



# **COMBUSTÍVEL BRASIL**

SETOR DE COMBUSTÍVEIS, BIOCOMBUSTÍVEIS E DEMAIS DERIVADOS DE PETRÓLEO



**anp**

MINISTÉRIO DE  
MINAS E ENERGIA





Comitê Técnico Integrado para o Desenvolvimento  
do Mercado de Combustíveis, demais Derivados de  
Petróleo e Biocombustíveis (CT-CB)

# **Relatório de Atividades e Planos de Trabalho**

(Resolução CNPE nº 15/2017)

Brasília

Dezembro de 2018



SETOR DE COMBUSTÍVEIS, BIOCUMBIUSTÍVEIS E DEMAIS DERIVADOS DE PETRÓLEO

MINISTÉRIO DE  
**MINAS E ENERGIA**





**Ministério de Minas e Energia**

**Ministro**

Wellington Moreira Franco

**Secretário Executivo**

Márcio Félix Carvalho Bezerra

**Secretário de Petróleo, Gás e Combustíveis**

João Vicente de Carvalho Vieira

**Ministério das Minas e Energia – MME**  
Esplanada dos Ministérios – Bloco "U" – 5º andar  
70065-900 – Brasília – DF  
Tel.: (55 61) 2032 5555  
[www.mme.gov.br](http://www.mme.gov.br)

# Representantes do CT-CB

---

## **MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA (MME)**

CLAUDIO AKIO ISHIHARA

MARISA MAIA DE BARROS

## **CASA CIVIL DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA**

DANIELA FERREIRA MARQUES

JOSÉ CRUZ FILHO

## **SECRETARIA ESPECIAL DO PROGRAMA DE PARCERIA DE INVESTIMENTOS DA SECRETARIA GERAL DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA (SPPI)**

LEONARDO CAHUÊ MARTINS

PEDRO PENA PEREIRA

## **MINISTÉRIO DA FAZENDA (MF)**

ALEXANDRE LOYO

GUSTAVO GONÇALVES MANFRIM

## **MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE (MMA)**

GABRIEL ANGOTTI MAGNINO

HERALDO PERES

## **MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO (MPDG)**

CLÁUDIO CARVALHO

PEDRO CELSO RODRIGUES FONSECA

## **MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL (MTPA)**

JAIRO RODRIGUES DA SILVA

LUZENILDO ALMEIDA DE SOUSA

## **MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO (MAPA)**

CID JORGE CALDAS

LUIZ CLAUDIO CARMONA

## **MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS (MDIC)**

LEONARDO BOSELLI DA MOTTA

THOMAS PARIS CALDELLAS

## **AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (ANP)**

CEZAR CARAM ISSA

MAURO MOTTA LAPORTE

## **EMPRESA DE PESQUISA ENERGÉTICA (EPE)**

MARCELO CASTELLO BRANCO CAVALCANTI

MARCOS FREDERICO FARIAS DE SOUZA

## **CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA (CADE)**

CRISTIANE LANDERDAHL DE ALBUQUERQUE

RICARDO MEDEIROS DE CASTRO

# Representantes dos Subcomitês Temáticos do CT-CB

---

## **SUBCOMITÊ DE INFRAESTRUTURA**

### **MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA (MME)**

EDIE ANDREETO JUNIOR

MARISA MAIA DE BARROS (COORDENADORA)

### **AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (ANP)**

ALESSANDRA SILVA MOURA

HELIO DA CUNHA BISAGGIO

### **EMPRESA DE PESQUISA ENERGÉTICA (EPE)**

CARLOS EDUARDO R. DE MENDONÇA LIMA

PATRÍCIA FEITOSA BONFIM STELLING

## **SUBCOMITÊ DE ABASTECIMENTO**

### **MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA (MME)**

EDIE ANDREETO JUNIOR

MARISA MAIA DE BARROS

### **AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (ANP)**

CEZAR CARAM ISSA (COORDENADOR)

MAURO MOTTA LAPORTE

### **EMPRESA DE PESQUISA ENERGÉTICA (EPE)**

FILIFE DE PÁDUA FERNANDES SILVA

VITOR MANUEL DO ESPÍRITO SANTO SILVA

## **SUBCOMITÊ DE CONCORRÊNCIA E COMPETITIVIDADE**

### **MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA (MME)**

DEIVSON MATOS TIMBÓ

UMBERTO MATTEI

### **AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (ANP)**

BRUNO CONDE CASELLI (COORDENADOR)

JADER PIRES VIEIRA DE SOUZA

MARIA TEREZA DE OLIVEIRA RESENDE ALVES

### **EMPRESA DE PESQUISA ENERGÉTICA (EPE)**

BRUNO RODAMILANS LOWE STUKART

CARLOS AUGUSTO GOES PACHECO

## **SUBCOMITÊ DE TRIBUTAÇÃO**

### **MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA (MME)**

DEIVSON MATOS TIMBÓ

UMBERTO MATTEI

### **AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (ANP)**

KRONGNON DE SOUZA REGUEIRA

THIAGO NEVES DE CAMPOS

### **EMPRESA DE PESQUISA ENERGÉTICA (EPE)**

GABRIEL DA SILVA AZEVEDO JORGE

GUILHERME THEULEN ANTONIASSE

MARCELO CASTELLO BRANCO CAVALCANTI (COORDENADOR)

### **MINISTÉRIO DA FAZENDA**

ALEXANDRE DE OLIVEIRA LIMA LOYO

MICHELLE PAIONK

# Agradecimentos

---

Desde setembro de 2016, quando se iniciaram os trabalhos da iniciativa Combustível Brasil, foram realizadas uma série de encontros com diversos órgãos, instituições e consultores, que propiciaram o compartilhamento de diferentes visões e perspectivas acerca do setor de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis.

As contribuições oferecidas pelos participantes subsidiaram a proposição de ações e medidas destinadas ao desenvolvimento do mercado, especialmente ligadas aos temas infraestrutura, abastecimento, concorrência e competitividade, bem como tributação, que vêm sendo implementadas e monitoradas no âmbito da iniciativa Combustível Brasil.

Nesse sentido, cumpre-se agradecer a todos que colaboraram com a consecução dos objetivos previstos, por meio da participação em reuniões e em grupos de trabalho, o que permitiu conferir aderência desta importante realização aos anseios do setor.

ALANDIA ENGENHARIA DO BRASIL  
AGEO TERMINAIS ARMAZÉNS GERAIS  
ASSESSORIA DE ASSUNTOS INTERNACIONAIS DO ESTADO DO CEARÁ (ASINT-CE)  
ASSOCIAÇÃO AMBIENTAL PARA COLETA E GESTÃO DO ÓLEO LUBRIFICANTE USADO (AMBIOLUC)  
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS (ABEAR)  
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS DISTRIBUIDORAS DE ASFALTOS (ABEDA)  
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ENTIDADES DE CLASSE DAS REVENDAS DE GÁS LP (ABRAGÁS)  
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS (ABTL)  
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS IMPORTADORES DE COMBUSTÍVEIS (ABICOM)  
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS REVENDEDORES DE GÁS LIQUEFEITO (ASMIRG-BR)  
ASSOCIAÇÃO DOS PRODUTORES DE BIODIESEL DO BRASIL (APROBIO)  
ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS DISTRIBUIDORAS DE COMBUSTÍVEIS, LUBRIFICANTES, LOGÍSTICA E CONVENIÊNCIA (PLURAL)  
CATTALINI TERMINAIS MARÍTIMOS  
CENTRO DE TECNOLOGIA EM DUTOS (CTDUT)  
CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA (CADE)  
CONSELHO NACIONAL DO POLÍTICA FAZENDÁRIA (CONFAZ)  
CONSIGAZ  
COPAPE PRODUTOS DE PETRÓLEO  
DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT (GIZ) GMBH  
EMPRESA DE PESQUISA LOGÍSTICA (EPL)  
FEDERAÇÃO DA INDÚSTRIAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (FIRJAN)  
FEDERAÇÃO NACIONAL DAS DISTRIBUIDORAS DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BICOMBUSTÍVEIS (BRASILCOM)  
FEDERAÇÃO NACIONAL DO COMÉRCIO DE COMBUSTÍVEIS E DE LUBRIFICANTES (FECOMBUSTÍVEIS)  
GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES  
GRUPO LWART  
INNOVAR PROJETOS E CONSULTORIA  
INSTITUTO BRASILEIRO DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (IBP)  
LEGGIO CONSULTORIA  
LIQUIGÁS DISTRIBUIDORA  
OIL GROUP REFINERIES

PETROBRAS TRANSPORTE (TRANSPETRO)  
PETRÓLEO BRASILEIRO (PETROBRAS)  
PROGRAMA DE PLANEJAMENTO ENERGÉTICO (PPE) DO INSTITUTO ALBERTO LUIZ COIMBRA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM ENGENHARIA (COPPE) DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO (UFRJ)  
PETROCHINA INTERNATIONAL BRAZIL  
REFINARIA PETROQUÍMICA BRASIL (RPB)  
REFINARIA REFIT  
REFINARIA RIOGRANDENSE  
ROGERIO ALMEIDA MANSO DA COSTA REIS (CONSULTOR)  
SECRETARIA DA FAZENDA DO ESTADO DE MINAS GERAIS (SEFAZ-MG)  
SECRETARIA DE PROGRAMAS ESPECIAIS DO ESTADO DO MARANHÃO (SEPE-MA)  
SÉRGIO ABRAMANT (CONSULTOR)  
SINDICATO DAS DISTRIBUIDORAS DE COMBUSTÍVEIS DO ESTADO DA BAHIA (SINDICOM-BA)  
SINDICATO DAS INDÚSTRIAS MISTURADORAS E ENVASILHADORAS DE PRODUTOS DERIVADOS DE PETRÓLEO (SIMEPETRO)  
SINDICATO INTERESTADUAL DO COMÉRCIO DE LUBRIFICANTES (SINDILUB)  
SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DO RERREFINO DE ÓLEOS MINERAIS (SINDIRREFINO)  
SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DISTRIBUIDORAS DE GÁS LIQUEFEITO DE PETRÓLEO (SINDIGÁS)  
SINDICATO NACIONAL DO COMÉRCIO E TRANSPORTADOR-REVENDEDOR-RETAHISTA DE COMBUSTÍVEIS (SINDTRR)  
TT WORK PARTICIPAÇÕES  
UNIÃO BRASILEIRA DO BIODIESEL E BIOQUEROSENE (UBRABIO)



# Sumário

---

Comitê Técnico Integrado para o Desenvolvimento do Mercado de Combustíveis,  
demais Derivados de Petróleo e Biocombustíveis (CT-CB)

Relatório de Atividades e Planos de Trabalho

(Resolução CNPE nº 15/2017)

<b>LISTA DE FIGURAS</b> .....	11
<b>LISTA DE QUADROS</b> .....	11
<b>APRESENTAÇÃO</b> .....	12
<b>INTRODUÇÃO</b> .....	13
<b>1. ATIVIDADES REALIZADAS</b> .....	18
<b>1.1. Subcomitê de Infraestrutura</b> .....	18
1.1.1. Ações referentes às P-02 (investimentos em refino) e P-15 (linhas de financiamento).....	19
1.1.2. Ações referentes à P-05 (áreas de infraestrutura prioritárias).....	19
<b>1.2. Subcomitê de Abastecimento</b> .....	20
1.2.1. Ações referentes à P-04 (importação por distribuidores) e à P-16 (reposicionamento da Petrobras).....	21
1.2.2. Ações referentes à P-18 (combate ao comércio irregular).....	21
1.2.3. Ações referentes à P-21 (promoção da concorrência) .....	22
<b>1.3. Subcomitê de Concorrência e Competitividade</b> .....	24
1.3.1. Ações referentes à P-18 (combate ao comércio irregular).....	24
1.3.2. Ações referentes à P-22 (atuação conjunta ANP e Cade), à P-10 (estudos acerca das estruturas de mercado) e à P-24 (estudos sobre nível de concentração em mercados relevantes) .....	24
1.3.3. Ações referentes à P-21 (promoção da concorrência) e à P-23 (evitar cláusulas danosas à concorrência).....	25
1.3.4. Ações referentes à P-21 (promoção da concorrência) e à P-25 (mercado competitivo).....	25
1.3.5. Ações referentes à P-26 (preços diferenciados de GLP).....	26
<b>1.4. Subcomitê de Tributação</b> .....	26
1.4.1. Ações referentes à P-28 (impacto dos tributos na eficiência da produção e da distribuição) .....	27

1.4.2.	Ações referentes à P-29 (tratamento isonômico das UFs) e à P-30 (simplificação e harmonização dos mecanismos tributários) .....	27
1.4.3.	Ações referentes à P-31 (estímulo à atividade de rerrefino).....	28
<b>2.</b>	<b>RESULTADOS ALCANÇADOS</b> .....	<b>29</b>
<b>2.1.</b>	<b>Subcomitê de Infraestrutura</b> .....	<b>29</b>
2.1.1.	Resultados referentes à P-07 (convergência entre os interesses do abastecimento e das licitações portuárias) e à P-13 (licitações de áreas portuárias de combustíveis).....	29
<b>2.2.</b>	<b>Subcomitê de Abastecimento</b> .....	<b>30</b>
2.2.1.	Resultados referentes à P-21 (promoção da concorrência) .....	30
<b>2.3.</b>	<b>Subcomitê de Concorrência e Competitividade</b> .....	<b>30</b>
2.3.1.	Resultados referentes à P-18 (combate ao comércio irregular).....	30
2.3.2.	Resultados referentes à P-21 (promoção da concorrência) e à P-23 (evitar cláusulas danosas à concorrência) .....	30
<b>2.4.</b>	<b>Subcomitê de Tributação</b> .....	<b>31</b>
2.4.1.	Resultados referentes à P-32 (bitributação de GLP oriundo de UPGN) .....	31
<b>3.</b>	<b>PLANOS DE TRABALHO</b> .....	<b>32</b>
<b>3.1.</b>	<b>Subcomitê de Infraestrutura</b> .....	<b>32</b>
<b>3.2.</b>	<b>Subcomitê de Abastecimento</b> .....	<b>33</b>
<b>3.3.</b>	<b>Subcomitê de Concorrência e Competitividade</b> .....	<b>34</b>
<b>3.4.</b>	<b>Subcomitê de Tributação</b> .....	<b>34</b>
<b>4.</b>	<b>PROPOSIÇÕES PARA O CT-CB</b> .....	<b>35</b>
<b>5.</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>36</b>
	<b>ANEXO 1 – PROPOSTAS DA INICIATIVA COMBUSTÍVEL BRASIL</b> .....	<b>37</b>
	<b>ANEXO 2 – RELATÓRIO DO SUBCOMITÊ DE INFRAESTRUTURA</b> .....	<b>41</b>
	<b>ANEXO 3 – RELATÓRIO DO SUBCOMITÊ DE ABASTECIMENTO</b> .....	<b>63</b>
	<b>ANEXO 4 – RELATÓRIO DO SUBCOMITÊ DE CONCORRÊNCIA E COMPETITIVIDADE</b> ...	<b>81</b>
	<b>ANEXO 5 – RELATÓRIO DO SUBCOMITÊ DE TRIBUTAÇÃO</b> .....	<b>95</b>

## LISTA DE FIGURAS

---

Figura 1 - Resumos das propostas da iniciativa Combustível Brasil.....	13
Figura 2 - Resumo das propostas por Subcomitê Temático.....	15
Figura 3 - Coordenação dos Subcomitês Temático .....	16
Figura 4 - Principais marcos da iniciativa Combustível Brasil.....	16

## LISTA DE QUADROS

---

Quadro 1 - Diretrizes estratégicas da iniciativa Combustível Brasil.....	14
Quadro 2 - Plano de trabalho do SCT Infraestrutura .....	32
Quadro 3 - Plano de trabalho do SCT Abastecimento.....	33
Quadro 4 - Plano de trabalho do SCT Concorrência e Competitividade .....	34
Quadro 5 - Plano de trabalho do SCT Tributação.....	34

## APRESENTAÇÃO

---

No Brasil, quase a totalidade da infraestrutura do negócio de *downstream* encontra-se sob o controle da Petrobras. Diante da perspectiva de crescimento do mercado brasileiro nos próximos anos e considerando a posição anunciada pela Petrobras em setembro de 2016 a respeito da sua estratégia de negócios, de não assegurar integralmente o abastecimento do mercado brasileiro, serão necessários investimentos em refino e infraestrutura de movimentação de petróleo e derivados a serem realizados também por outras empresas, a fim de garantir o abastecimento de combustíveis do País.

Dessa forma, a iniciativa Combustível Brasil, lançada em fevereiro de 2017, surgiu da necessidade de desenvolvimento de um mercado de combustíveis capaz de atender ao consumidor brasileiro em condições adequadas de preços e qualidade, em um ambiente regulatório claro e favorável aos investimentos. Essa iniciativa está alinhada aos objetivos estratégicos do Ministério de Minas Energia (MME) que miram como resultados a segurança energética do País e um ambiente de confiança e competitividade para o setor, ambos definidos no Mapa Estratégico MME 2017-2021.

Em sua primeira fase, a iniciativa Combustível Brasil consolidou diversas demandas do setor, de diferentes instituições, totalizando 32 propostas para desenvolver o mercado de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis.

O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), a posteriori, publicou a Resolução CNPE nº 15/2017, de 8 de junho de 2017, consubstanciada pelo programa, que estabeleceu diretrizes estratégicas para o desenvolvimento desse mercado, bem como criou o Comitê Técnico Integrado para o Desenvolvimento do Mercado de Combustíveis, demais Derivados de Petróleo e Biocombustíveis (CT-CB), responsável por submeter ao CNPE relatório de atividades e planos de trabalho específicos semestrais.

Em sua primeira reunião, realizada em 9 de agosto de 2017, o CT-CB definiu a sistemática de avaliação das 32 propostas dividindo-as em subcomitês temáticos (SCT): (i) Infraestrutura, (ii) Abastecimento, (iii) Concorrência e Competitividade e (iv) Tributação.

O Relatório de Atividades e Planos de Trabalho do CT-CB do 2º semestre de 2018 tem por objetivo avaliar a implementação das propostas em andamento, propor um plano de trabalho para 2019 contendo medidas e ações necessárias ao desenvolvimento do mercado.

Para 2019, importantes desafios consistem em avançar nas propostas prioritárias indicadas pelo setor, estimulando a entrada de novos agentes econômicos no mercado e a livre concorrência, em um ambiente regulatório pautado na transparência. A contribuição efetiva das instituições e demais interessados nos debates promovidos pelos SCT, sobre os mais diversos temas afetos ao mercado é indispensável para a continuidade e o sucesso desse programa de caráter estruturante para o setor.

## INTRODUÇÃO

A iniciativa Combustível Brasil, por meio do grupo de trabalho denominado Núcleo Operacional, formado por Ministério de Minas e Energia (MME), Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e Empresa de Pesquisa Energética (EPE), realizou reuniões com dezenas de agentes do mercado de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis com o objetivo de identificar as principais demandas do setor e propor ações e medidas prioritárias para o desenvolvimento desse mercado.

O esforço do Núcleo Operacional resultou no Relatório Combustível Brasil, de maio de 2017, contendo 32 propostas destinadas para a promoção e a intensificação da livre iniciativa no mercado brasileiro de combustíveis, compatível com seu crescimento, sintetizadas na Figura 1. O ANEXO 1 apresenta a descrição completa das propostas.

RESUMO DAS PROPOSTAS			
<b>P-01</b> Diretrizes Estratégicas	<b>P-09</b> Acesso a portos	<b>P-17</b> Legislação SINEC	<b>P-25</b> Mercado competitivo
<b>P-02</b> Mecanismos para incentivar investimentos em refino	<b>P-10</b> Estudos acerca das estruturas de mercado e da atuação integrada na cadeia	<b>P-18</b> Combate ao comércio irregular	<b>P-26</b> Preços diferenciados de GLP
<b>P-03</b> Políticas para fomento à produção e formulação de combustíveis	<b>P-11</b> Acesso de terceiros à infraestrutura	<b>P-19</b> Monitoramento da movimentação e comercialização	<b>P-27</b> Restrição de outros usos de GLP
<b>P-04</b> Importação de gasolina e óleo diesel diretamente por distribuidores	<b>P-12</b> Nível de serviços nos terminais aquaviários	<b>P-20</b> Diversificação dos tipos de combustíveis por região	<b>P-28</b> Impacto dos tributos na eficiência da produção e da distribuição
<b>P-05</b> Áreas de infraestrutura prioritárias	<b>P-13</b> Licitações de áreas portuárias de combustíveis	<b>P-21</b> Promoção da concorrência	<b>P-29</b> Tratamento isonômico dos tributos por UF
<b>P-06</b> Mecanismos para maior celeridade aos processos (órgãos ambiental e alfandegário)	<b>P-14</b> Retorno do investimento previsto nos contratos entre o setor portuário e a iniciativa privada	<b>P-22</b> Atuação conjunta ANP e Cade	<b>P-30</b> Simplificação e harmonização de mecanismos tributários
<b>P-07</b> Convergência entre os interesses das licitações portuárias e do abastecimento	<b>P-15</b> Ampliação das linhas de financiamento com taxas atrativas e de longo prazo	<b>P-23</b> Atuação regulatória para evitar cláusulas danosas à concorrência	<b>P-31</b> Estímulo tributário à atividade de rerrefino
<b>P-08</b> Licitação de áreas portuárias (combustíveis)	<b>P-16</b> Reposicionamento da Petrobras	<b>P-24</b> Nível de concentração de mercados relevantes	<b>P-32</b> Bitributação de GLP oriundo de UPGN

Figura 1 - Resumos das propostas da iniciativa Combustível Brasil

O Relatório Combustível Brasil foi divulgado para Consulta Pública por meio da Portaria MME nº 113, de 15 de março de 2017, sendo objeto de proposições de aprimoramento das suas diretrizes, por parte dos mais diversos agentes interessados.

Posteriormente, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) aprovou as ações realizadas pela iniciativa e editou a Resolução CNPE nº 15, de 8 de junho de 2017, que estabeleceu as diretrizes estratégicas para o desenvolvimento do mercado mostradas no Quadro 1.

## Quadro 1 - Diretrizes estratégicas da iniciativa Combustível Brasil

### Resolução CNPE nº 15/2017

Diretrizes estratégicas para o desenvolvimento do mercado de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis:

**I** - incremento e diversificação da oferta interna de combustíveis e de derivados de petróleo;

**II** - ampliação da produção de derivados de petróleo no País;

**III** - expansão da infraestrutura para garantia do abastecimento nacional de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis, com estímulo a modos de transporte mais eficientes;

**IV** - promoção de maior transparência em relação às capacidades e aos critérios de remuneração pelos serviços e uso da infraestrutura por terceiros;

**V** - desenvolvimento de um mercado competitivo nos diversos elos da cadeia, com condições de oferta a preços de mercado para os combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis;

**VI** – promoção da livre concorrência, respeito aos contratos e proteção dos interesses dos consumidores;

**VII** - aperfeiçoamento da estrutura tributária do setor de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis;

**VIII** - aprimoramento do arcabouço normativo do setor de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis; e

**IX** - transição para a nova configuração do mercado, sem prejuízo ao abastecimento de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis em todo o território nacional.

A resolução também criou o Comitê Técnico Integrado para o Desenvolvimento do Mercado de Combustíveis, demais Derivados de Petróleo e Biocombustíveis (CT-CB), com objetivo de avaliar a implementação das propostas e recomendar medidas e ações necessárias ao aprimoramento do marco legal do setor, bem como destinadas ao desenvolvimento do mercado.

O CT-CB é composto pelo MME, que o coordena; Casa Civil da Presidência da República; Secretaria Especial do Programa de Parceria de Investimentos (SPPI) da Secretaria-Geral da Presidência da República; Ministério da Fazenda (MF); Ministério do Meio Ambiente (MMA); Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (MPDG); Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA); Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa); Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC); Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP); Empresa de Pesquisa Energética (EPE); e Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

Em sua primeira reunião, realizada em 9 de agosto de 2017, o CT-CB definiu a sistemática de avaliação das 32 propostas dividindo-as em subcomitês temáticos (SCT): (i) Infraestrutura, coordenado pelo MME; (ii) Abastecimento e (iii) Concorrência e Competitividade, coordenados pela ANP; e (iv) Tributação, coordenado pela EPE. A Figura 2 mostra o resumo das propostas distribuídas por SCT e a Figura 3 mostra as coordenações dos SCT. O ANEXO 1 apresenta a descrição completa das propostas.

RESUMO DAS PROPOSTAS POR SUBCOMITÊ TEMÁTICO			
			
			
<b>P-01</b> Diretrizes Estratégicas	<b>P-09</b> Acesso a portos	<b>P-17</b> Legislação SINEC	<b>P-25</b> Mercado competitivo
<b>P-02</b> Mecanismos para incentivar investimentos em refino	<b>P-10</b> Estudos acerca das estruturas de mercado e da atuação integrada na cadeia	<b>P-18</b> Combate ao comércio irregular	<b>P-26</b> Preços diferenciados de GLP
<b>P-03</b> Políticas para fomento à produção e formulação de combustíveis	<b>P-11</b> Acesso de terceiros à infraestrutura	<b>P-19</b> Monitoramento da movimentação e comercialização	<b>P-27</b> Restrição de outros usos de GLP
<b>P-04</b> Importação de gasolina e óleo diesel diretamente por distribuidores	<b>P-12</b> Nível de serviços nos terminais aquaviários	<b>P-20</b> Diversificação dos tipos de combustíveis por região	<b>P-28</b> Impacto dos tributos na eficiência da produção e da distribuição
<b>P-05</b> Áreas de infraestrutura prioritárias	<b>P-13</b> Licitações de áreas portuárias de combustíveis	<b>P-21</b> Promoção da concorrência	<b>P-29</b> Tratamento isonômico dos tributos por UF
<b>P-06</b> Mecanismos para maior celeridade aos processos (órgãos ambiental e alfandegário)	<b>P-14</b> Retorno do investimento previsto nos contratos entre o setor portuário e a iniciativa privada	<b>P-22</b> Atuação conjunta ANP e Cade	<b>P-30</b> Simplificação e harmonização de mecanismos tributários
<b>P-07</b> Convergência entre os interesses das licitações portuárias e do abastecimento	<b>P-15</b> Ampliação das linhas de financiamento com taxas atrativas e de longo prazo	<b>P-23</b> Atuação regulatória para evitar cláusulas danosas à concorrência	<b>P-31</b> Estimulo tributário à atividade de rerrefino
<b>P-08</b> Licitação de áreas portuárias (combustíveis)	<b>P-16</b> Reposicionamento da Petrobras	<b>P-24</b> Nível de concentração de mercados relevantes	<b>P-32</b> Bitributação de GLP oriundo de UPGN

Figura 2 - Resumo das propostas por Subcomitê Temático





Figura 3 - Coordenação dos Subcomitês Temáticos

Desde dezembro de 2017, o CT-CB tem submetido semestralmente ao CNPE o seu Relatório de Atividades e Planos de Trabalho com o objetivo de avaliar a implementação das propostas em andamento, propor um plano de trabalho para o próximo período e recomendar medidas e ações necessárias ao aprimoramento do marco legal do setor, bem como destinadas ao desenvolvimento do mercado. A Figura 4 mostra os principais marcos da iniciativa Combustível Brasil desde o seu lançamento, em fevereiro de 2017.

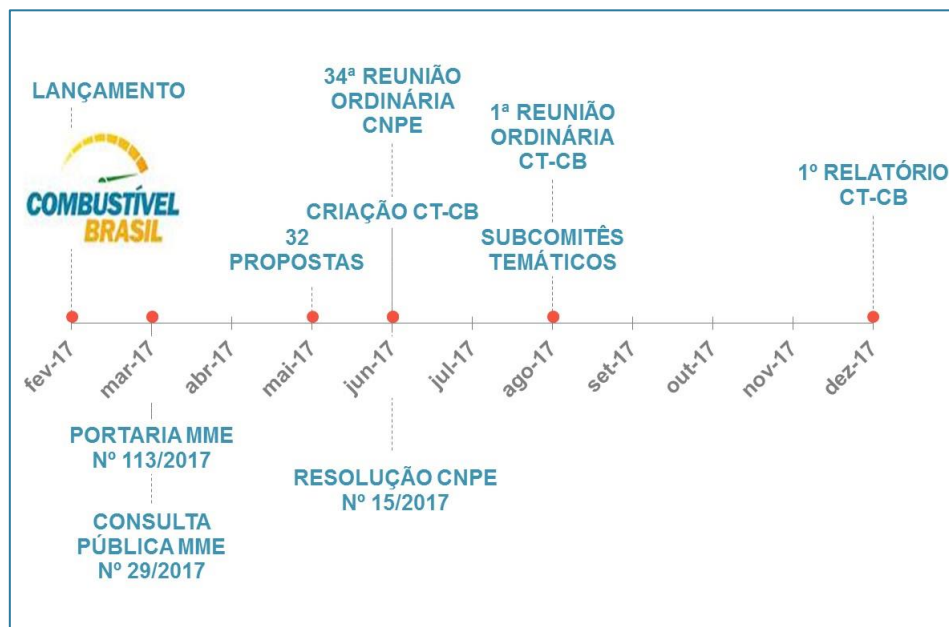


Figura 4 - Principais marcos da iniciativa Combustível Brasil



O presente Relatório de Atividades e Planos de Trabalho do CT-CB traz as atividades realizadas no 2º semestre de 2018, seus resultados, bem como as propostas de planos de trabalhos dos SCT a serem ratificadas.

Cumprir informar que a greve dos caminhoneiros deflagrada em maio de 2018 impactou os planos de trabalho vigentes. Diversas ações e medidas foram necessárias para implementar e regulamentar o Programa de Subvenção Econômica à Comercialização do Óleo Diesel, instituído pela Medida Provisória nº 838, de 30 de maio de 2018, posteriormente convertida na Lei nº 13.723, de 04 de outubro de 2018, tanto em âmbito governamental, quanto regulatório, com reflexos nos planos de trabalho inicialmente definidos pelos SCT, especialmente daqueles sob coordenação da ANP. Apesar disso, foi possível implementar novas atividades aderentes às propostas da iniciativa Combustível Brasil.

## 1. ATIVIDADES REALIZADAS

---

O CT-CB definiu a sistemática de avaliação das 32 propostas da iniciativa Combustível Brasil dividindo-as em subcomitês temáticos (SCT): (i) Infraestrutura, coordenado pelo MME; (ii) Abastecimento e (iii) Concorrência e Competitividade, coordenados pela ANP; e (iv) Tributação, coordenado pela EPE (vide Figura 1 e ANEXO 1).

Assim, MME, ANP e EPE, por meio dos respectivos SCT sob a sua coordenação, têm a atribuição de, semestralmente, reportar as atividades desenvolvidas no período de acordo com o plano de trabalho definido previamente, bem como apresentar os resultados alcançados.

Os SCT elaboraram relatórios que subsidiaram e são parte integrante do presente trabalho, conforme a seguir.

(i)	SCT Infraestrutura	Coordenação MME	<b>ANEXO</b>
(ii)	SCT Abastecimento	Coordenação ANP	<b>ANEXO 3</b>
(iii)	SCT Concorrência e Competitividade	Coordenação ANP	<b>ANEXO 4</b>
(iv)	SCT Tributação	Coordenação EPE	<b>ANEXO 5</b>

As atividades realizadas pelos SCT no 2º semestre de 2018 serão apresentadas a seguir, consoante os planos de trabalho propostos no Relatório de Atividades e Planos de Trabalho do CT-CB do 1º semestre de 2018, submetido ao CNPE em 5 de junho de 2018.

Cabe ressaltar que, diante da agenda prioritária do Programa de Subvenção Econômica à Comercialização do Óleo Diesel, realizou-se algumas adequações nos planos de trabalho dos SCT, em especial daqueles coordenados pela ANP. Assim, novas ações foram implementadas no sentido de preservar a consecução dos objetivos da iniciativa Combustível Brasil.

### 1.1. Subcomitê de Infraestrutura

O plano de trabalho do SCT Infraestrutura previa a execução de atividades inerentes às propostas P-08, P-09, P-11, P-12 e P-14 (Figura 2 e ANEXO 1) no 2º semestre de 2018. Contudo, essas tarefas estão ligadas ao Acordo de Cooperação Técnica entre a ANP e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) a ser assinado por estas agências. O acordo, aprovado pela diretoria da ANP e em fase de aprovação pela diretoria da ANTAQ, permitirá maior interação entre as agências e, por conseguinte, tornará os trabalhos deste SCT mais céleres e seus resultados mais efetivos. Espera-se que o acordo seja assinado ainda em 2018. Sendo assim, **a análise dessas propostas será postergada para 2019.**

Todavia, o SCT Infraestrutura desenvolveu trabalhos no âmbito das propostas P-02, P-05 e P-15 (Figura 2 e ANEXO 1), iniciadas anteriormente. Além disso, este SCT acompanhou o andamento das atividades conduzidas pelo grupo de trabalho criado para tratar de questões sobre as instalações em aeródromos, sob coordenação do SCT Abastecimento (item 1.2.3).

### 1.1.1. Ações referentes às P-02 (investimentos em refino) e P-15 (linhas de financiamento)

- **Oportunidade de investimentos em minirrefinarias associadas a campos *onshore* e *offshore* e Fundo de Cooperação Brasil-China**

As propostas P-02 e P-05 foram tratadas em conjunto nesta ação. No dia 05/11/2018, foi realizada uma reunião na EPE, no Rio de Janeiro, com transmissão para o MME, em Brasília, com a participação de instituições que integram o CT-CB, de representantes dos SCT e de agentes do setor de combustíveis (produtores, distribuidores, operadores logísticos, empresas de engenharia, consultores, investidores, academia, associações, federações e instituições governamentais), com o objetivo de divulgar: (i) oportunidades de investimentos em minirrefinarias associadas a oportunidades exploratórias e revitalização de campos *onshore* maduros, bem como a produção de campos *offshore* de produtores independentes; e (ii) o Fundo de Cooperação Brasil-China (CBC) para Expansão da Capacidade Produtiva.

