

Circular Nº 12/2020

Vitória/ES, 19 de fevereiro de 2020

Aos postos filiados ao Sindipostos,

Ref.: INFORMATIVO SINDIPOSTOS

1 – NOTÍCIAS

AGU defende liberação do delivery de combustível por aplicativo em fase de testes

A Procuradoria-Geral Federal junto à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) entende que a agência tem base técnica e legal para autorizar projetos-piloto de abastecimento de combustível, com entrega por aplicativo.

O órgão subordinado à Advocacia-Geral da União (AGU) participa da defesa da agência, em ação movida pela Fecombustíveis na Justiça Federal, em que a federação dos postos de combustíveis tenta impedir a liberar do delivery de combustíveis – também foi pedido um mandado de segurança pelo Minaspetro. Decisões liminares impedem a liberação do serviço.

Veja a decisão liminar (pdf), que atende parcialmente pedido da Fecombustíveis.

Discussão desencadeada pelo Gofit, serviço lançado pela Fit Combustíveis, da Refit, que entrou em operação no fim do ano passado, vendendo gasolina e etanol por meio de aplicativo, e posteriormente foi suspenso por determinação da ANP.

O negócio, em fase inicial, era baseado na intermediação entre consumidores na Zona Oeste do Rio de Janeiro – Barra da Tijuca, Recreio e Vargem Grande – e o Posto Vânia, de bandeira branca. Sem previsão regulatória, a ANP interrompeu a operação da Gofit e, há duas semanas, formalizou o auto de infração ao Vânia, por venda de combustíveis fora do posto.

Contudo, a área técnica da ANP, agora corroborada pelos procuradores da AGU, entende que, em benefício da inovação e potencial aumento da concorrência na venda de combustíveis, a agência pode liberar a execução de projetos-piloto, com o objetivo de testar a operação e, eventualmente, promover alterações na regulação.

“O objetivo principal do projeto piloto, também conhecido como sandbox é, por meio da criação de um regime jurídico próprio e particularizado, permitir o teste de produtos ou serviços em um ambiente controlado, de forma a reduzir o tempo de entrada desses no mercado e auxiliar na identificação de medidas que precisem ser adotadas para a proteção dos usuários”, defende a procuradoria.

Na ação, a Fecombustíveis argumenta que o serviço – abastecimento realizado fora do ambiente controlado dos postos de combustível, sujeitos à fiscalização –, ameaça a segurança dos consumidores. No modelo da Gofit, a entrega era feita com uma caminhonete adaptada e o motorista da empresa também realizava o abastecimento.

Proposta em estudo na ANP

O caso é analisado na Superintendência de Fiscalização do Abastecimento da ANP, que entende que é possível liberar o projeto-piloto da Gofit. Antes, contudo, o caso precisa passar pela diretoria da agência. Rito inclui elaboração da avaliação de impacto regulatório (AIR)

Se autorizado, não será restrito à Gofit. Essa isonomia faz parte da defesa da ANP – associados da Fecombustíveis também poderão oferecer o serviço, dentro das exigências do projeto-piloto, diz a agência.

Teste previsto para durar 360 dias. A agenda regulatória atual da ANP prevê alterações nas normas de revenda de combustível, que já poderiam incorporar o delivery.

Algumas das exigências em estudo:

Indicação de responsável técnico pela segurança operacional da atividade do aplicativo;

Disponibilizar para os clientes, a cada entrega, equipamento para verificação da bomba medidora – norma ABNT NBR 17.505/2013; para a revenda de combustíveis líquidos, a medida padrão é de 20L. A Gofit afirmou, em reuniões com a ANP, que utiliza maletas de equipamentos para aferir a qualidade dos combustíveis;

Entregar, quando solicitado pela ANP, dos dados referentes à rastreabilidade dos produtos em movimentação para entrega e dos já entregues;

Entre os requisitos de segurança, o veículo que transporta os combustíveis – a Gofit utilizou caminhonetes Chevrolet S10, adaptadas com tanque e bomba de combustível – tem que seguir as normas da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o que inclui a habilitação específica do motorista.

O abastecimento não pode ser feito em ambientes confinados, como garagens. Segundo informações da Gofit no processo, nesses casos é feito o estorno da compra pelo aplicativo;

Liberdade econômica em debate

O projeto da Gofit, seguido da proibição da ANP e posterior ação na Justiça Federal, está motivando uma discussão sobre inovação técnica e regulatória, isto é, qual deve ser o papel das agências reguladoras diante de iniciativas do mercado, não previstas na legislação.

“O arcabouço normativo posto é constantemente desafiado por novas tecnologias que não se amoldam perfeitamente nos formatos de negócio tradicionalmente regulados. Neste contexto, a literatura regulatória vem propondo abordagens mais dinâmicas e flexíveis para enfrentar esse tensionamento entre as normas existentes e o surgimento de novas tecnologias.”

O parecer da AGU cita artigo que trata das fintechs, empresas de tecnologia que atuam no mercado financeiro e desafiam, não apenas no Brasil, a regulação dos mercados bancários e de financiamento.

“Essas características fazem da sandbox uma ferramenta vantajosa para regulador, agente regulado e consumidor. O agente econômico consegue introduzir seu novo modelo de negócios no mercado, o consumidor tem acesso ao um novo produto ou serviço e a agência obtém as relevantes informações decorrentes do teste empírico”, afirma a procuradoria.

O artigo citado é o Promoção do financiamento das PME, no contexto da Revolução Fintech: um estudo de caso da prática e regulamentação no Reino Unido, em tradução livre, do pesquisador Lerong Lu, da University of Bristol Law School.

Por aqui, a novidade foi a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica, promulgada em setembro por iniciativa do Ministério da Economia (lei 13874/2019). O texto estabelece, como direito, o desenvolvimento de novos modelos de negócio, “quando as normas infralegais se tornarem desatualizadas por força de desenvolvimento tecnológico consolidado internacionalmente”

A defesa da ANP vai além e conclui que antes da edição da 13874/2019, a agência reguladora já era capaz de realizar um “teste regulatório empírico”, ou seja, permitir, de forma controlada, atividades não previstas ou vedadas pela regulação vigente.

