

**Estudo sobre o Mercado Irregular de Combustível
no Brasil – Perdas Tributárias 2019-2020**

Instituto Combustível Legal

Relatório Final

01 de agosto de 2022

FICHA TÉCNICA

Objeto do Contrato	Estudo sobre o Mercado Irregular de Combustível no Brasil
Data de Assinatura do Contrato	Setembro de 2021
Contratante	Instituto Combustível Legal
Contratada	Fundação Getulio Vargas
Coordenador	Márcio Lago Couto

GLOSSÁRIO

ABEGAS - Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado
AEHC - Álcool Etilico Hidratado Combustível
ANP - Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustível
AVGAS - Gasolina de Aviação
CIDE - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico
COFINS - Contribuição para Financiamento da Seguridade Social
CONFAZ - Conselho Nacional de Política Fazendária
CSSL - Contribuição Social sobre Lucro Líquido
FECP - Fundo Estadual de Combate à Pobreza e às Desigualdades Sociais
GLP - Gás Liquefeito de Petróleo
GNV - Gás Natural Veicular
ICL - Instituto Combustível Legal
ICMS - Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços
IR – Imposto de Renda
MVA - Margem de Valor Agregado
OC - Óleo Combustível
PIS - Programa de Integração Social
PMPF - Preços médios ponderados ao consumidor final
PPI - Preços de Paridade de Importação
QAV - Querosene de Aviação
QI - Querosene Iluminante
SINDIGÁS - Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Gás Liquefeito de Petróleo
SRF - Secretaria da Receita Federal
STF – Supremo Tribunal Federal

Sumário

Glossário	3
Resumo executivo	8
1. Introdução - Objetivos do Trabalho	12
2. Metodologia.....	15
2.1 Arrecadação Potencial	15
2.2 Deduções Fiscais	16
2.3 Arrecadação Efetiva	17
3. Estimativa da Arrecadação Potencial	18
3.1 Volume de Vendas	18
3.2 Preços ao Produtor	19
3.2.1 Gasolina.....	19
3.2.2 Etanol.....	20
3.2.3 Diesel S-500.....	22
3.2.4 Diesel S-10	23
3.2.5 Biodiesel	24
3.3 Arrecadação Potencial de ICMS.....	25
3.3.1 Preço Médio Ponderado ao Consumidor Final (PMPF)	26
3.3.2 A Margem de Valor Agregado no Etanol (MVA)	27
3.3.3 Alíquotas de ICMS	29
3.4 Alíquotas de Tributos Federais.....	38
3.5 Estimativa da Arrecadação Potencial Total	39
4. Deduções da Arrecadação Potencial	42
4.1 Deduções do ICMS	42
4.1.1 Créditos.....	42
4.1.2 Desonerações	42
4.1.3 Fundo de Combate a Erradicação da Pobreza - FCEP	43
4.1.4 Incentivos Fiscais	43
4.1.4.1 Incentivos Fiscais - Diesel Ônibus.....	44
4.1.4.2 Incentivos Fiscais para o Etanol.....	44
4.1.5 Total	46
4.2 Tributação Federal	47
4.2.1 Créditos.....	47
4.2.2 Desonerações	48

4.2.3	Deduções dos Tributos Federais.....	48
5.	Arrecadação Efetiva	50
5.1	ICMS	50
5.1.1	Fundo de Combate à Pobreza	51
5.2	Tributação Federal	52
5.2.1	PIS/COFINS.....	52
5.2.2	CIDE	53
6.	Estimativas de Perdas Tributárias	55
6.1	ICMS	55
6.2	Tributação Federal - CIDE.....	55
6.3	Tributação Federal - PIS/COFINS	56
6.4	Perdas totais consolidadas.....	56
7.	Estimativas de Perdas Operacionais.....	58
7.1	Política da Qualidade de Produtos da ANP	59
7.2	Roubo de Dutos	60
7.3	Os Incentivos ao Mercado Irregular de Combustíveis	61
7.3.1	A tributação dos combustíveis.....	61
7.3.2	Misturas obrigatórias.....	63
7.3.3	Preços diferenciados.....	63
8.	Conclusão	64