Quanto ao item (i), a EPE fez uma apresentação geral sobre o assunto e também abordou a questão do aproveitamento do gás natural na geração distribuída de energia elétrica. A empresa Oil Group Refineries, a convite do SCT Infraestrutura, realizou uma apresentação específica sobre oportunidade de investimentos em minirrefinarias para aproveitamento de campos *onshore* na Bahia, em Sergipe, no Rio Grande do Norte e no Espírito Santo e de campos *offshore* com pequenos volumes localizados nas bacias de Sergipe-Alagoas e do Ceará. A empresa também citou oportunidades para aproveitamento de campos *offshore* com grandes volumes nas bacias de Campos, de Santos e do Espírito Santo.

Quanto ao item (ii), o SCT convidou a Secretaria de Assuntos Internacionais (SEAIN) do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (MPDG) para falar do Fundo Brasil-China. O CBC-Fundo formalmente criado e anunciado em maio de 2017, é fruto de um Memorando de Entendimentos entre a SEAIN/MPDG e o China-LAC Industrial Cooperation Investment Fund (CLAIFUND). Tem como principal objetivo funcionar como mecanismo de cooperação entre o Brasil e a China. O CBC-Fundo é um mecanismo de cooperação que busca a combinação de fontes de recursos para financiamento, alocados por projetos, de acordo com as características de cada um (projeto básico).

Ao final das apresentações houve um debate sobre os temas e esclarecimentos de questões que foram respondidas pelos palestrantes. **O SCT receberá contribuições dos participantes para deliberar sobre os desdobramentos dessa ação para 2019.**

### 1.1.2. Ações referentes à P-05 (áreas de infraestrutura prioritárias)

- **Infraestrutura dutoviária**

Esta ação consiste na elaboração de um plano de ação de indução de investimentos na ampliação e na construção de dutos para movimentação de derivados de petróleo e de biocombustíveis no País.

Contextualizando, em 26/10/2017, foi realizado o *workshop* “SCT Infraestrutura” em que a ANP e a EPE mapearam 10 áreas relevantes de infraestrutura de movimentação de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis no País, para a realização de investimentos privados. Foram mapeados empreendimentos pertinentes aos modos de transporte rodoviário, ferroviário, hidroviário e dutoviário. No caso dos oleodutos, a ANP e a EPE indicaram a tendência de saturação dos oleodutos OSBRA, OPASC, OLAPA e OSPLAN<sup>1</sup> no longo prazo, de acordo com seus estudos preliminares. Posteriormente, no dia 25/09/2018, a EPE realizou uma apresentação na *Rio Oil & Gas Conference 2018* intitulada “Perspectivas para a Indústria de Dutos no Brasil”, reafirmando a posição do trabalho anterior a respeito da tendência de saturação dos oleodutos OSBRA e OPASC e sinalizando o desenvolvimento de ferramentas para elaboração de um plano indicativo de oleodutos (PIO). O tema foi abordado na conferência como reflexo de uma demanda do setor pelo assunto.

Assim, considerando: (i) a importância dos ativos da infraestrutura dutoviária para o sistema de distribuição de combustíveis, dada principalmente por sua alta capacidade para coletar e entregar produtos para o mercado em longas distâncias; (ii) a tendência de saturação desses dutos no longo prazo; e (iii) o fato dos ativos citados serem de propriedade da Petrobras, que por sua vez reduziu seu envolvimento no abastecimento nacional e não sinalizou investimentos nesse segmento nos próximos anos, o SCT Infraestrutura iniciou o processo de elaboração de um plano de ação com o objetivo de estimular investimentos no desenvolvimento da infraestrutura dutoviária brasileira.

No dia 11/10/2018, foi realizada uma reunião por meio de videoconferência na EPE, no Rio de Janeiro, e no MME, em Brasília, com a participação de representantes do CT-CB, dos SCT e de especialistas desse segmento do setor. Inicialmente, a EPE apresentou estudos preliminares sobre impactos da movimentação de derivados de petróleo na infraestrutura dutoviária brasileira no horizonte de 2027, com os mesmos resultados apresentados no *workshop* “SCT Infraestrutura”. Adicionalmente, a EPE indicou que o ORSUB<sup>2</sup> operará normalmente até 2027. Em seguida, foi realizado um amplo debate e um *brainstorm* sobre as características e os desafios inerentes ao desenvolvimento da infraestrutura em questão. As contribuições dos participantes foram reunidas para subsidiar o plano de ação. A primeira reunião para realização do plano de ação ocorreu em 06/11/2018 e **a próxima reunião para finalização do trabalho ocorreu no dia 23/11/2018.**

## 1.2. Subcomitê de Abastecimento

Durante o 2º semestre de 2018, o SCT Abastecimento deu continuidade ao tratamento das propostas a seu cargo (Figura 2 e ANEXO 1) no âmbito da Agenda Regulatória 2017/2018 da ANP, em especial com a participação da Superintendência de Distribuição e Logística (SDL), conforme previsto no plano de trabalho deste SCT. As ações regulatórias da ANP apresentadas a seguir carregam em seu bojo tarefas associadas às propostas deste SCT.

---

<sup>1</sup> OSBRA - transporta derivados da refinaria REPLAN, em Paulínia (SP), para Brasília (DF); OPASC - transporta derivados da refinaria REPAR, em Araucária (PR), para Itajaí (SC); OLAPA - poliduto bidirecional que transporta derivados entre o Porto de Paranaguá (PR) e a REPAR; OSPLAN - transporta derivados do Terminal São Sebastião (SP) para a REPLAN.

<sup>2</sup> Transporta derivados do terminal Madre de Deus (BA) para os terminais de Jequié (BA) e Itabuna (BA).

Este SCT desenvolveu atividades referentes às propostas P-04, P-16, P-18 e P-21 (Figura 2 e ANEXO 1). Destaca-se o caráter transversal da proposta P-21, inicialmente a cargo do SCT Concorrência e Competitividade, que permite o desenvolvimento de ações por outros SCT e/ou em conjunto com outros SCT. A proposta P-18, também sob a responsabilidade do SCT Concorrência e Competitividade, possui relação de proximidade com o SCT Abastecimento.

### 1.2.1. Ações referentes à P-04 (importação por distribuidores) e à P-16 (reposicionamento da Petrobras)

- **Importação e exportação**

Esta ação, iniciada no 1º semestre de 2017, consiste na redução de 25 normativos sobre a atividade de comércio exterior para apenas uma resolução, buscando corrigir inadequações, retificar incompatibilidades com outros atos normativos da ANP e a dinamizar as relações de mercado.

Contextualizando, o ano de 2016 representou, para o comércio exterior de derivados de petróleo e de biocombustíveis, a confluência de fatores como a alteração da política de preços da Petrobras, a redução do envolvimento da Petrobras no abastecimento nacional e a ampliação da participação dos importadores no mercado, que trouxeram desafios à regulação econômica do segmento, entre outros. Esse panorama revelou a obsolescência do arcabouço normativo vigente para regular as atividades de importação e de exportação de derivados de petróleo e de biocombustíveis, em especial.

Nesse sentido, a partir de 2017, a Agência passou a orientar-se para a simplificação administrativa e de seus procedimentos regulatórios, buscando reduzir empecilhos e entraves desnecessários ao adequado desenvolvimento das atividades econômicas reguladas. Em 16/02/2017, a ANP realizou o *workshop* “Regulação em Importação e Exportação de Petróleo, Derivados e Biocombustíveis”, cujas contribuições subsidiaram a elaboração da nova resolução.

A ANP realizou a Consulta e Audiência Públicas nº 13/2018 a fim de obter subsídios e informações adicionais sobre a nova resolução a disciplinar o exercício da atividade de comércio exterior de biocombustíveis, petróleo e seus derivados e derivados de gás natural e disciplinar o procedimento de anuência prévia dos pedidos de importação e exportação. A audiência pública foi realizada em 26/07/2018. As contribuições recebidas estão em análise. Esta ação corresponde à ação regulatória 1.1 (importação e exportação) da ANP e **sua previsão de conclusão é dezembro de 2018.**

### 1.2.2. Ações referentes à P-18 (combate ao comércio irregular)

- **Atividade de distribuição de solventes**

Considerando o alto potencial adulterador de combustíveis do metanol, bem como eventos de comercializações suspeitas ocorridas em 2017, propôs-se incluir um dispositivo na Resolução nº 24/2006 prevendo a deliberação pela Diretoria Colegiada da ANP para restringir, em percentual a ser definido e por tempo determinado, a comercialização de metanol entre agentes congêneres.

A ANP realizou a Consulta e Audiência Públicas nº 25/2018 a fim de obter subsídios e informações adicionais sobre a minuta de Resolução que altera a Resolução ANP nº 24/2006, que, por sua vez, estabelece os requisitos necessários à autorização para o exercício da atividade de distribuição de solventes e a sua regulamentação. A audiência pública foi realizada em 24/10/2018. As contribuições recebidas serão analisadas. Esta ação corresponde à ação regulatória extra 3 (alteração pontual da Resolução nº 24/2006) da ANP e **sua previsão de conclusão é dezembro de 2018.**

### 1.2.3. Ações referentes à P-21 (promoção da concorrência)

- **Instalações em aeródromos**

Esta ação consiste na criação de um grupo de trabalho para tratar de questões sobre as instalações em aeródromos, visando o aumento da competição no mercado de combustíveis de aviação, sendo acompanhada também pelo STC Infraestrutura.

Contextualizando, em 30/11/2017, o CT-CB aprovou a inclusão das questões regulatórias do abastecimento de querosene de aviação (QAV) prospectadas no *workshop* “Desafios do Mercado de Combustíveis de Aviação”, promovido por este SCT em 27/11/2017, nos trabalhos dos SCT. Em momento anterior, de 8 a 10/08/2017, a ANP realizou o *workshop* “Cenário Atual e Perspectivas para o Mercado de Combustíveis no Brasil”, com a participação de agentes do mercado, para discutir problemas do setor e propor ações de melhoria do ponto de vista regulatório, visando o desenvolvimento do mercado. Assim, na sala de debates sobre combustíveis fósseis, os participantes propuseram a criação de um grupo de trabalho para tratar dos pontos críticos identificados sobre o acesso à infraestrutura aeroportuária.

Dessa forma, a ANP criou o Grupo Técnico sobre a regulação das instalações de armazenamento de combustíveis de aviação em aeroportos, entre outros, por meio da Portaria ANP nº 399, de 10/10/2018, com as atribuições de identificar ações para estimular a competição e reduzir as barreiras técnicas e regulatórias existentes no mercado. O grupo é composto pela ANP e pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Foram realizadas 3 reuniões em 02/10, 31/10 e 14/11 para definir e acompanhar as atividades a serem desenvolvidas pelo grupo. Nos dias 21/11 e 22/11 e 10/12 foram realizadas reuniões com produtor, distribuidoras e operadores aeroportuários que atuam no mercado brasileiro. Esta ação corresponde à ação regulatória 1.4 (instalações em aeródromos) da ANP e **o prazo para apresentação do relatório final com as recomendações do grupo encerra-se em dezembro de 2018.**

- **Autorização de construção e operação de instalações**

Esta ação visa atualizar o marco regulatório de autorizações de construção e de operação de instalações de derivados de petróleo e biocombustíveis, entre outros, com o objetivo de corrigir inadequações, retificar incompatibilidades e adequar a regulação a um novo contexto econômico. A necessidade de revisão da norma foi inicialmente apontada pela Coordenação de Autorizações da SDL.

A ANP realizou a Consulta e Audiência Públicas nº 26/2018 com o propósito de obter subsídios sobre a minuta de Resolução que substituirá a Resolução ANP nº 42/2011, a fim de atualizar o marco regulatório que determina os requisitos mínimos para obtenção de autorização de operação de instalações destinadas ao recebimento, armazenamento e expedição de derivados de petróleo e de biocombustíveis, entre outros. A audiência pública foi realizada em 13/11/2018. As contribuições recebidas estão em análise. Esta ação corresponde à ação regulatória 1.6 (autorização de construção e operação de instalações) da ANP e **sua previsão de conclusão é janeiro de 2019.**

- **Atividade de TRRNI**

Diante da inadequação de alguns dispositivos da Resolução ANP nº 10/2016, que estabelece os requisitos necessários à autorização para o exercício da atividade de transportador-revendedor-retalista na navegação interior (TRRNI), das peculiaridades que a atividade do TRRNI possui, bem como do engessamento do processo de outorga de autorizações, o mercado solicitou revisão da resolução, com o condão de tornar a regulação mais eficaz, a atuação dos agentes junto aos consumidores mais efetiva e de garantir maior eficiência ao mercado.

A ANP realizou a Consulta e Audiência Públicas nº 11/2018 para obter subsídios e informações adicionais sobre alterações à Resolução ANP nº 10/2016, entre outros. A audiência pública foi realizada em 05/07/2018 e **a Resolução ANP nº 746/2018, de 30/08/2018, foi publicada.** Esta ação corresponde à ação regulatória extra 1 (revisão da Resolução de TRRNI) da ANP.

- **Atividade de revenda**

Esta ação consiste na revisão da Resolução nº 41/2013, que disciplina o exercício da atividade de revenda varejista de combustíveis automotivos, para incluir nova possibilidade de fornecimento de gás natural veicular (GNV).

A ANP realizou a Consulta e Audiência Públicas nº 23/2018 para obter subsídios e informações adicionais sobre alterações à Resolução ANP nº 41/2013. A audiência pública foi realizada em 16/10/2018. As contribuições recebidas estão em análise. Esta ação corresponde à ação regulatória extra 2 (alterações pontuais da Resolução ANP nº 41/2013) da ANP e **sua previsão de conclusão é dezembro de 2018.**

- **Atividade de distribuição de combustíveis líquidos**

Esta ação consiste na revisão da Resolução nº 58/2014 de forma a ampliar o rol de possibilidades de cessão de espaço entre agentes regulados.

A ANP realizou a Consulta e Audiência Públicas nº 14/2018 para obter subsídios e informações adicionais sobre alteração do artigo 31º da Resolução ANP N°58/2014 que disciplina em quais instalações a capacidade de armazenagem e de distribuição de combustíveis líquidos poderá ser complementada. A audiência pública foi realizada em 10/07/2018 e **a Resolução ANP nº 745/2018, de 30/08/2018, foi publicada.** Esta ação corresponde à ação regulatória extra 5 (alteração pontual da Resolução ANP nº 58/2014) da ANP.

### 1.3. Subcomitê de Concorrência e Competitividade

No 2º semestre de 2018, a ANP e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) desenvolveram trabalhos conjuntos ligados à iniciativa Combustível Brasil, reforçados pelo Acordo de Cooperação Técnica renovado entre os dois órgãos, em 23/03/2018, pelo prazo de 10 anos. Promovida no âmbito da proposta P-22 (Figura 2 e ANEXO 1), a renovação do acordo assegurou a continuidade da atuação conjunta das duas instituições por meio da troca de informações, dados, relatórios e estatísticas, compartilhamento de pareceres técnicos e resultados de estudos, além do intercâmbio de servidores.

Contudo, o plano de trabalho do SCT Concorrência e Competitividade sofreu alterações devido à greve dos caminhoneiros. Foram necessárias ações para implementar o Programa de Subvenção Econômica à Comercialização do Óleo Diesel, tanto em âmbito governamental, quanto regulatório, com reflexos no plano de trabalho definido por este SCT. Novas ações foram implementadas aderentes às propostas P-10, P-18, P-21, P-23, P-24, P-25 (Figura 2 e ANEXO 1), no sentido de preservar o alcance dos objetivos da iniciativa Combustível Brasil.

#### 1.3.1. Ações referentes à P-18 (combate ao comércio irregular)

- **Combate ao comércio irregular e à concorrência desleal**

No período de 01/01 a 31/10/018, a Superintendência de Fiscalização do Abastecimento da Agência (SFI/ANP) realizou inúmeras ações desenvolvidas no âmbito da repressão às irregularidades nos mercados regulados.

#### 1.3.2. Ações referentes à P-22 (atuação conjunta ANP e Cade), à P-10 (estudos acerca das estruturas de mercado) e à P-24 (estudos sobre nível de concentração em mercados relevantes)

- **Atuação conjunta ANP e Cade**

A Portaria Conjunta Cade/ANP nº 4, de 11/06/2018, instituiu o Grupo de Trabalho Cade/ANP, com a finalidade de estabelecer atuação conjunta e coordenada no âmbito do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência e para promover a concorrência como instrumento para elevar a competitividade e a inovação na economia brasileira, especificamente no mercado de combustíveis. O GT Cade/ANP também tem como objetivo: (i) analisar a estrutura do mercado de combustíveis, (ii) avaliar a implementação das medidas propostas pelo Cade para repensar o setor de combustíveis<sup>3</sup> e (iii) avaliar a possibilidade de adoção permanente das medidas regulatórias excepcionais apresentadas pela ANP.

O GT é coordenado pelo Departamento de Estudos Econômicos do Cade e pela Superintendência de Defesa da Concorrência e Estudos e Regulação Econômica (SDR) da ANP. O prazo para conclusão dos trabalhos foi prorrogado por 90 dias pela Portaria Conjunta Cade/ANP nº 6, de 28/09/2018. **Assim, as atividades do GT devem ser concluídas até dezembro de 2018.**

---

<sup>3</sup> Repensando o setor de combustíveis: medidas pró-concorrência, Contribuições do Cade, mai. 2018.



### 1.3.3. Ações referentes à P-21 (promoção da concorrência) e à P-23 (evitar cláusulas danosas à concorrência)

- **Periodicidade mínima para os reajustes dos preços dos combustíveis**

A Tomada Pública de Contribuições (TPC) nº 1/2018, publicada em 06/06/2018, iniciativa que se inseriu nos anseios decorrentes dos efeitos da greve dos caminhoneiros de maio de 2018, teve por propósito coletar sugestões, dados e informações sobre a criação de norma para discutir a conveniência de se estabelecer uma periodicidade mínima para os reajustes dos preços dos combustíveis. O período de tomada de contribuições foi de 11/06 a 02/07/2018.

Concluiu-se, entre outras recomendações, pela não edição de medida regulatória, por parte da ANP, estabelecendo periodicidade mínima para os reajustes dos preços dos combustíveis no produtor e/ou nos demais elos da cadeia de abastecimento. Contudo, recomendou-se a realização de consulta e audiência públicas sobre minuta de resolução estabelecendo mecanismos de aumento da transparência na formação dos preços dos combustíveis. Nesse sentido, a SRD/ANP aprofundou os estudos sobre o assunto, resultando na Nota Técnica SDR/ANP nº 068/2018, de 02/08/2018, que subsidiou a realização da Consulta e Audiência Públicas nº 20/2018, objeto de análise da próxima ação.

- **Aumento da transparência na formação dos preços**

A Consulta e Audiência Públicas nº 20/2018, decorrente da TPC nº 1/2018, teve por objetivo obter subsídios e informações adicionais sobre a minuta de Resolução que dispõe sobre a obrigatoriedade de apresentação de dados de preços relativos à comercialização de derivados de petróleo, gás natural e biocombustíveis e dá outras providências. A audiência pública foi realizada em 03/10/2018 e as contribuições estão em análise. **O prazo para conclusão é dezembro de 2018.**

### 1.3.4. Ações referentes à P-21 (promoção da concorrência) e à P-25 (mercado competitivo)

- **Venda direta de etanol**

Esta é uma das medidas pró-concorrência sugeridas pelo Cade. A TPC nº 2/2018, publicada em 06/08/2018, teve por objetivo coletar sugestões, dados e informações sobre eventual elaboração de ato normativo estabelecendo novas regras para a comercialização de etanol combustível pelas usinas diretamente aos postos revendedores varejistas. O período desta TPC foi de 06/08 a 06/09/2018. As contribuições recebidas estão em análise pelo Grupo de Trabalho criado para esta finalidade, por meio da Portaria ANP nº 357, de 14/09/2018. **O prazo para conclusão é dezembro de 2018.**

- **Verticalização da cadeia de distribuição e fidelidade à bandeira**

A Portaria ANP nº 357, de 14/09/2018, constituiu Grupo de Trabalho para: (i) analisar as sugestões recebidas durante a TPC nº 2/2018 (venda direta de etanol) e conduzir o processo de revisão das respectivas resoluções em até 90 dias; (ii) publicar em até 30 dias as Tomadas Públicas de Contribuições referentes à manutenção da proibição da verticalização na cadeia de distribuição de combustíveis e da tutela regulatória da fidelidade à bandeira; (iii) analisar e conduzir o processo de revisão das respectivas resoluções em até 180 dias. Esta ação possui relação com a proposta P-10, pois será necessária a realização de estudos sobre as estruturas de mercado para subsidiá-la.

A TPC nº 3/2018 e a TPC nº 4/2018 foram publicadas em 05/10/2018 com a finalidade de coletar dados, informações e evidências que contribuam para a análise da verticalização da cadeia de distribuição de combustíveis e da necessidade de se manter a tutela regulatória da fidelidade à bandeira, respectivamente. O período de tomada de contribuições da TPC nº 3/2018 foi de 21/09 a 19/11/2018 e da TPC nº 4/2018 é de 24/09 a 19/11/2018. **O prazo para análise das contribuições e proposição das minutas de resolução final é março de 2019.**

- **Enchimento fracionado e de outras marcas (GLP)**

A TPC nº 7/2018, publicada inicialmente em 19/10/2018, tem o intuito de coletar dados, informações e evidências que contribuam para a análise acerca dos impactos sobre o mercado e a sociedade em uma eventual permissão por parte da ANP ao enchimento fracionado de recipientes transportáveis de GLP por parte dos distribuidores e à comercialização de GLP em recipientes de outras marcas (OM). O período para contribuições desta TPC vai de 22/10 a 20/12/2018. **O prazo de conclusão será junho de 2019.**

### 1.3.5. Ações referentes à P-26 (preços diferenciados de GLP)

- **Preços diferenciados de GLP**

Em que pese ter aprovado o Relatório de Atividades do CT-CB do 2º semestre de 2017, o CNPE ainda não promoveu a revogação da Resolução CNPE nº 04/2005, uma das medidas mais importantes propostas no documento. A ANP permanece analisando e ponderando a alteração pontual da Resolução ANP nº 49/2016, processo conduzido pela SDL/ANP no âmbito da ação regulatória extra 4 (vide ANEXO 4) da ANP.

## 1.4. Subcomitê de Tributação

Segundo o seu plano de trabalho, o SCT Tributação realizou ações referentes às propostas P-28 e P-31 (Figura 2 e ANEXO 1). Ao todo, foram realizadas 7 reuniões, com a participação de instituições integrantes do CT-CB, agentes econômicos e demais partes interessadas, nos dias 26/07, 03/08, 14/09, 08/10, 15/10, 31/10 e 12/11/2018. A maior parte dos encontros teve como pauta a proposta P-31. Houve uma reunião para analisar a proposta P-28.

O SCT Tributação também acompanhou discussões sobre as propostas P-29, P-30 e P-32 (Figura 2 e ANEXO 1), iniciadas anteriormente. Ademais, este SCT tratou outros assuntos relativos à tributação, em resposta a demandas específicas do setor, que não constavam no seu plano de trabalho. Os temas abordados complementarmente foram: análise das bases tributárias incidentes sobre os combustíveis sintéticos, solicitação de habilitação ao REPENEC<sup>4</sup> e etanol único, conforme detalhado no Relatório de Atividades do SCT Tributação (ANEXO 5).

Destaca-se, ainda, no escopo do seu plano de trabalho, o estreitamento da relação do SCT Tributação com o GT-05 de Combustíveis, do Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ), permitindo o intercâmbio de informações entre este SCT e o colegiado formado pelas Secretarias de Fazenda dos Estados e do Distrito Federal e, por conseguinte, a sinergia e a maior efetividade das ações promovidas por ambos os comitês.

Por fim, a EPE estruturou uma série de estudos relacionados à temática tributação e formação dos preços dos combustíveis, que, após concluídos, subsidiarão este SCT.

#### 1.4.1. Ações referentes à P-28 (impacto dos tributos na eficiência da produção e da distribuição)

Sobre a P-28, uma reunião com a proponente do tema, Petrobras, foi realizada em outubro de 2018. Foi relatado pelo agente que o atual marco legal tributário afasta investidores em seu processo de desinvestimento. Procurando aprofundar o assunto, a Petrobras solicitou ao Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP) que este contratasse uma consultoria, a fim de que esta apresentasse um relatório sobre a situação a qual toda a indústria está submetida e os impactos sobre os fluxos logísticos. O IBP informou que o relatório deve ser disponibilizado até o final de 2018. Como não houve materialidade adicional para dar suporte ao trabalho a ser desenvolvido, **o SCT optou por postergar esta análise para 2019.**

#### 1.4.2. Ações referentes à P-29 (tratamento isonômico das UFs) e à P-30 (simplificação e harmonização dos mecanismos tributários)

No dia 06/06/2018, o SCT Tributação apresentou os avanços das propostas P-29 e P-30 em reunião do GT-05 do CONFAZ, realizada no Rio de Janeiro, explicitando a contextualização, os efeitos da flutuação dos preços internacionais sobre montante arrecadado pelas Unidades Federativas (UFs), as simulações de alíquotas específicas equivalentes para os principais combustíveis em determinado período do ano de 2018, os desafios e pontos de atenção, além dos benefícios da implementação da monofasia do ICMS para os combustíveis.

---

<sup>4</sup> Regime especial de incentivos para o desenvolvimento de infraestrutura da indústria petrolífera nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, instituído pela Lei nº 12.249/2010 e regulamentado pelo Decreto nº 7.320/2010.

Segundo o representante do GT-05 do CONFAZ, ao longo dos últimos 18 meses, foram realizados diversos ciclos de reuniões específicos sobre o tema, com ampla participação de vários segmentos do mercado de combustíveis. Após inúmeros estudos e discussões, em razão da complexidade e das diversas implicações econômicas e comerciais, o grupo deliberou pela proposição de algumas alternativas na forma de minutas de convênio ICMS, a serem apresentadas à Comissão Técnica Permanente do ICMS (COTEPE/ICMS), para que esta, junto ao Consórcio Nacional de Secretarias de Fazenda, Finanças, Receita e Tributação (CONSEFAZ), e ao próprio CONFAZ, busque o equacionamento e o eventual encaminhamento de proposta para implantação do ICMS monofásico para os combustíveis.

#### 1.4.3. Ações referentes à P-31 (estímulo à atividade de rerrefino)

A partir de reuniões com entidades que se mostraram abertas à discussão sobre o tema abordado na P-31, foi possível criar uma base inicial para entendimento do SCT Tributação sobre o assunto. No entanto, optou-se pelo envio adicional de um questionário elaborado pelo grupo a diferentes instituições, para que estas tivessem espaço para externar as dificuldades enfrentadas no mercado brasileiro de óleos lubrificantes, sobretudo o óleo rerrefinado.

O questionário foi dividido em duas partes. Na primeira, buscou-se analisar o impacto da tributação no setor de lubrificantes básicos e acabados de forma a estimular a atividade de rerrefino; a segunda parte permitiu comentários adicionais e inclusão de outras informações relevantes. As perguntas foram encaminhadas para agentes do mercado interessados, sendo posteriormente analisadas pelo SCT Tributação.

## 2. RESULTADOS ALCANÇADOS

---

Os trabalhos dos SCT iniciaram-se em agosto de 2017, após a primeira reunião do CT-CB que definiu a sistemática de avaliação das 32 propostas dividindo-as em subcomitês temáticos (SCT): (i) Infraestrutura, (ii) Abastecimento, (iii) Concorrência e Competitividade e (iv) Tributação.

Desde então, a iniciativa Combustível Brasil vem gerando resultados decorrentes das inúmeras ações implementadas, contribuindo efetivamente para o desenvolvimento do mercado de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis. Os resultados alcançados no 2º semestre de 2018 serão apresentados a seguir, sejam provenientes de ações implementadas anteriormente ou neste ciclo.

### 2.1. Subcomitê de Infraestrutura

#### 2.1.1. Resultados referentes à P-07 (convergência entre os interesses do abastecimento e das licitações portuárias) e à P-13 (licitações de áreas portuárias de combustíveis)

- **Leilões de áreas portuárias para movimentação e armazenagem de combustíveis**

No dia 28/09/2018, foi realizado o Leilão nº 05/2018-ANTAQ, de arrendamento de área e infraestrutura públicas para a movimentação e armazenagem de granéis líquido combustíveis, localizada dentro do porto organizado de Santos (SP), denominada STS13, com uma capacidade de armazenagem total dos tanques estimada em 97.720 m<sup>3</sup>. A Empresa Brasileira de Terminais e Armazéns Gerais Ltda foi declarada vencedora do leilão por meio do Despacho ANTAQ de 06/11/2018. A área foi arrendada pelo valor de R\$ 210.000.000,00.

No mesmo dia, foi realizado o Leilão nº 02/2018, promovido pela Companhia Docas do Pará (CDP), de cessão de uso onerosa da área e infraestrutura pública não afeta à operação portuária, destinada à armazenagem e distribuição de GLP, localizada dentro do Terminal Petroquímico de Miramar (PA), no porto organizado de Belém (PA), denominada BELO6, com uma capacidade total de armazenagem estática de 1.920 t. Destaca-se que no local há espaço para expansão da capacidade de armazenagem. A empresa Nacional Gás Butano Distribuidora Ltda foi a única proponente. O processo está na fase de homologação do resultado.

Desde 2017, foram realizados 6 leilões e espera-se lançar mais 10 editais ainda em 2018, segundo a Secretaria Especial do Programa de Parceria e Investimentos (SPPI) da Secretaria-Geral da Presidência da República.

## 2.2. Subcomitê de Abastecimento

### 2.2.1. Resultados referentes à P-21 (promoção da concorrência)

- **Atividade de TRRNI**

A ANP publicou a Resolução ANP nº 746/2018, de 30/08/2018, como resultado do aperfeiçoamento do normativo da atividade de TRRNI, como o intuito de tornar a regulação mais eficaz, a atuação dos agentes junto aos consumidores mais efetiva e de garantir maior eficiência ao mercado. A Resolução ANP nº 746/2018 altera a Resolução nº 10/2016, que estabelece os requisitos necessários à autorização para o exercício da atividade de TRRNI e a sua regulamentação, entre outros. Esta ação corresponde à ação regulatória extra 1 (revisão da Resolução de TRRNI) da ANP.

- **Atividade de distribuição de combustíveis líquidos**

A ANP também publicou a Resolução ANP nº 745/2018, de 30/08/2018, de forma a ampliar o rol de possibilidades de cessão de espaço entre agentes regulados. A Resolução ANP nº 745/2018 altera a Resolução ANP N°58/2014, que disciplina em quais instalações a capacidade de armazenagem e de distribuição de combustíveis líquidos poderá ser complementada. Esta ação corresponde à ação regulatória extra 5 (alteração pontual da Resolução ANP nº 25/2014) da ANP.

## 2.3. Subcomitê de Concorrência e Competitividade

### 2.3.1. Resultados referentes à P-18 (combate ao comércio irregular)

- **Combate ao comércio irregular e à concorrência desleal**

No período de 01/01 a 31/10/018, a Superintendência de Fiscalização do Abastecimento da Agência (SFI/ANP) realizou inúmeras ações desenvolvidas no âmbito da repressão às irregularidades nos mercados regulados, totalizando 16.000 ações de fiscalização, 3.951 autos de infração e 517 autos de interdição.

### 2.3.2. Resultados referentes à P-21 (promoção da concorrência) e à P-23 (evitar cláusulas danosas à concorrência)

- **Periodicidade mínima para o repasse do reajuste dos preços dos combustíveis**

A Tomada Pública de Contribuições (TPC) nº 1/2018, publicada em 06/06/2018, iniciativa que se inseriu nos anseios decorrentes dos efeitos da greve dos caminhoneiros de maio de 2018, teve por propósito coletar sugestões, dados e informações sobre a criação de norma para discutir a conveniência de estabelecer uma periodicidade mínima para o repasse do reajuste dos preços dos combustíveis.

Concluiu-se, entre outras recomendações, pela não edição de medida regulatória, por parte da ANP, estabelecendo periodicidade mínima para os reajustes de preços dos combustíveis. Contudo, recomendou-se a realização de consulta e audiência públicas sobre minuta de resolução estabelecendo mecanismos de aumento da transparência na formação dos preços dos combustíveis. Nesse sentido, a SRD/ANP aprofundou os estudos sobre o assunto, resultando na Nota Técnica SDR/ANP nº 068/2018, de 02/08/2018, que subsidiou a realização da Consulta e Audiência Públicas nº 20/2018, em andamento (vide item 1.3.3).

## 2.4. Subcomitê de Tributação

### 2.4.1. Resultados referentes à P-32 (bitributação de GLP oriundo de UPGN)

O SCT Tributação segue acompanhando a implementação da proposta P-32. No 2º semestre houve adesão do Distrito Federal, do Espírito Santo e de Roraima ao Protocolo ICMS nº 4/2014. Assim, todas as UFs indicadas no Relatório de Atividades do SCT Tributação do 2º semestre de 2017 aderiram ao referido protocolo ICMS.

O GT-05 do CONFAZ, em reuniões ocorridas em 18 e 19/10/2018, discutiu conveniência e possibilidade de elaborar um convênio ICMS em substituição ao Protocolo ICMS nº 4/2014. Restou deliberado pelo GT05 a construção de uma minuta de convênio para o tratamento de todas as disposições contidas no Protocolo ICMS nº 4/2014.