“Mesmo antes da edição de leis recentes, como a lei nº 13874/2019, o afastamento isolado das normas em vigor para se permitir uma avaliação experimental, desde que devidamente motivado, era admitido com base na própria função regulatória, criada para fazer frente a complexidade e mutabilidade de determinados setores da economia”

Fonte: <https://epbr.com.br/agu-defende-liberacao-da-anp-do-delivery-de-combustivel-por-aplicativo/>

Projeto propõe valor fixo em real para ICMS de combustível

O governo deve discutir hoje um projeto de lei complementar que altera a forma de cálculo do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) sobre combustíveis, de um percentual para um valor fixo em reais. Conforme se discutia ontem nos escalões técnicos, será permitido que cada Estado fixe seu valor, de forma a preservar a arrecadação.

O projeto está pronto, segundo informou na manhã de ontem o presidente Jair Bolsonaro, sem dar mais detalhes. Ele se reuniu ontem com o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, em um encontro que não constava da agenda do ministro. Pelo menos na área técnica, o corte de tributos federais sobre combustíveis não estava em pauta ontem.

Bolsonaro levantou essa possibilidade na quarta-feira, ao afirmar que zeraria os tributos federais se os Estados fizessem o mesmo. Em reação, o governador de São Paulo, João Dória, chamou a proposta de “populista” e disse que a iniciativa de reduzir tributos deveria partir do governo federal.

Outros governadores também criticaram a forma como o presidente atribuiu a eles a responsabilidade sobre a demora de os cortes de preços nas refinarias se refletirem nas bombas e sugeriram um diálogo “responsável” sobre o tema. Os governadores se articulam em busca de uma proposta e devem se reunir na terça-feira.

Ontem pela manhã, Bolsonaro voltou ao tema. Afirmou que tem sido feito de “otário”, pois a Petrobras reduz preços nas refinarias, mas o corte não chega ao consumidor. Nesse caso, disse, seria melhor não reduzir mais os preços.

Mais tarde, em uma “live” na qual assistiu à discussão no Senado dos EUA sobre o pedido de impeachment de Donald Trump, ele disse que os recentes cortes de preços nas refinarias somam 10%. “Na bomba, diminuiu o preço do combustível? Sim ou não? Não. Por quê? Temos de dar resposta a vocês”, afirmou. “Não quero problema com governador, mas a responsabilidade desse preço alto do combustível tem de ser apontada.”

Sentado ao lado do ministro da Economia, Paulo Guedes, Bolsonaro afirmou que “cada um tem de fazer sua parte para reduzir a carga tributária.” Os tributos federais sobre combustíveis somaram R\$ 27,4 bilhões no ano passado. Os estaduais, R\$ 87,3 bilhões. De forma genérica, após falar sobre o corte de impostos feito por Trump, Guedes disse que, com o avanço das reformas, haverá espaço para reduzir tributos também no Brasil.

O ICMS sobre combustíveis representa em média, 20% da arrecadação dos Estados. Por isso, secretários estaduais de Fazenda e governadores vêm se posicionando contra eventuais mudanças desde a semana passada. Uma fonte da área técnica acredita que, com a possibilidade de cada Estado estabelecer sua tributação de forma a preservar as receitas, a resistência dos governadores diminuirá.

Os técnicos dizem que, ao mudar o formato da tributação para um valor fixo, os preços passarão a ter mais estabilidade. Hoje, o ICMS é de até 30% sobre o preço do litro. A implementação dessa mudança, porém, não é algo tão simples, segundo Rodrigo Dalla Pria, professor de Direito Tributário do Instituto Brasileiro de Direitos Tributários (Ibet). Ele explicou que cada Estado terá liberdade para fixar sua tributação nas operações internas. O problema seria chegar a um entendimento sobre as alíquotas nas operações interestaduais.

“O ICMS é um tributo nacional que requer unificação”, acrescentou. “É esse o propósito da reforma tributária.” A uniformização de alíquotas é defendida há anos pela Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes (Fecombustíveis), disse seu presidente, Paulo Miranda Soares. Simplificaria a apuração do tributo e diminuiria a sonegação. Evitaria também distorções de mercado nas divisas estaduais. “A diferença de preço entre Rio e São Paulo é de R\$ 1,00 por litro”, exemplificou.

As tentativas de unificar alíquotas do ICMS de combustíveis por meio do Conselho de Política Fazendária (Confaz) fracassaram pela resistência de São Paulo e Paraná, segundo Soares. O primeiro tem a alíquota mais baixa do país, de 25%, ante uma média nacional de 28%. Ou seja: com a uniformização, haveria uma tendência de elevação para o consumidor paulista.

Fonte: <https://valor.globo.com/brasil/noticia/2020/02/07/projeto-propoe-valor-fixo-em-real-para-icms-de-combustivel.ghtml>

Bolsonaro volta a desafiar estados sobre ICMS

Em mais um capítulo da disputa aberta com os estados sobre os preços dos combustíveis, o presidente Jair Bolsonaro desafiou os governadores ontem ao afirmar que reduziria a zero os impostos federais, como PIS, Cofins e Cide, que incidem sobre gasolina e diesel caso os governos estaduais concordem em fazer o mesmo com o ICMS sobre esses produtos. Governadores reagiram outra vez ao que interpretaram como uma bravata para depositar neles a culpa pelo alto custo dos combustíveis nos postos e cobraram que o governo federal dê o primeiro passo.

— Está feito o desafio aqui, agora. Eu zero o federal hoje e eles zeram o ICMS. Se toparem, eu aceito —disse Bolsonaro, pela manhã.

De acordo com o presidente, a população “já começou a ver de quem é a responsabilidade” pelo preço alto nos postos de combustíveis.

— Não estou brigando com governador. O que eu quero é que o ICMS seja cobrado no combustível lá na refinaria, e não na bomba. Eu abaixei três vezes o combustível nos últimos dias, e na bomba não baixou nada—disse Bolsonaro sobre a diferença entre a redução dos preços pela Petrobras e pelos postos em janeiro.

Ontem, a Petrobras reduziu em 4,3% o preço da gasolina e em 4,4% o do diesel em suas refinarias. Foi a segunda redução em menos de uma semana. Neste ano, a gasolina acumula queda de 7,5% nas refinarias e o diesel, de 10,1%. No entanto, a redução nas bombas foi de menos de 1%, segundo dados do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE).

