



Audiência Pública
Debate sobre a Medida Provisória nº 1.063/2021

Guilherme Theophilo
CEO Instituto Combustível Legal

Rio de Janeiro / RJ,
21 de setembro de 2021

Quem Somos e Como Atuamos

Fórum permanente de discussão e proposição de iniciativas visando **combater o comércio irregular, promover esclarecimento do setor e restabelecer a concorrência leal.**



PREVENÇÃO

- Tipificar o Devedor Contumaz
- Simplificação Tributária



FISCALIZAÇÃO

- Apoio a órgãos públicos com inteligência, informações e suporte logístico



CONSCIENTIZAÇÃO

- Treinamento
- Divulgação
- Esclarecimento

ASSOCIADOS
FUNDADORES



1) venda direta de etanol hidratado pelos produtores e importadores aos postos revendedores

Regra atual: - regulamentação define a comercialização para evitar perdas arrecadatórias e de qualidade o fluxo: Produtor -> distribuidor → Postos de Serviço

Alteração proposta:

- a venda direta deveria ser autorizada apenas após a mudança das regras de tributação, consolidando todos os impostos (federais e estaduais) nos produtores e importadores, o que inclui a adoção do ICMS monofásico para os combustíveis, com alíquotas específicas (valor fixo por litro e por produto) e uniformes em âmbito nacional.

- vale destacar que a reduzida margem das distribuidoras e revendedores implica que os benefícios de redução de preços do etanol hidratado, esperado com essa mudança na legislação, serão insignificantes.

- há de se considerar que o aumento dos custos logísticos dos postos e os custos financeiros e operacionais necessários para que produtores e importadores se adaptem para atender o setor de varejo de combustíveis;

*** venda direta de etanol sem previsão tributária e fiscalizatória pode trazer aumento de irregularidades fiscais e operacionais**

2) liberação da venda de gasolina C e etanol hidratado por TRRs

Regra atual: Transportadores-Revendedores-Retalhistas (TRR) só podem comercializar, transportar e revender óleo diesel, óleos lubrificantes e graxa envasada.

Alteração proposta:

- sob o argumento de promover maior concorrência no setor de combustíveis pode acabar aumentando os custos de regulação, já que isso significa criar mais um elo a ser fiscalizado na cadeia de suprimentos. Os principais clientes dos TRRs são produtores rurais, empresas transportadoras e indústrias. Segundo a própria ANP, em 2020, apenas 0,56% da gasolina C vendida pelas empresas distribuidoras no Brasil eram destinados aos consumidores industriais e rurais. No etanol, esse percentual era de aproximadamente 2%.

- venda de etanol hidratado, um mecanismo de fraude comumente adotado é o faturamento do produto para um cliente industrial e entrega em um posto revendedor, de forma que este possa burlar e escapar de sua responsabilidade no pagamento de ICMS.

*** liberação da venda por agentes não capacitados pode elevar custos de fiscalização e facilitar a sonegação,**



3) Bomba branca em postos com contrato

Regra atual: - tutela regulatória da fidelidade à bandeira determina que os postos revendedores que tenham optado por exibir a marca de um distribuidor de combustíveis devam **apenas adquirir, armazenar e comercializar combustível fornecido por esse distribuidor.**

Alteração proposta:

- postos sem bandeira (50% do mercado) já tem previsão legal para bomba branca, garantindo competitividade para o mercado
- perda de qualidade e de serviço prestado, possibilidade de aumento de adulteração e sonegação fiscal
- aumento de custo para fiscalizar o posto, tanto para a ANP, quanto para os demais órgãos de defesa do consumidor.
- grande potencial para resultar em situações de enganação do consumidor, por confundi-lo quanto à procedência dos combustíveis

*** Permitir múltiplas bandeiras em um mesmo posto confunde o consumidor, dificulta a fiscalização e prejudica a concorrência**

4) Delivery de combustíveis

Regra atual: proibido o delivery de combustíveis, com exceção TRRs na venda de diesel para consumidores

Alteração proposta:

- aumento considerável dos riscos operacionais e ambientais, sem uma contrapartida justificável de ganhos para a concorrência.
- aumento dos custos necessários para se fiscalizar e, dessa maneira, garantir a segurança operacional e ambiental
- não existe estudos/pareceres que comprovem ganhos para o consumidor em termos de redução nos preços

*** O delivery de combustíveis oferece riscos à segurança, meio ambiente e provavelmente não irá reduzir preços**



ICL – sugestão

Reforço na fiscalização e na punição de práticas fraudulentas.

A punição de práticas fraudulentas e anticompetitivas é o caminho que devemos priorizar.

A punição dos agentes criminosos que lucram cifras bilionárias em cima de fraudes e práticas anticompetitivas é uma das premissas do ICL. Nesse sentido, consideramos que uma das **melhores soluções para sanar o mercado continua sendo intensificar os esforços para garantir o enrijecimento das leis referentes a crimes no setor e reforçar procedimentos de fiscalização.**

A sonegação e inadimplência já superam os 14 bilhões ao ano, segundo estudo FGV-projetos (2021), valor este que corresponde a

O ICL defende que o mercado de combustíveis no Brasil seja submetido a ações de fiscalização mais rigorosas, focadas nas principais irregularidades do setor. Entre as medidas defendidas pelo instituto, estão a **aprovação da simplificação tributária** e a **caracterização do devedor contumaz**. Essa última, por meio do Projeto de Lei do Senado (PLS) 284/2017, que estabelece critérios especiais de tributação para prevenir desequilíbrios da concorrência, combater a sonegação, a inadimplência e a adulteração de produtos.

Também acreditamos que as leis 9.847/99 e 8.176/91 são fundamentais para garantir o aumento de penas para crimes cometidos no setor.

Tal proposta apresentada da MP, sem uma ampla discussão, pode colocar em risco as condições operacionais, a segurança do abastecimento e o próprio padrão de concorrência vigente no segmento de distribuição e revenda.

Fato é que não é possível constatar que os ganhos competitivos são compensados pelos aumentos dos custos regulatório e de fiscalização.