### 2.4.2. Resultados referentes à P-29 (tratamento isonômico) e à P-30 (simplificação e harmonização dos mecanismos tributários)

Ao final de 2018, após inúmeros estudos e discussões que se iniciaram em 2017, em razão da complexidade e das diversas implicações econômicas e comerciais, o GT-05 do CONFAZ deliberou pela proposição de algumas alternativas na forma de minutas de convênio ICMS, a serem apresentadas à Comissão Técnica Permanente do ICMS-COTEPE/ICMS, para que esta, junto ao Consórcio Nacional de Secretarias de Fazenda, Finanças, Receita e Tributação (CONSEFAZ), e ao próprio CONFAZ, busque o equacionamento e o eventual encaminhamento de proposta para implantação do ICMS monofásico para os combustíveis.

### 3. PLANOS DE TRABALHO

---

Nesta seção, serão apresentadas propostas de planos de trabalho, com sugestões de ações a serem ratificadas pelo Governo em 2019.

#### 1.1. Subcomitê de Infraestrutura

Quadro 2 - Plano de trabalho do SCT Infraestrutura

Proposta	Ação	Atores	Prazo
P-02	Avaliar os possíveis desdobramentos da reunião realizada em 05/11/2018, a partir das contribuições dos participantes.	MME	31/01/2019
P-05	Finalizar o plano de ação para indução de investimentos na ampliação e na construção de dutos para movimentação de derivados de petróleo e de biocombustíveis no País; apresentar a proposta instituições, agentes do mercado e demais interessados.	MME-ANP-EPE	28/02/2019
P-08, P-09, P-11, P-12, P-14	Promover Acordo de Cooperação Técnica ANP-ANTAQ.	ANP-ANTAQ	31/12/2018
P-11	Acompanhar o GT ANP-ANAC sobre a regulação das instalações de armazenamento de combustíveis de aviação em aeroportos.	MME-ANP-ANAC	31/12/2018
P-15	Prospectar potenciais linhas de financiamento para investimentos em infraestrutura (refino e dutos).	MME	30/06/2019



## 1.2. Subcomitê de Abastecimento

Quadro 3 - Plano de trabalho do SCT Abastecimento

Proposta	Ação	Atores	Prazo
P-04, P-16	Submeter a minuta final de Resolução para a diretoria colegiada referente à Consulta e Audiência Públicas nº 13/2018 sobre importação e exportação.	SDL/ANP	31/12/2018
P-19	Publicar consulta e audiência públicas sobre o marco regulatório de solventes.	SDL/ANP	31/03/2019
P-21	Publicar consulta e audiência públicas sobre leilões de biodiesel.	SDL/ANP	30/06/2019
P-21	Apresentar o relatório do GT ANP-ANAC.	SDL/ANP-ANAC	17/12/2018
P-21	Submeter a minuta final de resolução para a diretoria colegiada referente à Consulta e Audiência Públicas nº 26/2018 sobre autorização de construção e operação de instalações.	SDL/ANP	31/01/2019
P-21	Publicar consulta e audiência públicas sobre o marco regulatório do distribuidor.	SDL/ANP	30/06/2019
P-21	Publicar consulta e audiência públicas sobre o marco regulatório do etanol.	SDL/ANP	31/03/2019
P-21	Submeter a minuta final de resolução para a diretoria colegiada referente à Consulta e Audiência Públicas nº 23/2018 sobre alteração na Resolução nº 41/2013 (revenda de combustíveis).	SDL/ANP	31/12/2018
P-18	Submeter a minuta final de resolução para a diretoria colegiada referente à Consulta e Audiência Públicas nº 25/2018 sobre alteração na Resolução nº 24/2006 (distribuição de solventes).	SDL/ANP	31/12/2018
P-26, P-27	Publicar consulta e audiência públicas sobre a alteração da Resolução nº 49/2016 (preços diferenciados e restrição de outros usos de GLP).	SDL/ANP	30/06/2019

### 1.3. Subcomitê de Concorrência e Competitividade

Quadro 4 - Plano de trabalho do SCT Concorrência e Competitividade

Proposta	Ação	Atores	Prazo
P-22, P-24, P-10	Atividades do Grupo de Trabalho de atuação conjunta Cade e ANP.	SDR/ANP-Cade	31/12/2018
P-21, P-23	Submeter a minuta final de resolução para a diretoria colegiada referente à Consulta e Audiência Públicas nº 20/2018 (aumento da transparência na formação dos preços).	SDR/ANP	31/12/2018
P-21, P-25	Analisar as contribuições da TPC nº 2/2018 (venda direta de etanol).	SDR/ANP	31/12/2018
P-21, P-25	Analisar as contribuições da TPC nº 3/2018 (verticalização da cadeia de distribuição) e da TPC nº 4/2018 (fidelidade à bandeira).	SDR/ANP	31/03/2019
P-21, P-25	Analisar as contribuições da TPC nº 7/2018 (enchimento fracionado e de outras marcas de GLP).	SDR/ANP	30/06/2019

### 1.4. Subcomitê de Tributação

Quadro 5 - Plano de trabalho do SCT Tributação

Proposta	Ação	Atores	Prazo
P-28	Encaminhar as ações para desenvolver estudos quanto ao impacto dos tributos na eficiência da produção e distribuição de combustíveis.	EPE	28/06/2019
P-29	Acompanhar e suportar as discussões sobre a harmonização e simplificação da sistemática tributária vigente, especialmente no que concerne à introdução do ICMS monofásico.	EPE	28/06/2019
P-31	Acompanhar e suportar discussões sobre as alternativas de estímulo à atividade de rerrefino.	EPE	28/06/2019
P-32	Acompanhar e suportar discussões sobre a elaboração de convênio ICMS em substituição ao Protocolo ICMS nº 4/2014	EPE	28/06/2019
-	Iniciar a publicação da série de estudos da EPE relacionados à temática tributação e formação dos preços dos combustíveis.	EPE	28/06/2019
-	Elaborar plano de ação para as novas propostas do SCT Tributação	EPE	28/06/2019

## 4. PROPOSIÇÕES PARA O CT-CB

---

Encaminhar para avaliação do CT-CB, e direcionamento aos SCT, as seguintes proposições:

- 1) Aprovar este Relatório de Atividades e Planos de Trabalhos, com planos de trabalhos a serem ratificados pelo Governo em 2019.
- 2) Criar novas propostas no âmbito da iniciativa Combustível Brasil, a serem direcionadas para o SCT Tributação.
  - analisar das bases tributárias incidente sobre os combustíveis sintéticos;
  - analisar os principais desestímulos tributários à movimentação de granéis líquidos através de oleodutos;
  - fornecer suporte à construção de bases tributárias para o BioQAV;
  - promover a racionalidade e a simplificação tributária para o setor de refino e de petroquímica;
  - considerar a produção de derivados em Zonas de Processamento de Exportação.
- 3) Dividir a proposta P-06 em duas novas propostas, uma a ser direcionada para o SCT Infraestrutura e outra a ser direcionada para o SCT Tributação.

*P-06: Analisar e propor mecanismos para dar maior celeridade aos processos relacionados à infraestrutura, em especial junto aos órgãos de controle ambiental e alfandegário.*

- analisar e propor mecanismos para dar maior celeridade junto aos órgãos de controle ambiental, a fim de estimular o investimento em infraestrutura de combustíveis (proposta a ser direcionada para o SCT Infraestrutura);
- analisar e propor mecanismos para dar maior celeridade junto aos órgãos de controle alfandegário, a fim de estimular o investimento em infraestrutura de combustíveis (proposta a ser direcionada para o SCT Tributação).

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

---

No Brasil, quase a totalidade da infraestrutura do negócio de *downstream* encontra-se sob o controle da Petrobras. Diante da perspectiva de crescimento do mercado brasileiro nos próximos anos e considerando a posição anunciada pela Petrobras em setembro de 2016 a respeito da sua estratégia de negócios, de não assegurar integralmente o abastecimento do mercado brasileiro, serão necessários investimentos em refino e infraestrutura de movimentação de petróleo e derivados a serem realizados também por outras empresas, a fim de garantir o abastecimento de combustíveis do País.

Há uma janela de oportunidade para que outros agentes ocupem as posições nas quais a Petrobras recuou. Isso pode ser constatado entre setembro de 2016 e abril de 2018, quando as importações realizadas por terceiros aumentaram no País. E mais recentemente pelas oportunidades em desinvestimentos nos segmentos de refino, transporte e logística anunciados pela empresa em abril de 2018, referentes à alienação de ativos das regiões Nordeste e Sudeste do País, bem como pelo acordo assinado em outubro de 2018 para realização de estudos de viabilidade para conclusão do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj) da Petrobras em parceria com a *China National Oil and Gas Exploration and Development Company* (CNODC).

Contudo, é necessário que haja condições de liberdade e transparência de preços, assim como um aprimoramento normativo, especialmente regulatório e tributário, diante das novas condições do mercado, para o estabelecimento de um ambiente competitivo perene, necessário ao estímulo de empreendimentos de longo prazo, como o caso dos investimentos em infraestrutura.

Nesse sentido, diversas frentes de trabalho foram abertas no âmbito dos temas infraestrutura, abastecimento, concorrência, competitividade e tributação, sendo que algumas foram concluídas e seus resultados estão em acompanhamento. O trabalho realizado tem permitido vislumbrar resultados alinhados com os objetivos da iniciativa Combustível Brasil.

Para 2019, importantes desafios consistem em avançar nas propostas prioritárias indicadas pelo setor, em um ambiente de debates pautado na transparência e no diálogo com as instituições, agentes do setor e demais interessados. A contribuição efetiva dos participantes nas discussões promovidas pela iniciativa Combustível Brasil é indispensável para a continuidade e o sucesso desse programa de caráter estruturante para o setor.

## ANEXO 1 – PROPOSTAS DA INICIATIVA COMBUSTÍVEL BRASIL

---

**PROPOSTA 1 (P-01):** Estabelecer, por meio do CNPE, um conjunto de diretrizes estratégicas para a reestruturação do mercado de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis no Brasil, que contemple a presença de múltiplos agentes e viabilize a realização de novos investimentos, observado o atual período de transição.

**PROPOSTA 2 (P-02):** Analisar e propor mecanismos para incentivar investimentos em refino no País.

**PROPOSTA 3 (P-03):** Analisar e propor políticas para fomento à formulação de combustíveis, produção local de óleos lubrificantes básicos e outros derivados.

**PROPOSTA 4 (P-04):** Permitir a importação de gasolina e óleo diesel diretamente por distribuidores de combustíveis.

**PROPOSTA 5 (P-05):** Mapear as áreas de infraestrutura de movimentação de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis prioritárias para realização de investimentos privados.

**PROPOSTA 6 (P-06):** Analisar e propor mecanismos para dar maior celeridade aos processos relacionados à infraestrutura, em especial junto aos órgãos de controle ambiental e alfandegário.

**PROPOSTA 7 (P-07):** Analisar e propor mecanismos para que os procedimentos licitatórios de arrendamentos de instalações portuárias em portos organizados sejam convergentes com os interesses do abastecimento nacional de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis, de modo que a participação da ANP ocorra em várias das etapas preparatórias até a publicação do edital, em especial na fase de planejamento das áreas a serem arrendadas.

**PROPOSTA 8 (P-08):** Articular com os órgãos responsáveis pela concessão do setor portuário nacional para estabelecer nos processos licitatórios das áreas portuárias a possibilidade da instalação de terminais com capacidade para movimentação de produtos para os diversos agentes regulados, com atenção especial para os portos das Regiões Norte e Nordeste.

**PROPOSTA 9 (P-09):** Articular com os órgãos responsáveis pelo setor portuário o aperfeiçoamento da regulação, com vistas a possibilitar o acesso célere e efetivo aos portos públicos para todos os produtores, importadores e distribuidores autorizados pela ANP, bem como grandes consumidores.

**PROPOSTA 10 (P-10):** Realizar estudos acerca das estruturas de mercado e da atuação integrada nos diversos elos da cadeia de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis, tendo em vista a necessidade de garantir a atratividade para novos investimentos.

**PROPOSTA 11 (P-11):** Aperfeiçoar os mecanismos regulatórios de modo a conferir maior eficiência no controle de acesso de terceiros à infraestrutura, respeitado o direito de preferência do proprietário, observada a arbitragem de conflitos prevista pela Resolução Antaq nº 3.707/2014 e pela Portaria ANP nº 251/2000, bem como aprimorar a divulgação das informações de capacidade e utilização dos terminais.

**PROPOSTA 12 (P-12):** Aperfeiçoar os mecanismos regulatórios e/ou contratuais para garantir os níveis de serviço adequados nos terminais aquaviários, para todos os interessados.

**PROPOSTA 13 (P-13):** Articular com os órgãos responsáveis pela concessão do setor portuário nacional para concluir as licitações iniciadas e realizar novas licitações de áreas de armazenamento de combustíveis nos portos a fim de estimular novos investimentos em terminais.

**PROPOSTA 14 (P-14):** Aprimorar os termos e condições gerais que devam constar nos contratos entre o poder concedente do setor portuário nacional e as entidades privadas, que contemplem as regras para renovação contratual e permitam o retorno do investimento ou seu ressarcimento.

**PROPOSTA 15 (P-15):** Analisar a possibilidade de ampliar linhas de financiamento em infraestrutura com taxas mais atrativas e de longo prazo para o setor.

**PROPOSTA 16 (P-16):** Aperfeiçoar os mecanismos regulatórios que, em função do reposicionamento da Petrobras, garantam o abastecimento nacional de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis.

**PROPOSTA 17 (P-17):** Reavaliar a legislação que trata do Sistema Nacional de Estoques de Combustíveis (SINEC) para adequá-la às condições atuais de abastecimento do mercado brasileiro de combustíveis.

**PROPOSTA 18 (P-18):** Reforçar o combate ao comércio irregular de combustíveis, biocombustíveis e demais derivados e à concorrência desleal, por meio de ações conjuntas da ANP, distribuidores, revendedores e outras instituições governamentais.

**PROPOSTA 19 (P-19):** Aprimorar os mecanismos de monitoramento da movimentação e comercialização de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis.

**PROPOSTA 20 (P-20):** Avaliar a possibilidade de diversificação dos tipos de combustíveis a serem disponibilizados por região, tendo em vista suas especificidades.

**PROPOSTA 21 (P-21):** Aperfeiçoar os mecanismos regulatórios de incentivos e de definição de condicionantes para atuação dos agentes de mercado, quando necessário, tendo como objetivo a promoção da concorrência, a mitigação das falhas e a prevenção do abuso de poder de mercado.

**PROPOSTA 22 (P-22):** Reforçar a atuação conjunta e cooperativa das autoridades regulatórias e de defesa da concorrência no que tange ao abastecimento nacional de combustíveis, de modo a prevenir e coibir práticas anticompetitivas.

**PROPOSTA 23 (P-23):** Aperfeiçoar a atuação regulatória de modo a evitar cláusulas contratuais potencialmente danosas à concorrência e/ou que afetem a garantia do suprimento de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis.

**PROPOSTA 24 (P-24):** Realizar estudos de modo a avaliar o nível de concentração em mercados relevantes com o intuito de subsidiar as decisões das autoridades competentes nas análises da atuação dos agentes e dos atos de concentração, incluindo possíveis desinvestimentos da Petrobras.

**PROPOSTA 25 (P-25):** Avaliar ações para garantir o desenvolvimento de um mercado competitivo nos diversos elos da cadeia, com condições de oferta a preços de mercado para combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis no Brasil.

**PROPOSTA 26 (P-26):** Elaborar nova resolução do CNPE para reconhecer, como de interesse para a política energética nacional, programas de acesso ao consumo do GLP destinado ao uso doméstico e acondicionado em recipientes transportáveis de capacidade de até 13 kg para consumidores de baixa renda, reforçando o conceito de que incentivos governamentais ocorrem exclusivamente com previsão específica no orçamento público. Adicionalmente, propor a

revogação da Resolução CNPE nº 4/2005, que reconhece como de interesse para a política energética nacional a prática de preços diferenciados para o GLP.

**PROPOSTA 27 (P-27):** Realizar estudos para reavaliação das restrições de outros usos de GLP para verificação de impactos sobre o abastecimento nacional, devendo considerar a precificação do produto e a disponibilidade de infraestrutura existente.

**PROPOSTA 28 (P-28):** Desenvolver estudo quanto aos impactos dos tributos sobre a eficiência na produção e distribuição de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis, bem como na logística de abastecimento interestadual, sobretudo no que tange ao ICMS.

**PROPOSTA 29 (P-29):** Avaliar os potenciais efeitos decorrentes do tratamento isonômico dos tributos de cada produto nas distintas Unidades Federativas, com base em experiências internacionais, como forma de estimular a ampliação e diversificação dos agentes e aumentar a competição no mercado doméstico de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis.

**PROPOSTA 30 (P-30):** Avaliar a simplificação e a harmonização dos mecanismos tributários federais e estaduais, incidentes sobre a comercialização de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis para garantir a isonomia no tratamento dos agentes.

**PROPOSTA 31 (P-31):** Avaliar alternativas de estímulo à atividade de rerrefino, analisando a criação de tributos ou outros mecanismos, tendo em vista as externalidades positivas inerentes ao processo.

**PROPOSTA 32 (P-32):** Avaliar alternativas à incidência de bitributação sobre o GLP oriundo de Unidade de Processamento de Gás Natural (UPGN).



## ANEXO 2 – RELATÓRIO DO SUBCOMITÊ DE INFRAESTRUTURA

---





# **COMBUSTÍVEL BRASIL**

SETOR DE COMBUSTÍVEIS, BIOCOMBUSTÍVEIS E DEMAIS DERIVADOS DE PETRÓLEO

SUBCOMITÊ DE INFRAESTRUTURA

2º semestre de 2018



**anp**

MINISTÉRIO DE  
MINAS E ENERGIA





Comitê Técnico Integrado para o Desenvolvimento  
do Mercado de Combustíveis, demais Derivados de  
Petróleo e Biocombustíveis (CT-CB)

**Relatório de Atividades e  
Planos de Trabalho do  
Subcomitê de Infraestrutura**

(Resolução CNPE nº 15/2017)

2º semestre de 2018

# Equipe Técnica

---

ALESSANDRA SILVA MOURA - ANP

CARLOS AUGUSTO GOES PACHECO - EPE

CARLOS EDUARDO R. DE MENDONÇA LIMA - EPE

EDIE ANDREETO JUNIOR - MME

HELIO DA CUNHA BISAGGIO - ANP

MARISA MAIA DE BARROS - MME **(COORDENADORA)**

PATRÍCIA FEITOSA BONFIM STELLING - EPE

# Sumário

---

Comitê Técnico Integrado para o Desenvolvimento do Mercado de Combustíveis,  
demais Derivados de Petróleo e Biocombustíveis (CT-CB)

Relatório de Atividades e Plano de Trabalho do

Subcomitê de Infraestrutura

(Resolução CNPE nº 15/2017)

<b>LISTA DE FIGURAS</b> .....	6
<b>LISTA DE QUADROS</b> .....	6
<b>INTRODUÇÃO</b> .....	7
<b>1. ATIVIDADES REALIZADAS</b> .....	11
<b>1.1. Subcomitê de Infraestrutura</b> .....	11
1.1.1. Ações referentes às P-02 (investimentos em refino) e P-15 (linhas de financiamento).....	12
1.1.2. Ações referentes à P-05 (áreas de infraestrutura prioritárias).....	12
<b>2. RESULTADOS OBTIDOS</b> .....	14
<b>2.1. Subcomitês de Infraestrutura</b> .....	14
2.1.1. Resultados referentes à P-07 (convergência entre os interesses do abastecimento e das licitações portuárias) e à P-13 (licitações de áreas portuárias de combustíveis).....	14
<b>3. PLANO DE TRABALHO</b> .....	15
<b>4. PROPOSIÇÕES PARA O CT-CB</b> .....	16
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	17
<b>ANEXO 1 – PROPOSTAS DA INICIATIVA COMBUSTÍVEL BRASIL</b> .....	18

## LISTA DE FIGURAS

---

Figura 1 - Resumos das propostas da iniciativa Combustível Brasil.....	7
Figura 2 - Resumo das propostas por Subcomitê Temático.....	9
Figura 3 - Coordenação dos Subcomitês Temático .....	9
Figura 4 - Principais marcos da iniciativa Combustível Brasil.....	10

## LISTA DE QUADROS

---

Quadro 1 - Diretrizes estratégicas da iniciativa Combustível Brasil.....	8
Quadro 2 - Plano de trabalho do SCT Infraestrutura .....	15



## INTRODUÇÃO

A iniciativa Combustível Brasil, por meio do grupo de trabalho denominado Núcleo Operacional, formado por Ministério de Minas e Energia (MME), Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e Empresa de Pesquisa Energética (EPE), realizou reuniões com dezenas de agentes do mercado de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis com o objetivo de identificar as principais demandas do setor e propor ações e medidas prioritárias para o desenvolvimento desse mercado.

O esforço do Núcleo Operacional resultou no Relatório Combustível Brasil, de maio de 2017, contendo 32 propostas destinadas para a promoção e a intensificação da livre iniciativa no mercado brasileiro de combustíveis, compatível com seu crescimento, sintetizadas na Figura 1.

RESUMO DAS PROPOSTAS			
<b>P-01</b> Diretrizes Estratégicas	<b>P-09</b> Acesso a portos	<b>P-17</b> Legislação SINEC	<b>P-25</b> Mercado competitivo
<b>P-02</b> Mecanismos para incentivar investimentos em refino	<b>P-10</b> Estudos acerca das estruturas de mercado e da atuação integrada na cadeia	<b>P-18</b> Combate ao comércio irregular	<b>P-26</b> Preços diferenciados de GLP
<b>P-03</b> Políticas para fomento à produção e formulação de combustíveis	<b>P-11</b> Acesso de terceiros à infraestrutura	<b>P-19</b> Monitoramento da movimentação e comercialização	<b>P-27</b> Restrição de outros usos de GLP
<b>P-04</b> Importação de gasolina e óleo diesel diretamente por distribuidores	<b>P-12</b> Nível de serviços nos terminais aquaviários	<b>P-20</b> Diversificação dos tipos de combustíveis por região	<b>P-28</b> Impacto dos tributos na eficiência da produção e da distribuição
<b>P-05</b> Áreas de infraestrutura prioritárias	<b>P-13</b> Licitações de áreas portuárias de combustíveis	<b>P-21</b> Promoção da concorrência	<b>P-29</b> Tratamento isonômico dos tributos por UF
<b>P-06</b> Mecanismos para maior celeridade aos processos (órgãos ambiental e alfandegário)	<b>P-14</b> Retorno do investimento previsto nos contratos entre o setor portuário e a iniciativa privada	<b>P-22</b> Atuação conjunta ANP e Cade	<b>P-30</b> Simplificação e harmonização de mecanismos tributários
<b>P-07</b> Convergência entre os interesses das licitações portuárias e do abastecimento	<b>P-15</b> Ampliação das linhas de financiamento com taxas atrativas e de longo prazo	<b>P-23</b> Atuação regulatória para evitar cláusulas danosas à concorrência	<b>P-31</b> Estímulo tributário à atividade de rerrefino
<b>P-08</b> Licitação de áreas portuárias (combustíveis)	<b>P-16</b> Reposicionamento da Petrobras	<b>P-24</b> Nível de concentração de mercados relevantes	<b>P-32</b> Bitributação de GLP oriundo de UPGN

Figura 1 - Resumos das propostas da iniciativa Combustível Brasil

O Relatório Combustível Brasil foi divulgado para Consulta Pública por meio da Portaria MME nº 113, de 15 de março de 2017, sendo objeto de proposições de aprimoramento das suas diretrizes, por parte dos mais diversos agentes interessados.

Posteriormente, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) aprovou as ações realizadas pela iniciativa e editou a Resolução CNPE nº 15, de 8 de junho de 2017, que estabeleceu as diretrizes estratégicas para o desenvolvimento do mercado mostradas no Quadro 1.

## Quadro 1 - Diretrizes estratégicas da iniciativa Combustível Brasil

### Resolução CNPE nº 15/2017

Diretrizes estratégicas para o desenvolvimento do mercado de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis:

- I** - incremento e diversificação da oferta interna de combustíveis e de derivados de petróleo;
- II** - ampliação da produção de derivados de petróleo no País;
- III** - expansão da infraestrutura para garantia do abastecimento nacional de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis, com estímulo a modos de transporte mais eficientes;
- IV** - promoção de maior transparência em relação às capacidades e aos critérios de remuneração pelos serviços e uso da infraestrutura por terceiros;
- V** - desenvolvimento de um mercado competitivo nos diversos elos da cadeia, com condições de oferta a preços de mercado para os combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis;
- VI** – promoção da livre concorrência, respeito aos contratos e proteção dos interesses dos consumidores;
- VII** - aperfeiçoamento da estrutura tributária do setor de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis;
- VIII** - aprimoramento do arcabouço normativo do setor de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis; e
- IX** - transição para a nova configuração do mercado, sem prejuízo ao abastecimento de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis em todo o território nacional.

A resolução também criou o Comitê Técnico Integrado para o Desenvolvimento do Mercado de Combustíveis, demais Derivados de Petróleo e Biocombustíveis (CT-CB), com objetivo de avaliar a implementação das propostas e recomendar medidas e ações necessárias ao aprimoramento do marco legal do setor, bem como destinadas ao desenvolvimento do mercado.

O CT-CB é composto pelo MME, que o coordena; Casa Civil da Presidência da República; Secretaria Especial do Programa de Parceria de Investimentos (SPPI) da Secretaria-Geral da Presidência da República; Ministério da Fazenda (MF); Ministério do Meio Ambiente (MMA); Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (MPDG); Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA); Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa); Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC); Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP); Empresa de Pesquisa Energética (EPE); e Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

Em sua primeira reunião, realizada em 9 de agosto de 2017, o CT-CB definiu a sistemática de avaliação das 32 propostas dividindo-as em subcomitês temáticos (SCT): (i) Infraestrutura, coordenado pelo MME; (ii) Abastecimento e (iii) Concorrência e Competitividade, coordenados pela ANP; e (iv) Tributação, coordenado pela EPE. A Figura 2 mostra o resumo das propostas distribuídas por SCT e a Figura 3 mostra as coordenações dos SCT. O ANEXO 1 apresenta a descrição completa das propostas.

RESUMO DAS PROPOSTAS POR SUBCOMITÊ TEMÁTICO			
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #f0e68c; border: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Infraestrutura</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #4682b4; border: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Abastecimento</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #f0e68c; border: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Concorrência e Competitividade</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #4682b4; border: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Tributação</li> </ul>			
<b>P-01</b> Diretrizes Estratégicas	<b>P-09</b> Acesso a portos	<b>P-17</b> Legislação SINEC	<b>P-25</b> Mercado competitivo
<b>P-02</b> Mecanismos para incentivar investimentos em refino	<b>P-10</b> Estudos acerca das estruturas de mercado e da atuação integrada na cadeia	<b>P-18</b> Combate ao comércio irregular	<b>P-26</b> Preços diferenciados de GLP
<b>P-03</b> Políticas para fomento à produção e formulação de combustíveis	<b>P-11</b> Acesso de terceiros à infraestrutura	<b>P-19</b> Monitoramento da movimentação e comercialização	<b>P-27</b> Restrição de outros usos de GLP
<b>P-04</b> Importação de gasolina e óleo diesel diretamente por distribuidores	<b>P-12</b> Nível de serviços nos terminais aquaviários	<b>P-20</b> Diversificação dos tipos de combustíveis por região	<b>P-28</b> Impacto dos tributos na eficiência da produção e da distribuição
<b>P-05</b> Áreas de infraestrutura prioritárias	<b>P-13</b> Licitações de áreas portuárias de combustíveis	<b>P-21</b> Promoção da concorrência	<b>P-29</b> Tratamento isonômico dos tributos por UF
<b>P-06</b> Mecanismos para maior celeridade aos processos (órgãos ambiental e alfandegário)	<b>P-14</b> Retorno do investimento previsto nos contratos entre o setor portuário e a iniciativa privada	<b>P-22</b> Atuação conjunta ANP e Cade	<b>P-30</b> Simplificação e harmonização de mecanismos tributários
<b>P-07</b> Convergência entre os interesses das licitações portuárias e do abastecimento	<b>P-15</b> Ampliação das linhas de financiamento com taxas atrativas e de longo prazo	<b>P-23</b> Atuação regulatória para evitar cláusulas danosas à concorrência	<b>P-31</b> Estímulo tributário à atividade de rerrefino
<b>P-08</b> Licitação de áreas portuárias (combustíveis)	<b>P-16</b> Reposicionamento da Petrobras	<b>P-24</b> Nível de concentração de mercados relevantes	<b>P-32</b> Bitributação de GLP oriundo de UPGN

Figura 2 - Resumo das propostas por Subcomitê Temático (SCT)



Figura 3 - Coordenação dos Subcomitês Temático (SCT)

Desde dezembro de 2017, o CT-CB tem submetido semestralmente ao CNPE o Relatório de Atividades e Planos de Trabalho do CT-CB com o objetivo avaliar a implementação das propostas em andamento, propor um plano de trabalho para o próximo período e recomendar medidas e ações necessárias ao aprimoramento do marco legal do setor, bem como destinadas ao desenvolvimento do mercado. A Figura 4 mostra os principais marcos da iniciativa Combustível Brasil desde o seu lançamento, em fevereiro de 2017.

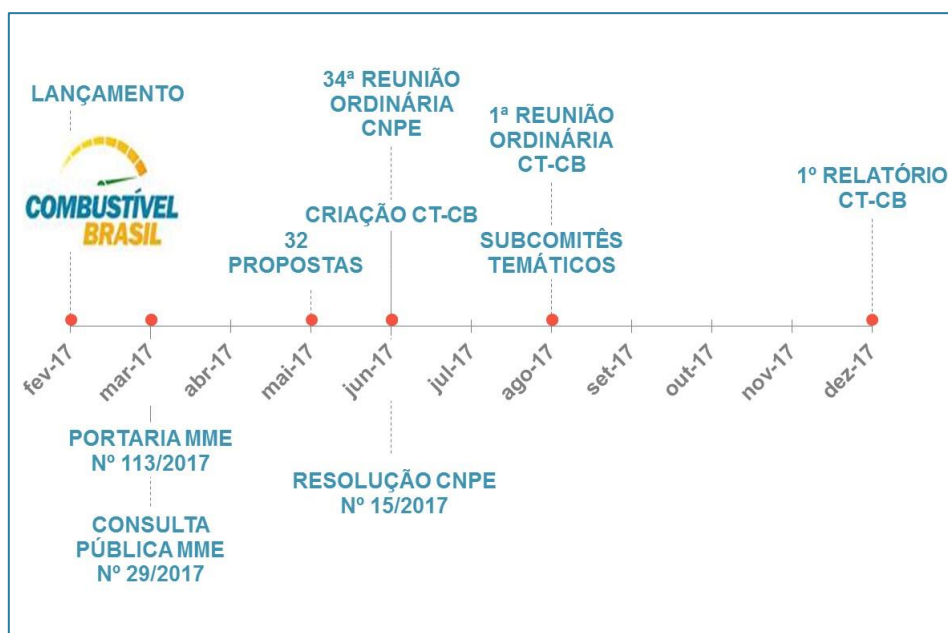


Figura 4 - Principais marcos da iniciativa Combustível Brasil

O presente Relatório de Atividades e Plano de Trabalho do SCT Infraestrutura traz as atividades realizadas no 2º semestre de 2018, seus resultados, bem como a propostas de plano de trabalho para o próximo período.

## 1. ATIVIDADES REALIZADAS

---

O CT-CB definiu a sistemática de avaliação das 32 propostas da iniciativa Combustível Brasil dividindo-as em subcomitês temáticos (SCT): (i) Infraestrutura, coordenado pelo MME; (ii) Abastecimento e (iii) Concorrência e Competitividade, coordenados pela ANP; e (iv) Tributação, coordenado pela EPE (vide Figura 1 e ANEXO 1).

Assim, MME, ANP e EPE, por meio dos respectivos SCT sob a sua coordenação, têm a atribuição de, semestralmente, reportar as atividades desenvolvidas no período de acordo com o plano de trabalho definido previamente, bem como apresentar os resultados alcançados.

As atividades realizadas pelos SCT no 2º semestre de 2018 serão apresentadas a seguir, consoante o plano de trabalho proposto no Relatório de Atividades e Planos de Trabalho do CT-CB do 1º semestre de 2018, submetido ao CNPE em 5 de junho de 2018.

### 1.1. Subcomitê de Infraestrutura

O plano de trabalho do SCT Infraestrutura previa a execução de atividades inerentes às propostas P-08, P-09, P-11, P-12 e P-14 (Figura 2 e ANEXO 1) no 2º semestre de 2018. Contudo, essas tarefas estão ligadas ao Acordo de Cooperação Técnica entre a ANP e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) a ser assinado por estas agências. O acordo, aprovado pela diretoria da ANP e em fase de aprovação pela diretoria da ANTAQ, permitirá maior interação entre as agências e, por conseguinte, tornará os trabalhos deste SCT mais céleres e seus resultados mais efetivos. Espera-se que o acordo seja assinado ainda em 2018. Sendo assim, **a análise dessas propostas será postergada para 2019.**

Todavia, o SCT Infraestrutura desenvolveu trabalhos no âmbito das propostas P-02, P-05 e P-15 (Figura 2 e ANEXO 1), iniciadas anteriormente. Além disso, este SCT acompanhou o andamento das atividades conduzidas pelo grupo de trabalho criado para tratar de questões sobre as instalações em aeródromos, sob coordenação do SCT Abastecimento, pois são ligadas ao tema de infraestrutura.