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Principais Tipos de Fraudes e Perdas Estimadas	11
Figura 2: Fontes para a Estimativa da Arrecadação Potencial	16
Figura 3: Mapa de Incidência dos Convênios ICMS 139/2012 e 130/2020	28
Figura 4: Impacto do PMPF e MVA com a Variação nos Preços.....	29
Figura 5: Alíquotas Interestaduais de ICMS	38
Figura 6: Mapa dos Estados com incidência do FCEP	43
Figura 7: Lista de Incentivos Fiscais no Etanol	45
Figura 8: Irregularidades nos fluxos interestaduais de produtos.....	62

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1: Metodologia de Cálculo para estimativa das perdas de arrecadação no Setor de Combustíveis no Brasil	8
Tabela 2: Estimativa das Perdas Tributárias no Setor de Combustíveis (em R\$ milhões).....	9
Tabela 3 : Estimativas de Impacto das Perdas Operacionais (2019 e 2020).....	10
Tabela 4: Mercado de Combustíveis e Lubrificantes - Evolução das Vendas entre 2019 e 2020 por produto	18
Tabela 5: Alíquotas de ICMS de Gasolina, Diesel e Etanol Hidratado.....	30
Tabela 6: Alíquotas de ICMS de GNV, OC e QAV	31
Tabela 7: Alíquotas de ICMS de AVGAS, GLP e Lubrificantes	32
Tabela 8:Alíquotas de CIDE e PIS/COFINS sobre o Combustível	39
Tabela 9: Arrecadação Potencial de ICMS e Tributos Federais (sem ajustes).....	40
Tabela 10: Incentivo fiscal ao Diesel para Cias de Ônibus – 2020	44
Tabela 11: Redução do ICMS praticado no Etanol nos principais Estados	45
Tabela 12: Estimativa dos Incentivos Fiscais ao Etanol por Estado	46
Tabela 13: Deduções Tributárias de ICMS (R\$ milhões).....	47
Tabela 14: Deduções de Tributos Federais (R\$ Milhões).....	48
Tabela 15: Alíquotas do FCEP sobre os Combustíveis	52
Tabela 16: Estimativas de perdas de ICMS no Brasil (2019-2020)	55
Tabela 17: Estimativas de Perdas na Arrecadação da CIDE (2019-2020)	56
Tabela 18: Estimativas de Perdas na Arrecadação do PIS/COFINS (2019-2020).....	56
Tabela 19: Perdas Tributárias no Brasil (2019-2020).....	57

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Participação da Arrecadação de ICMS sobre os combustíveis no total do Estado.....	12
Gráfico 2:Carga tributária sobre os Combustíveis	13
Gráfico 3: Preços (R\$/l ANP) da Gasolina A na Refinaria (sem tributos).....	20
Gráfico 4: Preços (R\$/l ESALQ-SP) do Etanol Anidro na Usina (sem tributos)	21
Gráfico 5: Preços (R\$/l ESALQ-SP) do Etanol Hidratado na Usina (sem tributos)	22
Gráfico 6: Preços (R\$/l ANP) do Diesel S-500 na Refinaria (sem tributos).....	23
Gráfico 7: Preços (R\$/l ANP) do Diesel S-10 na Refinaria (sem tributos).....	24
Gráfico 8: Preços (R\$/l Leilão ANP) do Biodiesel (sem tributos)	25
Gráfico 9: PMPF versus Preço Bomba (R\$/l ANP) dos principais produtos.....	26
Gráfico 10 : Comparação das Alíquotas de ICMS na Gasolina entre Estados	33
Gráfico 11 : Comparação das Alíquotas de ICMS no Diesel entre Estados.....	33
Gráfico 12: Comparação das Alíquotas de ICMS no Etanol Hidratado entre Estados	34
Gráfico 13: Comparação das Alíquotas de ICMS de GNV entre Estados.....	35
Gráfico 14: Comparação das Alíquotas de ICMS de Óleo Combustível entre Estados	35
Gráfico 15: Comparação das Alíquotas de ICMS de QAV entre Estados.....	36
Gráfico 16: Comparação das Alíquotas de ICMS de GLP entre Estados	37
Gráfico 17: Participação por Produto na Arrecadação Potencial em 2020	41
Gráfico 18: Arrecadação Efetiva de Tributos sobre os Combustíveis	50
Gráfico 19: Arrecadação Efetiva de ICMS em 2019 e 2020 por Setor.....	51
Gráfico 20: Arrecadação Potencial e Efetiva Mensal do PIS/COFINS.....	53
Gráfico 21: Arrecadação Potencial e Efetiva Mensal da CIDE	54
Gráfico 22: Tipos de não conformidades - ANP	58
Gráfico 23: Estimativas de Impacto das Não Conformidades.....	60

