecombustíveis na Convenção da Ipiranga, em São Paulo (SP).

11 - Participação da Fecombustíveis na reunião do GT Institucional - Melhorias no biodiesel.

12 - Participação da Fecombustíveis em reunião com o relator do Projeto de Lei Combustível do Futuro.

12 - Participação do Presidente da Fecombustíveis na reunião da Diretoria da Confederação Nacional do Comércio, Bens e Serviços (CNC), no Rio de Janeiro (RJ).

15 e 16 - Reunião do Conselho da Fecombustíveis e Encontro de Revendedores da Região Sul, em Gaspar (SC).

19 - Participação do Presidente da Fecombustíveis na reunião da Câmara Brasileira do Comércio de Combustíveis, da CNC, em Brasília (DF).

20 - Participação do Presidente da Fecombustíveis no *workshop* sobre mercado de créditos de carbono e RenovaBio, promovido pela Fecombustíveis e Brasilcom, na sede da CNC, em Brasília (DF).

25 - Participação do presidente da Fecombustíveis em reunião com o Secretário Especial da Receita Federal sobre sonegação fiscal, em Maceió (AL).

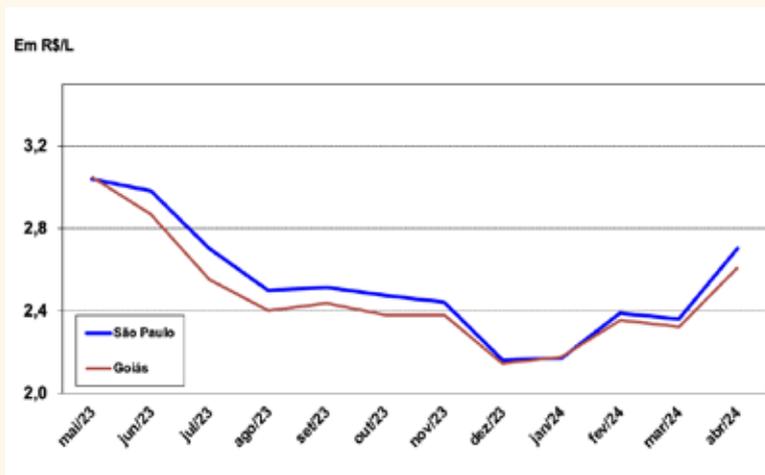
TABELAS

EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DO ETANOL (Centro-Sul)

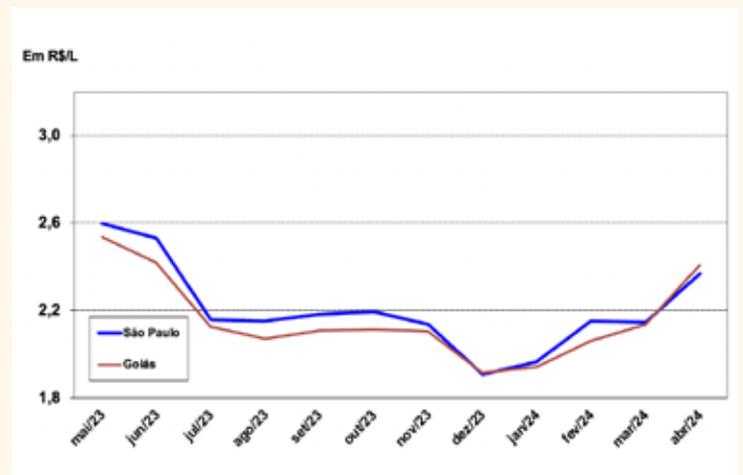
em R\$/L

	Período	São Paulo	Goiás		Período	São Paulo	Goiás
ANIDRO	25/03/2024 - 28/03/2024	2,470	2,375	HIDRATADO	25/03/2024 - 28/03/2024	2,278	2,326
	01/04/2024 - 05/04/2024	2,704	2,476		01/04/2024 - 05/04/2024	2,344	2,451
	08/04/2024 - 12/04/2024	2,646	2,607		08/04/2024 - 12/04/2024	2,370	2,406
	15/04/2024 - 19/04/2024	2,755	2,653		15/04/2024 - 19/04/2024	2,456	2,429
	22/04/2024 - 26/04/2024	2,718	2,708		22/04/2024 - 26/04/2024	2,298	2,337
	abril de 2023	3,326	3,345		abril de 2023	2,938	2,792
	abril de 2024	2,706	2,611		abril de 2024	2,367	2,406
Variação 25/03/2024 - 26/04/2024		10,0%	14,0%	Variação 25/03/2024 - 26/04/2024		0,9%	0,5%
Variação abril de 2024 x abril de 2023		-18,6%	-21,9%	Variação abril de 2024 x abril de 2023		-19,4%	-13,8%

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)
 Nota 2: Preço para vendas interestaduais.