### 1.1.1. Ações referentes às P-02 (investimentos em refino) e P-15 (linhas de financiamento)

- **Oportunidade de investimentos em minirrefinarias associadas a campos *onshore* e *offshore* e Fundo de Cooperação Brasil-China**

As propostas P-02 e P-05 foram tratadas em conjunto nesta ação. No dia 05/11/2018, foi realizada uma reunião na EPE, no Rio de Janeiro, com transmissão para o MME, em Brasília, com a participação de instituições que integram o CT-CB, de representantes dos SCT e de agentes do setor de combustíveis (produtores, distribuidores, operadores logísticos, empresas de engenharia, consultores, investidores, academia, associações, federações e instituições governamentais), com o objetivo de divulgar: (i) oportunidades de investimentos em minirrefinarias associadas a oportunidades exploratórias e revitalização de campos *onshore* maduros, bem como a produção de campos *offshore* de produtores independentes; e (ii) o Fundo de Cooperação Brasil-China (CBC) para Expansão da Capacidade Produtiva.

Quanto ao item (i), a EPE fez uma apresentação geral sobre o assunto e também abordou a questão do aproveitamento do gás natural na geração distribuída de energia elétrica. A empresa Oil Group Refineries, a convite do SCT Infraestrutura, realizou uma apresentação específica sobre oportunidade de investimentos em minirrefinarias para aproveitamento de campos *onshore* na Bahia, em Sergipe, no Rio Grande do Norte e no Espírito Santo e de campos *offshore* com pequenos volumes localizados nas bacias de Sergipe-Alagoas e do Ceará. A empresa também citou oportunidades para aproveitamento de campos *offshore* com grandes volumes nas bacias de Campos, de Santos e do Espírito Santo.

Quanto ao item (ii), o SCT convidou a Secretaria de Assuntos Internacionais (SEAIN) do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (MPDG) para falar do Fundo Brasil-China. O CBC-Fundo formalmente criado e anunciado em maio de 2017, é fruto de um Memorando de Entendimentos entre a SEAIN/MPDG e o China-LAC Industrial Cooperation Investment Fund (CLAIFUND). Tem como principal objetivo funcionar como mecanismo de cooperação entre o Brasil e a China. O CBC-Fundo é um mecanismo de cooperação que busca a combinação de fontes de recursos para financiamento, alocados por projetos, de acordo com as características de cada um (projeto básico).

Ao final das apresentações houve um debate sobre os temas e esclarecimentos de questões que foram respondidas pelos palestrantes. **O SCT receberá contribuições dos participantes para deliberar sobre os desdobramentos dessa ação para 2019.**

### 1.1.2. Ações referentes à P-05 (áreas de infraestrutura prioritárias)

- **Infraestrutura dutoviária**

Esta ação consiste na elaboração de um plano de ação de indução de investimentos na ampliação e na construção de dutos para movimentação de derivados de petróleo e de biocombustíveis no País.



Contextualizando, em 26/10/2017, foi realizado o *workshop* “SCT Infraestrutura” em que a ANPE e a EPE mapearam 10 áreas relevantes de infraestrutura de movimentação de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis no País, para a realização de investimentos privados. Foram mapeados empreendimentos pertinentes aos modos de transporte rodoviário, ferroviário, hidroviário e dutoviário. No caso dos oleodutos, a ANP e a EPE indicaram a tendência de saturação dos oleodutos OSBRA, OPASC, OLAPA e OSPLAN<sup>5</sup> no longo prazo, de acordo com seus estudos preliminares. Posteriormente, no dia 25/09/2018, a EPE realizou uma apresentação na *Rio Oil & Gas Conference 2018* intitulada “Perspectivas para a Indústria de Dutos no Brasil”, reafirmando a posição do trabalho anterior a respeito da tendência de saturação dos oleodutos OSBRA e OPASC e sinalizando o desenvolvimento de ferramentas para elaboração de um plano indicativo de oleodutos (PIO). O tema foi abordado na conferência como reflexo de uma demanda do setor pelo assunto.

Assim, considerando: (i) a importância dos ativos da infraestrutura dutoviária para o sistema de distribuição de combustíveis, dada principalmente por sua alta capacidade para coletar e entregar produtos para o mercado em longas distâncias; (ii) a tendência de saturação desses dutos no longo prazo; e (iii) o fato dos ativos citados serem de propriedade da Petrobras, que por sua vez reduziu seu envolvimento no abastecimento nacional e não sinalizou investimentos nesse segmento nos próximos anos, o SCT Infraestrutura iniciou o processo de elaboração de um plano de ação com o objetivo de estimular investimentos no desenvolvimento da infraestrutura dutoviária brasileira.

No dia 11/10/2018, foi realizada uma reunião por meio de videoconferência na EPE, no Rio de Janeiro, e no MME, em Brasília, com a participação de representantes do CT-CB, dos SCT e de especialistas desse segmento do setor. Inicialmente, a EPE apresentou estudos preliminares sobre impactos da movimentação de derivados de petróleo na infraestrutura dutoviária brasileira no horizonte de 2027, com os mesmos resultados apresentados no *workshop* “SCT Infraestrutura”. Adicionalmente, a EPE indicou que o ORSUB<sup>6</sup> operará normalmente até 2027. Em seguida, foi realizado um amplo debate e um *brainstorm* sobre as características e os desafios inerentes ao desenvolvimento da infraestrutura em questão. As contribuições dos participantes foram reunidas para subsidiar o plano de ação. A primeira reunião para elaboração do plano de ação ocorreu em 06/11/2018 e **a próxima reunião para finalização do trabalho ocorreu no dia 23/11/2018.**

---

<sup>5</sup> OSBRA - transporta derivados da refinaria REPLAN, em Paulínia (SP), para Brasília (DF); OPASC - transporta derivados da refinaria REPAR, em Araucária (PR), para Itajaí (SC); OLAPA - poliduto bidirecional que transporta derivados entre o Porto de Paranaguá (PR) e a REPAR; OSPLAN - transporta derivados do Terminal São Sebastião (SP) para a REPLAN.

<sup>6</sup> Transporta derivados do terminal Madre de Deus (BA) para os terminais de Jequié (BA) e Itabuna (BA).

## 2. RESULTADOS OBTIDOS

---

Os trabalhos dos SCT iniciaram-se em agosto de 2017, após a primeira reunião do CT-CB que definiu a sistemática de avaliação das 32 propostas dividindo-as em subcomitês temáticos (SCT): (i) Infraestrutura, (ii) Abastecimento, (iii) Concorrência e Competitividade e (iv) Tributação.

Desde então, a iniciativa Combustível Brasil vem gerando resultados decorrentes das inúmeras ações implementadas, contribuindo efetivamente para o desenvolvimento do mercado de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis. Os resultados alcançados no 2º semestre de 2018 serão apresentados a seguir, seja eles provenientes de ações implementadas anteriormente ou neste ciclo.

### 2.1. Subcomitês de Infraestrutura

#### 2.1.1. Resultados referentes à P-07 (convergência entre os interesses do abastecimento e das licitações portuárias) e à P-13 (licitações de áreas portuárias de combustíveis)

- **Leilões de áreas portuárias para movimentação e armazenagem de combustíveis**

No dia 28/09/2018, foi realizado o Leilão nº 05/2018-ANTAQ, de arrendamento de área e infraestrutura públicas para a movimentação e armazenagem de granéis líquido combustíveis, localizada dentro do porto organizado de Santos (SP), denominada STS13, com uma capacidade de armazenagem total dos tanques estimada em 97.720 m<sup>3</sup>. A Empresa Brasileira de Terminais e Armazéns Gerais Ltda foi declarada vencedora do leilão por meio do Despacho ANTAQ de 06/11/2018. A área foi arrendada pelo valor de R\$ 210.000.000,00.

No mesmo dia, foi realizado o Leilão nº 02/2018, promovido pela Companhia Docas do Pará (CDP), de cessão de uso onerosa da área e infraestrutura pública não afeta à operação portuária, destinada à armazenagem e distribuição de GLP, localizada dentro do Terminal Petroquímico de Miramar (PA), no porto organizado de Belém (PA), denominada BEL06, com uma capacidade total de armazenagem estática de 1.920 t. Destaca-se que no local há espaço para expansão da capacidade de armazenagem. A empresa Nacional Gás Butano Distribuidora Ltda foi a única proponente. O processo está na fase de homologação do resultado.

Desde 2017, foram realizados 6 leilões e espera-se lançar mais 10 editais ainda em 2018, segundo a Secretaria Especial do Programa de Parceria e Investimentos (SPPI) da Secretaria-Geral da Presidência da República.



### 3. PLANO DE TRABALHO

---

O plano de trabalho do SCT Infraestrutura mostrado no Quadro apresenta sugestões de atividades a serem ratificadas pelo Governo em 2019.

Quadro 2 - Plano de trabalho do SCT Infraestrutura

Proposta	Ação	Atores	Prazo
P-02	Avaliar os possíveis desdobramentos da reunião realizada em 05/11/2018, a partir das contribuições dos participantes.	MME	31/01/2019
P-05	Finalizar o plano de ação para indução de investimentos na ampliação e na construção de dutos para movimentação de derivados de petróleo e de biocombustíveis no País; apresentar a proposta instituições, agentes do mercado e demais interessados.	MME-ANP-EPE	28/02/2019
P-08, P-09, P-11, P-12, P-14	Promover Acordo de Cooperação Técnica ANP-ANTAQ.	ANP-ANTAQ	31/12/2018
P-11	Acompanhar o GT ANP-ANAC sobre a regulação das instalações de armazenamento de combustíveis de aviação em aeroportos.	MME-ANP-ANAC	31/12/2018
P-15	Prospectar potenciais linhas de financiamento para investimentos em infraestrutura (refino e dutos).	MME	30/06/2019

## 4. PROPOSIÇÕES PARA O CT-CB

---

Encaminhar para avaliação do CT-CB, e direcionamento aos SCT, as seguintes proposições:

1) Dividir a proposta P-06 em duas novas propostas, uma a ser direcionada para o SCT Infraestrutura e outra a ser direcionada para o SCT Tributação.

*P-06: Analisar e propor mecanismos para dar maior celeridade aos processos relacionados à infraestrutura, em especial junto aos órgãos de controle ambiental e alfandegário.*

- analisar e propor mecanismos para dar maior celeridade junto aos órgãos de controle alfandegário, a fim de estimular o investimento em infraestrutura de combustíveis (proposta a ser direcionada para o SCT Infraestrutura);
- analisar e propor mecanismos para dar maior celeridade junto aos órgãos de controle alfandegário, a fim de estimular o investimento em infraestrutura de combustíveis (proposta a ser direcionada para o SCT Tributação).

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

---

No Brasil, quase a totalidade da infraestrutura do negócio de *downstream* encontra-se sob o controle da Petrobras. Diante da perspectiva de crescimento do mercado brasileiro nos próximos anos e considerando a posição anunciada pela Petrobras em setembro de 2016 a respeito da sua estratégia de negócios, de não assegurar integralmente o abastecimento do mercado brasileiro, serão necessários investimentos em refino e infraestrutura de movimentação de petróleo e derivados a serem realizados também por outras empresas, a fim de garantir o abastecimento de combustíveis do País.

Há uma janela de oportunidade para que outros agentes ocupem as posições nas quais a Petrobras recuou. Isso pode ser constatado principalmente entre setembro de 2016 e abril de 2018, quando as importações realizadas por terceiros aumentaram no País. E mais recentemente pelas oportunidades em desinvestimentos nos segmentos de refino, transporte e logística anunciados pela empresa em abril de 2018, referentes à alienação de ativos das regiões Nordeste e Sudeste do País, bem como pelo acordo assinado em outubro de 2018 para realização de estudos de viabilidade para conclusão do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj) da Petrobras em parceria com a *China National Oil and Gas Exploration and Development Company* (CNODC).

Contudo, é necessário que haja condições de liberdade e transparência de preços, bem como um aprimoramento normativo, diante das novas condições do mercado, para o estabelecimento de um ambiente competitivo perene, necessário ao estímulo de empreendimentos de longo prazo, como o caso dos investimentos em infraestrutura.

Nesse sentido, diversas frentes de trabalho foram abertas no âmbito do SCT Infraestrutura, sendo que entre as 11 propostas sob responsabilidade deste SCT, 2 propostas (P-07 e P-13) foram concluídas e seus resultados estão em acompanhamento. As demais propostas foram iniciadas e medidas, e ações estão sendo tomadas para a consecução de seus objetivos.

Para 2019, importantes desafios consistem em avançar nas propostas prioritárias indicadas pelo setor, em um ambiente de debates pautado na transparência e no diálogo com as instituições, agentes do setor e demais interessados. A contribuição efetiva dos participantes nas discussões promovidas pelo SCT é indispensável para a continuidade e o sucesso desse programa de caráter estruturante para o setor.

## ANEXO 1 – PROPOSTAS DA INICIATIVA COMBUSTÍVEL BRASIL

---

**PROPOSTA 2 (P-02):** Analisar e propor mecanismos para incentivar investimentos em refino no País.

**PROPOSTA 5 (P-05):** Mapear as áreas de infraestrutura de movimentação de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis prioritárias para realização de investimentos privados.

**PROPOSTA 6 (P-06):** Analisar e propor mecanismos para dar maior celeridade aos processos relacionados à infraestrutura, em especial junto aos órgãos de controle ambiental e alfandegário.

**PROPOSTA 7 (P-07):** Analisar e propor mecanismos para que os procedimentos licitatórios de arrendamentos de instalações portuárias em portos organizados sejam convergentes com os interesses do abastecimento nacional de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis, de modo que a participação da ANP ocorra em várias das etapas preparatórias até a publicação do edital, em especial na fase de planejamento das áreas a serem arrendadas.

**PROPOSTA 8 (P-08):** Articular com os órgãos responsáveis pela concessão do setor portuário nacional para estabelecer nos processos licitatórios das áreas portuárias a possibilidade da instalação de terminais com capacidade para movimentação de produtos para os diversos agentes regulados, com atenção especial para os portos das Regiões Norte e Nordeste.

**PROPOSTA 9 (P-09):** Articular com os órgãos responsáveis pelo setor portuário o aperfeiçoamento da regulação, com vistas a possibilitar o acesso célere e efetivo aos portos públicos para todos os produtores, importadores e distribuidores autorizados pela ANP, bem como grandes consumidores.

**PROPOSTA 11 (P-11):** Aperfeiçoar os mecanismos regulatórios de modo a conferir maior eficiência no controle de acesso de terceiros à infraestrutura, respeitado o direito de preferência do proprietário, observada a arbitragem de conflitos prevista pela Resolução Antaq nº 3.707/2014 e pela Portaria ANP nº 251/2000, bem como aprimorar a divulgação das informações de capacidade e utilização dos terminais.

**PROPOSTA 12 (P-12):** Aperfeiçoar os mecanismos regulatórios e/ou contratuais para garantir os níveis de serviço adequados nos terminais aquaviários, para todos os interessados.

**PROPOSTA 13 (P-13):** Articular com os órgãos responsáveis pela concessão do setor portuário nacional para concluir as licitações iniciadas e realizar novas licitações de áreas de armazenamento de combustíveis nos portos a fim de estimular novos investimentos em terminais.

**PROPOSTA 14 (P-14):** Aprimorar os termos e condições gerais que devam constar nos contratos entre o poder concedente do setor portuário nacional e as entidades privadas, que contemplem as regras para renovação contratual e permitam o retorno do investimento ou seu ressarcimento.

**PROPOSTA 15 (P-15):** Analisar a possibilidade de ampliar linhas de financiamento em infraestrutura com taxas mais atrativas e de longo prazo para o setor.



## ANEXO 3 – RELATÓRIO DO SUBCOMITÊ DE ABASTECIMENTO

---







# **COMBUSTÍVEL BRASIL**

**SUBCOMITÊ DE ABASTECIMENTO**

Relatório de Atividades  
2º Semestre 2018



MINISTÉRIO DE  
MINAS E ENERGIA



# **Comitê Técnico Integrado para o Desenvolvimento do Mercado de Combustíveis, demais Derivados de Petróleo e Biocombustíveis / CT-CB**

## **Coordenação do Subcomitê de Abastecimento**

Cezar Caram Issa – SDL/ANP

## **Superintendência de Distribuição e Logística | SDL**

Cezar Caram Issa | Superintendente

Mauro Motta Laporte | Superintendente Adjunto

Gabrielle Cruz | Assessora

Brunno Loback Attalla

Elisabete Hilário Gomes Canedo

Julio Cesar Candia Nishida

Patrícia Huguenin Baran

Renato Cabral Dias Dutra

Thiers Alves

**COMITÊ TÉCNICO INTEGRADO PARA O DESENVOLVIMENTO  
DO MERCADO DE COMBUSTÍVEIS, DEMAIS DERIVADOS DE  
PETRÓLEO E BIOCOMBUSTÍVEIS - CT-CB**

**SUBCOMITÊ DE ABASTECIMENTO (SC ABAST)**

**RELATÓRIO DE ATIVIDADES  
(2º SEMESTRE/2018)**



## SUMÁRIO

1.	PREMISSAS DO SCT ABASTECIMENTO	5
2.	ATIVIDADES DESENVOLVIDAS EM 2018	6
2.1.	AÇÕES CONCRETAS	6
2.2.	AGENDA REGULATÓRIA	8
2.3.	PRÓXIMOS PASSOS 2019	14
3.	CONCLUSÕES	15

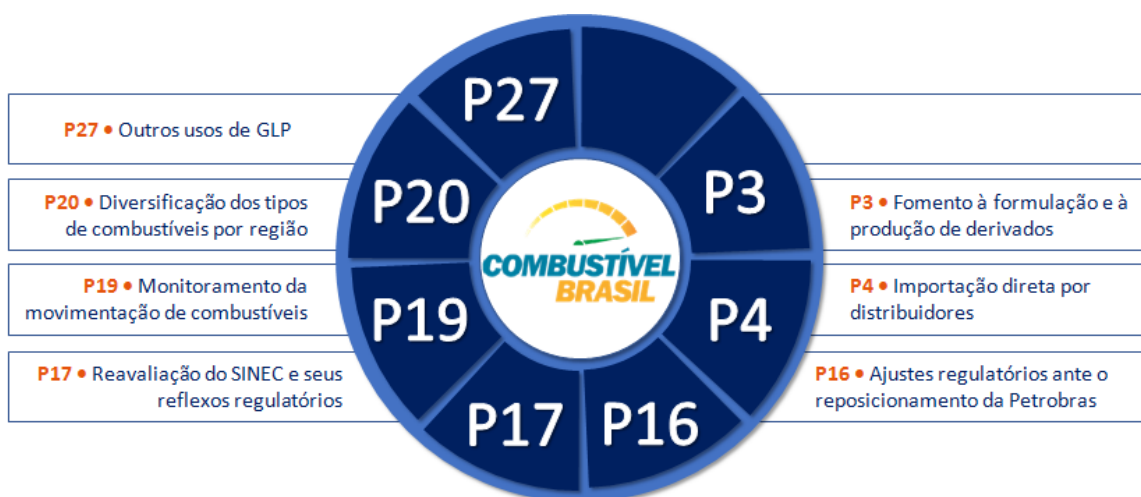
## 1. PREMISSAS DO SCT ABASTECIMENTO

Em seus trabalhos, este subcomitê direciona-se pela visão do programa Combustível Brasil de um **mercado de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis do Brasil compatível com o crescimento da demanda, em um ambiente regulatório objetivo, claro e favorável aos investimentos para expansão do setor**, sobretudo após o declarado reposicionamento funcional no mercado do maior agente regulado.

Em sintonia com os valores estabelecidos pelo citado programa, especialmente a necessidade de incrementar positivamente a **previsibilidade** e, na esteira, a **estabilidade** regulatória do mercado submetido à regulação da ANP, todas as ações regulatórias tem em comum um esforço visando à **simplificação administrativa** e à redução do **custo regulatório**.

Destarte, o Relatório de Atividades apresentado em dezembro de 2017 elegeu como ação prioritária, em linhas gerais, o “aperfeiçoamento dos mecanismos regulatórios da ANP, visando a garantia do abastecimento bem como a redução do custo regulatório para os agentes”, decorrente da Proposta 16, ação essa absolutamente alinhada com a visão do programa, bem como com a Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2017-2018.

Entretanto, não obstante o enfoque dado à Proposta 16, o SCT Abastecimento dedicou grande esforço no desenvolvimento de atividades que contemplassem medidas e ações visando ao desenvolvimento das outras propostas incluídas sob a responsabilidade deste Subcomitê, conforme infográfico abaixo.



Na próxima seção iremos explicitar quais ações foram desenvolvidas em linha com as propostas acima identificadas.

...

## 2. ATIVIDADES DESENVOLVIDAS EM 2018

As mudanças levadas a efeito na equipe gestora da Superintendência de Distribuição e Logística (SDL), a partir de janeiro de 2018, acabaram por atrasar a retomada das atividades neste subcomitê, pela inevitável necessidade de adaptação às rotinas de trabalho.

Em meados de abril desse ano, foi realizada reunião do SCT Abastecimento para apresentação do novo coordenador, do status das ações em curso e do plano de ação, com participação dos representantes do mercado visando a perscrutar eventuais novas propostas de temas para trabalho. Entre outras, foram sugeridas (i) a revisão das Resoluções ANP nº 44 e nº 45/2013, (ii) o interfaceamento de dados entre o SIMP e a Receita Federal; (iii) o levantamento de curvas de oferta e demanda que permita a projeção de mercado de biocombustíveis com base no programa Renovabio; e (iv) o estudo de ação conjunta ANP e ANAC para revisão das normativas relativas à distribuição de combustíveis de aviação. Para este último, foi iniciado grupo interno de trabalho no âmbito deste Subcomitê, a pedido da Diretoria Geral da ANP.

No segundo semestre de 2018, optou-se por não realizar reunião do SCT Abastecimento com os agentes de mercado em função da grande quantidade de temas sendo tratados e de diversos encontros com motivações correlatas (audiências públicas, Rio Oil & Gas *workshop* sobre o “Cenário Atual e Perspectivas para o Mercado de Combustíveis no Brasil 2018” etc.)

...

### 2.1. AÇÕES CONCRETAS

Desde janeiro de 2017, antes mesmo da aprovação oficial da nova Agenda Regulatória da ANP para o biênio 2017-2018, a SAB, atual SDL, havia traçado as metas para o ano, com especial destaque para as revisões dos marcos regulatórios do gás liquefeito de petróleo (GLP), do etanol e de comércio exterior. Essas metas tiveram sua priorização revista para coadunar-se com as estratégias do CT-CB e refletir as diretrizes atualizadas da Diretoria Colegiada da ANP.

De todo modo, como decorrência e em continuidade às ações anteriormente elencadas, observou-se a divulgação do **Boletim de Lubrificantes**, em fevereiro de 2017, e a ampliação do **monitoramento** da movimentação e comercialização de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis a todos os segmentos regulados (sistema LUPA - sistema de auditoria informatizada das declarações de movimentação).

Ao longo do ano de 2018, foram realizados três *workshops* relevantes para discussão interna, com os agentes econômicos regulados e instituições de pesquisa sobre assuntos estratégicos à estrutura e funcionamento atual do mercado, a fim de abordar de forma mais ampla questões como (i) o atual marco regulatório de **Autorizações de Construção e de Operação de Instalações** (atualmente reguladas pela Resolução ANP nº 42/2011), realizado em maio de 2018; (ii) os principais **vetores de atuação e as perspectivas para o mercado de downstream brasileiro**, realizado em agosto de 2018; e, mais recentemente, em setembro de 2018 (iii) a **verticalização** das atividades de distribuição e revenda de combustíveis líquidos e a manutenção da tutela regulatória da ANP sobre a **fidelidade à bandeira**.



Deve-se ainda destacar as rotineiras reuniões internas que têm sido realizadas para revisar as resoluções eventualmente defasadas e que culminarão com a publicação de novos marcos regulatórios para diversos segmentos do mercado regulado pela ANP, em especial, de Importação e Exportação, Autorização de Construção e Operação de Instalações, Etanol e Distribuição de Combustíveis Líquidos.

Nesse sentido, detalhamos na subseção seguinte as ações regulatórias que estão em curso na SDL e qual a relação de cada ação regulatória com as propostas do Combustível Brasil sob responsabilidade do SCT Abastecimento.

...



## 2.2. AGENDA REGULATÓRIA

Com base nas demandas elencadas no início do item anterior, além de outras oriundas do mercado, atualmente, a **SDL participa concomitantemente em 15 ações regulatórias distintas:**

- **Ação Regulatória 1.1: Importação e Exportação (Comércio Exterior)**

*A simplificação do arcabouço regulatório de comércio exterior, que estava disperso em 25 normas e agora foi integralmente revisto e consolidado em 1 resolução é o destaque desta ação regulatória submetida à Audiência Pública em 26/07/2018 (Audiência Pública nº 13/2018).*

**PROPOSTAS COMBUSTÍVEL BRASIL** ⇒ P4 • P16

**STATUS** ⇒ Análise interna das 131 contribuições recebidas no âmbito da Consulta e Audiência Públicas Nº13/2018.

**PRÓXIMO PASSO** ⇒ Submissão à aprovação da diretoria colegiada da minuta final de Resolução.

**PREVISÃO ATUAL DE CONCLUSÃO** ⇒ **DEZEMBRO DE 2018**

- **Ação Regulatória 1.2: Marco Regulatório de Solventes**

*Revogar três atos normativos cuja função regulatória encontra-se sem efetividade frente ao objetivo inicialmente proposto é o principal objetivo desta ação, que busca atualizar o arcabouço regulatório da ANP com vistas a promover uma regulação mais direcionada e focada no uso de recursos de inteligência e a redução de regras que se mostrem meramente burocráticas. Depois de realizados estudos em 2016 sobre o tema, que considerou dados relativos ao mercado de solventes em 2005 e 2015, chegou-se a conclusões parciais sobre a efetividade do sistema de cotas de solventes. Nessa oportunidade de redução do custo regulatório, as áreas técnicas da SDL/ANP elaboraram estudo atualizado a respeito desde mercado que conclui pela retirada dessas normas do ordenamento setorial da ANP e, com isso, reduzir entraves burocráticos ao mercado.*

**PROPOSTAS COMBUSTÍVEL BRASIL** ⇒ P19

**STATUS** ⇒ Finalização de Nota Técnica para subsidiar minuta a ser apresentada à Reunião de Diretoria.

**PRÓXIMO PASSO** ⇒ Consulta e audiência pública.

**PREVISÃO ATUAL DE CONCLUSÃO** ⇒ **1º trimestre de 2019**



- **Ação Regulatória 1.3: Leilões de Biodiesel**

*Passados mais de 10 anos desde a aprovação da Resolução ANP nº 33/2007, seus comandos normativos encontram alguma dificuldade de se adaptar às novas tecnologias que permeiam os leilões de biodiesel, além de serem incompatíveis com recentes alterações legislativas sobre as matérias, especialmente a Lei nº 13.576/2017 e seus decretos regulamentadores. Está em curso junto à área responsável pela gestão dos leilões o levantamento dos dispositivos que necessitam ser adaptados.*

**PROPOSTAS COMBUSTÍVEL BRASIL** ⇨ **P21**

**STATUS** ⇨ Estudos internos para elaboração de Nota Técnica e proposta de minuta de resolução.

**PRÓXIMO PASSO** ⇨ Apresentar minuta para consulta e audiência pública.

**PREVISÃO ATUAL DE CONCLUSÃO** ⇨ **2019**

- **Ação Regulatória 1.4: Instalações em Aeródromos**

*Ação anteriormente incluída no bojo da revisão da Resolução ANP nº 42/2011 que disciplina os requisitos para instalações de tancagem e armazenamento de agentes regulados sujeitos à regulação da SDL. Entretanto, o tema foi retomado através de grupo de trabalho criado para tratar especificamente desse segmento (Portaria ANP nº 399, de 10 de outubro de 2018).*

**PROPOSTAS COMBUSTÍVEL BRASIL** ⇨ **P21**

**STATUS** ⇨ Reuniões do Grupo Técnico realizadas em 02/10, 31/10 e 14/11/2018.

**PRÓXIMO PASSO** ⇨ Reuniões em 21/11 e 22/11. Apresentação do relatório do GT em 17/12/2018.

**PREVISÃO ATUAL DE CONCLUSÃO** ⇨ **DEZEMBRO DE 2018**

- **Ação Regulatória 1.5: Marco Regulatório do GLP** 

*O processo de revisão das resoluções ANP nº 49 e 51, publicadas ao final de 2016 foi prontamente iniciado pela SDL na busca da ponderação entre os diversos interesses entre distribuidores e revendedores de GLP. Em 2017, foram realizados um workshop em abril, audiência pública em agosto (Consulta e Audiência Públicas nº 18/2017) e, após um extenso trabalho da Coordenação de Regulação da SDL, a revisão foi publicada pela Diretoria Colegiada em novembro (Resolução ANP nº 709). As questões de diferenciação de preços e de outros usos do GLP não fizeram parte do escopo desta ação.*

**PROPOSTAS COMBUSTÍVEL BRASIL** ⇨ **P21**

**STATUS** ⇨ Concluída, publicada a Resolução ANP nº 709/2017.

- **Ação Regulatória 1.6: Autorização de construção e operação de instalações**

*A necessidade de revisão da norma foi inicialmente apontada pela Coordenação de Autorizações da SDL, uma vez que esta resolução disciplina elementos técnicos de engenharia de construção e operação das instalações de tancagem e armazenagem de combustíveis e derivados. Foram, então, realizados estudos juntamente à Coordenação de Regulação da SDL a fim de elaborar Nota Técnica, bem como proposta de minuta de resolução a ser submetida a Consulta e Audiência Públicas. Em 16 de maio de 2018, um workshop foi realizado com o mercado para apresentar as principais ideias que compõem a minuta preliminar elaborada. **Vale notar que a SDL adiantou-se ao cronograma da Agenda Regulatória 2017-2018, que indicava o início dos trabalhos apenas no segundo semestre de 2018.***

**PROPOSTAS COMBUSTÍVEL BRASIL ⇒ P21**

**STATUS ⇒** Audiência Pública nº 26/2018, realizada em 13/11/2018.

**PRÓXIMO PASSO ⇒** Análise das contribuições recebidas na Consulta Pública nº 26/2018 em curso.

**PREVISÃO ATUAL DE CONCLUSÃO ⇒ JANEIRO DE 2019**

- **Ação Regulatória 1.7: Marco Regulatório de Distribuidor**

*Estudos preliminares foram iniciados pela SDL com previsão de duração de três meses. A lógica é realizar um estudo abrangente, com contribuições de outras unidades organizacionais da ANP, a fim de produzir um marco regulatório alinhado aos objetivos do Combustível Brasil, que torne a outorga de autorização para a atividade de distribuição mais célere e incentive a entrada de novos players no mercado.*

**PROPOSTAS COMBUSTÍVEL BRASIL ⇒ P21**

**STATUS ⇒** Estudos internos.

**PRÓXIMO PASSO ⇒** Apresentar minuta para consulta e audiência pública, precedidas de workshop com o mercado e a sociedade.

**PREVISÃO ATUAL DE CONCLUSÃO ⇒ 2019**

- **Ação Regulatória 2.2: Marco Regulatório do Etanol**

*A revisão da Resolução nº 67/2011 foi uma das grandes frentes de trabalho da SDL em 2017. Os estudos prévios encerraram-se em meados de 2017, quando se publicou minuta para Consulta e Audiência Públicas nº 19/2017, realizadas em julho e agosto daquele ano. Todas as considerações recebidas foram tecnicamente consideradas pela Coordenação de Regulação. Com o advento da Lei do RenovaBio a ação regulatória foi interrompida para se reavaliar a adequação da minuta aos novos comandos legais. Em fevereiro de 2018, foi publicada alteração parcial da Resolução nº 67/2011 (Resolução ANP nº 719) e, atualmente, minuta de nova resolução com os pontos ainda pendentes está em fase final de revisão.*

**PROPOSTAS COMBUSTÍVEL BRASIL** ⇨ **P21**

**STATUS** ⇨ Estudos internos e reavaliação da consulta e audiência públicas realizadas em 2017.

**PRÓXIMO PASSO** ⇨ Apresentar minuta para **nova** consulta e audiência pública.

**PREVISÃO ATUAL DE CONCLUSÃO** ⇨ **2019**

- **Ação Regulatória 9.1: Envio de Dados de Movimentação** 

*Processo oriundo de Grupo de Trabalho interdisciplinar que visava rever a Resolução ANP nº 17/2004. Foi realizada audiência pública e os acatamentos foram considerados pela Coordenação de Regulação da SDL. A minuta final foi aprovada pela Diretoria Colegiada em 10/05/2018. Publicada a Resolução ANP nº 729/2018.*

**PROPOSTAS COMBUSTÍVEL BRASIL** ⇨ **P19**

**STATUS** ⇨ Concluída, publicada a Resolução ANP nº 729/2018.

Além das ações regulatórias citadas, surgiram outras propostas derivadas tanto da interação entre as diversas frentes de análise, como de sugestões recebidas e da oportunidade de racionalizar os esforços empreendidos e que geraram oportunidades de novas ações regulatórias, tratadas aqui como ações regulatórias extras.