RESUMO EXECUTIVO

O setor de combustíveis vem passando por uma série de mudanças estruturais, regulatórias e geopolítica nos últimos anos. O evento da pandemia, o programa de desinvestimento da Petrobras e a recuperação posterior da demanda impactaram fortemente o setor, que sentiu os efeitos em toda a sua cadeia de valor agregado.

Apesar da sua importância econômica, o setor vem sofrendo a concorrência de empresas que se utilizam de práticas irregulares (“mercado irregular”) para sonegar impostos e ganhar participações de mercado, via preço e adulteração de produtos, o que coloca em risco a segurança dos consumidores e o bem-estar da sociedade.

O objetivo desse trabalho é apresentar uma estimativa dos impactos dessas práticas utilizadas pelo mercado irregular sobre a movimentação dos combustíveis e sobre a arrecadação de impostos. Desde 2016 a Fundação Getulio Vargas – FGV e as empresas do setor de distribuição, representadas pelo Instituto Combustível Legal – ICL, vêm trabalhando em busca de uma metodologia de apuração, cada vez mais precisa, dos impactos do mercado irregular de combustíveis sobre os consumidores, os contribuintes e a sociedade em geral.

A metodologia adotada para estimar as perdas tributárias geradas por essas práticas está apresentada na Tabela 1.

Metodologia de Cálculo das Perdas Tributárias no Setor de Combustíveis
(+) Arrecadação Potencial (ICMS, CIDE e PIS/COFINS)
(-) Créditos tributários contabilizados pelas empresas no processo de produção
(-) Desonerações fiscais, provenientes de medidas de isenção fiscal por meio de redução de alíquotas, implementadas pela União ou pelos Estados
(-) Incentivos e benefícios fiscais concedidos pelos Estados e pela União
(=) Arrecadação Potencial Ajustada (ICMS, CIDE e PIS/COFINS)
(-) Valores arrecadados (divulgados no site do CONFAZ e pela Secretaria da Receita Federal)
(=) Perdas tributárias no setor de Combustíveis

Tabela 1: Metodologia de Cálculo para estimativa das perdas de arrecadação no Setor de Combustíveis no Brasil

A aplicação dessa metodologia estimou perdas tributárias de R\$ 12,6 bilhões, em 2019, e de R\$ 13,8 bilhões em 2020, conforme a Tabela 2:

Perdas Tributárias	2019	2020
CIDE	-49	-110
PIS/COFINS	-6.507	-8.518
ICMS	-6.019	-5.225
TOTAL	-12.575	-13.853

Tabela 2: Estimativa das Perdas Tributárias no Setor de Combustíveis (em R\$ milhões)

Essas perdas têm origem em diversas práticas mapeadas pelo ICL, nos últimos anos, que incluem, entre as principais:

- ▣ Adulteração (% anidro/ metanol/ solventes);
- ▣ Vendas sem Nota Fiscal (NF), “meia” NF ou NF cancelada;
- ▣ Vendas interestaduais fictícias;
- ▣ Desvio de finalidade na importação e exportação;
- ▣ Empresas de fachada ou “Barriga de Aluguel”;
- ▣ Devedores contumazes; e
- ▣ Outros

Um outro tipo de prejuízo da atuação de empresas que se utilizam de práticas irregulares coloca em risco a saúde da população e dos consumidores de combustíveis. Isso ocorre na venda de produtos em não conformidade com as normas de operações da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, por meio de misturas não autorizadas, fraudes no abastecimento, e roubos de dutos e caminhões dos fabricantes e distribuidores, o que expõem indivíduos e crianças a manipulação indevida de produtos fósseis e coloca em risco a vida dos infratores e da sociedade no entorno.