Eliminar os impostos federais sobre combustíveis custaria aos cofres públicos cerca de R\$ 27,4 bilhões, o montante arrecadado em 2019, segundo a Receita Federal. No caso dos estados, o ICMS sobre combustíveis representa cerca de 20% da arrecadação do tributo estadual, segundo dados do Confaz, que reúne secretários estaduais de Fazenda.

— Os governadores não foram convidados para nenhuma conversa com o presidente neste sentido. Uma prova de que não há interesse no entendimento. Bravata me lembra populismo, e o populismo me lembra algo ruim para o Brasil. Se o presidente está tão entusiasmado, tão motivado, e leque faça o primeiro gesto. Elimine os impostos sobre os combustíveis e, aí sim, os governadores vão avaliar o tema do ICMS —reagiu o governador de São Paulo, João Doria (PSDB), ontem em Brasília. — Acho que ele tem, neste caso, um comportamento que não é adequado ao presidente da República.

RELAÇÃO DESGASTADA

A nova queda de braço se deu dois dias depois da divulgação de uma carta aberta assinada por 23 governadores pedindo a Bolsonaro que abra mão de receitas de impostos federais sobre os combustíveis. Foi uma reação à acusação feita por ele no fim de semana em redes sociais de que governadores represam a redução nos preços de gasolina e diesel nas refinarias por meio do ICMS.

Foi também um recado ao Planalto de que a relação entre ele e os governadores está se desgastando às vésperas do início da tramitação no Congresso de duas reformas importantes para o governo: a tributária e a administrativa, que Bolsonaro prometeu ontem enviar ao Parlamento nos próximos dias.

Ibaneis Rocha (MDB), do Distrito Federal, disse ao GLOBO que apoia muitas medidas do governo Bolsonaro, mas acha inviável zerar o ICMS dos combustíveis por conta da crise fiscal dos estados. Para ele, Bolsonaro invade prerrogativa dos estados:

—Tenho certeza de que ele não falou com o (ministro da Economia) Paulo Guedes. Pode perguntar para ele o que acha dessa proposta.

Guedes teve duas reuniões com o presidente ontem, mas ainda não se pronunciou sobre o assunto.

Renato Casagrande (PSB), governador do Espírito Santo, disse estar à disposição para discutir uma política de redução do valor final do combustível “de forma equilibrada, responsável, com base técnica”. Mas ressaltou que quem define a política de preço dos combustíveis é o governo federal, controlador da Petrobras:

— Quem tem que tomar a iniciativa, quem é protagonista nisso é o governo federal, que tem todos os instrumentos para debater e tomar medidas em relação a esse assunto.

Helder Barbalho (MDB), do Pará, afirmou que aceita o desafio proposto pelo presidente se a União autorizar o estado a voltar a cobrar imposto da atividade de mineração. Desde 1996, com a Lei Kandir, o Pará está proibido de taxar o setor. O governador da Bahia, Rui

Costa, usou as redes sociais para argumentar que a União fica com 70% dos impostos arrecadados no país, deixando 30% para estados e municípios, que são os que oferecem serviços públicos diretos à população, como saúde e educação. “Nesse cenário aí, quem deve abrir mão de receita?”, perguntou.

RIO PERDERIA R\$ 5 BI

São Paulo informou ontem que arrecadou no ano passado R \$17,4 bilhões coma cobrança de ICMS do comércio de combustível. Isso responde por 12% de toda a arrecadação do imposto no estado. Segundo Barbalho, do Pará, abrir mão do ICMS dos combustíveis seria perder R\$ 3 bilhões por ano. No Rio, o secretário estadual de Fazenda, Luiz Claudio Rodrigues, disse que a perda seria de R\$ 5 bilhões por ano arrecadados com o ICMS sobre gasolina e diesel, o equivalente a 13% do arrecadado hoje com o tributo no estado:

—É fundamental para a sobrevivência dos estados e até dos municípios, já que 25% do valor do ICMS sobre os combustíveis são repassados para eles. O peso do ICMS nas contas dos estados é muito maior que o dos impostos (sobre o combustível) para a União. Se agente abre mão disso, o estado quebra.

Raul Velloso, especialista em contas públicas, avalia que a raiz da disputa é a queda na arrecadação desde a crise, que leva a tentarem “transferir o ônus ao outro”:

— De um lado, a União tem capacidade maior de financiamento e quer os estados seus limites. De outro, os estados sabem que a União deve dar uma colher de chá em um momento em que passam por uma crise fiscal. Como esse bolo tributário é pequeno para dividir, será difícil aprovar a reforma tributária.

Fonte: <http://www.fecombustiveis.org.br/clipping/bolsonaro-volta-a-desafiar-estados-sobre-icms/>

Estados reagem a plano de Bolsonaro de zerar impostos

O presidente Jair Bolsonaro abriu ontem uma guerra com os Estados ao desafiar os governadores a reduzirem o ICMS sobre os combustíveis. Sem levar em consideração o quadro de rombo das contas públicas, o presidente prometeu, em troca, zerar os tributos federais. Um custo de pelo menos R\$ 27,4 bilhões por ano, que obrigaria a equipe do ministro da Economia, Paulo Guedes, a cortar despesas em outras áreas ou elevar a alíquota de outros tributos.

“Está feito o desafio aqui. Eu zero o (imposto) federal hoje e eles (governadores) zeram ICMS. Se toparem, eu aceito. Está ok?”, afirmou Bolsonaro, que há meses culpa os Estados pela alta dos combustíveis nos postos de gasolina.

De acordo com os dados da Receita Federal, do total arrecadado com tributos sobre combustíveis, 75% ficam com os governos estaduais e os outros 25% com a União. Os impostos sobre combustíveis correspondem a 14% da receita arrecadada com todos os impostos nos Estados.

A reação dos governadores foi imediata e em cadeia ao longo do dia. Os Estados defendem um diálogo “responsável” com o governo sobre o tema. O governador de São Paulo, João Doria (PSDB), que estava em Brasília, subiu o tom e chamou de “populista e pouco responsável” o desafio do presidente. “Na base da bravata, me lembra populismo, populismo me lembra algo ruim para o Brasil.”