- **Ação Regulatória Extra 1: Revisão da Resolução de TRRNI** ✓

*Diante das peculiaridades que a atividade de TRRNI possui, foi solicitada pelo mercado uma revisão dos termos da Resolução ANP nº 10/2016, dado que diversos dispositivos desta norma acabaram por se revelar descolados da realidade deste mercado e, portanto, supostamente inexecutáveis. Estudos foram desenvolvidos pela Coordenação de Regulação/SDL e após abertura de novo processo de revisão normativa, deflagraram-se os procedimentos de consulta e de audiência pública que culminaram com a publicação de resolução que altera a anterior. A audiência pública foi realizada em 05/07/2018 e a Resolução ANP nº 746, de 30/08/2018, foi publicada.*

**PROPOSTAS COMBUSTÍVEL BRASIL** ⇨ **P21**

**STATUS** ⇨ Concluída, publicada a Resolução ANP nº 746/2018.

- **Ação Regulatória Extra 2: Alterações pontuais da Resolução ANP nº 41/2013**

*Há a necessidade de modificar a Resolução ANP nº 41/2013 (Revenda de combustíveis) para solucionar impasse envolvendo o gás natural veicular e para encerrar a discussão pouco profícua a respeito da exibição de três casas decimais na testeira dos postos. Estudos foram concluídos pelas áreas técnicas e submetidos à apreciação da Diretoria Colegiada da ANP. A diretoria colegiada da ANP, entretanto, julgou que, no que tange à exibição dos preços dos combustíveis em duas ou três casas decimais, a proposta ainda carece de estudos mais conclusivos sobre o tema. Esse ponto foi, então, retirado da minuta de resolução, mantendo-se os demais pontos, que foram submetidos a Consulta e Audiência Públicas nº 23/2018.*

**PROPOSTAS COMBUSTÍVEL BRASIL** ⇨ **P21**

**STATUS** ⇨ Audiência Pública nº 23/2018 realizada em 16/10/2018.

**PRÓXIMO PASSO** ⇨ Análise das contribuições recebidas na Consulta Pública nº 23/2018.

**PREVISÃO ATUAL DE CONCLUSÃO** ⇨ **DEZEMBRO DE 2018**

- **Ação Regulatória Extra 3: Alteração pontual da Resolução ANP nº 24/2006**

*Considerando o alto potencial adulterador de combustíveis do metanol, bem como eventos de comercializações suspeitas ocorridas em 2017, será incluído dispositivo na Resolução nº 24/2006 que prevê a deliberação pela Diretoria Colegiada da ANP para restringir, em percentual a ser definido e por tempo determinado, a comercialização de metanol entre agentes congêneres.*

**PROPOSTAS COMBUSTÍVEL BRASIL** ⇨ **P18**

**STATUS** ⇨ Audiência Pública nº 25/2018 realizada em 24/10/2018.

**PRÓXIMO PASSO** ⇨ Análise das contribuições recebidas na Consulta Pública nº 25/2018.

**PREVISÃO ATUAL DE CONCLUSÃO** ⇨ **DEZEMBRO DE 2018**

- **Ação Regulatória Extra 4: Alteração pontual da Resolução ANP nº 49/2016**

*Tendo em vista que um dos objetivos do Combustível Brasil é o aumento de competitividade e a reorganização estrutural do mercado, a solução compromissória adotada pela Ação Regulatória 1.5, relacionada anteriormente, a respeito da diferenciação de preços de GLP e de outros usos do produto será revisitada para uma solução definitiva.*

**PROPOSTAS COMBUSTÍVEL BRASIL** ⇨ P26 • P27

**STATUS** ⇨ Estudos internos.

**PRÓXIMO PASSO** ⇨ Apresentar minuta para consulta e audiência pública.

**PREVISÃO ATUAL DE CONCLUSÃO** ⇨ 2019

- **Ação Regulatória Extra 5: Alteração pontual da Resolução ANP nº 58/2014** ✓

*Tendo em vista que um dos objetivos do Combustível Brasil é incentivar novos investimentos no setor de distribuição de combustíveis líquidos, ajustes pontuais e desburocratizantes precisavam ser realizados antes da completa revisão da Resolução ANP nº 58/2014, de forma a ampliar o rol de possibilidades de cessão de espaço entre agentes regulados. A audiência pública (Consulta e Audiência Públicas nº 14/2018) foi realizada em 10/07/2018 e a Resolução nº 745, de 30/08/2018, foi publicada.*

**PROPOSTAS COMBUSTÍVEL BRASIL** ⇨ P21

**STATUS** ⇨ Concluída, publicada a Resolução ANP nº 745/2018.

...

## 2.3. PRÓXIMOS PASSOS 2019

Estamos ao fim da Agenda Regulatória prevista para o Biênio 2017-2018. Devido às grandes mudanças sofridas pelo mercado nesse período, a execução e o desenvolvimento da Agenda Regulatória muitas vezes tiveram de ser alterados a fim de atender aos programas e às iniciativas governamentais que se colocavam em curso, tal como o Combustível Brasil e o Renovabio. Lado outro, diversos assuntos que foram debatidos mas, devido a uma escala de prioridades, não lograram êxito em se converter em uma ação regulatória ou concreta pela ANP, podem, neste momento, ser considerados para o próximo biênio regulatório 2019-2020. Estão em curso algumas Tomadas Públicas de Contribuições sobre questões controvertidas que têm impactos sobre todo o mercado nacional de combustíveis que poderão ser utilizadas como subsídios para a construção de uma Agenda Regulatória 2019-2020 ainda mais congruente com as propostas sob a responsabilidade do SCT Abastecimento do Combustível Brasil.

...

## **3. CONCLUSÕES**

O exaustivo trabalho realizado tem permitido vislumbrar resultados alinhados com os objetivos do programa Combustível Brasil. Dado o comprometimento da força de trabalho e o significativo tempo para a conclusão de cada ação regulatória é recomendável, visando a evitar descontinuidade ou prejuízo da qualidade, que novas frentes de trabalho só sejam abertas à medida em que aquelas em curso sejam finalizadas e sua efetividade possa ser medida.

...



anp



## ANEXO 4 – RELATÓRIO DO SUBCOMITÊ DE CONCORRÊNCIA E COMPETITIVIDADE

---





# **COMBUSTÍVEL BRASIL**

COMITÊ TÉCNICO INTEGRADO PARA O DESENVOLVIMENTO DO  
MERCADO DE COMBUSTÍVEIS, DEMAIS DERIVADOS DE PETRÓLEO E  
BIOCOMBUSTÍVEIS (CT-CB)

SUBCOMITÊ DE CONCORRÊNCIA E COMPETITIVIDADE

Relatório de Atividades

2º semestre de 2018



## 1. INTRODUÇÃO

Esse relatório visa apresentar uma síntese das atividades desenvolvidas que possuam relação com as propostas designadas ao Subcomitê de Concorrência e Competitividade, no segundo semestre de 2018.

O Subcomitê de Concorrência e Competitividade (SCT Concorrência e Competitividade) é responsável pela análise das seguintes propostas, ordenadas de acordo com a prioridade aprovada no CT-CB, do programa Combustível Brasil:

- Proposta 26: revisão da Resolução CNPE (RCNPE) nº 04/2005, de forma a reforçar o conceito de que eventuais incentivos governamentais, para o acesso ao consumo do gás liquefeito de petróleo (GLP) destinado ao uso doméstico por consumidores de baixa renda, devam ocorrer exclusivamente com previsão específica no orçamento público.
- Proposta 21: Aperfeiçoar os mecanismos regulatórios que promovam a concorrência, a mitigação das falhas e a prevenção do abuso de poder de mercado.
- Proposta 23: Aperfeiçoar a atuação regulatória de modo a evitar cláusulas contratuais potencialmente danosas à concorrência e/ou que afetem a garantia do suprimento de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis.
- Proposta 22: Reforçar a atuação conjunta e cooperativa das autoridades regulatórias e de defesa da concorrência no que tange ao abastecimento nacional de combustíveis, de modo a prevenir e coibir práticas anticompetitivas.
- Proposta 18: Reforçar o combate ao comércio irregular de combustíveis, biocombustíveis e demais derivados e à concorrência desleal, por meio de ações conjuntas da ANP, distribuidores, revendedores e outras instituições governamentais.
- Proposta 24: Realizar estudos de modo a avaliar o nível de concentração em mercados relevantes.
- Proposta 10: Realizar estudos acerca das estruturas de mercado e da atuação integrada nos diversos elos da cadeia de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis, para garantir a atratividade para novos investimentos.



- Proposta 25: Avaliar ações para garantir o desenvolvimento de um mercado competitivo nos diversos elos da cadeia, com condições de oferta a preços de mercado para combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis no Brasil.

No que concerne às atividades deste segundo semestre de 2018, cabe enfatizar as medidas governamentais e regulatórias adotadas em decorrência da greve dos caminhoneiros vivenciada em maio do corrente ano. Como resultado da greve, em âmbito do Poder Executivo Federal, foi publicada a Medida Provisória nº 838, de 30 de maio de 2018, posteriormente convertida na Lei nº 13.723, de 04 de outubro de 2018, a qual institui uma subvenção ao óleo diesel comercializado em território nacional, de até R\$ 0,30/litro, conforme regulamento do Programa.

Várias ações e iniciativas foram tomadas para implementar e regulamentar o Programa, tanto em âmbito governamental, quanto regulatório, com consequências também nas diretrizes inicialmente definidas para a execução das propostas sob responsabilidade do Subcomitê de Concorrência e Competitividade. Apesar disso, como será indicado adiante, novas ações foram implementadas e mantiveram aderência às propostas iniciais.

Cabe observar, ainda, que, especificamente sobre o programa de subvenção ao óleo diesel, parece ser conveniente, a critério da autoridade competente, a realização de uma avaliação posterior acerca de sua efetividade, tendo em vista caracterizar-se de medida com natureza de política pública, podendo relacionar-se a diversos aspectos abordados pela Iniciativa Combustível Brasil.



## 2. ATIVIDADES REALIZADAS

No segundo semestre de 2018, as seguintes atividades foram desenvolvidas tendo relação com as propostas sob responsabilidade desse subcomitê:

### 2.1. Grupo de Trabalho (GT ANP-Cade)

Em 23 de março de 2018, a ANP e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) renovaram, pelo prazo de 10 (dez) anos, o **Acordo de Cooperação Técnica nº 0006/2013** entre os dois órgãos, assegurando a continuidade da atuação conjunta por meio da troca de informações, dados, relatórios e estatísticas, compartilhamento de pareceres técnicos e resultados de estudos, além do intercâmbio de servidores. O acordo facilita a coordenação de esforços para o combate de cartéis no mercado de combustíveis e o aperfeiçoamento das metodologias de detecção, do ponto de vista econômico, de indícios de infração à ordem econômica. Na dimensão regulatória, o foco é a cooperação com vistas à promoção da concorrência nos regulamentos a serem editados pela Agência e à prevenção a eventuais abusos de posição dominante.

A Portaria Conjunta Cade/ANP nº 4, de 11 de junho de 2018, instituiu, em conformidade com o referido acordo de cooperação, **Grupo de Trabalho (GT ANP-Cade)** com a finalidade de estabelecer formas de atuação conjunta e coordenada no âmbito do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, promover a concorrência como instrumento para elevar a competitividade e a inovação na economia brasileira e, especificamente, analisar a estrutura do mercado de combustíveis, avaliar a implementação das medidas propostas no estudo “Repensando o setor de combustíveis: medidas pró-concorrência”<sup>7</sup>, publicado pelo Departamento de Estudos Econômicos da autarquia (DEE/Cade), em colaboração com a Superintendência–Geral (SG/Cade), e a possibilidade de adoção permanente das medidas regulatórias excepcionais que foram indicadas nos Despachos ANP nº 671, de 24 de maio de

---

<sup>7</sup> Disponível em: [http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/contribuicoes-do-cade/contribuicoes-do-cade\\_medidas-28maio2018-final.pdf](http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/contribuicoes-do-cade/contribuicoes-do-cade_medidas-28maio2018-final.pdf)



2018 (DOU 25/05/2018) e nº 695/2018 (DOU 01/06/2018), assim como outras que possam ser identificadas.

O Grupo de Trabalho é coordenado pelo Departamento de Estudos Econômicos do Cade e pela Superintendência de Defesa da Concorrência e Estudos e Regulação Econômica (SDR) da ANP, que prestam o apoio necessário ao desenvolvimento dos trabalhos. O prazo para conclusão dos trabalhos foi prorrogado por 90 (noventa) dias pela Portaria Conjunta Cade/ANP nº 6, de 28 de setembro de 2018.

Em função das diferentes atribuições e dos distintos processos de trabalho entre as instituições, a cooperação nos temas objeto do GT ANP-Cade tem ocorrido por meio de: (i) troca de informações entre as instituições; (ii) contribuições do Cade nas consultas públicas (CPs) e nas tomadas públicas de contribuições (TPCs) afeitas e; (iii) participação da SDR/ANP em grupos de trabalho criados especificamente para cada tema. Estas ações da ANP e outras relacionadas com o fomento da concorrência são abordadas a seguir.

A criação do Grupo de Trabalho e as atividades desenvolvidas pelas equipes participantes possuem relação direta com as propostas em andamento no âmbito deste Subcomitê, indicando-se, particularmente: **Proposta nº 22, Proposta nº 24 e Proposta nº 10.**

## **2.2. Tomada Pública de Contribuições nº 1/2018**

A **Tomada Pública de Contribuições nº 1/2018** foi aberta pela ANP em 6 de junho de 2018, com vistas a discutir a conveniência de se normatizar uma **periodicidade mínima para o reajuste dos preços dos combustíveis**, considerando, entre outros elementos, a existência de elevada concentração no mercado de refino de petróleo no Brasil. Como resultado, foram recebidos 179 e-mails que, após o tratamento dos dados resultaram em 146 manifestações, encaminhadas por perfis diversificados de manifestantes, incluindo, principalmente: consumidores finais (77), revendedores (16), transportadores (13), consultorias (12), e distribuidores (10).



Com o objetivo de analisar as contribuições recebidas durante a TPC, foi elaborada a Nota Técnica Conjunta nº 1/2018/DG/DIR1/DIR2/SBQ/CPT/ANP, de 16/07/2018, que sugeriu as seguintes recomendações, entre outras:

- 1) Não edição de medida regulatória, por parte da ANP, estabelecendo periodicidade mínima para os reajustes de preços dos combustíveis no produtor ou nos demais elos da cadeia de abastecimento;*
- 2) não instituição de periodicidade fixa de reajustes, considerando que cada empresa é livre para estabelecer a sua política de preços, a fim de que não haja antecipação de aumento de preços por parte dos agentes na cadeia a jusante e, adicionalmente, que não sejam divulgados preços médios regionais ou nacionais, mas os efetivamente praticados em cada ponto de entrega;*
- 3) instruir a Superintendência de Defesa da Concorrência, Estudos e Regulação Econômica (SDR) da ANP a avaliar a edição de regulamentação orientando os produtores e demais elos da cadeia de abastecimento a não divulgar antecipadamente a data de seus reajustes de preços;*
- 4) instruir a SDR a aprofundar os estudos visando ser submetida à consulta e audiência públicas minuta de resolução estabelecendo mecanismos de aumento da transparência na formação dos preços dos combustíveis.*

Neste sentido, a Nota Técnica SDR/ANP nº 068/2018, de 02/08/2018, apresentou e analisou possíveis alternativas regulatórias com o objetivo de ampliar a **transparência no processo de formação de preços** dos combustíveis, atuando no sentido de proteger os interesses dos consumidores e promover a livre concorrência.

Esta iniciativa, que se inseriu nos anseios decorrentes dos efeitos da greve dos caminhoneiros vivenciada em maio de 2018, conecta-se com as **Propostas nº 21 e nº 23** deste Subcomitê.





### 2.3. Aviso de Consulta Pública nº 20

Em 16 de agosto de 2018, foi publicado o **Aviso de Consulta Pública nº 20**<sup>8</sup>, com vistas a obter subsídios e informações adicionais sobre a minuta de Resolução que dispõe sobre a obrigatoriedade de apresentação de dados de preços relativos à comercialização de derivados de petróleo, gás natural e biocombustíveis e dá outras providências. A Audiência Pública correspondente foi realizada em 3 de outubro de 2018 e as contribuições estão sendo analisadas para a proposição das minutas finais de resoluções. Cabe destacar que a questão da homologação dos contratos de gasolina e óleo diesel indicados no plano de trabalho foi vinculada a esta ação.

Tal qual mencionado em relação à TPC/ANP nº 01/2018, esta importante iniciativa regulatória possui aderência com as **Propostas nº 21 e nº 23** deste Subcomitê.

### 2.4. Tomada Pública de Contribuições nº 2/2018

Em 6 de agosto de 2018, foi publicada a **Tomada Pública de Contribuições nº 2/2018**, com vistas a coletar sugestões, dados e informações sobre eventual elaboração de ato normativo estabelecendo novas regras para a **comercialização de etanol combustível pelos produtores diretamente aos revendedores varejistas**. Esta é uma das medidas pró-concorrência sugeridas pelo Cade e que já vem sendo considerada em projetos legislativos (Safatle, 2011)<sup>9</sup> e discussões regulatórias há décadas.

Esta ação regulatória relaciona-se com as **Propostas nº 21 e nº 25**.

### 2.5. Portaria ANP nº 357

A **Portaria ANP nº 357**, de 14/09/2018, constituiu o Grupo de Trabalho da **verticalização da cadeia de distribuição de combustíveis e da tutela regulatória da fidelidade**

---

<sup>8</sup> Arquivos relacionados disponíveis em: <http://www.anp.gov.br/consultas-audiencias-publicas/concluidas/4677-consulta-e-audiencia-publicas-n-20-2018>

<sup>9</sup> SAFATLE, Fernando Netto. **Economia Política do Etanol: A Democratização da Agroenergia e o impacto na mudança do modelo econômico**. São Paulo: Alameda, 2011. p.168-169.



à **bandeira** com as seguintes atribuições: (i) analisar as sugestões recebidas durante a TPC nº 2/2018 e conduzir o processo de revisão das respectivas resoluções em até 90 (noventa) dias; (ii) publicar em até 30 (trinta) dias as Tomadas Públicas de Contribuições referentes à manutenção da proibição da verticalização na cadeia de distribuição de combustíveis e da tutela regulatória da fidelidade à bandeira; (iii) analisar e conduzir o processo de revisão das respectivas resoluções em até 180 (cento e oitenta) dias.

Para fins da verticalização da cadeia de distribuição de combustíveis, serão reavaliados, dentre outros, os seguintes assuntos: vedação da verticalização direta e indireta; vedação da comercialização direta de produtores e importadores para revendedores; vedação de que o transportador-revendedor-retalhista (TRR) comercialize outros combustíveis, além de óleo diesel; manutenção da obrigatoriedade de que os TRRs comprem diretamente de distribuidores; manutenção das limitações de comercialização para distribuidores e TRRs no que se refere aos pontos de abastecimento nos termos da Resolução ANP nº 34, de 1º de novembro de 2007.

Esta ação possui relação com as **Propostas nº 10 e nº 25** do Subcomitê.

## **2.6. Tomada Pública de Contribuições nº 3/2018 e nº 4/2018**

Em 20 de setembro de 2018, foram publicados os avisos<sup>10</sup>: da **Tomada Pública de Contribuições nº 3/2018**, com o objetivo de coletar dados, informações e evidências que contribuam para a análise da **verticalização** da cadeia de distribuição de combustíveis e; da **Tomada Pública de Contribuições nº 4/2018**, com vistas a coletar dados, informações e evidências que contribuam para a análise da necessidade de se manter a **tutela regulatória da fidelidade à bandeira**.

Esta ação regulatória relaciona-se com as **Propostas nº 21 e nº 25**.

---

<sup>10</sup> Alterados em 05/10/2018. Material disponível em: <http://www.anp.gov.br/consultas-audiencias-publicas/370-tomada-publica-de-contribicoes/4776-tomada-publica-de-contribicoes-n-3-2018-verticalizacao-da-cadeia-de-distribuicao-de-combustiveis> e <http://www.anp.gov.br/consultas-audiencias-publicas/370-tomada-publica-de-contribicoes/4777-tomada-publica-de-contribicoes-n-4-2018-fidelidade-a-bandeira>



## 2.7. Tomada Pública de Contribuições nº 7/2018

Em 19 de outubro de 2018, foi publicado o aviso da **Tomada Pública de Contribuições nº 7/2018**, com o intuito de coletar dados, informações e evidências que contribuam para a análise acerca dos impactos sobre o mercado e a sociedade em uma eventual permissão por parte da ANP ao enchimento fracionado de recipientes transportáveis de GLP por parte dos distribuidores e à **comercialização de GLP em recipientes de outras marcas (OM)**.

Esta ação regulatória relaciona-se com as **Propostas nº 21 e nº 25**.

## 2.8. Ações visando a combater o comércio irregular de combustíveis, biocombustíveis e demais derivados e à concorrência desleal (Proposta 18)

Neste item, cabe o registro dos principais quantitativos e ações desenvolvidas pela ANP no âmbito da repressão às irregularidades nos mercados regulados. A Superintendência de Fiscalização do Abastecimento da Agência (SFI/ANP) tem atuação contínua e coordenada, em âmbito nacional, objetivando preservar os interesses dos consumidores por meio da verificação do cumprimento da legislação vigente.

As tabelas seguintes apresentam um panorama da fiscalização do abastecimento de combustíveis no período e **01/01/2018 a 31/10/2018**, retratando o trabalho desenvolvido pela SFI/ANP.

### Número de ações de fiscalização, autos de infração e de interdição

BRASIL	Ações de fiscalização	Autos de infração	Autos de interdição
TOTAL	16.000	3.951	517



### Infrações por qualidade

(comercializar ou armazenar produto não conforme com a especificação)

<b>BRASIL</b>	<b>Autos de infração</b>	<b>Autos de interdição</b>
<b>TOTAL</b>	<b>347</b>	<b>99</b>

### Infrações por bomba medidora com vício de quantidade

<b>BRASIL</b>	<b>Autos de infração</b>	<b>Autos de interdição</b>
<b>TOTAL</b>	<b>139</b>	<b>117</b>

### Infrações por exercer atividade regulada sem autorização

<b>BRASIL</b>	<b>Autos de infração</b>	<b>Autos de interdição</b>
<b>TOTAL</b>	<b>135</b>	<b>96</b>



➤ **Ações de fiscalização da ANP**

**Operação Verão** - A ANP realizou Operação Verão, no período de 29/01 a 08/02, em destinos turísticos de 13 estados brasileiros (Rio de Janeiro, São Paulo, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Goiás, Minas Gerais, Amazonas, Bahia, Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Paraíba) e 94 municípios. O objetivo foi verificar a qualidade do combustível vendido nos postos das cidades que são destino na época de férias.

Foram fiscalizados 547 postos revendedores, dos quais 21 foram autuados por bomba baixa (quando o volume de combustível informado na bomba é maior que o colocado no veículo) e três por comercializar produto fora das especificações. O total de bicos de abastecimento verificados foi de 6.077, sendo que 33 foram interditados por vazão a menor e 10 por comercializar produto fora das especificações.

**Operação Dia do Consumidor** - na semana em que se comemorou o Dia do Consumidor (15/03), a ANP realizou uma série de ações de fiscalização e de orientações ao consumidor sobre seus direitos no momento de abastecer. Técnicos da Agência estiveram em 27 cidades de 19 unidades da federação mostrando aos consumidores os testes que eles podem exigir no posto revendedor para verificar a qualidade dos combustíveis (etanol e gasolina) e a quantidade, que permite confirmar se o volume total de combustível colocado no veículo é o mesmo que está sendo cobrado, além de outras informações.

As ações de conscientização foram realizadas em Aracaju, Belo Horizonte, Campinas, Campo Grande, Caxias do Sul, Curitiba, Distrito Federal, Feira de Santana, Florianópolis, Fortaleza, Goiânia, Guarulhos, Lauro de Freitas, João Pessoa, Maceió, Manaus, Palmas, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador, São Paulo, Santos, Tefé, Teresina, Uberaba e Vitória.

Em todo o país, foram realizados cerca de 2.500 atendimentos a consumidores.

Além disso, ao longo daquela semana, foram fiscalizados 262 postos, em 36 cidades brasileiras.



➤ **Ações conjuntas com outros órgãos parceiros**

No 1º semestre de 2018, a ANP em parceria com outros órgãos, realizou 65 ações de fiscalização entre forças-tarefa e ações conjuntas, em mais de 15 estados, cerca de 100 municípios. As ações ocorreram em diversos segmentos, além das revendas varejistas de combustíveis e de GLP.

Como resultado desse esforço, foi possível fiscalizar cerca de 990 agentes econômicos, originando mais de 245 autuações e de 42 interdições.

## **2.9. Proposta 26**

Reforça-se que, apesar de ter aprovado o Relatório Final do Subcomitê de Concorrência e Competitividade, o CNPE ainda não promoveu a revogação da Resolução CNPE (RCNPE) nº 04/2005, uma das medidas mais importantes propostas no documento. No que tange aos aspectos regulatórios, a ANP permanece analisando e ponderando as iniciativas possíveis no âmbito de sua atuação, por meio da Superintendência de Distribuição e Logística (SDL) de acordo com as orientações de sua Diretoria Colegiada. Assim, as ações ligadas à proposta 26 indicadas no plano de trabalho foram vinculadas ao SCT Abastecimento, sob coordenação da SDL/ANP.

## **3. PRÓXIMOS PASSOS**

No próximo semestre, planeja-se dar continuidade às iniciativas indicadas anteriormente, de acordo com o prazos e cronogramas estabelecidos, considerando tratar-se, em sua maioria, de ações de caráter regulatório, submetidas às diretrizes da Diretoria Colegiada da ANP.

## ANEXO 5 – RELATÓRIO DO SUBCOMITÊ DE TRIBUTAÇÃO

---







# **COMBUSTÍVEL BRASIL**

COMITÊ TÉCNICO INTEGRADO PARA O DESENVOLVIMENTO DO  
MERCADO DE COMBUSTÍVEIS, DEMAIS DERIVADOS DE PETRÓLEO E  
BIOCOMBUSTÍVEIS

SUBCOMITÊ DE TRIBUTAÇÃO

2º Semestre de 2018



MINISTÉRIO DA  
**FAZENDA**

MINISTÉRIO DE  
**MINAS E ENERGIA**



**CONFAZ**  
Conselho Nacional de Política Fazendária

**Coordenação do Subcomitê de Tributação:**

Marcelo Castello Branco Cavalcanti – EPE

**Equipe Técnica:**

Gabriel da Silva Azevedo Jorge – EPE

Guilherme Theulen Antoniasse – EPE

Fernanda Marques Pereira Andreza – EPE

Marcos Frederico Faria de Souza – EPE

Patrícia Feitosa Bonfim Stelling – EPE

Claudio Akio Ishihara – MME

Deivson Matos Timbó – MME

Umberto Mattei – MME

Bruno Conde Caselli – ANP

Alexandre de Oliveira Lima Loyo – Ministério da Fazenda

Michelle Paionk – Ministério da Fazenda

José Estevam Fernandes de Oliveira – Confaz

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	5
1. TRABALHOS DO COMBUSTÍVEL BRASIL .....	6
1.1. Ações do Combustível Brasil .....	6
1.2. Atividades do Subcomitê de Tributação .....	8
2. CONTEXTUALIZAÇÃO .....	15
2.1. Evolução normativa e tratamento do Oluc .....	15
2.2. Logística Reversa .....	16
2.3. Rerrefino.....	19
2.4. Políticas Ambientais Associadas ao Rerrefino.....	24
3. CONTRIBUIÇÕES DE DISTINTAS INSTITUIÇÕES .....	26
3.1. Sobre a tributação na atividade de rerrefino.....	26
3.2. Contribuições dos Agentes.....	29
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	34
5. PRÓXIMOS PASSOS .....	36
AGRADECIMENTOS.....	37
REFERÊNCIAS.....	37
APÊNDICE – QUESTIONÁRIO E QUADRO SÍNTESE DAS RESPOSTAS DAS INSTITUIÇÕES.....	41
A.1. Sobre a tributação na atividade de rerrefino.....	41
A.2. Comentários Finais.....	45

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Coordenação dos Subcomitês Temáticos do CT-CB.....	7
Figura 2 – Bases de armazenagem de Oluc.....	17
Figura 3 – Municípios brasileiros com coleta de Oluc em 2018 .....	18
Figura 4 – Mercado nacional dos coletores de Oluc.....	19
Figura 5 – Diagrama de comercialização de óleos lubrificantes no Brasil .....	21
Figura 6 – Logística reversa: ciclo do OLUC.....	22
Figura 7 – Consumo nacional de lubrificantes e obrigação de coleta .....	23
Figura 8 – Origem do óleo básico consumido no Brasil.....	24
Figura 9 – Percentual de importações de óleos dos grupos II e III em relação ao total de óleos básicos importados.....	24
Figura 10 – Produção, rerrefino, importação e exportação de óleos básicos lubrificantes	28

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Empresas autorizadas a exercer a atividade de rerrefino .....	20
Tabela 2 – Arrecadação potencial com a Cide dado diferentes cenários de participação do rerrefino .....	27
Tabela 3 – Resumo das Aplicações dos Tributos dos Combustíveis .....	32

## INTRODUÇÃO

---

A Iniciativa Combustível Brasil surge a partir da necessidade do desenvolvimento de um mercado mais competitivo. Nesse sentido, em sua primeira fase, o Combustível Brasil consolidou uma série de demandas de diversas instituições em 32 propostas, constantes no 1º relatório do Programa, a fim de mapear o caminho e os desafios para o desenvolvimento do mercado. Após este instante, houve direcionamento dos esforços em distintos subcomitês.

Este documento descreve o resultado da análise desenvolvida, no âmbito do CT-CB, pelo Subcomitê de Tributação (SCT Tributação) no seu 3º semestre de atividades. Estruturalmente, este relatório se subdivide em três capítulos, iniciando com o levantamento dos trabalhos elaborados no âmbito do Combustível Brasil, incluindo os desenvolvimentos do Subcomitê de Tributação ao longo do 2º semestre de 2018. Nesse contexto, o Capítulo 1 se subdivide em duas partes que descrevem o trabalho desenvolvido em termos de: ações do Combustível Brasil e atividades do SCT Tributação. A primeira parte é pautada nos relatórios do 2º semestre de 2017 e do 1º semestre de 2018. As atividades do SCT Tributação, por sua vez, podem ser subdivididas em: i) diálogo, acompanhamento, recepção e encaminhamento de propostas; e ii) andamento dos trabalhos sobre a proposta 31, avaliação das alternativas de estímulo à atividade de rerrefino, analisando a criação de tributos ou outros mecanismos, tendo em vista as externalidades positivas inerentes ao processo.

No Capítulo 2, elabora-se a contextualização da principal problemática tributária relacionada ao tema destacado no Capítulo 1. O Capítulo 3 analisa as contribuições recebidas das instituições que se interessaram em colaborar com o desenvolvimento da proposta 31. Posteriormente, destacam-se comentários finais sobre o estudo desenvolvido, incluindo limitações e os encaminhamentos propostos. Por fim, são elencados os próximos passos do SCT Tributação.

## 1. TRABALHOS DO COMBUSTÍVEL BRASIL

---

Lançada em fevereiro de 2017, a Iniciativa Combustível Brasil tem como objetivo propor ações e medidas para estimular a livre concorrência e a atração de investimentos para o setor de abastecimento de combustíveis, diante do reposicionamento da Petrobras. Busca-se atender às necessidades de incremento da oferta interna e suprir o consumidor brasileiro em condições adequadas de preço e qualidade, com ênfase no estímulo à entrada de novos atores no setor e à livre concorrência, em um ambiente regulatório objetivo e claro, pautado na transparência.

### 1.1. Ações do Combustível Brasil

A Iniciativa, por meio de seu núcleo operacional formado por Ministério de Minas e Energia (MME), Empresa de Pesquisa Energética (EPE) e Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), desenvolveu diversas ações. Foram realizadas reuniões com dezenas de agentes do setor e elaborado o "Relatório Final da Iniciativa Combustível Brasil - Setor de Combustíveis, Demais Derivados de Petróleo e Biocombustíveis", de maio de 2017<sup>11</sup>, objeto de *workshop* e Consulta Pública, contendo 32 propostas para a promoção e a intensificação da livre iniciativa no mercado brasileiro de combustíveis (Combustível Brasil, 2017a e 2017b).

Como resultado, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) aprovou as ações realizadas pela Iniciativa e editou a Resolução CNPE nº 15/2017 (CNPE, 2017), contendo diretrizes estratégicas para o desenvolvimento do mercado de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis para atração de investimentos, quais sejam:

I - incremento e diversificação da oferta interna de combustíveis e de derivados de petróleo;

II - ampliação da produção de derivados de petróleo no País;

III - expansão da infraestrutura para garantia do abastecimento nacional de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis, com estímulo a modos de transporte mais eficientes;

IV - promoção de maior transparência em relação às capacidades e aos critérios de remuneração pelos serviços e uso da infraestrutura por terceiros;

V - desenvolvimento de um mercado competitivo nos diversos elos da cadeia, com condições de oferta a preços de mercado para os combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis;

VI - promoção da livre concorrência, respeito aos contratos e proteção dos interesses dos consumidores;

VII - aperfeiçoamento da estrutura tributária do setor de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis;

---

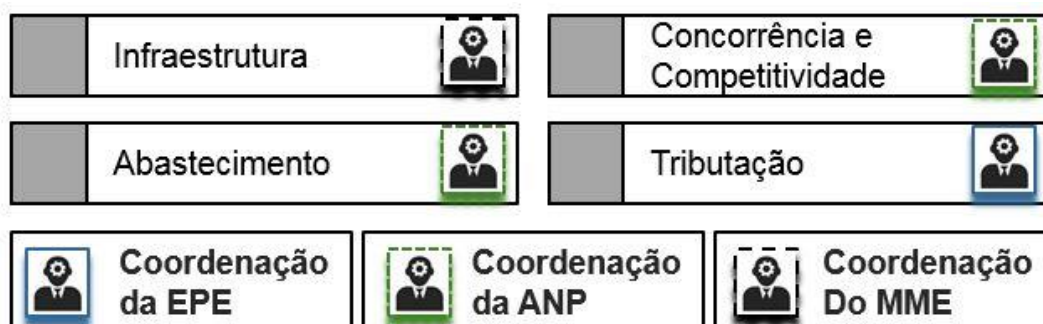
<sup>11</sup> Apresentado na 34ª Reunião Ordinária do CNPE, em 08 de junho de 2017.