Nesse sentido, algumas das principais irregularidades operacionais monitoradas pelo ICL incluem:

- ▣ Adulteração;
- ▣ Roubo de Carga/ Dutos;
- ▣ Formuladores/ Batedeiras Clandestinas;
- ▣ Bomba Fraudada;
- ▣ Postos Piratas; e

▣ Outros.

Utilizando as estimativas das perdas operacionais, por não conformidade, identificadas nas pesquisas da ANP e por estimativas do ICL, em 2019 foram calculadas perdas de R\$ 12,3 bilhões e, em 2020, de R\$ 9,5 bilhões:

Produtos	Volume Comercializado (mil m³) - 2019	% Não Conformidade	Não Conformidade (mil m³)	Preços Médios na Bomba - 2019	Perdas Operacionais 2019 (R\$ Milhões)
Gasolina C Automotiva	38.165	1,6%	623	R\$ 4,38	R\$ 2.725,38
Diesel	57.298	3,7%	2.094	R\$ 3,58	R\$ 7.502,78
Etanol Hidratado	22.544	1,7%	389	R\$ 2,88	R\$ 1.118,40
Sub-total	118.008	2,6%	3.105		R\$ 11.346,56
Fraudes em Quantidade (1)	53.103	0,5%	266	R\$ 3,65	R\$ 970,36
TOTAL					R\$ 12.316,92

Produtos	Volume Comercializado (mil m³) - 2020	% Não Conformidade	Não Conformidades (mil m³)	Preços Médios na Bomba - 2020	Perdas Operacionais 2020 (R\$ Milhões)
Gasolina C Automotiva	35.824	1,4%	502	R\$ 4,21	R\$ 2.114,37
Diesel	57.472	2,8%	1.608	R\$ 3,44	R\$ 5.533,11
Etanol Hidratado	19.258	1,7%	327	R\$ 3,09	R\$ 1.010,67
Sub-total	112.554	2,2%	2.438		R\$ 8.658,14
Fraudes em Quantidade (1)	50.649	0,5%	253	R\$ 3,55	R\$ 899,47
TOTAL					R\$ 9.557,61

FONTE: Anuário Estatístico ANP 2021

(1) Estimativa com base nas premissas do ICL:

- a) volume total dos mercados de SP, RJ e PR (corresponde a 45% do volume total de combustível Brasil);
- b) 5% de estimativa de bomba dos postos com chip; e
- c) 10% de fraude média dos postos que utilizam o chip nas bombas.

Tabela 3 : Estimativas de Impacto das Perdas Operacionais (2019 e 2020)

O resumo dos cálculos das fraudes tributárias e operacionais, para o biênio 2019 e 2020, estão apresentadas na figura 1, junto com uma descrição das principais irregularidades praticadas no mercado.



Perdas Tributárias			Perdas Operacionais	
Ano	R\$ Milhões	%*	Ano	R\$ Milhões
2019	12.575	10%	2019	12.317
2020	13.853	15%	2020	9.558
<i>Adução (%anidro/metanol/solventes) Vendas sem NF, "meia" NF, N.F. Canceladas Vendas Interestaduais Fictícias Desvio de finalidade nas importações e exportações Empresas de fachada/ Barriga de Aluguel Devedores Contumazes</i>			<i>Adução Roubo de Cargas / Dutos Formuladoras & Batedeiras Bomba Fraudada Burlar a Marca Postos Piratas</i>	
(*)% de Part. no total da Arrecadação Efetiva a cada anoFonte: FGV			Fonte: ANP	

Figura 1: Principais Tipos de Fraudes e Perdas Estimadas

Por meio dessas estimativas, o estudo pretende contribuir com as autoridades públicas, estaduais e federais, fornecendo uma metodologia e as bases de cálculos para o combate a essas práticas que tanto prejudicam a economia brasileira.