Para Doria, Bolsonaro não pode “jogar no colo” dos governadores a responsabilidade, pois a União tem incidência maior no preço dos combustíveis.

O preço dos combustíveis marca mais uma disputa de discursos entre Jair Bolsonaro e João Doria, possíveis adversários na disputa presidencial de 2022. “Entendimento se faz reunindo, agrupando, não se faz por WhatsApp. Eu não conheço governo por WhatsApp”, provocou o governador.

Despesas. Em evento no Rio Grande do Sul, o governador gaúcho, Eduardo Leite (PSDB), disse que “não é razoável, sensato e lógico” o presidente querer que os Estados façam uma redução abrupta do ICMS, enquanto o governo federal impõe aos governadores despesas maiores, como o aumento no salário dos professores. “Se queremos resolver o assunto, que sentemos, conversemos para efetivamente resolvermos”, disse Leite, que participou de evento em Caxias do Sul.

Renato Casagrande (PSB), governador do Espírito Santo, que também estava em Brasília, disse que o desafio “cria debate falso, rasteiro e superficial nas redes sociais”. “Ele tem estilo de fazer política lançando cortina de fumaça. Não pode terceirizar essa responsabilidade”, afirmou.

As críticas tiveram apoio também do governador do Distrito Federal, Ibaneis Rocha (MDB). “O problema é que os governos, não só o do Jair Bolsonaro, mas dos ex-presidentes da República, já zeraram os cofres dos Estados”, disse. Segundo ele, todos os Estados estão quebrados: “Eu preferia tratar esse assunto de economia, com quem entende de economia, que é o ministro Paulo Guedes. Não com o presidente Bolsonaro, que desse ponto não entende”, afirmou o governador do DF.

Guedes não comenta. O ministro Paulo Guedes não quis comentar a possibilidade de redução. Ao Estado, o secretário especial de Fazenda do Ministério da Economia, Waldery Rodrigues, informou que a pasta não recebeu documento formal sobre a proposta do presidente. Ele evitou comentar o desafio feito pelo presidente Jair Bolsonaro.

“A fala do presidente a ele é devido. O presidente é gestor maior do País”, disse. Questionado se haveria espaço fiscal, o secretário respondeu: “É uma discussão que precisa ter um amadurecimento. O Ministério da Economia não tem documento formal sobre essa proposta.”

Desempregados há mais de um ano com mais de 55 anos podem entrar no Programa Verde Amarelo 06/02/2020 – O relator da medida provisória (MP) 905, que cria o Programa Verde Amarelo, deputado Christino Áureo (PP-RJ), disse que irá incluir na proposta trabalhadores com mais de 55 anos que estejam procurando emprego há mais de 12 meses.

A MP beneficia jovens entre 18 anos e 29 anos, ao reduzir encargos trabalhistas para empregadores que optarem em dar o primeiro emprego nessa faixa etária. Ele afirmou também que vai tornar opcional a contribuição previdenciária sobre o seguro desemprego para os trabalhadores que quiserem contar o tempo de recebimento do auxílio para aposentadoria. No texto enviado ao Congresso, o governo torna a cobrança obrigatória – o que gerou forte resistência dos parlamentares.

— A contribuição fica como fator de inclusão previdenciária. Estou respeitando aquilo que o governo colocou — afirmou o relator.

A equipe econômica cogitou incluir trabalhadores com mais de 55 anos no programa, mas recuou diante do impacto nas contas públicas. Não havia, contudo, um corte para esse público, como estar

desempregado há um ano. A ampliação para essas pessoas será feita nas mesmas condições dos jovens, como teto salarial de um salário mínimo e meio.

Fonte: <https://www.istoedinheiro.com.br/estados-reagem-a-plano-de-bolsonaro-de-zerar-impostos/>

Impostos sobre combustíveis somaram R\$ 27,4 bilhões para União em 2019

A arrecadação do governo federal com PIS/Cofins e Cide sobre combustíveis chegou a R\$ 27,402 bilhões em 2019, fonte de receita que a União abriria mão caso zerasse esses impostos, investida aventada nesta quarta-feira (5) pelo presidente Jair Bolsonaro em meio à queda de braço com governadores sobre o preço final dos produtos.

Segundo a Receita Federal, foram R\$ 24,604 bilhões somente com PIS/Cofins sobre combustíveis no ano passado. Já com a Cide foram outros R\$ 2,798 bilhões, em dado corrigido pela inflação.

Bolsonaro disse que vai zerar tributos sobre combustível se governadores zerarem ICMS

Somados, os tributos federais sobre combustíveis representaram mais para a União que o megaleilão de petróleo da cessão onerosa, que rendeu R\$ 23,7 bilhões aos cofres federais após descontados o pagamento à Petrobras e a repartição de recursos com estados e municípios.

Mais cedo, o presidente afirmou que iria zerar os impostos federais sobre combustíveis caso os governadores fizessem o mesmo com o ICMS, em meio à leitura de que o preço cobrado nas bombas não tem caído em função da dinâmica da tributação estadual.

Questionado sobre o tema, na saída do Ministério da Economia, o ministro Paulo Guedes não fez comentários.

Uma eventual perda de arrecadação nessa frente seria um revés do ponto de vista fiscal num momento em que a economia ainda não ganhou tração e o governo segue registrando seguidos déficits primários. Em 2019, as contas do governo central acumularam rombo de R\$ 95 bilhões.

Em audiência no fim do ano passado na Câmara dos Deputados, o secretário especial da Receita Federal, José Tostes Neto, pontuou que o governo descartava um aumento da carga tributária com a reforma tributária, mas ponderou que sua diminuição também não seria possível no curto prazo em função do desequilíbrio das contas públicas.

Bolsonaro já afirmou que irá enviar uma lei complementar ao Congresso para que o ICMS, que é de competência estadual, tenha um valor fixo por litro. Além disso, o presidente defende que o

ICMS seja cobrado ao sair das refinarias, e não nos postos, onde o preço do combustível é mais alto.