VIII - aprimoramento do arcabouço normativo do setor de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis; e

IX - transição para a nova configuração do mercado, sem prejuízo ao abastecimento de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis em todo o território nacional.

A resolução também criou o Comitê Técnico Integrado para o Desenvolvimento do Mercado de Combustíveis, demais Derivados de Petróleo e Biocombustíveis (CT-CB), com objetivo de avaliar a implementação das propostas apresentadas na Iniciativa. O CT-CB é composto por: Ministério de Minas e Energia (MME), que o coordena; Casa Civil da Presidência da República; Secretaria Especial do Programa de Parceria de Investimentos (SPPI) da Secretaria-Geral da Presidência da República; Ministério da Fazenda (MF); Ministério do Meio Ambiente (MMA); Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (MPDG); Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA); Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa); Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC); Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP); Empresa de Pesquisa Energética (EPE); e Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

Neste contexto, o CT-CB definiu a sistemática de avaliação das 32 propostas em quatro subcomitês temáticos: Infraestrutura, Abastecimento, Concorrência e Competitividade, e Tributação (Combustível Brasil, 2017b). A coordenação dos subcomitês é indicada na Figura 1.



**Figura 1 – Coordenação dos Subcomitês Temáticos do CT-CB**

Fonte: Elaboração própria a partir de Combustível Brasil (2017c).

A reunião inaugural do CT-CB, realizada em 09 de agosto de 2017, definiu a sequência de propostas a serem tratadas em cada subcomitê. A partir dela, os membros do CT-CB, os agentes econômicos e demais instituições foram solicitados a indicar em quais propostas a serem analisadas no âmbito dos subcomitês teriam interesse em participar. A seção 1.2 descreve os encaminhamentos e ações do Subcomitê de Tributação (SCT Tributação).

## 1.2. Atividades do Subcomitê de Tributação

O SCT Tributação, coordenado pela EPE, iniciou o ano de 2018 como responsável pela análise das seguintes propostas, ordenadas de acordo com a sequência de ação aprovada pelo CT-CB:

- Proposta 32: Avaliar alternativas à incidência de bitributação sobre o GLP oriundo de Unidade de Processamento de Gás Natural (UPGN).
- Proposta 29: Avaliar os potenciais efeitos decorrentes do tratamento isonômico dos tributos de cada produto nas distintas Unidades Federativas, com base em experiências internacionais, como forma de estimular a ampliação e diversificação dos agentes e aumentar a competição no mercado doméstico de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis.
- Proposta 30: Avaliar a simplificação e a harmonização dos mecanismos tributários federais e estaduais, incidentes sobre a comercialização de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis para garantir a isonomia no tratamento dos agentes.
- Proposta 28: Desenvolver estudo quanto aos impactos dos tributos sobre a eficiência na produção e distribuição de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis, bem como na logística de abastecimento interestadual, sobretudo no que tange ao ICMS.
- Proposta 31: Avaliar alternativas de estímulo à atividade de rerrefino, analisando a criação de tributos ou outros mecanismos, tendo em vista as externalidades positivas inerentes ao processo.

Em 2017, foi desenvolvida a análise sobre a proposta 32, descrita no relatório do SCT Tributação referente ao segundo semestre (Combustível Brasil, 2017c). Continuando com os trabalhos do SCT Tributação em 2018, analisaram-se as propostas 29 e 30 conjuntamente, dada sinergia entre os temas. O relatório do 1º semestre de 2018 (Combustível Brasil, 2018a) também indicou a introdução de cinco novas propostas para tratamento futuro pelo SCT Tributação (Analisar os principais desestímulos tributários à movimentação de granéis líquidos através de oleodutos; Fornecer suporte à construção de bases tributárias para o BioQAV; Promover a racionalidade e a simplificação tributária para o setor de refino e de petroquímica; Considerar a produção de derivados em Zonas de Processamento de Exportação; Analisar e propor mecanismos para dar maior celeridade junto aos órgãos de controle alfandegário a fim de estimular o investimento em infraestrutura de combustíveis). Este relatório tem o objetivo de informar e subsidiar o CT-CB e o CNPE com análises sobre a proposta 31, bem como registrar outros avanços em temas abordados pelo SCT Tributação.

Para elaborar o presente relatório, o SCT Tributação realizou algumas ações com as instituições participantes do CT-CB, agentes econômicos e demais partes interessadas, que tiveram como objetivo envolver o maior número possível de instituições/entidades de modo a captar as diversas visões sobre os temas. A cronologia e as ações importantes para a elaboração da análise apresentada nesse documento estão detalhadas ao longo deste Capítulo.



Os seguintes membros originais do CT-CB estiveram presentes regularmente nas atividades do SCT Tributação: EPE (que o coordena), ANP, MME e MF. Diante da relevância da questão tributária, manteve-se o convite ao Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ) para integrar este subcomitê.

Ao todo, foram realizadas pelo SCT Tributação sete reuniões no 2º semestre de 2018, nos dias 26/07, 03/08, 14/09, 08/10, 15/10, 31/10 e 12/11. As memórias de reunião estão disponíveis em Combustível Brasil (2018b). Em resumo, os encontros tiveram como pauta principal as apresentações do posicionamento das instituições que demonstraram interesse em agregar informações ao subcomitê sobre a proposta 31 do Combustível Brasil, bem como reuniões internas aos membros do SCT Tributação para definição de cronograma e do produto de entrega (este relatório). Além disso, houve uma reunião para mapear a possibilidade de realização de análise, ainda neste ciclo, sobre a proposta 28, que é desenvolver um estudo quanto aos impactos dos tributos sobre a eficiência na produção e distribuição de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis, bem como na logística de abastecimento interestadual, sobretudo no que tange ao ICMS. Outras ações que envolvam o SCT Tributação ao longo do 2º semestre de 2018 são descritas abaixo.

#### 1.2.1. Análise das Bases Tributárias Incidentes sobre os Combustíveis Sintéticos

A GIZ (*Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit*) apresentou o potencial de produção de combustíveis sintéticos no Brasil, os desafios tributários envolvidos e como medidas de incentivo tributário poderiam auxiliar no desenvolvimento dessa tecnologia no País.

O Ministério Alemão do Meio Ambiente, Proteção da Natureza e Segurança Nuclear (BMU), em parceria com o Ministério Brasileiro da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações (MCTIC), deu início ao Projeto Combustíveis Alternativos sem Impactos Climáticos (ProQR), cujo objetivo é a criação de um modelo de referência internacional para a produção e o uso de combustíveis alternativos sem impactos climáticos na aviação e nos segmentos de transporte que, num futuro próximo, não apresentem potencial para eletrificação.

Quando comparado com o bioquerosene de aviação (BioQAV), o seu análogo sintético (produzido via processo Fischer Tropsch<sup>12</sup>) possui a vantagem de necessitar de menos água e de uma menor área física para ser produzido. Por outro lado, sua geração é altamente intensiva em energia elétrica. Tais características qualificam esse processo como de elevado potencial na produção descentralizada de combustíveis em áreas com logísticas de suprimento custosas. Novas medidas tributárias capazes de dinamizar esse tipo de produção no País podem ser interessantes. Desta forma, o SCT Tributação indica a aceitação de nova proposta a ser inserida no âmbito do Combustível Brasil para tratar da análise das bases tributárias incidentes sobre os combustíveis sintéticos.

---

<sup>12</sup> Utiliza gás de síntese, água e energia elétrica para a produção de hidrocarbonetos líquidos.

1.2.2. Impactos dos tributos sobre a eficiência na produção e distribuição de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis

Sobre a proposta 28, uma reunião com a proponente do tema, Petrobras, foi realizada em outubro de 2018. Foi relatado pelo agente que o atual marco legal tributário afasta investidores em seu processo de desinvestimento. Procurando aprofundar o assunto, a Petrobras solicitou ao Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP) que este contratasse uma consultoria, a fim de que esta apresentasse um relatório sobre a situação à qual toda a indústria está submetida e os impactos sobre os fluxos logísticos. O IBP informou que o relatório deve ser disponibilizado até o final de 2018. Como não houve materialidade adicional para dar suporte ao trabalho a ser desenvolvido, o SCT optou por postergar esta análise para o próximo semestre.

Não obstante os aspectos tributários abordados pela Petrobras de forma ampla, ainda que sem uma definição mais precisa dos pontos a serem enfrentados, o representante do Grupo de Trabalho de Combustíveis – GT05 – do CONFAZ expôs que diversas iniciativas trazidas pelos agentes econômicos para análise dos representantes das UFs tem resultado em avanços significativos numa harmonização e conseqüente redução de obrigações tributárias que mitigam os impactos acima mencionados pela Petrobras. Nesse sentido o representante do CONFAZ citou explicitamente o Ajuste SINIEF 13 de 29 de setembro de 2017, alterado pelo Ajuste SINIEF 6 de 21 de junho de 2018, o qual, a partir de proposta dos agentes econômicos, permitiu que as UFs integrantes do Ajuste acordassem num tratamento harmonizado e menos oneroso aos agentes em razão da sistemática de Regimes Especiais de obrigações acessórias requeridos periodicamente pelos contribuintes para concessão por cada uma das Unidades Federativas.

O representante do CONFAZ destacou ainda que esta prática tem se mostrado bastante eficiente no âmbito do GT05. Ressaltou que o grupo de trabalho de combustíveis do CONFAZ está permanentemente acessível a receber demandas dos agentes, as quais frequentemente são objeto de discussão e análise, resultando em normas que acarretam na simplificação das atividades dos contribuintes no que concerne às obrigações tributárias.

### 1.2.3. Desdobramentos da Proposta sobre avaliação da bitributação do GLP oriundo de UPGN

Revisitou-se a proposta 32, abordada em relatório do SCT Tributação (Combustível Brasil, 2017c), a fim de realizar um acompanhamento sobre a evolução/desdobramento do tema. Conforme informado através do relatório do 1º semestre de 2018 (Combustível Brasil, 2018a), o estado da Paraíba aderiu ao Protocolo ICMS nº 4/2014 em 7 de março de 2018, com efeitos a partir de 1º abril (CONFAZ, 2018a). Além disso, Distrito Federal aderiu ao referido Protocolo em 03 de julho de 2018 (CONFAZ, 2018b), Espírito Santo aderiu em 13 de julho de 2018 (CONFAZ, 2018c) e Roraima, em 29 de agosto de 2018 (CONFAZ, 2018d). Desta forma, todas as Unidades da Federação (UFs) indicadas no 1º relatório do SCT Tributação aderiram ao referido Protocolo ICMS. Para mais informações, ver o relatório do SCT Tributação do 2º semestre de 2017 (Combustível Brasil, 2017c).

Uma vez que, no instrumento normativo na forma de protocolo, passaram a integrar todas as Unidades da Federação, o Grupo de Trabalho de Combustíveis – GT05 – do CONFAZ, em reunião deste GT, ocorrida em 18 e 19/10, discutiu possibilidade e conveniência em se buscar a construção de um convênio ICMS em substituição ao Protocolo ICMS nº 4/2014. Restou deliberado pelo GT05 a construção de uma minuta de convênio para o tratamento de todas as disposições contidas no Protocolo ICMS nº 4/2014.

### 1.2.4. Solicitação de habilitação do REPENEC

Em uma das reuniões realizadas, a Refinaria Petroquímica do Brasil S.A. (RPB) afirmou que estuda a implementação de uma refinaria de petróleo no Estado do Maranhão, e apresentou pleito para que um novo prazo de habilitação para o REPENEC (Regime Especial De Incentivos Para O Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera nas Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste – instituído pela Lei nº 12.249/2010 e regulamentado pelo Decreto nº 7.320/2010) seja concedido. Segundo a empresa, o prazo dado foi curto e poderia beneficiar outros empreendimentos a fim de diminuir o déficit existente hoje no mercado de derivados de petróleo, notadamente de combustíveis. Uma proposta ficou de ser apresentada/formalizada para que seja avaliada Combustível Brasil, no âmbito do SCT Tributação.

### 1.2.5. Monofasia do ICMS

Os avanços da análise desenvolvida no relatório do 1º semestre de 2018 (Combustível Brasil, 2018a) foram apresentados em reunião do GT05 do CONFAZ, realizada no Rio de Janeiro, no dia 06/06/2018, explicitando a contextualização, os efeitos da flutuação dos preços internacionais sobre montante arrecadado pelas UFs, as simulações de alíquotas específicas equivalentes para os principais combustíveis em determinado período do ano de 2018, os desafios e pontos de atenção, além dos benefícios da implementação da monofasia do ICMS para os combustíveis. Houve uma boa interação deste SCT com o CONFAZ, que permitiu agilização em esclarecimentos sobre os aspectos destacados ou quaisquer dúvidas relacionadas à área de energia e tributação. Ressalta-se a relevância do tema para a sociedade, frequentemente destacado por alguns agentes econômicos, especialmente a Plural e a Petrobras.

Segundo reportado pelo representante do Grupo de Trabalho de Combustíveis – GT05 – do CONFAZ neste SCT, ao longo dos últimos 18 meses, foram realizados diversos ciclos de reuniões específicos sobre o tema, com ampla participação de vários segmentos do mercado de combustíveis. Ao final de 2018, após inúmeros estudos e discussões, em razão da complexidade e das diversas implicações econômicas e comerciais, o grupo deliberou pela proposição de algumas alternativas na forma de minutas de convênio ICMS, a serem apresentadas à Comissão Técnica Permanente do ICMS – COTEPE –, para que esta, junto ao Consórcio Nacional de Secretarias de Fazenda, Finanças, Receita e Tributação – CONSEFAZ – e ao próprio Conselho Nacional de Política Fazendária – CONFAZ – busque o equacionamento e o eventual encaminhamento de proposta para implantação do ICMS monofásico para os combustíveis.

Em painel sobre os obstáculos tributários do *downstream* realizado na feira Rio Oil&Gas, em setembro de 2018, a Receita Federal do Brasil contextualizou a tributação de combustíveis no Brasil e no mundo<sup>13</sup>; e citou alguns exemplos de problemas rotineiros enfrentados pelo órgão na fiscalização do mercado, entre eles, importações muito acima da demanda local na Zona Franca de Manaus, fraudes na destinação das importações de nafta e produtos aromáticos e as fraudes em regiões fronteiriças, citando o exemplo de Rio de Janeiro e São Paulo.

Por sua vez, o representante do governo de São Paulo fez apresentação expondo que: a guerra fiscal entre Estados não é relevante no tocante a combustíveis; a incidência monofásica do ICMS não desestimularia fraudes, podendo apenas uma maior fiscalização resolvê-las; a uniformização de alíquotas tenderia para o que há de teto atualmente; dificilmente haveria unanimidade entre os Estados para criação de um convênio; haveria uma perda de autonomia pelos Estados em realizar suas políticas de incentivo; a monofasia é positiva para corrigir o problema do ressarcimento do imposto.

---

<sup>13</sup> A representatividade dos tributos no preço ao consumidor final, para a gasolina e o diesel, é entre 50% e 70% em 31 dos 36 países da OCDE.

#### 1.2.6. Etanol Único

Em novembro foi realizada uma reunião do SCT, com participação da Unica e Plural, abordando a possibilidade de criação de um único etanol, o qual substituiria o etanol hidratado e o etanol anidro atualmente existentes, possuindo um teor de água de cerca de 98° INPM. A motivação inicial desta discussão no SCT Tributação foi o pensamento de que o grande entrave desta proposta seria a barreira tributária causada pela diferenciação existente entre o etanol hidratado e o anidro. Foram discutidos os efeitos tributários corolários de uma mudança dessa magnitude, uma vez que algumas legislações estaduais beneficiam etanol hidratado com uma alíquota de ICMS inferior à aplicada ao etanol anidro. No sentido inverso, a tributação federal também possui diferenças, mas em menor grau de preocupação do setor sucroalcooleiro.

Como principal entrave técnico à efetiva implementação dessa proposta, estaria a necessidade de todas as usinas produtoras de etanol possuírem colunas de desidratação para a adequação do seu produto às especificações de um etanol único. De acordo com o MME, entre 25% e 30% das usinas em operação não possuem tal unidade, produzindo somente etanol hidratado. Destas plantas de produção, cerca da metade encontram-se em recuperação judicial, situação a qual não se coaduna com a exigência de investimentos de capital. Desta forma, as usinas poderiam fechar por não ter o produto especificado em legislação, gerando desemprego, impactando o setor alcooleiro brasileiro.

Findo o encontro, houve um consenso de que a situação econômica hodierna de grande parte dos agentes do setor prejudica o vislumbre da efetivação dessa tratativa no curto e médio prazo, sendo prematuro dispender capital humano em análises tributárias neste momento.

#### 1.2.7. Alternativas de estímulo à atividade de rerrefino

A partir de reuniões com entidades que se mostraram abertas à discussão sobre o tema abordado na proposta 31 do Combustível Brasil, foi possível criar uma base inicial para entendimento do SCT Tributação sobre o assunto. No entanto, optou-se pelo envio adicional de um questionário elaborado pelo grupo a diferentes instituições, para que estas tivessem espaço para externar as dificuldades enfrentadas no mercado brasileiro de óleos lubrificantes, sobretudo o óleo rerrefinado.

O questionário foi dividido em duas partes. Na primeira, buscou-se analisar o impacto da tributação no setor de lubrificantes básicos e acabados de forma a estimular a atividade de rerrefino; a segunda parte permitiu comentários adicionais e inclusão de outras informações relevantes.

As perguntas foram encaminhadas para as instituições que solicitaram participação na análise da proposta 31, além de outros agentes desse mercado. As seguintes instituições receberam o questionário: Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP); Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras); Refinaria Manguinhos; União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene (Ubrabio); Governo do Maranhão, com apoio da Secretaria de Estado Extraordinária de Programas Especiais do estado (Sepe/MA); Associação Nacional das Distribuidoras de Combustíveis, Lubrificantes, Logística e Conveniência (Plural); Sindicato das Distribuidoras de Combustíveis do Estado da Bahia (Sindicom-BA); Sindicato Nacional da Indústria do Refino de Óleos Minerais (Sindirrefino); Lwart Lubrificantes Ltda.; Avanti Aviação Comércio de Peças Ltda.; Chevron Brasil Lubrificantes S.A.; Incol-Lub Indústria e Comércio Ltda.; Repsol Lubrificantes e Especialidades Brasil Ltda.; Timbro Comércio Exterior Ltda.; Usiquímica do Brasil Ltda.; ALL Indústria de Lubrificantes Ltda.; Agecom Produtos de Petróleo Ltda.; AP Winner Indústria e Comércio de Produtos Químicos; Autoplast Lubflon Comércio e Indústria Ltda.; Cadium Comércio Importação e Exportação Ltda.; Chemlub Produtos Químicos Ltda.; Sindicato Interestadual das Indústrias Misturadoras, Envasilhadoras de Produtos Derivados de Petróleo (Simepetro). Lwart e Sindirrefino responderam o questionário. As contribuições serão analisadas no Capítulo 3<sup>14</sup>, após a contextualização do tema e o levantamento da relevância para o País (Capítulo 2).

---

<sup>14</sup> O Apêndice apresenta o conteúdo completo das respostas recebidas do questionário do SCT Tributação.

## 2. CONTEXTUALIZAÇÃO

---

Entre 2005 e 2013, identifica-se a fase de maior crescimento da demanda nacional de lubrificantes<sup>15</sup>, possivelmente em consequência da elevação da frota de veículos automotivos, fortemente influenciada pelas vendas internas. Posteriormente, de 2013 a 2016, houve uma etapa de redução da demanda devido ao impacto da crise político-econômica no país, com elevadas taxas de ociosidade na indústria automobilística, principalmente, a partir do segundo semestre de 2014. Somente a partir de 2017, os setores de venda de veículos e o de lubrificantes voltaram a crescer somados a um fator bastante relevante para a demanda de lubrificantes, o crescimento da produção industrial.

A retomada da demanda e a maior importância estratégica dada aos óleos lubrificantes tanto no uso automotivo quanto no uso industrial relacionam-se ao crescimento econômico e ao aumento da pressão de temas como a qualidade, o meio ambiente e a revisão de resoluções e regulamentos<sup>16</sup>. A destinação correta de resíduos sólidos ainda é um assunto pouco difundido entre os brasileiros e a importância da coleta, pouco reconhecida. As próximas seções descrevem a importância do rerrefino do Oluc (óleo lubrificante usado ou contaminado), dentro do preconizado pela Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS).

### 2.1. Evolução normativa e tratamento do Oluc

Na sociedade atual, veículos movidos a combustão, assim como diversas máquinas motorizadas pressupõem o uso de óleos que se interpõem entre superfícies, evitando ou minimizando o atrito, e, conseqüentemente, diminuindo o desgaste. Basicamente, todos os equipamentos motorizados destinados e adaptados aos mais diversos fins, com o tempo, efetivamente, necessitam da substituição desses óleos utilizados nos sistemas de lubrificação com o intuito de minimizar produtos residuais da degradação termoxidativa, evitar o acúmulo de contaminantes e garantir a utilidade em suas respectivas finalidades e maior durabilidade dos respectivos motores. O óleo lubrificante é deteriorado durante o uso, perdendo suas propriedades e se tornando um resíduo perigoso após o seu descarte. Segundo a Resolução ANP nº 17, de 2009, óleo lubrificante usado ou contaminado é o óleo que, em decorrência do seu uso normal ou por motivo de contaminação, tenha se tornado inadequado à sua finalidade original. Enquadram-se nesta denominação os óleos oriundos de cárter de motores automotivos e de geradores, óleo de caixa de engrenagens, óleo de direção hidráulica, óleos isolantes, entre outros.

---

<sup>15</sup> Com taxas equivalentes ao crescimento do PIB acrescido em média de 1,6% a.a.

<sup>16</sup> Alterações na Resolução ANP nº 22/2014, que proíbe desde 1º de janeiro de 2017 a produção e a importação de óleos lubrificantes com níveis de desempenho inferiores ao API SL, CH-4 e ACEA 2012, assim como a sua comercialização desde 30 de junho de 2017 e a publicação da Resolução ANP nº 669/2017, que estabelece as novas especificações dos óleos básicos e suas regras de comercialização.

Por isso, é necessário dar a ele adequado destino, por meio do processo conhecido como rerrefino, que, segundo LEITE (2009), é um processo de reciclagem de alto desempenho técnico, com baixo índice de rejeitos de processo e que garante uma qualidade similar à do produto novo, mesmo quando reciclado várias vezes. Por estes motivos, o rerrefino foi escolhido pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), através da Resolução nº 362/2005, como a destinação obrigatória dos óleos lubrificantes usados ou contaminados.

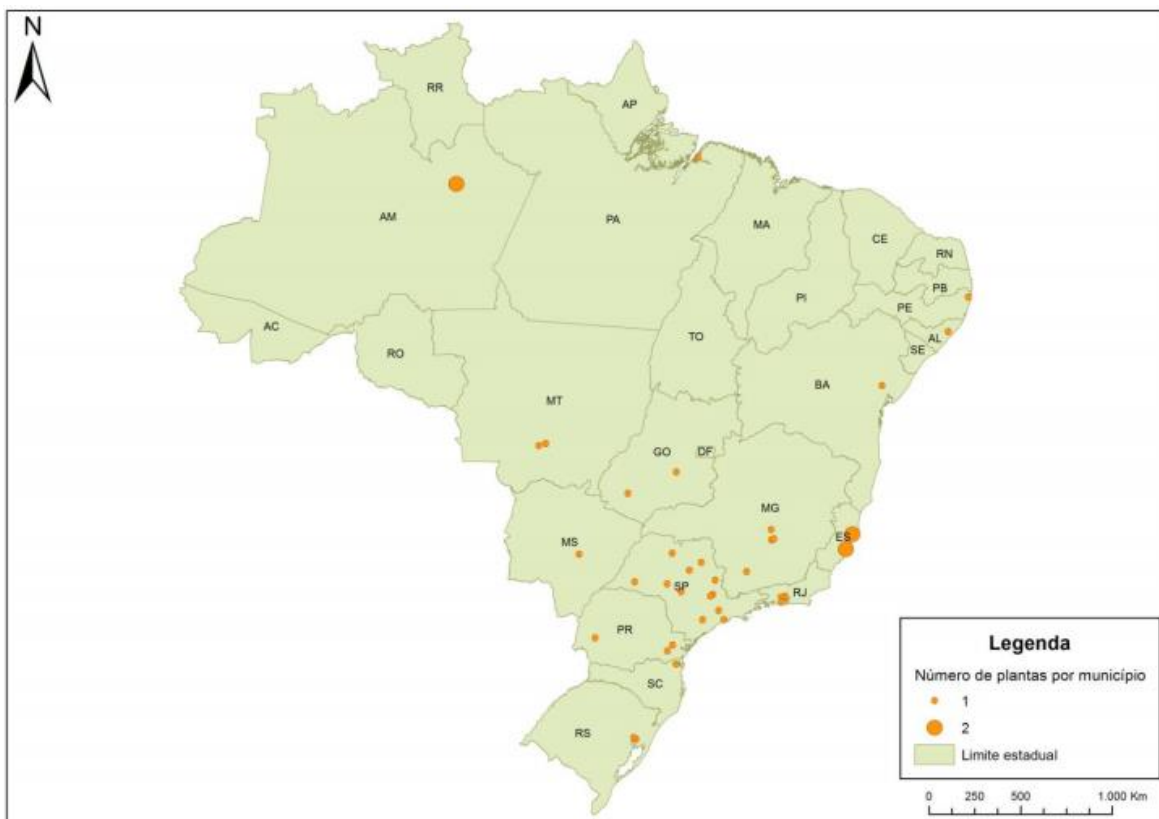
## 2.2. Logística Reversa

A Lei nº 12.305/2010, que instituiu a PNRS, no seu art. 33, inciso IV, enfatiza a questão da obrigatoriedade da estruturação e implantação de um sistema de logística reversa para óleos lubrificantes, seus resíduos e embalagens. Neste sentido, a logística reversa se coloca como uma ferramenta de fundamental importância para viabilizar a destinação adequada de óleos lubrificantes pós-consumo. A atuação da logística reversa está na possibilidade de viabilizar a reinserção dos produtos e materiais à cadeia após o seu ciclo de vida útil.

De acordo com CONGESTAS (2017), a função mais evidente na implementação da Logística Reversa nas empresas é a de valor econômico, mas o fator competitividade com intuito da redução dos custos e a conscientização ecológica são incentivadores das decisões empresarias.

Hoje, 20 empresas estão autorizadas a exercer a atividade de coleta de óleo lubrificante usado ou contaminado no país (ANP, 2018e). No ano de 2017, em torno de 850 veículos atuavam no setor de logística reversa do Oluc, atendendo 129 mil pontos de coleta ou geradores, sendo coletados 422,977 mil m<sup>3</sup> de óleo usado (ANP, 2018d). A Figura 2 apresenta as instalações de coleta de Oluc, autorizadas pela ANP.



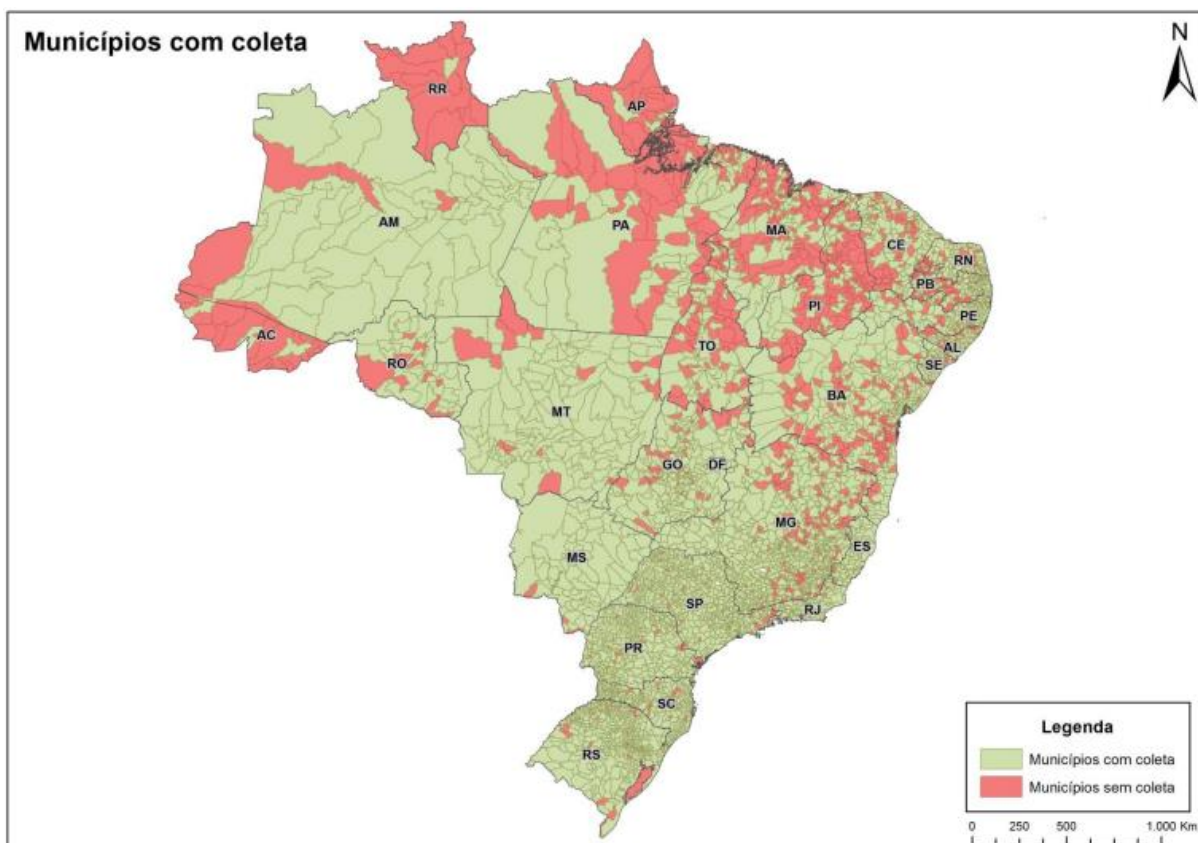


**Figura 2 – Bases de armazenagem de Oluc**

Fonte: ANP (2018d)

É possível observar que todas as Regiões do País possuem ao menos uma base de armazenagem do resíduo, mas existe uma maior concentração no Sudeste, notadamente no estado de São Paulo.

No ano de 2018, houve coleta de óleo lubrificante usado ou contaminado em 4.128 municípios brasileiros (ANP, 2018e), apresentados na Figura 3.

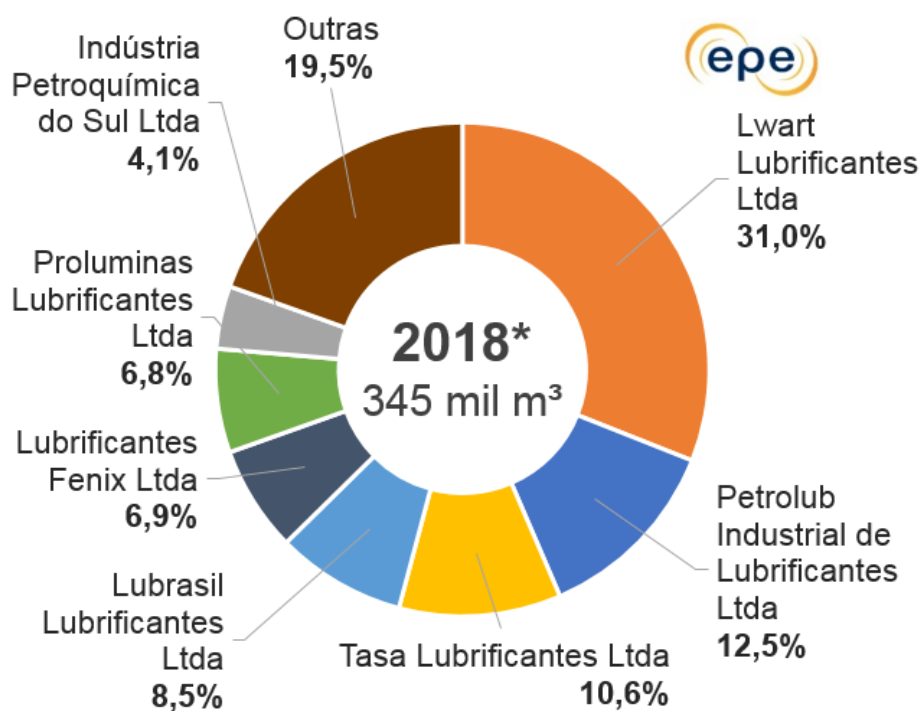


**Figura 3 – Municípios brasileiros com coleta de Oluc em 2018**

Fonte: ANP (2018d)

A Figura 3 mostra que as Regiões Norte e Nordeste são as que apresentam maior número de municípios sem a realização de coleta de Oluc em 2018. No entanto, é possível observar que todas as Regiões, inclusive Sudeste, que possui grande concentração de bases coletoras, apresentam cidades ainda sem coleta no ano de 2018.

A Figura 4 apresenta a participação das principais empresas envolvidas na coleta de óleo lubrificante usado ou contaminado.