1. Introdução - Objetivos do Trabalho

O Estudo sobre o Mercado Irregular de Combustível no Brasil foi contratado pelo Instituto Combustível Legal (ICL) à Fundação Getulio Vargas, em setembro de 2021, com o objetivo de atualizar as previsões de perdas tributárias e operacionais, provenientes do mercado irregular de combustível, para os anos de 2019 e 2020.

A principal contribuição do estudo decorre da importância do setor de combustíveis para arrecadação de tributos para a União e, em especial, para os Estados, onde a participação média da arrecadação sobre os combustíveis atingiu, em média a 15,9% em 2020¹, chegando a 28% do total do ICMS arrecadado no Estado do Tocantins.

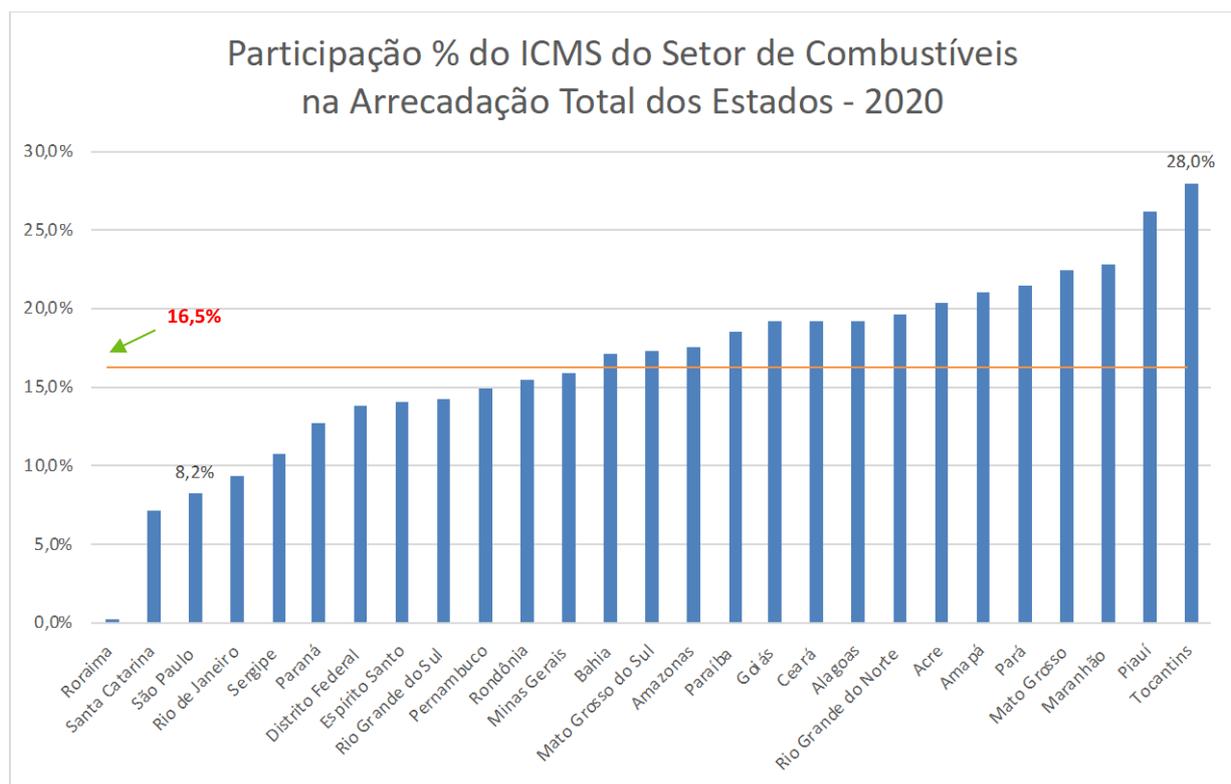


Gráfico 1: Participação da Arrecadação de ICMS sobre os combustíveis no total do Estado

¹ EM 2019 a participação média foi de 18,2%, tendo a redução para 15,9%, em 2020, sido fruto da perda em preços e volumes durante a crise da pandemia.