Hoje ele incide sobre o valor da mercadoria, no modelo “ad valorem”, em que a base de cálculo é o valor do bem tributado. Por isso, quanto mais cara a base sobre a qual ele é aplicado, mais os Estados arrecadam.

Em comunicado divulgado na segunda-feira, governadores de mais de 20 estados afirmaram ter “enorme interesse em viabilizar a diminuição do preço dos combustíveis”, mas afirmaram que o debate devia ser feito em fórum adequado, numa crítica à atuação de Bolsonaro em redes sociais.

Também afirmaram que o ICMS é a principal fonte de receita dos estados e que sua incidência sobre combustíveis responde por 20% do total levantado com o tributo. Sugeriram ainda ao governo federal que abrisse mão das receitas com PIS/Cofins e Cide sobre combustíveis para guiar a redução dos preços.

Questionado nesta quarta-feira sobre o assunto, o Comitê dos Secretários de Fazenda dos Estados (Comsefaz) não respondeu imediatamente.

Fonte: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2020/02/05/impostos-sobre-combustiveis-somaram-r-274-bilhoes-para-uniao-em-2019.ghtml>

Mudança nas regras da distribuição pode impactar o mercado formal da revenda

Na sexta-feira (31/01), a ANP encerrou o ciclo de workshops, que discutiu com os agentes do mercado, a atualização da Resolução 58/2014, que aborda as regras da distribuição de combustíveis líquidos. Com a intenção de promover a modernização do mercado e estimular a competitividade no setor de downstream, a agência reguladora propôs mudanças que podem impactar em desajustes para o mercado formal da revenda.

As principais motivações da revisão da Resolução 58/2014 estão calcadas em reduzir os custos regulatórios e diminuir as barreiras de entrada a fim de estimular a concorrência. Dentro deste contexto, a ANP sugere liberar a comercialização de etanol e gasolina pelo Transportador-Revendedor-Retalhista (TRR) para postos de combustíveis e Pontos de Abastecimento, porém o TRR continuará comprando combustível das distribuidoras, uma vez que a mistura dos biocombustíveis permanecerá sob responsabilidade das companhias.

Também foram propostas a eliminação do requisito de propriedade, a operação com clientes com tancagem inferior a 15 m³, o fim da homologação de cessão de espaço e simplificações em relação a comprovações documentais. Com o objetivo de reduzir brechas para irregularidades fiscais também foi sugerida a vedação da venda de etanol entre congêneres, que segundo a ANP, foi uma demanda das secretarias de Fazenda.

A Fecombustíveis vê com bastante preocupação as propostas dada a amplitude de mudanças efetuadas ao mesmo tempo. O maior receio é de que o aumento de agentes na cadeia possa estimular ainda mais as irregularidades do setor, com a sonegação de impostos, aliada à dificuldade de controle das fraudes pelas secretarias de Fazenda e ANP.

Leonardo Canabrava, advogado da Fecombustíveis, destacou a necessidade de se criar uma regra de transição, tendo em vista a grande transformação do mercado com a venda das refinarias da Petrobras para o setor privado. “Nossa grande preocupação é que estamos migrando para um modelo de menos regulação. Enquanto o mercado não tem a capacidade de contestar e de criar um ambiente mais competitivo, deveríamos passar por uma fase de transição. Sugerimos que à medida que se tenham mais terminais, mais dutos, mais importação houvesse um relaxamento simultâneo das amarras regulatórias” destacou. Do ponto de vista concorrencial, Canabrava afirmou ser um contrassenso o segmento de TRR ser obrigado a competir com a distribuidora. “Não nos parece adequado criar uma competição quando a competição não existe, é impossível um agente competir com seu fornecedor compulsório”, disse.

Paulo Miranda Soares, presidente da Fecombustíveis, enfatizou o pedido para se ter uma fase de transição para a ANP implementar as mudanças, aos poucos, de forma a preservar o mercado regular. “A maior crise que enfrentamos é a de caráter. O crime organizado tem crescido em nosso setor. O roubo de dutos triplicou, algumas vezes, o revendedor é obrigado a competir com um vizinho receptor de gasolina roubada. A abertura é inexorável, mas a gente deve preservar o mercado regular. Não podemos permitir que empresas que usam a sonegação de impostos como arma competitiva, se formos pelos caminhos da Justiça a demora é, no mínimo, 15 anos”, disse.

Álvaro Faria, presidente do SindTRR, manifestou ser enfaticamente contra a proposta de flexibilização da comercialização de combustíveis pelos TRRs. “Esta proposta é inócua, não vai gerar competitividade e vai atrair picaretas para o nosso mercado, que vão praticar adulteração e sonegação de impostos”, disse.

De acordo com a ANP, o processo de revisão das regras ainda passará pela divulgação dos estudos de impactos regulatórios. A previsão é de que em maio sejam realizadas consulta e audiência públicas.

Fonte: <http://www.fecombustiveis.org.br/clipping/%ef%bb%bfmudanca-nas-regras-da-distribuicao-pode-impactar-o-mercado-formal-da-revenda/>

ANP: nova gasolina está em curso para melhorar desempenho dos motores

A ANP – Agência Nacional do Petróleo – aprovou em janeiro uma resolução que elevará a qualidade da gasolina comercializada no país. O objetivo é tornar o produto mais eficiente e beneficiar o consumidor.

Em substituição à Resolução Nº40 da ANP, de 2013, a nova determinação estabelecerá as especificações e as obrigações para a produção da gasolina vendida no Brasil, a fim de se elevar a qualidade do combustível.

Para isso, a ANP vai revisar os protocolos de qualidade da gasolina no mercado nacional, apontou três pontos que deverão ser aprimorados para que o combustível seja mais eficiente, tornando os motores mais econômicos e limpos.

Exatamente nesses quesitos, o primeiro ponto a ser abordado será o estabelecimento de um valor mínimo de massa específica da gasolina, para que a mesma tenha mais energia, resultando assim em um consumo menor.

O segundo é a destilação da gasolina, referente ao T50, que é o percentual de temperatura de destilação da gasolina, sendo nesse caso de 50%. De acordo com a ANP, essa alteração melhorará “desempenho do motor, dirigibilidade e aquecimento do motor.”