Nota: Dados referentes ao período de jan/2018 a set/2018

**Figura 4 – Mercado nacional dos coletores de Oluc**

Fonte: Elaboração própria a partir de ANP (2018d)

Das 20 empresas autorizadas a exercer a atividade de coleta de Oluc, destaca-se a Lwart, com quase um terço do mercado de coleta, seguida pela Petrolub e Tasa, que, juntas, possuem mais da metade do volume de Oluc coletado.

### 2.3. Rerrefino

Há distintos processos tecnológicos de rerrefino, os quais consistem, essencialmente, na recuperação da matéria-prima, o óleo básico, e na minimização da geração de resíduos. Compete à ANP, estabelecer requisitos mínimos de caráter técnico, econômico, contábil e de controle de produção dos óleos básicos rerrefinados, usados ou contaminados conforme estabelecido na Resolução ANP nº 19/2009 e na Resolução ANP nº 20/2009.

A Resolução ANP nº 19/2009 define a atividade de rerrefino como:

considerada de utilidade pública e compreende a **remoção de contaminantes de produtos de degradação e de aditivos dos óleos lubrificantes usados ou contaminados**, conferindo-lhes características de óleos básicos, que atendam à especificação em vigor, a serem comercializados. (grifos nossos)

Segundo a Associação Europeia da Indústria de Rerrefino de Resíduo de Óleo Lubrificante (GEIR, 2016), os óleos lubrificantes usados ou contaminados correspondem à maior porção dos resíduos perigosos líquidos não aquosos do mundo. A Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos (EPA, 2018) estima que mais de 7,5 mil m<sup>3</sup> de óleo lubrificantes usados ou contaminados, por ano, são descartados irregularmente. Se esse montante fosse destinado à reciclagem, poderiam ser produzidos cerca de 4,7 mil m<sup>3</sup> de lubrificante acabado; sendo necessário cerca de 320 mil m<sup>3</sup> de petróleo para produzir a mesma quantidade de lubrificante (EPA, 2018).

Importante ressaltar que, segundo a Resolução Conama nº 362/2005, “**todo óleo lubrificante usado ou contaminado deverá ser recolhido, coletado e ter destinação final**, de modo que não afete negativamente o meio ambiente e propicie a máxima recuperação dos constituintes nele contidos.” (grifo nosso).

Atualmente, existem 13 empresas autorizadas pela ANP a exercer a atividade de rerrefino de óleo lubrificante usado ou contaminado. Segundo o Ministério do Meio Ambiente (MMA, 2017a), a capacidade instalada, no ano de 2016, era de 518,5 mil m<sup>3</sup>/ano. As empresas são apresentadas na Tabela 1.

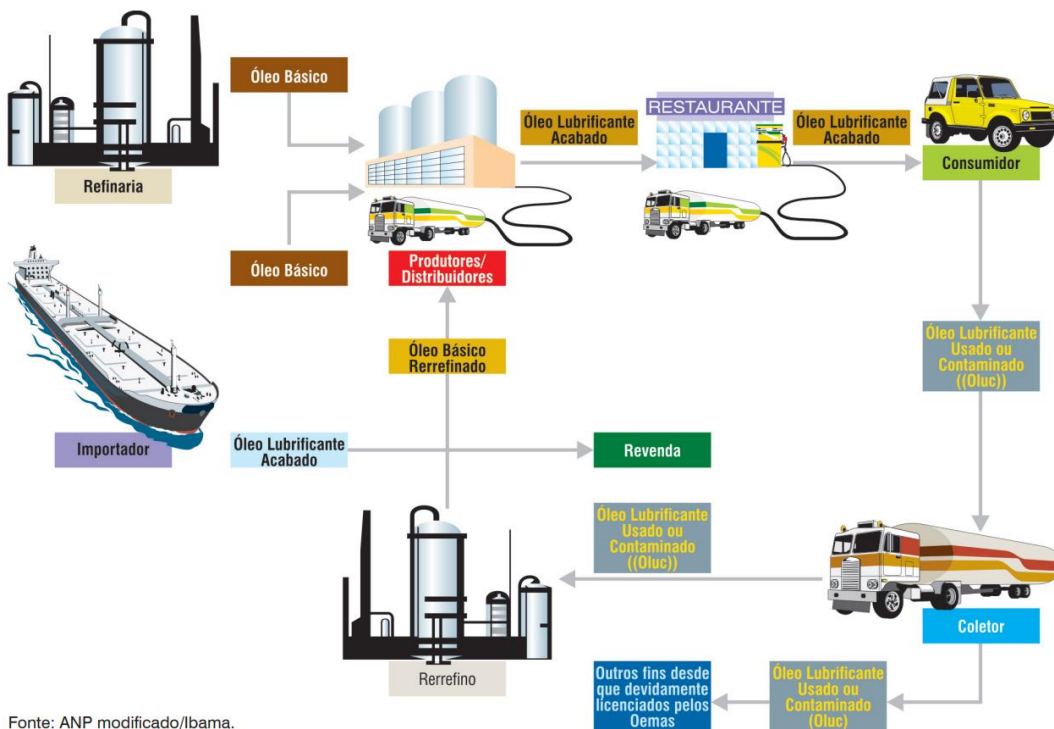
**Tabela 1 – Empresas autorizadas a exercer a atividade de rerrefino**

Empresa	Município	UF
<b>Brazão Lubrificantes Ltda.</b>	Aguai	SP
<b>Eternal Indústria, Comércio, Serviços e Tratamento de Resíduos da Amazônia Ltda.</b>	Manaus	AM
<b>Falub Indústria e Comércio de Lubrificantes Ltda.</b>	Itu	SP
<b>Indústria Petroquímica do Sul Ltda.</b>	Alvorada	RS
<b>Lubrasil Lubrificantes Ltda.</b>	Piracicaba	SP
<b>Lubrificantes Fenix Ltda</b>	Paulínia	SP
<b>Lwart Lubrificantes Ltda.</b>	Lençóis Paulista	SP
<b>Nortlub Reciclagem de Óleos Minerais Ltda.</b>	Manaus	AM
<b>Perfilub Industrial e Comércio de Produtos De Petróleo</b>	Mogi Guaçu	SP
<b>Petrolub Industrial de Lubrificantes Ltda.</b>	Sete Lagoas	MG
<b>Proluminas Lubrificantes Ltda.</b>	Varginha	MG
<b>Química Industrial Supply Ltda.</b>	Tapiraí	SP
<b>Tasa Lubrificantes Ltda.</b>	Nova Iguaçu	RJ

Fonte: ANP (2018a, 2018d)

Como pode se observar, embora existam empresas autorizadas no Amazonas e no Rio Grande do Sul, a vasta maioria das empresas concentra-se na Região Sudeste, com grande destaque para o estado de São Paulo. Em 2016, as empresas -produziram 240 mil m<sup>3</sup> de óleo básico rerrefinado (MMA, 2017a).

Os rerrefinadores produzem cerca de 20% dos óleos básicos necessários para abastecer o país, tomando por base um patamar médio de 1.500 mil m<sup>3</sup> de óleos básicos produzidos no ano, incluindo a importação e excluindo a exportação (EPE, 2018). Desse total, uma pequena parcela, em torno de 250 mil m<sup>3</sup>, é gerada no rerrefino e apresenta características principalmente atreladas aos produtos do grupo I (GI). Extrai-se do resíduo a escassa matéria-prima com a mesma qualidade do produto de primeiro refino, atendendo as especificações técnicas estabelecidas pela ANP. O ciclo no qual se insere o denominado óleo básico rerrefinado pode ser observado na Figura 5:



**Figura 5 – Diagrama de comercialização de óleos lubrificantes no Brasil**

Fonte: IBAMA (2008)

Simplificadamente, a Figura 6 apresenta o ciclo do Oluc, desde sua geração, até a produção do óleo lubrificante acabado, passando por diversas etapas intermediárias.



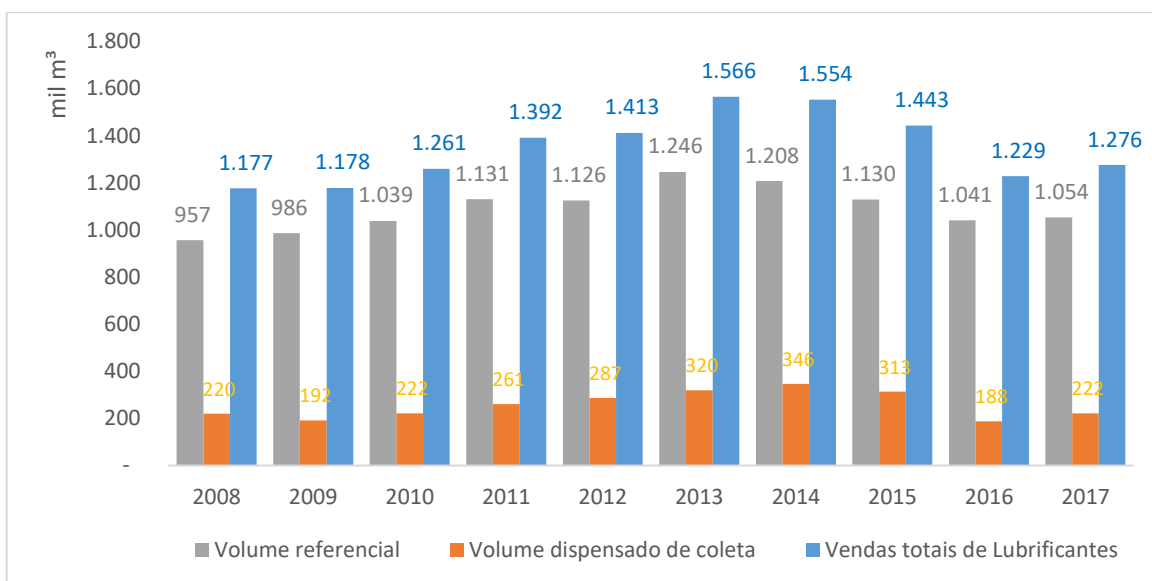
**Figura 6 – Logística reversa: ciclo do OLUC**

Fonte: Revista EA (2017)

Amparada por uma legislação ambiental cada dia mais rigorosa, mas também por razões econômicas capazes de justificar o reuso de insumos, a atividade do rerrefino evolui não apenas no volume de óleos por ela processado, mas também em sua estrutura tecnológica. Desde novembro de 2012, entrou em operação a primeira fábrica de óleo rerrefinado do grupo 2 (GII) do país, em Lençóis Paulista/SP.

Com a utilização do processo da *Chemical Engineering Partners* (EUA), o óleo a ser rerrefinado passa por reatores de hidrotreatamento na presença de catalisadores, sob alta pressão e temperatura. Tal metodologia remove átomos de enxofre e nitrogênio, quebra as duplas e triplas ligações químicas entre carbonos, gerando, assim, um óleo mais puro e estável. A fábrica opera em duas etapas a partir de óleos usados: a primeira é a etapa de desasfaltamento, por evaporação pelicular, para retirada de contaminantes; e a segunda é o hidrotreatamento, com hidrogênio a 105 bar de pressão, que quebra os componentes aromáticos, deixando as frações parafínicas. Tal processo dá origem a um óleo básico GII igual ao óleo original, segundo os técnicos e a qualidade atestada pela conformidade com as especificações estabelecidas pela API e pela ANP.

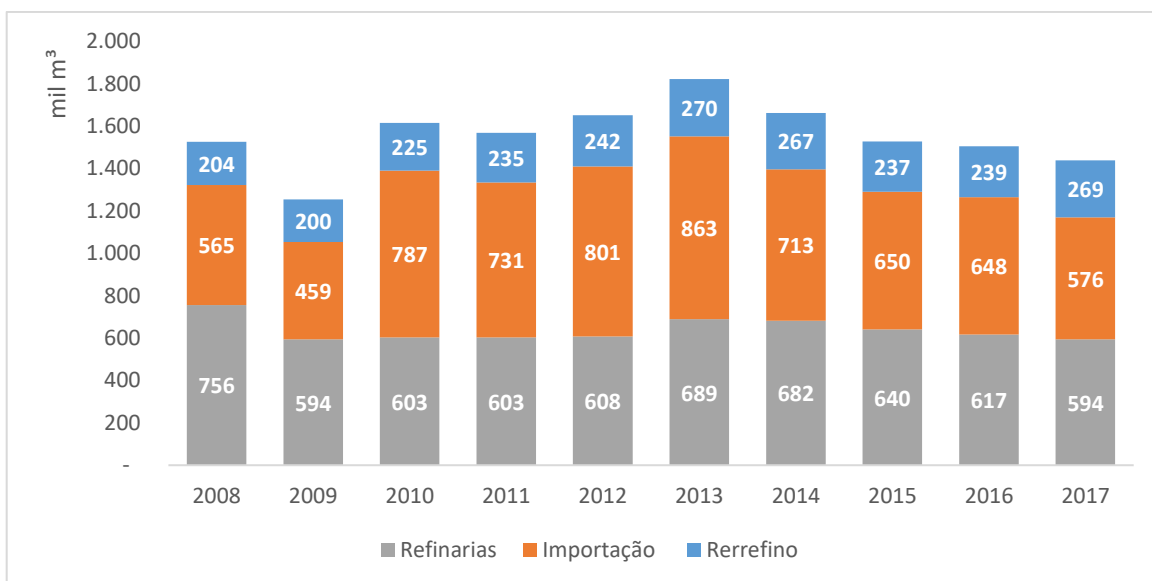
Apesar da contínua edição de normas ambientais, além dos objetivos empresariais que atualmente buscam certificações (devendo atender aos requisitos de sustentabilidade), o rerrefino segue estagnado no Brasil, como indica a Figura 7, com a oferta em grande parte apenas do óleo básico GI. Há questões capazes de refrear essa expansão, por exemplo, o custo menor dos óleos básicos importados. Portanto, é indispensável o aumento de captação de óleo usado, considerado um dos principais gargalos das operações de rerrefino.



**Figura 7 – Consumo nacional de lubrificantes e obrigação de coleta**

Fonte: APROMAC (2018)

Ao longo dos últimos anos, o mercado de lubrificantes/óleos básicos tem sido fortemente impactado por diversos fundamentos, dentre eles a grande influência da qualidade do óleo básico no desempenho e nas características do lubrificante acabado. Conseqüentemente, no mercado global, houve aumento significativo da produção de óleos básicos de alta qualidade gerando excesso de oferta e culminando em fechamentos de plantas de GI, além do aumento da qualidade dos lubrificantes finais e da complexidade das formulações, entre outros. No contexto nacional, frente aos últimos 4 anos, como verifica-se na Figura 8, o mercado tem reagido negativamente ao cenário político-econômico, à alta volatilidade dos preços de petróleo, ao excesso de oferta no mercado internacional e aos novos desafios para o rerrefino, por exemplo.

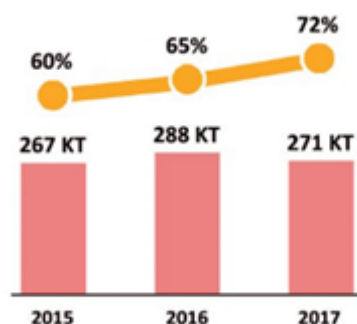


**Figura 8 – Origem do óleo básico consumido no Brasil**

Fonte: APROMAC (2018)

Outra tendência para o mercado global de lubrificantes é o aumento da qualidade dos lubrificantes acabados, quem vem sendo fortemente alavancado, há vários anos, por temas como a economia de combustível, redução de emissões, desenvolvimento de lubrificantes para aplicações fill for life, desenvolvimento de lubrificantes para máquinas e equipamentos em condições de operação mais extremas, aumento dos intervalos de troca de lubrificantes e ganhos de eficiência em geral.

O aumento da qualidade dos lubrificantes no Brasil também resulta em um aumento das importações de óleos básicos, em especial dos óleos GII e grupo III (não há produção de GIII no Brasil), conforme a Figura 9.



**Figura 9 – Percentual de importações de óleos dos grupos II e III em relação ao total de óleos básicos importados**

Fonte: SILVA (2018)

Globalmente, novas revisões e novos aumentos dos níveis mínimos de qualidade dos lubrificantes acabados já estão previstos para o início de 2020, e é possível que o mercado brasileiro possa convergir nessa mesma direção. Entre as tendências que podem impactar fortemente o setor no Brasil, encontra-se a retomada da demanda por lubrificantes automotivos cujo crescimento tem sido alavancado pelas altas taxas de crescimento da frota de veículos com motor à combustão. O consumo dos básicos de GII e GIII é bastante relevante nesta aplicação e também se intensifica seguindo os moldes internacionais.

#### 2.4. Políticas Ambientais Associadas ao Rerrefino

A adoção de uma política tributária que tenha, além das finalidades de alocar e distribuir a renda, o objetivo de internalizar as externalidades pode modificar o equilíbrio de mercado, tornando as atividades de produção, transporte, transformação, distribuição e revenda mais sustentáveis ambientalmente. Isto se deve, em grande medida, à mudança de comportamento dos agentes que, ao reduzir os custos externos e alterar o equilíbrio de mercado, tendem a regular as opções de oferta e demanda de maneira a obter um maior bem-estar social. (COASE, 1960)

Uma das políticas ambientais utilizadas no segmento de rerrefino é a política de comando e controle. De forma ampla, são definidas quando o poder público estabelece normas, regras, procedimentos e padrões aos agentes econômicos e monitora sua execução,



aplicando sanções e penalidades, geralmente através de multas (PEREIRA; TAVARES, 1999).

O segmento de rerrefino alega que, embora a PNRS imponha ao setor de lubrificantes a adoção de sistema de logística reversa de forma obrigatória (política de comando e controle), tal implementação tem se mostrado insuficiente, ocorrendo desvios de finalidade dos óleos lubrificantes usados ou contaminados.

Importante salientar que, para os importadores de óleo lubrificante acabado, a Resolução ANP nº 17/2009 impõe:

**Art. 13. O importador de óleo lubrificante acabado fica obrigado a coletar ou a garantir a coleta de óleo lubrificante usado ou contaminado na proporção que comercializar desse produto**, bem como destinar o óleo lubrificante usado ou contaminado para o rerrefino ou qualquer outra utilização licenciada pelo órgão ambiental competente, conforme o § 3º, art. 3º, da Resolução CONAMA nº 362, de 23 de junho de 2005, ou outra que venha a substituí-la.

§ 1º Para cumprimento da obrigação prevista no caput deste artigo, o importador de óleo lubrificante acabado poderá: i) celebrar contrato com pessoa jurídica autorizada pela ANP para o exercício da atividade de coleta de óleo lubrificante usado ou contaminado; ou ii) obter autorização da ANP para o exercício da atividade de coleta de óleo lubrificante usado ou contaminado. (grifos nossos)

Por fim, outro ponto a se destacar sobre a aplicação de políticas ambientais é a comunhão de políticas de comando e controle com instrumentos econômicos, potencializando os resultados em favor dos setores definidos pelas distintas legislações. Instrumentos econômicos são capazes de internalizar custos externos nas estruturas de produção dos agentes econômicos. Desta forma, a política de intervenção econômica atua alterando o preço e/ou custos relativos, influenciando a tomada de decisão do agente (MOTTA, R; YOUNG, C., 1997; PEREIRA; TAVARES, 1999). Grande parte das indicações analisadas no Capítulo 3 tratam de pleitos para introdução de política ambiental através do uso de instrumentos econômicos.

### 3. CONTRIBUIÇÕES DE DISTINTAS INSTITUIÇÕES

---

Há décadas, o Sistema Tributário Brasileiro aguarda melhorias que visem sua atualização. Sua complexidade vem inviabilizando as operações empresariais de forma geral, não apenas no setor de combustíveis.

Conforme indicado anteriormente, o questionário do SCT Tributação teve como objetivo colher subsídios para elaboração desse documento, de modo a subsidiar a tomada de decisão em relação à proposta sobre alternativas de estímulo à atividade de rerrefino no âmbito da Iniciativa Combustível Brasil. Nas Seções 3.1 e 3.2 são analisadas as principais contribuições enviadas pelas instituições através de respostas ao questionário sobre o tema.

#### 3.1. Sobre a tributação na atividade de rerrefino

Em comunicado enviado à Receita Federal do Brasil, o Sindirrefino solicitou que o órgão avaliasse a instituição da Cide para os óleos lubrificantes básicos de primeiro refino, nacionais e importados, e para os óleos lubrificantes acabados importados, excetuando-se os óleos lubrificantes básicos reciclados (rerrefinados), com a finalidade de equilibrar o mercado de óleos reciclados (Sindirrefino, 2016).

Desta forma, o setor de rerrefino teria uma vantagem competitiva sobre os óleos básicos nacionais e importados, sendo privilegiado para a formulação de óleos lubrificantes acabados, evitando que o Oluc fosse utilizado para outros fins e atendendo o preconizado na PNRS. Entende-se que tal vantagem competitiva, pleiteada por meio de justificativa motivada com viés de ajuste de uma externalidade ambiental com potencial dano à saúde humana inclusive, é capaz de ampliar a participação do rerrefino. Contudo, não há, nesta ação meio para garantir o não uso do Oluc para outros fins, sendo esta uma forma de indução.

O Decreto nº 7.404/2010 prevê a adoção de algumas medidas indutoras, a saber:

Art. 80 As iniciativas previstas no art. 42 da Lei nº 12.305, de 2010, serão fomentadas por meio das seguintes medidas indutoras:

[...]

I – incentivos fiscais, financeiros e creditícios;

[...]

Art. 81 As instituições financeiras federais poderão também criar linhas especiais de financiamento para:

[...]

II – atividades destinadas à reciclagem e ao reaproveitamento de resíduos sólidos, bem como atividades de inovação e desenvolvimento relativas ao gerenciamento de resíduos sólidos;

[...]

O Sindirrefino procurou o MMA, para que este se manifestasse acerca do tema ora tratado. Este respondeu (MMA, 2017b):

[...] solicitando apoio para a criação de uma CIDE flexível com viés de imposto ambiental que seria aplicada quando o preço do petróleo cru e de seus derivados estivessem em baixa.

**Concordamos com os argumentos sobre a importância e benefícios ambientais do processo de rerrefino**, e consideramos este processo com um dos exemplos de simbiose industrial, que conseguimos unir o interesse econômico à redução da poluição e melhoria do meio ambiente. (grifos nossos)

No entanto, o MMA afirma que alteração da Lei nº 10.336/2001<sup>17</sup> extrapola sua competência, devendo o Sindirrefino buscar discutir a questão em profundidade com o Ministério da Fazenda, em conjunto com o Ministério de Minas e Energia.

A Receita Federal do Brasil (2017), quando provocada, respondeu:

Como bem demonstrado no Parecer anexo ao ofício, **não há, seja sob o prisma da constitucionalidade de uma tal medida**, seja considerando a destinação prevista para o produto da arrecadação da contribuição prevista na Lei nº 10.336, de 2001, **óbice jurídico à sua implementação**. (grifos nossos)

A Receita Federal do Brasil, apresentou, ainda, estimativas de arrecadação em diferentes cenários de participação do óleo básico oriundo do rerrefino, propondo uma alíquota de R\$250,00 por metro cúbico de óleo lubrificante, apresentadas na Tabela 2.

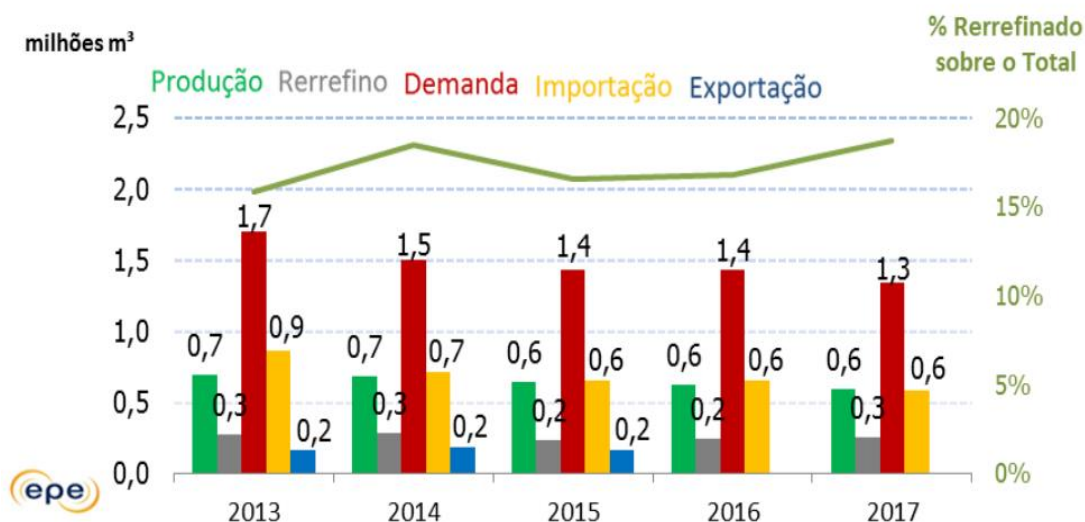
**Tabela 2 – Arrecadação potencial com a Cide dado diferentes cenários de participação do rerrefino**

Cide Óleo Lubrificante	Participação do Rerrefino	Cide Proposta por m <sup>3</sup>	Arrecadação potencial (R\$ milhões)
<b>Cenário 01</b>	20%	250	330,47
<b>Cenário 02</b>	30%	250	289,16
<b>Cenário 03</b>	40%	250	247,85
<b>Cenário 04</b>	50%	250	206,54

Fonte: RFB (2017)

Atualmente, a participação dos óleos lubrificantes básicos rerrefinados sobre a demanda total de óleos básicos é de 19%, conforme indicado na Figura 10, bem próximo da participação estimada no Cenário 01 da Receita Federal.

<sup>17</sup> Lei que institui Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide)



**Figura 10 – Produção, rerrefino, importação e exportação de óleos básicos lubrificantes**

Fonte: EPE (2018)

Caso a Cide seja imposta aos óleos lubrificantes básicos de primeiro refino e para os óleos lubrificantes acabados importados, ter-se-ia uma arrecadação potencial de R\$ 330,47 milhões. Com a vantagem competitiva de não ser tributado pela Cide, os óleos lubrificantes básicos rerrefinados poderiam aumentar sua participação no mercado. Contudo, a arrecadação potencial diminuiu, chegando a R\$ 206,54 milhões em um cenário com 50% de participação. Desta forma, por trás da redução do potencial arrecadatório está a efetividade na implementação de uma política ambiental própria para o segmento analisado.

Em 2017, foram produzidos no país 593,5 mil m<sup>3</sup> (ANP, 2018b) de lubrificantes e importados 575,9 mil m<sup>3</sup> (ANP, 2018c), para uma demanda total de 1,2 milhão de m<sup>3</sup>. Como a capacidade instalada de rerrefino de Oluc é de 518,5 mil m<sup>3</sup>, o setor representaria 45% do mercado de lubrificantes, caso operasse em plena capacidade.

Embora a Receita Federal (2017) tenha se manifestado pela ausência de óbice jurídico na implementação da Cide-combustíveis e, ainda, ter feito estimativas da arrecadação potencial de tal medida, o órgão comenta:

**De se questionar, no entanto, se a técnica seria a mais adequada**, tendo em vista o fato de que, até o momento, dita contribuição se insere no quadro maior da política energética ou, noutra palavra, trata-se de contribuição de intervenção no domínio econômico dirigida ao setor de combustíveis.

Por outro lado, o Centro de Estudos Tributários e Aduaneiros da Secretaria da Receita Federal do Brasil (Cetad), ao analisar a matéria, assim concluiu: “a instituição da CIDE poderá afetar nas decisões dos agentes econômicos diminuindo a produção e importação nos óleos lubrificantes básicos de primeiro refino em contrapartida do aumento da produção do óleo lubrificante produzido pelas indústrias do rerrefino. (...)” (grifos nossos)

Incitada a se manifestar, a ANP (2017) respondeu que:

Cabe mencionar que, no âmbito da iniciativa Combustível Brasil, o relatório com propostas de ações e medidas voltadas para a promoção e a intensificação da livre iniciativa no mercado brasileiro de combustíveis está em consulta pública, no sítio eletrônico do Ministério de Minas e Energia, até o dia 20 de abril de 2017. Em especial, tal relatório possui como “Proposta 31 – Avaliar a criação de tributo sobre comercialização de óleos lubrificantes básicos de primeiro refino, com objetivo de estimular a atividade de rerrefino”. **Neste sentido, sugerimos o encaminhamento da contribuição para a consulta pública, de modo a reforçar o posicionamento do Sindirrefino sobre o assunto.** (grifos nossos)

Conforme indicado pela ANP, já havia indicação para tratamento deste tema no Combustível Brasil, ato que se materializa neste relatório. Assim como destacado pelo MMA, o SCT Tributação concorda com os argumentos qualitativos sobre o pleito, mas não tem autonomia decisória sobre a questão. Recomenda-se, ainda, a sugestão de realizações de estudos especializados para tentar quantificar o valor da referida externalidade. Desta forma, poder-se-ia transformar o argumento qualitativo em um possível instrumento econômico (i.e., diferencial tributário) capaz de precificar adequadamente o produto e seu ciclo de vida.

### 3.2. Contribuições dos Agentes

Solicitou-se apoio das instituições na indicação de dificuldades sobre a sistemática tributária vigente, conforme descrito na Seção 1.2.7<sup>18</sup>.

Sobre a tributação na atividade de rerrefino, conforme estudo para estender a Cide aos óleos minerais lubrificantes, exceto os lubrificantes básicos reciclados “rerrefinados”, a Lwart considera que a exceção da obrigação do recolhimento da CIDE para os lubrificantes básicos reciclados tem como aspectos positivos o incentivo, a redução e, no mínimo, a manutenção da carga tributária sem maior oneração para o setor de rerrefinados. O aspecto negativo seria a possível inviabilização da ampliação da expansão da coleta de óleo usado (resíduo) pela empresa e potencial entrada em novos negócios que envolve óleos minerais lubrificantes. A empresa pontuou ainda que, segundo as Resoluções ANP nº 19 e 20, Resolução Conama nº 362/2005 e a Lei nº 12.305/2010, a atividade de coleta e rerrefino são declaradas de utilidade pública e interesse da sociedade, justificando-se, portanto, os incentivos pleiteados. A Lwart diz ser possível atribuir inúmeros benefícios decorrente do incremento dessa atividade, a partir da concessão de incentivos fiscais e tributários.

---

<sup>18</sup> O Apêndice reproduz as contribuições recebidas pelo SCT Tributação.

O SCT Tributação compreende a periculosidade do Oluc para a sociedade, e que sua geração decorre da não conformidade no descarte após uso do produto. Entende-se, também, a importância da implementação de políticas ambientais com o princípio do poluidor pagador, conforme indicado pelo Sindirrefino. Adicionalmente, destaca-se a necessidade de estudos e definições de metodologia para quantificar as externalidades geradas pela atividade antes de conceder o incentivo tributário. Em seguida, deve-se buscar uma forma de internalizá-las, o que pode ocorrer por meio de um instrumento econômico. Um dos instrumentos econômicos para implementação de uma política ambiental, conforme destacado no capítulo 2, é o tributo. Vale destacar que a utilização deste processo permite uma melhor aproximação do nível de atividade/produção ótimo para a sociedade. Esta produção ótima envolve uma estrutura de custos privado (cada agente possui o seu), que é acrescido dos custos referentes à externalidade. Esse mecanismo, contudo, não assegura o recolhimento de todo o óleo utilizado no país, mas proporciona uma maior competitividade para o óleo de rerrefino.

De acordo com o artigo 149 da Constituição Federal: “**Compete exclusivamente à União instituir contribuições sociais, de intervenção no domínio econômico e de interesse das categorias profissionais ou econômicas, como instrumento de sua atuação nas respectivas áreas**” (grifos nossos). Entende-se que cabe a utilização da Cide por se tratar de uma contribuição de intervenção econômica com características de extrafiscalidade, cujo principal objetivo é a mudança comportamental e não a arrecadação tributária.

Questionado sobre a percepção de outro caminho à luz da PNRS, além da extensão da Cide-combustíveis aos óleos lubrificantes, exceto os lubrificantes básicos reciclados “rerrefinados”, a Lwart considera que em relação ao imposto de renda pessoa jurídica (IRPJ) e contribuição social sobre o lucro líquido (CSLL), são necessários incentivos fiscais específicos para a atividade de rerrefino, como redução da base de cálculo ou do imposto apurado. Em relação ao PIS/COFINS, sugere a possibilidade de previsão para o retorno da atividade de rerrefino ao regime cumulativo, além da supressão da oneração sobre o pagamento recebido pela atividade de coleta (ressarcimento Nota de Débito). Outrossim, sugere alíquota zero sobre o faturamento dos produtos (óleos básicos rerrefinados) e subprodutos. Complementa também sobre as transferências de créditos acumulados em autorizar a transferência saldo de créditos relativos às operações com os demais insumos e matérias primas utilizadas no processo de rerrefino, para aquisição de bens e matéria-prima.

Em relação ao Imposto Sobre Serviço (ISS), segundo a Lwart a atividade pode ocorrer mediante três modalidades: i) coleta própria pelo produtor/importador, ii) contrato de prestação de serviços para coleta ou iii) contrato de parceria. A empresa entende a incidência do imposto apenas na prestação de serviços, portanto, por se tratar de recolhimento e destinação final de resíduo perigoso. Dessa forma, propõe a alteração da lista de serviços para supressão da atividade de coleta de resíduos como sujeita à tributação.