TABELAS

FORMAÇÃO DE PREÇOS

Convênio ICMS 173/2023 (Gasolina) e 172/2023 (Diesel) - Referência 01/05/2024

UF	73% Gasolina A	27% Etanol Anidro ⁽¹⁾	27% PIS/COFINS Anidro ⁽³⁾	73% CIDE ⁽²⁾	73% PIS/COFINS ⁽³⁾	Carga ICMS Ad rem ⁽⁴⁾	Custo da Distribuição	
	AC	2,4535	0,8130	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	5,325
AL	2,0155	0,7941	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,869	
AM	2,3637	0,8157	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	5,238	
AP	2,0823	0,8238	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,965	
BA	2,3052	0,7995	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	5,164	
CE	1,9643	0,8103	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,834	
DF	2,1419	0,7393	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,940	
ES	2,0399	0,7528	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,852	
GO	2,1388	0,7366	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,934	
MA	1,9566	0,8049	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,820	
MG	2,0955	0,7474	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,902	
MS	2,1342	0,7528	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,946	
MT	2,2055	0,7582	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	5,023	
PA	1,9854	0,8076	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,852	
PB	1,9776	0,7900	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,827	
PE	1,9692	0,7900	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,818	
PI	1,9882	0,7954	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,843	
PR	2,0374	0,7474	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,844	
RJ	2,0870	0,7474	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,893	
RN	2,5319	0,7941	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	5,385	
RO	2,4283	0,8130	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	5,300	
RR	2,4104	0,8157	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	5,285	
RS	2,0551	0,7659	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,880	
SC	2,0714	0,7555	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,886	
SE	2,0932	0,7941	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,946	
SP	2,0665	0,7393	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,865	
TO	2,0478	0,7501	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,857	
CUSTO DA DISTRIBUIÇÃO - BRASIL ⁽⁵⁾							4,911	

UF	88% Diesel A S500	14% Biocombustível ⁽¹⁾	88% CIDE ⁽²⁾	14% PIS/COFINS Biodiesel ⁽⁶⁾	88% PIS/COFINS Diesel ⁽³⁾	Carga ICMS Ad rem ⁽⁴⁾	Custo da distribuição
AC	3,2448	0,6540	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,265
AL	2,8664	0,6921	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,945
AM	3,1390	0,6540	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,180
AP	2,9844	0,6540	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,025
BA	3,0908	0,6921	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,169
CE	2,8380	0,6921	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,917
DF	3,0489	0,6395	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,075
ES	2,9823	0,6257	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,994
GO	3,0489	0,6381	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,073
MA	2,8752	0,6921	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,954
MG	3,0392	0,6257	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,051
MS	3,0592	0,6381	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,084
MT	3,1274	0,6395	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,153
PA	2,8702	0,6540	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,911
PB	2,8434	0,6921	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,922
PE	2,8899	0,6921	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,968
PI	2,9123	0,6921	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,991
PR	2,9583	0,6288	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,974
RJ	2,9958	0,6299	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,012
RN	3,0080	0,6921	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,087
RO	3,2151	0,6540	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,256
RR	3,1940	0,6540	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,235
RS	2,9347	0,6288	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,950
SC	3,0103	0,6302	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,027
SE	2,9579	0,6921	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,036
SP	2,9794	0,6229	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,989
TO	2,9826	0,6442	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,013
CUSTO DA DISTRIBUIÇÃO - BRASIL ⁽⁵⁾						5,024	

FORMAÇÃO DE PREÇOS

em R\$/L

UF	86% Diesel	14%	86%	14% PIS/	86% PIS/	Carga	Custo da
	A S10	Biocombustível ⁽¹⁾	CIDE ⁽²⁾	COFINS Biodiesel ⁽⁶⁾	COFINS Diesel ⁽³⁾	ICMS Ad rem ⁽⁴⁾	
AC	3,2964	0,6540	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,316
AL	2,9180	0,6921	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,997
AM	3,1820	0,6540	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,223
AP	3,5004	0,6540	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,541
BA	3,1682	0,6921	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,247
CE	2,9033	0,6921	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,982
DF	3,1147	0,6395	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,141
ES	3,0410	0,6257	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,053
GO	3,1074	0,6381	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,132
MA	2,9268	0,6921	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,005
MG	3,1059	0,6257	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,118
MS	3,1108	0,6381	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,135
MT	3,1790	0,6395	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,205
PA	2,9601	0,6540	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,001
PB	2,8950	0,6921	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,974
PE	2,9415	0,6921	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,020
PI	2,9639	0,6921	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,042
PR	3,0129	0,6288	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,028
RJ	3,0582	0,6299	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,075
RN	3,0596	0,6921	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,138
RO	3,2667	0,6540	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,307
RR	3,2456	0,6540	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,286
RS	2,9970	0,6288	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,012
SC	3,0690	0,6302	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,086
SE	3,0095	0,6921	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,088
SP	3,0380	0,6229	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,047
TO	3,0342	0,6442	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,065
CUSTO DA DISTRIBUIÇÃO - BRASIL ⁽⁵⁾						5,086	

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

Nota (2): Decreto 8395, de 28/01/2015, para Gasolina e o Decreto 9391/2018 para o Diesel - Alíquota reduzida a zero

Nota (3): Decreto 9101, de 20/07/2017, para Gasolina e a Lei 10.865/2004 para o Diesel