No terceiro ponto, é interessante notar que, embora o Brasil tenha a gasolina de maior octanagem do mundo, sendo a Podium da Petrobrás e a Octapro da Ipiranga, mas não existe um limite para isso. Diferente de regiões como a Europa, a gasolina aqui não é identificada pela octanagem.

Para impor um limite, a ANP criou a nova resolução, que limitará a octanagem RON. No Brasil, apenas a MON era especificada, assim como o índice de octanas (IAD), uma média entre as duas. Com essa regularização, a agência federal entende que os motores mais modernos serão beneficiados, assim como resultará em uma gasolina de maior desempenho.

Pelo indicado na proposta da ANP, o que pode sair desse último ponto é uma gasolina comum com octanagem maior que a atual. No Brasil, as gasolinas comum e aditivada possuem 91 octanas RON, enquanto as premium possuem 95 octanas RON. Podium e Octapro possuem 102 octanas RON (96 no IAD).

Até chegar às bombas, a gasolina melhorada ainda terá seus parâmetros de qualidade estabelecidos pela ANP e haverá um período para que as refinarias possam implementar as mudanças necessárias, visando obter um produto melhor. Contudo, isso não deve demorar muito, já que a agência indica que ela atenderá o Proconve L7, que se inicia em 2022.

Fonte: <https://www.noticiasautomotivas.com.br/anp-nova-gasolina-esta-em-curso-para-melhorar-desempenho-dos-motores/>

Mercado se prepara para oferecer sistema de pagamento instantâneo

Transferir dinheiro de forma instantânea para qualquer tipo de conta corrente ou de pagamento, seja de pessoas físicas ou de um estabelecimento comercial, a qualquer hora, em qualquer dia da semana, sem nem precisar saber todos os dados do destinatário e em poucos cliques. É isso que o Banco Central prevê para o novo sistema de pagamentos, que começa a passar por testes de conectividade neste mês e deverá ser implementado a partir de novembro.

Após o lançamento, instituições financeiras de grande porte (como os bancos de varejo) e instituições de pagamento (como fintechs que trabalham com contas e carteiras digitais) serão obrigadas pelo BC a oferecerem esse serviço para os clientes.

“O sistema de pagamento instantâneo tem a característica de operar 24 horas por dia, sete dias por semana. Ele vai incluir todos as instituições financeiras e de pagamento. Hoje em dia, você tem o TED e o DOC, que englobam todo o sistema financeiro, mas eles não funcionam nesse esquema 24 por 7”, diz Angelo Duarte, chefe do departamento de competição e de estrutura do mercado financeiro do BC.

Duarte explica que, no sistema atual, mesmo uma operação com cartão de débito não gera crédito em conta no mesmo momento da operação em uma loja. No novo sistema, esse problema promete ser resolvido, creditando o valor pago instantaneamente na conta do recebedor. Segundo a Febraban, o sistema permitirá enviar e receber dinheiro em dez segundos.

A mudança busca ainda reduzir os custos do sistema. “As transações do dia a dia com cartão de débito e crédito têm custos maiores do que no sistema de pagamentos instantâneos. Esses custos não são visíveis para quem usa o cartão”, diz Duarte. Com custos reduzidos e um sistema aberto a qualquer instituição, a intenção é incentivar a competitividade. “Como o sistema financeiro no Brasil é concentrado, o custo de transferências, por exemplo, é relativamente alto. Com mais competitividade, em um sistema aberto, os custos das transações para os clientes também devem diminuir”, diz Tulio Oliveira, vice-presidente do Mercado Pago, instituição de pagamento do Mercado Livre.

Diferente. É justamente a característica de incentivo à competição que deve diferenciar o sistema de pagamentos brasileiro do que se observa, por exemplo, na China. No país asiático, duas carteiras digitais dominam o setor e praticamente substituíram o dinheiro. “O mercado daqui não vai ser igual ao chinês. Daqui a três ou cinco anos, creio que teremos cinco ou seis grandes ecossistemas de pagamento convivendo e competindo”, diz Gueitiro Genso, presidente da carteira digital PicPay. É consenso também que os cartões e o próprio dinheiro não vão deixar de existir de uma hora para outra. “As formas de pagamento podem coexistir. Vale levar em consideração o diferente momento da economia do Brasil em relação a outros países”, diz Carlos Nomura, diretor de pagamentos da PayPal.

Na visão do coordenador do curso de administração do Ibmec de Minas Gerais, Eduardo Coutinho, porém, a redução de custos do sistema e o ambiente aberto não são garantia da redução de custos para o cliente final. “Toda a cadeia de pagamentos vai ter redução de custos, mas temos de observar para saber como isso vai se refletir no consumidor.” Ele acrescenta que a competição dependerá das condições de acesso ao mercado para as novas empresas.

Outros caminhos. Enquanto as mudanças não chegam, as carteiras digitais se movimentam para ganhar inserção no mercado. As chamadas e-wallets já permitem pagamentos instantâneos entre seus usuários e em estabelecimentos credenciados às suas redes. No entanto, trata-se de sistemas fechados que, no geral, não se comunicam com os concorrentes. Uma das características mais interessantes desse modelo é que não é preciso nem mesmo possuir uma conta bancária tradicional para utilizar as carteiras. É possível depositar dinheiro em cada uma delas por meio de boletos e, assim, fazer as demais transações normalmente dentro da rede credenciada. Para aumentar sua inserção, porém, essas fintechs têm buscado parcerias.

É o caso da Payly, fintech do grupo Cosan, que anuncia nesta semana parceria com a Cielo. “Somos muito otimistas com o ecossistema do Banco Central, mas não vamos esperar a concretização desse processo para avançar”, diz o presidente da Payly, Juliano Prado.

Com esse tipo de parceria, é possível realizar transações com lojistas não credenciados, mas que tenham a máquina de cartões parceira. Para o executivo da área de produtos da Cielo, Norberto Sanches, mesmo sabendo que o BC desenvolve um sistema em que as transações possam acontecer da carteira digital do cliente diretamente para a conta do estabelecimento comercial – sem intermediários –, essas parcerias fazem sentido. “A solução do BC está em desenvolvimento e é complexa. A gente não sabe como o cliente vai utilizá-la. Apoiamos a proposta do BC, mas ainda tem muito a ser esclarecido. Com essas parcerias, a gente estende a nossa estrutura. Futuramente as formas de pagamento podem conviver. E para nós, é importante chegar na frente”, diz Sanches.