Há de se observar que os impostos são criados para sustentar as funções do Estado, enquanto as contribuições possuem finalidades específicas. Em particular, PIS, Cofins e Cide possuem as seguintes finalidades:

**Tabela 3 – Resumo das Aplicações dos Tributos dos Combustíveis**

<b>Tributo</b>	<b>Criação</b>	<b>Finalidades</b>
<b>PIS</b>	Lei Complementar nº 7/70	Programas de desenvolvimento econômico; Seguro-desemprego; Abono anual.
<b>Cofins</b>	Lei Complementar nº 70/91	Saúde; Previdência; Assistência social
<b>Cide</b>	Lei nº 10.336/01	Infraestrutura de transportes; Projetos ambientais; Subsídios ao álcool e ao gás natural, e aos derivados de petróleo

Fonte: Cavalcanti (2011)

Qualquer benefício tributário deve ser acompanhado de avaliação do impacto sobre a arrecadação, além da motivação da proposta. Frente aos desafios existentes e os déficits governamentais, resta dificultosa a aprovação de incentivos fiscais no curto prazo. Destaca-se que esta avaliação, contudo, não está entre as competências ou atribuições da Iniciativa Combustível Brasil.

Em relação aos eventuais impactos no mercado de lubrificantes nacional, a Lwart vê a possibilidade de incentivos à atividade de logística reversa do lubrificante usado para rerrefinar como positiva, uma vez que considera que a cadeia de lubrificantes se beneficiará muito com a garantia e segurança de abastecimento de derivados de petróleo (óleo mineral). Ressalta que o país é importador de mais da metade dos óleos lubrificantes necessários ao funcionamento dos motores que dão propulsão e crescimento ao país. Destaca que a produção nacional a partir do rerrefino, que atualmente contribui com aproximadamente 20% da demanda, poderia alcançar, com a capacidade já instalada, 25%. Com incentivos e crescimento da demanda, é possível atingir 30% ou mais. Menciona, também, uma preocupação latente de pequenos e médios produtores com a compra de matéria-prima para seus processos, sendo mais específico: aquisição de óleo básico para formulação de lubrificantes. Complementa que o mercado poderá ter mais segurança com o fornecimento local de produtos de qualidade, aumento de emprego e uma maior geração de riqueza. Com a logística reversa também será potencializado o saneamento ambiental, podendo haver mais coleta de óleo usado (resíduo) para conversão em óleo novo.

A implementação de instrumentos econômicos através de diferencial tributário favorável a uma atividade que não possua geração de determinada externalidade negativa (conforme o segmento de rerrefino) permite um ganho de competitividade capaz de expandir/potencializar a ação referente à atividade mencionada.

O Sindirrefino destaca que os impactos inflacionários seriam desprezíveis, variando abaixo de 5 centavos de Real por quilômetro rodado. Além disso, sinalizam que o mecanismo proposto possibilitaria importante arrecadação sem reflexo danoso para o mercado consumidor. O SCT indica que é importante aprofundar os estudos de impactos inflacionários e sinaliza que, apesar de não parecer muito danoso, este relatório não exaure esta análise, nem quantifica o impacto para o mercado.

No tocante aos possíveis impactos para a empresa Lwart, esta relata que haveria a contratação de mão de obra, que fora parcialmente desmobilizada nos últimos 24 meses, compra de novos caminhões para o recolhimento de óleo básico em todo território nacional, construção de novas filiais, utilização da capacidade instalada e aumento de produção de óleo básico Grupo II para abastecimento da demanda nacional.

A Lwart destacou, ainda, que o rerrefino traz contribuição ambiental integrada à produção de óleo básico mineral. E que não incentivar este segmento significa permitir uma maior poluição do meio ambiente. Além disso, o não reciclo do óleo usado pelo processo de rerrefino incentiva a queima indiscriminada de óleo. Também declara que a cadeia produtiva de coleta e rerrefino está madura, bem estabelecida e reúne condições para atender a demanda da logística reversa do óleo lubrificante usado.



O Sindirrefino ressaltou a necessidade de o SCT Tributação avaliar os fundamentos articulados no Trabalho sobre a Externalidade Positiva do Setor, sob seus múltiplos aspectos: Social, Ambiental e Econômico. O princípio do poluidor-pagador, destacado em vários instantes nas contribuições recebidas, é importante para a implementação de uma política sustentável. A base da sustentabilidade é justamente o tripé elencado acima: econômico, social e ambiental. O SCT Tributação não conseguiu se aprofundar em estudos específicos do segmento de rerrefino na seara da sustentabilidade, mas as análises indicadas ao longo deste documento estão em linha com esses princípios. A Cide, além de ser Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico e com foco na mudança de comportamento da sociedade, apresenta características que a credencia para ser o mecanismo (instrumento econômico) de implementação de uma política mais sustentável.

Por fim, o SCT Tributação complementa que ao não valorar a externalidade negativa, equivale-se a dizer que a mesma não possui custo para a sociedade. Apesar da dificuldade em se estabelecer parâmetros para valorar as externalidades, negá-las equivale a desequilibrar um mercado em favor de atividades poluentes, menos intensivas em mão-de-obra ou que tenham impactos alheios à contabilidade do mercado (custo privado).

## 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

---

Conclui-se, com base no Capítulo 2, que a atividade do rerrefino é importante para eliminar uma externalidade negativa com impactos locais, e que já há mecanismos de comendo e controle implementados para suporte a esta atividade. Contudo, tais mecanismos não estão estimulando a potencialidade deste mercado, permitindo o descarte irregular do resíduo (Oluc).

O relatório reforça a importância da implementação de políticas com o viés de sustentabilidade. Foi destacada, em particular, a periculosidade do Oluc para a sociedade, e que sua geração decorre da não conformidade no descarte após uso do produto. Recomenda-se a elaboração de estudos que busquem a valoração das externalidades negativas do Oluc sejam realizados, além de outros que estime o impacto inflacionário da introdução de uma Cide para lubrificantes de 1º refino.

A Cide, além de ser Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico e com foco na mudança de comportamento da sociedade, apresenta características que a credencia para ser o mecanismo (instrumento econômico) de implementação de uma política mais sustentável.

A análise mais detalhada acerca da sustentabilidade, considerando o tripé analítico de questões econômicas, sociais e ambientais, não foi objeto deste relatório em função das disparidades entre o tempo necessário e o disponível para sua execução, apesar dos esforços institucionais e pessoais para disponibilizar importantes informações para registro.

Faz-se necessário registrar o pouco tempo necessário para uma análise mais profunda e maior desenvolvimento sobre o tema e, ainda, o baixo interesse geral no assunto, com apenas duas respostas ao questionário, com a ausência de contraditório. Além disso, questões conjunturais, como os efeitos decorrentes dos acontecimentos que afetaram o abastecimento no País na segunda quinzena de maio de 2018 demandaram ação de parte da equipe responsável pelo trabalho realizado no âmbito do SCT Tributação.

Cumprir destacar que esse relatório não esgota o tema, mas consolida e analisa os elementos obtidos ao longo dos últimos meses, a fim de reduzir as assimetrias de informação. O instrumento proposto deve ser discutido de forma ampla, uma vez que sua implementação interfere na política energética, ao substituir um recurso hoje importado, na política ambiental, à luz da logística reversa dos resíduos perigosos, na política fiscal, com inegável potencial de arrecadação, e na política microeconômica, alterando o equilíbrio concorrencial do mercado de óleo lubrificante básico.

Destaca-se, ainda, a ação de estreitamento da relação do SCT Tributação com o GT-05 do CONFAZ, concretizando apresentação do SCT em reunião do referido comitê, além de permitir o intercâmbio de informações e disponibilizar as análises para o CONFAZ. Além disso, em outubro, por solicitação do SCT Tributação, o MF oficializou o envio do relatório elaborado pelo SCT para o 1º semestre ao CONFAZ para suporte às ações em curso na referida instituição.

Por fim, em paralelo ao trabalho desenvolvido por este subcomitê, e conforme destacado no relatório anterior, a EPE estruturou uma série de estudos relacionados à temática tributação e formação dos preços dos combustíveis e, em breve, deve iniciar as publicações.

## 5. PRÓXIMOS PASSOS

---

- Encaminhar para avaliação do CT-CB, e direcionamento ao SCT Tributação, a propostas de análise das bases tributárias incidente sobre os combustíveis sintéticos
- Após a aprovação do relatório do segundo semestre, organizar os temas acima e as propostas aprovadas no relatório do 1º semestre (Analisar os principais desestímulos tributários à movimentação de granéis líquidos através de oleodutos; Fornecer suporte à construção de bases tributárias para o BioQAV; Promover a racionalidade e a simplificação tributária para o setor de refino e de petroquímica; Considerar a produção de derivados em Zonas de Processamento de Exportação; Analisar e propor mecanismos para dar maior celeridade junto aos órgãos de controle alfandegário a fim de estimular o investimento em infraestrutura de combustíveis). Tais propostas devem ser alvo de uma nova priorização em plano de ação a ser desenvolvido;
- Dar andamento à proposta 28 do primeiro relatório do Combustível Brasil;
- Reforçar a importância da participação dos membros do CT-CB indicados pelas respectivas instituições, bem como dos membros do SCT Tributação;
- A partir da plena adesão das 27 UFs ao Protocolo ICMS nº 4/2014 (tributação do GLGN), acompanhar e suportar discussões sobre a elaboração de convênio ICMS em substituição ao Protocolo ICMS nº 4/2014;
- Acompanhar e suportar discussões sobre a harmonização e simplificação da sistemática tributária vigente, especialmente no que concerne à introdução do ICMS monofásico;
- Acompanhar e suportar discussões sobre as alternativas de estímulo à atividade de rerrefino;
- Iniciar a publicação da série de estudos da EPE relacionados à temática tributação e formação dos preços dos combustíveis.

## AGRADECIMENTOS

---

Agradecemos às instituições que colaboraram para o desenvolvimento deste relatório que contém propostas de novos temas e análises dos principais problemas tributários pautados anteriormente, entre as quais se destacam GIZ, IBP, Lwart, Petrobras e Sindirrefino.

## REFERÊNCIAS

---

ANP. AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, (2017).

*Ofício nº 045/2017/SDR.*

ANP. AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, (2018a). *Empresas autorizadas a exercer a atividade de rerrefino de óleo lubrificante usado ou contaminado.*

Disponível em

<[http://www.anp.gov.br/images/DISTRIBUICAO\\_E\\_REVENDA/Lubrificantes/Relacao\\_agentes\\_autorizados/Autorizacoes\\_Concedidas\\_aos\\_Rerrefinadores\\_de\\_Oleo\\_Lubrificante\\_Usado\\_ou\\_Contaminado.xls](http://www.anp.gov.br/images/DISTRIBUICAO_E_REVENDA/Lubrificantes/Relacao_agentes_autorizados/Autorizacoes_Concedidas_aos_Rerrefinadores_de_Oleo_Lubrificante_Usado_ou_Contaminado.xls)>. Acesso em 25 de outubro de 2018.

ANP. AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, (2018b). *Produção nacional de derivados de petróleo (metros cúbicos).* Disponível em

<[http://www.anp.gov.br/images/DADOS\\_ESTATISTICOS/Producao\\_derivados/Producao-de-Derivados-m3.xls](http://www.anp.gov.br/images/DADOS_ESTATISTICOS/Producao_derivados/Producao-de-Derivados-m3.xls)>. Acesso em 29 de outubro de 2018.

ANP. AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, (2018c). *Importações & exportações (metros cúbicos).* Disponível em

<[http://www.anp.gov.br/images/DADOS\\_ESTATISTICOS/importacao\\_exportacao/Importacoes\\_Exportacoes\\_m3.xlsx](http://www.anp.gov.br/images/DADOS_ESTATISTICOS/importacao_exportacao/Importacoes_Exportacoes_m3.xlsx)>. Acesso em 25 de outubro de 2018.

ANP. AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, (2018d). *Boletim de Lubrificantes, Ano 2, nº 11, Janeiro de 2018.* Disponível em

<[http://www.anp.gov.br/images/publicacoes/boletins-anp/Lubrificantes/n11/Boletim-de-Lubrificantes\\_Janeiro2018.pdf](http://www.anp.gov.br/images/publicacoes/boletins-anp/Lubrificantes/n11/Boletim-de-Lubrificantes_Janeiro2018.pdf)>. Acesso em 01 de novembro de 2018.

ANP. AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, (2018e). *Boletim de Lubrificantes, Ano 3, nº 20, Outubro de 2018.* Disponível em

<[http://www.anp.gov.br/images/publicacoes/boletins-anp/Lubrificantes/n20/outubro\\_2018.pdf](http://www.anp.gov.br/images/publicacoes/boletins-anp/Lubrificantes/n20/outubro_2018.pdf)>. Acesso em 30 de outubro de 2018.

APROMAC. ASSOCIAÇÃO DE PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE DE CIANORTE, (2018). *Relatório sobre a experiência do Brasil na gestão dos óleos lubrificantes usados ou contaminados.* Curitiba, março de 2018.

BRASIL, (2010). *Lei nº 12.305/2010: Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos; altera a Lei no 9.605, de 12 de fevereiro de 1998; e dá outras providências*. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2010/Lei/L12305.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2010/Lei/L12305.htm)>. Acesso em 25 de outubro de 2018.

CAVALCANTI, M. (2011). *Tributação relativa etanol-gasolina no Brasil: competitividade dos combustíveis, arrecadação do estado e internalização de custos de carbono*. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio de Janeiro.

CNPE. CONSELHO NACIONAL DE POLÍTICA ENERGÉTICA, (2017). *Resolução CNPE nº 15/2017: Estabelece diretrizes estratégicas para o desenvolvimento do mercado de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis, com o objetivo de embasar a proposição de medidas que contribuam para a garantia do abastecimento nacional, e dá outras providências*. Disponível em:

<<http://www.mme.gov.br/documents/10584/4489543/Resolu%C3%A7%C3%A3o+CNPE+N%C2%BA15/5df3a0d1-9517-4ddd-9f45-fea03aa1a659>>. Acesso em 01 de novembro de 2018.

COASE, R. (1960). *The Problem of Social Cost*. Journal of Law and Economics, 144-171.

COMBUSTÍVEL BRASIL, (2017a). *Programa Combustível Brasil*. Disponível em:

<<http://www.mme.gov.br/web/guest/secretarias/petroleo-gas-natural-e-combustiveis-renovaveis/programas/combustivel-brasil/principal>>. Acesso em 25 de outubro de 2018.

COMBUSTÍVEL BRASIL, (2017b). *Documentos elaborados no âmbito da Iniciativa Combustível Brasil*. Disponível em: <<http://www.mme.gov.br/web/guest/secretarias/petroleo-gas-natural-e-combustiveis-renovaveis/programas/combustivel-brasil/documentos>>. Acesso em 25 de outubro de 2018.

COMBUSTÍVEL BRASIL, (2017c). *Relatório do Subcomitê de Tributação - 2º semestre de 2017*. Disponível em: <<http://www.mme.gov.br/web/guest/secretarias/petroleo-gas-natural-e-combustiveis-renovaveis/programas/combustivel-brasil/subcomites>>. Acesso em 24 de outubro de 2018.

COMBUSTÍVEL BRASIL, (2018a). *Relatório do Subcomitê de Tributação - 1º semestre de 2018*. Disponível em: <<http://www.mme.gov.br/web/guest/secretarias/petroleo-gas-natural-e-combustiveis-renovaveis/programas/combustivel-brasil/subcomites>>. Acesso em 25 de outubro de 2018.

COMBUSTÍVEL BRASIL, (2018b). *Memórias de Reuniões*. Subcomitê de Tributação, disponível em: <<http://www.mme.gov.br/web/guest/secretarias/petroleo-gas-natural-e-combustiveis-renovaveis/programas/combustivel-brasil/subcomites>>. Acesso em 01 de novembro de 2017.

CONFAZ. CONSELHO NACIONAL DE POLÍTICA FAZENDÁRIA, (2014). *Protocolo ICMS nº 4/2014: Estabelece procedimentos nas operações interestaduais com Gás Liquefeito derivado de Gás Natural – GLGN*. Disponível em <<https://www.CONFAZ.fazenda.gov.br/legislacao/protocolos/2014>>. Acesso em 01 de novembro de 2018.

CONFAZ. CONSELHO NACIONAL DE POLÍTICA FAZENDÁRIA, (2018a). *Protocolo ICMS nº 18/2018: Dispõe sobre a adesão do Estado da Paraíba ao Protocolo ICMS 04/14, que estabelece procedimentos nas operações interestaduais com Gás Liquefeito derivado de Gás Natural - GLGN*. Disponível em <<https://www.CONFAZ.fazenda.gov.br/legislacao/protocolos/2018>>. Acesso em 25 de outubro de 2018.

CONFAZ. CONSELHO NACIONAL DE POLÍTICA FAZENDÁRIA, (2018b). *Protocolo ICMS nº 47/2018: Dispõe sobre a adesão do Distrito Federal ao Protocolo ICMS 04/14, que estabelece procedimentos nas operações interestaduais com Gás Liquefeito derivado de Gás Natural – GLGN*. Disponível em <<https://www.CONFAZ.fazenda.gov.br/legislacao/protocolos/2018>>. Acesso em 25 de outubro de 2018.

CONFAZ. CONSELHO NACIONAL DE POLÍTICA FAZENDÁRIA, (2018c). *Protocolo ICMS nº 50/2018: Dispõe sobre a adesão do Estado do Espírito Santo às disposições do Protocolo ICMS 04/14, que estabelece procedimentos nas operações interestaduais com Gás Liquefeito derivado de Gás Natural - GLGN*. Disponível em <<https://www.CONFAZ.fazenda.gov.br/legislacao/protocolos/2018>>. Acesso em 25 de outubro de 2018.

CONFAZ. CONSELHO NACIONAL DE POLÍTICA FAZENDÁRIA, (2018d). *Protocolo ICMS nº 56/2018: Dispõe sobre a adesão do Estado de Roraima às disposições do Protocolo ICMS 04/14, que estabelece procedimentos nas operações interestaduais com Gás Liquefeito derivado de Gás Natural - GLGN*. Disponível em <<https://www.CONFAZ.fazenda.gov.br/legislacao/protocolos/2018/protocolo-icms-56-18>>. Acesso em 25 de outubro de 2018.

CONGESTAS. CONGRESSO BRASILEIRO DE GESTÃO AMBIENTAL E SUSTENTABILIDADE, (2017). *O processo de logística reversa pós-consumo de óleo lubrificante automotivo: estudo de caso no Posto Dallas*. Eixo Temático ET-11-013 – Outros. Vol. 5: Congestas 2017. ISSN 2318-7603. Disponível em: <<http://eventos.ecogestaobrasil.net/congestas2017/trabalhos/pdf/congestas2017-et-11-013.pdf>>. Acesso em 01 de novembro de 2018.

EPA. ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY, (2018). *Wastes - Resource Conservation - Common Wastes & Materials*. Disponível em <<https://archive.epa.gov/wastes/conservation/materials/usedoil/web/html/oil.html>>. Acesso em 25 de outubro de 2018.

EPE. Empresa de Pesquisa Energética (2018). *Panorama do Refino e da Petroquímica no Brasil*. Nota Técnica EPE-DPG-SPT nº 04/2018. Disponível em: <<http://epe.gov.br>>. Acesso em: 09 de novembro de 2018.

GEIR. GROUPEMENT EUROPÉEN DE L'INDUSTRIE DE LA RÉGÉNÉRATION, (2016). *Waste Framework Directive revision: European waste oil re-refining industry position*. Disponível em <[https://www.geir-rerefining.org/wp-content/uploads/GEIRpositionpaperWFD\\_2016\\_FINAL.pdf](https://www.geir-rerefining.org/wp-content/uploads/GEIRpositionpaperWFD_2016_FINAL.pdf)>. Acesso em 19 de setembro de 2018.

IBAMA. INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS, (2008). *Manual de procedimentos para fiscalização das atividades relacionadas a óleos lubrificantes usados ou contaminados: Resolução Conama nº 362/2005 Diqna*. Disponível em: <<https://www.ibama.gov.br/sophia/cnia/livros/fiscalizacaodeoleoslubrificantes.pdf>>

LEITE, P. R. *Logística reversa: meio ambiente e competitividade*. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2009

MMA. MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE, (2017a). *Coleta de óleo lubrificante usado ou contaminado – dados de 2016*. Disponível em <[http://www.mma.gov.br/port/conama/reuniao/dir1782/Relatorio\\_CONAMA\\_OLUC\\_2017\\_060617.pdf](http://www.mma.gov.br/port/conama/reuniao/dir1782/Relatorio_CONAMA_OLUC_2017_060617.pdf)>. Acesso em 29 de outubro de 2018.

MMA. MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE, (2017b). *Moção nº 128, de 15 de março de 2017*.

MOTTA, R; YOUNG, C. (1997). *Instrumentos Econômicos para Gestão Ambiental no Brasil*. Rio de Janeiro.

PEREIRA, J. S.; TAVARES, V. E. Instrumentos de Gestão Ambiental: Uma Análise para o Setor de Recursos Hídricos. *Análise Econômica – Faculdade de Ciências Econômicas, Porto Alegre*, nº 31, p. 112-140, 1999.

REVISTA EA. REVISTA EDUCAÇÃO AMBIENTAL EM AÇÃO, (2017). *Benefícios socioambientais e econômicos a partir do rerrefino de óleos lubrificantes usados*. ISSN 1678-0701. Número 60, Ano XVI. Junho/Agosto/2017. Disponível em: <<http://www.revistaea.org/artigo.php?idartigo=2730>>. Acesso em 01 de novembro de 2018.

RFB. RECEITA FEDERAL DO BRASIL, (2017). *Nota Cosit nº 178, de 17 de maio de 2017*.

SILVA, C. P. (2018). *O mercado brasileiro de lubrificantes cresceu em 2017*. Revista química e derivados, Óleo, lubrificante e graxa. Lubekem: 29 de maio de 2018.

SINDIRREFINO. SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DO RERREFINO DE ÓLEOS MINERAIS, (2016). *Processo Cosit nº 100.30.000605/0816-77*.



## APÊNDICE – QUESTIONÁRIO E QUADRO SÍNTESE DAS RESPOSTAS DAS INSTITUIÇÕES

Conforme indicado anteriormente, o questionário do SCT Tributação teve como objetivo colher subsídios para elaboração desse relatório, de modo a subsidiar a tomada de decisão em relação à proposta sobre avaliar alternativas de estímulo à atividade de rerrefino, analisando a criação de tributos ou outros mecanismos, tendo em vista as externalidades positivas inerentes ao processo, no âmbito da Iniciativa Combustível Brasil.

### A.1. Sobre a tributação na atividade de rerrefino

- a. Os agentes da atividade de rerrefino de óleo lubrificante usado ou contaminado (Oluc) alegam que os altos custos da logística reversa podem inviabilizar a atividade. Por isso, existe estudo para estender a Cide aos óleos minerais lubrificantes, exceto os lubrificantes básicos reciclados (“rerrefinados”). Desenvolva os principais aspectos positivos e negativos da adoção de tal mecanismo, explicitando os agentes beneficiados e/ou prejudicados.

Lwart	<p>Com a exceção da obrigação do recolhimento da CIDE para os lubrificantes básicos reciclados o ponto positivo é o incentivo, redução e, no mínimo a manutenção da carga tributária sem maior oneração para o setor de rerrefinados.</p> <p>O ponto negativo seria a possível inviabilização da ampliação da expansão da coleta de óleo usado (resíduo) pela empresa e potencial entrada em novos negócios envolvendo óleos minerais lubrificantes.</p> <p>Há que se considerar que a atividade de coleta e rerrefino são declaradas de utilidade pública e interesse da sociedade, conforme resoluções 19 e 20 da ANP, resolução Conama 362/05 e PNRS – Lei Federal 12.305/2010, portanto, justifica-se incentivos para sua viabilidade e melhorias.</p> <p>É possível atribuir inúmeros benefícios decorrente do incremento dessa atividade, a partir da concessão de incentivos fiscais e tributários.</p>
Sindirrefino	<p>O óleo lubrificante usado ou contaminado (OLUC) é um resíduo perigoso gerado por toda sociedade. Em alguns países os custos da coleta são garantidos por meio de subsídios e/ou custos de captação incorporados ao preço do lubrificante acabado e, não há resistência dos Produtores e Importadores em bancar esses custos em atenção ao “princípio poluidor-pagador”. Como por muitos anos, o próprio setor de coleta/rerrefino arcou com esse custeio porque gozava de outros mecanismos aptos a compensar essas despesas (veja-se o <b>item 1.3</b>, letras “b”, “c”), do Trabalho a “Externalidade Positiva da Atividade de Rerrefino, criou-se uma resistência incompreensível dos Produtores e Importadores em garantir integralmente esse custeio o que gera grave descompasso entre os custos da coleta e o valor efetivamente ressarcido.</p>

	<p>A criação de um tributo/contribuição específica para o setor, na forma proposta, tornaria equânime todos os custos e seria suportado por todos os consumidores de maneira uniforme.</p> <p>Não há um agente específico a ser beneficiado. Mas, toda a <b>sociedade</b>, pois ficaria assegurado o custeio de todo óleo usado gerado no território nacional, sem o conflito de interesse comercial que hoje existe entre (Coletores/Rerrefinadores e Produtores/Importadores) com ganhos extraordinários para os municípios individualmente considerados e para o país que, alavancaria a produção de óleo básico rerrefinado (<b>GI e GII</b>), anulando a importação de parcela considerável de óleo básico.</p> <p>Esta medida propiciaria a geração de nossos pontos de trabalho, redução do controle do despejo e destinação inadequada do resíduo constituído por OLUC.</p> <p>A defesa da proposta, cremos, está devidamente amparada na motivação do Trabalho “<b>A Externalidade Positiva da Atividade de Rerrefino – Efeitos – Sociais, Ambientais e Econômicos</b>”.</p>
--	---

- b. Além da extensão da Cide-combustíveis aos óleos minerais lubrificantes, exceto os lubrificantes básicos reciclados (“rerrefinados”), sua instituição percebe outro caminho, à luz da Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS)? Explique.

<p>Lwart</p>	<p>Sim, em relação ao Imposto de renda pessoa jurídica e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido, mediante a instituição de incentivo fiscal específico para a atividade de rerrefino, como redução da base de cálculo ou do imposto apurado;</p> <p>Em relação ao PIS e COFINS, com a possibilidade de previsão para o retorno da atividade de rerrefino no <b>regime cumulativo</b>;</p> <p>Supressão da oneração sobre o pagamento recebido pela atividade de coleta (Ressarcimento Nota de Débito);</p> <p><b>Alíquota Zero sobre o faturamento</b> dos produtos (óleos básicos rerrefinados) e subprodutos, oriundos do processamento de óleo lubrificante usado ou contaminado em cumprimento à “logística reversa”;</p> <p><b>Transferências de créditos Acumulados:</b> autorizar a transferência saldo de créditos relativos às operações com os demais insumos e matérias primas utilizadas no processo de Rerrefino, para aquisição de bens e matéria prima;</p> <p>Em relação ao ISS, como a atividade pode ocorrer mediante três modalidades, (i) coleta própria pelo produtor/importador; ou (ii) contrato de prestação de serviços para coleta ou (iii) contrato de parceria, há que ser considerar a incidência no imposto na prestação de serviços apenas, de modo que seria louvável, por tratar-se de recolhimento e destinação final de resíduo perigoso, a alteração da lista de serviços para supressão da atividade de coleta de resíduos como sujeita à tributação.</p>
--------------	---

Sindirrefino	<p>Embora a lei 12.305/2010 no artigo 44 acene que a União, os Estados e os Municípios, no Âmbito de suas competências, poderão conceder incentivos fiscais, a Lei Complementar nº 101 de 04 de maio de 2000, cria sério embaraço a esse estímulo, porquanto, a concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária com nuance de renúncia de receita deve estar acompanhada de estimativa de impacto orçamentário-financeiro, atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e, decorridos 8 anos da vigência da lei, se desconhece a concessão de estímulo em qualquer esfera de governo.</p> <p>Ainda, é de se considerar que pelo sistema tributário vigente, as operações interestaduais envolvendo óleos lubrificantes, são imunes da incidência do ICMS (CF art. 155 § 2º, inciso “X” letra “b”) e que, (praticamente 80%) do volume de óleo Rerrefinado se encaixa nessa hipótese e, portanto, não há incidência do ICM`s.</p> <p>Por conseguinte, não vemos outra alternativa salvo a criação da contribuição da CIDE, por meio de Medida Provisória, que venha gravar os óleos básicos de primeiro refino, nacional ou importado e os óleos acabados importados, excluindo-se dessa incidência, os óleos básicos rerrefinados, oriundos do processo de reciclagem de OLUC.</p>
--------------	--

## c. Como isso afetaria o mercado de lubrificantes nacional?

Lwart	<p>Naturalmente com a possibilidade de incentivos a atividade de logística reversa do lubrificante usado para mais rerrefino, a cadeia de lubrificantes se beneficiará muito com a garantia e segurança de abastecimento de derivados de petróleo, notadamente principal matéria prima para lubrificantes, que é o óleo básico mineral.</p> <p>Atualmente o país é importador de mais da metade do óleo lubrificante necessário ao funcionamento dos motores que dão propulsão e crescimento ao país. E a produção nacional a partir do rerrefino, que atualmente contribui com aproximadamente 18% da demanda, poderia alcançar, com a capacidade já instalada, 25%. E houver incentivos e a demanda crescer, é possível, com investimentos de curto para médio prazo, atingir 30% ou mais da necessidade nacional.</p> <p>Há uma preocupação latente de pequenos e médios produtores com a compra de matéria prima para seus processos, sendo mais específico: aquisição de óleo básico para formulação de lubrificantes. Isso ocorre porque os grandes produtores e importadores, que detêm o know-how para produção internacional, importação e estocagem representam mais que 85% do mercado com no máximo dez empresas, enquanto que uma centena de outros produtores tem o desafio para obter suprimentos.</p> <p>O mercado poderá ter mais segurança com fornecimento local com produtos de qualidade.</p> <p>Haverá aumento de emprego e geração de riqueza ao possibilitar o aumento da produção local.</p>
-------	---

	<p>O saneamento ambiental com a logística reversa será potencializado, podendo haver mais coleta de óleo usado (resíduo) para conversão em óleo novo (economia circular).</p>
Sindirrefino	<p>Entendemos que o mecanismo não afetaria o mercado de lubrificantes nacional, ao contrário, garantiria maior participação do Rerrefinado em todo contexto comercial, ampliação das unidades de rerrefino no país, geração de emprego, estímulo à coleta com ganhos extraordinário ao meio ambiente e a toda sociedade.</p> <p>Ademais, o princípio nos afigura isonômico não gerando maiores consequências inflacionárias, posto que o custo do lubrificante por quilometro rodado é absolutamente desprezível, variando entre R\$0,02 a R\$0,05 por quilometro rodado e a criação de qualquer mecanismo que garanta o custeio da coleta, não geraria quase que nenhuma repercussão econômica.</p> <p>Desse modo, estamos convencidos que o mecanismo proposto, além de justo sob o ponto de vista da repartição dos custos, possibilitaria ao próprio governo importante arrecadação sem nenhum reflexo danoso ao mercado consumidor.</p>

d. Como isso afetaria sua instituição?

Lwart	<p>Retomada de contratação de mão de obra, que fora parcialmente desmobilizada nos últimos 24 meses, compra de novos caminhões para recolher mais óleo básico em todo território nacional, construção de novas filias, utilização da capacidade instalada e aumento de produção de óleo básico Grupo II para abastecimento da demanda nacional.</p> <p>E ainda ligar as chaves de uma das unidades de rerrefino da Lwart que está desativada no Nordeste.</p>
Sindirrefino	<p>O mecanismo se assemelha ao sistema que vigorou no Brasil até a constituição de 1988 que extinguiu o chamado Imposto único (Vide o item 1.3 letras “d”, ) do Trabalho sobre a “Externalidade Positiva da Atividade de Rerrefino” bem como o modelo que vigorou entre 1988 até 1999, denominado Frete de Uniformização de Preços (FUP) que era objeto de regulação pelo artigo 13, item II da Lei federal 4452 de 1964.</p> <p>Antes de afetar o seguimento da indústria da coleta e do rerrefino, a proposta assegura em paridade de condições o custeio da coleta em atenção ao princípio poluidor pagador, porquanto a arrecadação dessa parcela, na importação ou na produção nas refinarias, evitaria eventual sonegação ou manobras de operações acobertadas, parcialmente com documentos fiscais.</p> <p>Ressaltamos a necessidade do Comitê de Tributação avaliar os fundamentos articulados no Trabalho sobre a Externalidade Positiva do Setor, sob seus múltiplos aspectos: Social, Ambiental e Econômico.</p> <p>Estamos certos de que a motivação lá expendida é de molde a embasar a proposta e assegurar o pronunciamento favorável à proposta 31.</p>

## A.2. Comentários Finais

Lwart	<p>Há uma clara e decisiva contribuição ambiental integrada à produção de óleo básico mineral que serve para o abastecimento. Não incentivar esta cadeia produtiva significa poluir mais o meio ambiente, na medida em que ao não reciclar o óleo usado pelo processo de rerrefino, a ilegalidade vai preponderar, mais óleo usado será queimado indiscriminadamente como combustível alternativo em substituição ao BPF da Petrobrás, e isso tudo sem controle do estado e sem pagar nenhum tributo, posto que sobre ato ilícito não há recibo.</p> <p>Cadeia produtiva de coleta e rerrefino está madura, bem estabelecida e reúne condições para atender a demanda da logística reversa do óleo lubrificante usado. Igualmente está preparada para reciclar via rerrefino e abastecer o mercado com produtos de qualidade.</p> <p>Há se ter orgulho do Brasil ter no parque industrial tecnologia que transforma um resíduo perigoso e altamente poluente, o Oluc, em matéria prima de qualidade, tão boa quanto a de primeiro refino, tendo inclusiva produção de óleos minerais GII.</p>
Sindirrefino	N/A