Nota (4): Base de cálculo do ICMS = Ad rem (Gasolina - Convênio ICMS 15/2023 - e Diesel - Convênio ICMS 199/2022)

Nota (5): Média ponderada considerando o volume comercializado no ano de 2022

Nota (6): Lei 11.116/2005 - Biodiesel (Alíquotas reduzidas a zero até 31/12/2023 - Lei 14.592/2023)

Obs: preços com base nas Tabelas Petrobras (refinarias) de 27/12/2023 para Gasolina e óleo Diesel - ICMS Base - Convênio ICMS 173/2023 (Gasolina) e Convênio ICMS 172/2023 (Diesel)

Preços para o Estado da Bahia (S.Fco do Conde, Candeias, Jequié e Itabuna - Refinaria Acelen) - ref. 25/04/2024 e para Região Norte (Refinaria REAM) - ref. 26/04/2024 e Rio Grande do Norte (Guamaré - 3R Petroleum) - ref. 26/04/2024

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.

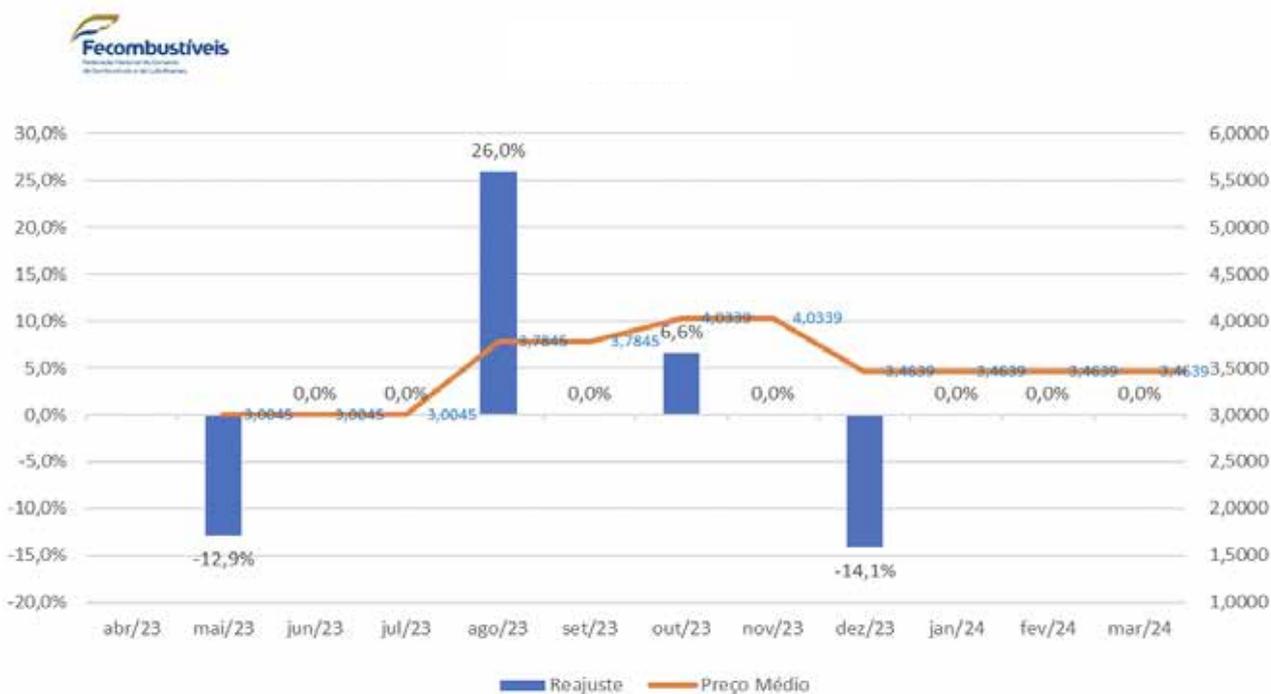
TABELAS

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 21/04/2024 - (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 29/04/2024



16º FÓRUM INTERNACIONAL DA EXPOPOSTOS & CONVENIÊNCIA

10-12 setembro | SÃO PAULO EXPO



Desperte sua visão de negócio e descubra o futuro do seu posto
no maior Fórum de conteúdo da América Latina!



Prepare-se para uma 
Revolução do seu Negócio:

INOVAÇÃO DISRUPTIVA

O Fórum trará insights sobre tecnologias disruptivas, tendências de consumo que podem revolucionar a forma como você gerencia seu posto.

PERGUNTAS PODEROSAS

O evento será uma oportunidade única para fazer as perguntas certas e obter respostas para os desafios do seu negócio.

REFLEXÃO ESTRATÉGICA

Acesse oportunidades que vão ajudar você a tomar decisões mais alinhadas com o futuro.

ADQUIRA O SEU INGRESSO EM www.expopostos.com.br 

Patrocinador Master



VIBRA



Petroplus

Patrocinador Gold

Patrocinador Silver

99Abastece

Realização



Fecombustíveis

Revista Oficial

COMBUSTÍVEIS
e SERVIÇOS

Promoção e Organização

exhibitions

Apoio



Local

SÃO PAULO EXPO
Exhibitions & Convention Center