Fonte: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,mercado-se-prepara-para-oferecer-sistema-de-pagamento-instantaneo,70003182797>

Com risco de falência, posto de combustível obtém aval para venda de outras bandeiras

Um posto de combustível localizado no Vale do Itajaí obteve autorização judicial para afastar dever de exclusividade firmado em contrato e poder adquirir gasolina, álcool e diesel de outras bandeiras para comercialização em seu estabelecimento. A decisão liminar, já adotada na comarca de origem, foi confirmada nesta semana durante julgamento da 4ª Câmara de Direito Comercial do Tribunal de Justiça, em agravo de instrumento sob relatoria do desembargador Torres Marques.

Segundo relato dos autos, os donos do posto discutem em ação o rompimento de contrato com uma distribuidora que, sob alegação de dívida superior a R\$ 600 mil, passou a negar o fornecimento de combustível àquele estabelecimento. Porém, ao mesmo tempo que não entrega os produtos, cobra a vigência de cláusula contratual que estabelece a exclusividade e primazia de distribuição.

Sem pretensão de exaurir a controvérsia, o desembargador Torres Marques lembrou que o papel do juízo neste momento processual é tão somente verificar a probabilidade do direito de quem requer a tutela provisória e o dano que pode resultar de sua não concessão. Ele identificou ambos no imbróglio em questão.

“O dano de difícil ou incerta reparação consiste na possibilidade de encerramento da atividade empresarial do requerente (venda de combustível no varejo) em razão dos recorrentes bloqueios do fornecimento do combustível pela requerida”, anotou o relator, em voto seguido de forma unânime pelo colegiado. A ação original segue seu trâmite no juízo de origem (Agravo de Instrumento n. 4005843-05.2018.8.24.0000).

Fonte: <http://www.fecombustiveis.org.br/clipping/com-risco-de-falencia-posto-de-combustivel-obtem-aval-para-venda-de-outras-bandeiras/>

Atenção revendedor!

Algumas distribuidoras têm disponibilizado aos revendedores, via sistema eletrônico ou papel/impreso, uma autorização para que o revendedor dispense a coleta e a retirada da amostra-testemunha em suas bases (modalidade FOB), contrariando o que determina a Resolução ANP 44/2013. Esta sugestão de recusa é colocada como vantagem à revenda por reduzir o tempo que o caminhão permanece na base e a diminuição de custos com a guarda do produto.

A Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes (Fecombustíveis) recomenda que o revendedor não assine este termo e exija a entrega da amostra-testemunha. Sem ela, é impossível comprovar que o posto recebeu o combustível em conformidade, especialmente porque determinadas especificações, como teor de biodiesel, ponto de fulgor, PH, condutividade elétrica, entre outras, serem identificados somente em testes de laboratórios.

Se o revendedor dispensar a amostra, significa que ele vai assumir a culpa no lugar da distribuidora, caso o produto venha da base com não conformidade.

Acesse o site da ANP e obtenha outras informações sobre este tema: <http://www.anp.gov.br/perguntas/287-agente-economico/amostra-testemunha/3677-amostra-testemunha-faq>

Fonte: <http://www.fecombustiveis.org.br/clipping/atencao-revendedor-5/>

ANP pode autorizar serviço de entrega de gasolina e etanol em domicílio

A Agência Nacional do Petróleo (ANP) avalia a autorização do serviço de entrega de gasolina e etanol em domicílio. O projeto ainda é piloto e nasceu a partir de um pleito para delivery de combustíveis da empresa Gofit, que começou a vender o produto em caminhonetes no fim do ano passado, mas teve a atividade suspensa após ser contestada na Justiça. A Agência informou que já se reuniu com diversos órgãos (Ipem, Inmetro, Inea e ANTT) para discutir o assunto.

De acordo com a ANP, caso o projeto seja aprovado, a empresa receberá uma autorização provisória para realizar o serviço durante determinado período, em determinados limites geográficos, com obediência a parâmetros de segurança e com acompanhamento e vigilância, mediante apresentação de autorização de outros órgãos, como Secretaria de Meio Ambiente e Corpo de Bombeiros, por exemplo.

“A ANP estuda a realização de um projeto piloto, ou seja, ainda não está decidido se ele irá ocorrer. Todos esses critérios ainda estão sendo avaliados”, diz a ANP.

A Agência informa ainda que avaliará a regulação do serviço após realização de análise de impacto regulatório (AIR), além de consultas públicas e audiências. Segundo a ANP, até o momento, apenas a Gofit pediu autorização para realizar o serviço. Contudo, caso a realização do projeto piloto seja aprovada, outras empresas poderão solicitar participação. Segundo uma fonte do setor, pelo menos outras duas grandes redes de postos em São Paulo estariam dispostas a oferecer o serviço.

Distribuidores

A Gofit começou a fazer a entrega de combustível em domicílio no ano passado, no Rio, mas foi obrigada a suspender a venda após ser questionada na Justiça. A Federação Nacional do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes (Fecombustíveis) já entrou com pedido de liminar contra o serviço. O mesmo foi feito pelo Sindicato do Comércio Varejista de Combustíveis, Lubrificantes e Lojas de Conveniência do Município do Rio de Janeiro (Sindicomb).

De acordo com as entidades, a Gofit, do grupo Manguinhos, começou em outubro de 2019 uma campanha na televisão de apresentação do aplicativo. O serviço começou em dezembro em três bairros do Rio: Barra da Tijuca, Recreio e Vargem Grande.

O Sindicomb entrou com uma ação civil pública estadual contra o App. Maria Aparecida Schneider, presidente do sindicato, diz que o serviço é ilegal e não há como garantir em uma “operação volante” a qualidade, a quantidade de produto e, principalmente, a segurança dos usuários. Além disso, tem ainda a exigência do descarte correto de líquidos para evitar contaminações, de acordo com a presidente do sindicato.

“Não dá para controlar operação com carros que circulam pelas ruas. Soubemos de abastecimentos que aconteceram em cima de bueiros ou em locais fechados (garagem), por exemplo. O risco de manusear um produto inflamável é muito grande. Nos postos, é necessário certificado de corpo de bombeiros juntamente com um laudo que determina tudo o que precisa ter na área de abastecimento, como piso impermeável e canaletas que levam os resíduos que vazam para uma caixa separadora de água e óleo. Combustível não é pizza. Não se pode comparar a entrega de uma pizza com um combustível, que nunca será um produto seguro e precisa de tantas regras para evitar acidentes”, afirma.

Para Maria Aparecida, temas mais importantes, como o roubo de combustíveis de dutos da Petrobras, estão sendo deixados de lado. “Colocar esse tema em meio a outros pontos tão importantes, como o roubo de combustíveis, não faz sentido. Também não dá para, em nome da modernidade, arriscar. O moderno é bom desde que seja seguro”, afirma.

Paulo Miranda Soares, presidente da Fecombustíveis, explica que o abastecimento de gasolina é uma atividade extremamente perigosa e que os postos de gasolina são obrigados a respeitar uma série de normas para venda. “A atividade já existe em outros países, mas com regras rígidas. Não podemos arriscar, é uma atividade que requer muita segurança para não ocorrer explosões”.

Procurada, a GoFit não retornou às ligações.

Fonte: <http://www.fecombustiveis.org.br/clipping/anp-pode-autorizar-servico-de-entrega-de-gasolina-e-etanol-em-domicilio/>

Governo estuda iniciativas para venda direta de etanol para postos de combustíveis

Promessa do presidente Jair Bolsonaro, a venda direta de etanol das usinas para postos de combustíveis deve ganhar suporte legal de duas formas. A primeira alternativa é uma Medida Provisória (MP) para unificar a cobrança do PIS/Confins sobre o biocombustível, hoje dividida entre produtores e distribuidores, apenas nas usinas. Outra iniciativa é criar a figura da usina-distribuidora por meio de resolução da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

A regulamentação via MP e a adoção da cobrança única do PIS/Cofins é defendida pela Receita Federal, órgão do ministério da Economia. Essa proposta reduz as chances de evasão fiscal, mas enfrenta dificuldades, pois poderia elevar o preço do etanol anidro e, conseqüentemente, o da gasolina – já que esse tipo de álcool é misturado no combustível na proporção de até 27,5%.

Atualmente, as usinas recolhem R\$ 0,1309 de PIS/Cofins por litro, tanto do etanol anidro como do hidratado – esse último utilizado no abastecimento direto dos veículos bicombustíveis. Na distribuição há o recolhimento de mais R\$ 0,1109 desse tributo, mas apenas sobre o hidratado. No caso do anidro, o PIS/Cofins não incide na distribuição, pois o tributo já é aplicado à gasolina pura – que receberá a mistura.

Pelo desenho da MP da cobrança apenas nas usinas, discutida entre os ministérios da Economia e das Minas e Energia, os dois tipos de etanol seriam tributados em até R\$ 0,2418 por litro. Para o hidratado, não haveria impacto da mudança da cobrança única.

Fontes avaliam que a MP ajudaria a reduzir a sonegação e simplificaria a tributação. Mas a proposta também abriria brecha para elevar o tributo para o anidro e, conseqüentemente, pressionar o preço da gasolina nos postos, alvo constante de discursos e críticas do presidente. A Receita Federal sustenta que os R\$ 0,2418 por litro seriam um teto para o PIS/Cofins e que o valor cobrado nas usinas continuaria R\$ 0,1309 por litro.

Técnicos do governo estimam uma alta de até R\$ 0,03 no preço gasolina caso o PIS/Cofins do anidro seja elevado na cobrança em única etapa. A Receita Federal, no entanto, avalia que é possível modular as alíquotas de PIS/Cofins sobre o produtor: se a cobrança for inferior aos R\$ 0,2418 por litro, o sobrepreço sobre o anidro pode ser anulado. A Receita, no entanto, não aceita perder arrecadação.

Discutido no ano passado, mas ainda não implantado, o tema da venda direta de etanol aos postos voltou à pauta a pedido do presidente Jair Bolsonaro, após demanda de produtores do Nordeste. Bolsonaro tem relacionado a venda direta do biocombustível à queda nos preços dos combustíveis – algo que é contestado por outros representantes do setor contrários ao fim da obrigatoriedade de o etanol passar por distribuidoras antes de chegar aos postos.

Usina-distribuidora

A outra saída, caso a proposta de MP não emplaque, seria criar, por meio de uma resolução da ANP, a figura da distribuidora vinculada às usinas – caberia a elas fazer a venda direta do etanol hidratado e também a mistura do anidro à gasolina. Essa proposta não teria impacto nos preços, mas exigiria trâmites burocráticos para que os produtores possam criar outra empresa.

A solução via resolução da ANP, no entanto, pode ser interpretada como mais uma intervenção do governo na autonomia das agências reguladoras. Quem não optar por essa forma de entrega e processamento continuaria a enviar o combustível às distribuidoras, como já é feito atualmente.

Em dezembro de 2018, a ANP afirmou, em nota técnica, que não existem bases regulatórias legais que impeçam a comercialização direta do álcool das usinas para os postos de combustíveis. Antes, em maio de 2018, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) havia divulgado o estudo “Repensando o setor de combustíveis: medidas pró-concorrência”, no qual a permissão para que os produtores de álcool negociem diretamente com os postos aparece como uma das propostas para aumentar a eficiência econômica.

Para o presidente da União da Indústria de Cana-de-Açúcar (Unica), Evandro Gussi, a questão da venda direta de etanol de usinas aos postos “é uma decisão política que cabe à autoridade constituída, no caso ao presidente da República”. Ao Estadão/Broadcast, Gussi disse que a Unica encaminha estudos técnicos como subsídios ao governo. A entidade já se posicionou contrariamente sobre o assunto no ano passado.

Fonte: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,governo-estuda-mp-ou-usina-distribuidora-para-venda-direta-de-etanol-para-postos-de-combustiveis,70003175663>

POSTOS/ Sindipostos/ INFORMATIVO SINDIPOSTOS – fevereiro 2020

Atenciosamente,



EVAL GALAZI
Presidente.