Não obstante a relevância do setor para a arrecadação de ICMS, a elevada carga tributária que incide sobre a venda dos combustíveis (ver Gráfico 2) geram um incentivo a um grande número de práticas irregulares, com prejuízos tributários elevados para os Estados e para a União.

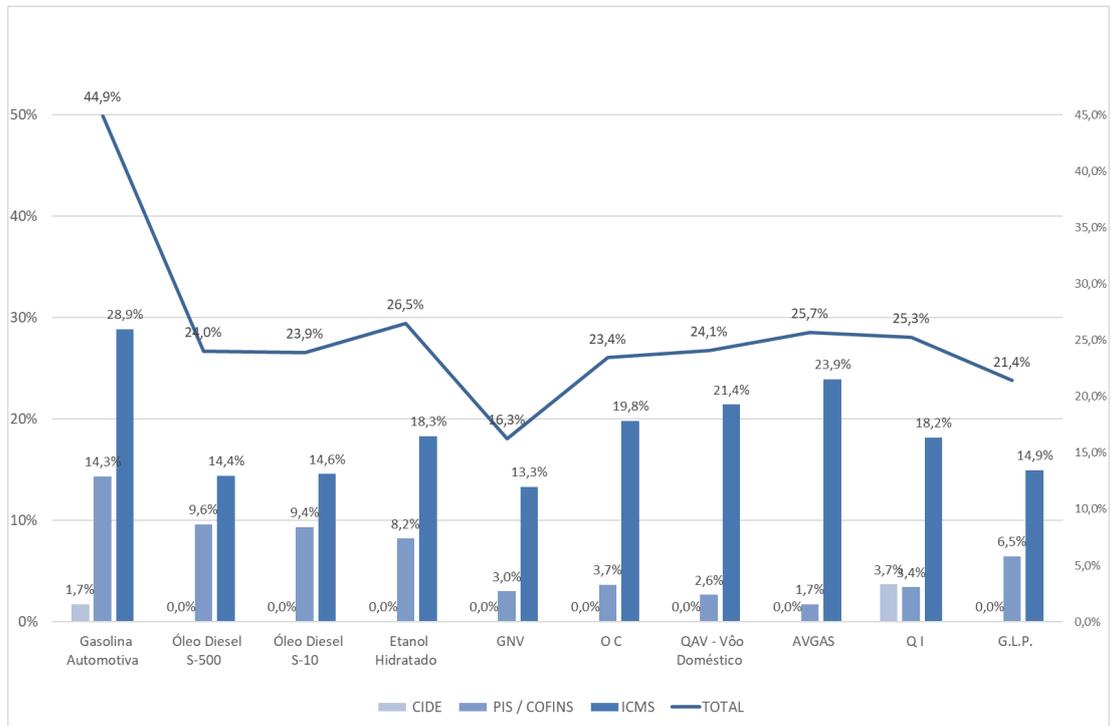


Gráfico 2: Carga tributária sobre os Combustíveis - 2020

O estudo anterior realizado pela **FGV**, estimou uma perda de aproximadamente R\$ 26 bilhões em 2018, fruto de uma evasão fiscal de R\$ 14 bilhões e mais R\$ 15 bilhões de fraudes operacionais². Em face da magnitude dos prejuízos aos cofres públicos, as autoridades governamentais, em conjunto com as empresas, representadas pelo ICL, têm agido na tipificação e punição dos delitos, apoiando a ação governamental, uma vez que a complexidade tributária dificulta a fiscalização e ação voltada a coibir essas práticas.

No estudo atual foram analisadas as perdas para o biênio 2019 e 2020, período em que o evento da pandemia da “COVID-19”, resultou em uma grande variação nos preços e nas quantidades consumidas, com uma grande queda entre abril e junho de 2020, seguida de uma recuperação até dezembro, resultando em um resultado líquido negativo para a arrecadação de tributos, em 2020.

² O total de R\$ 26 bi exclui a parcela da perda fiscal que decorre das perdas operacionais.

O relatório está estruturado da seguinte forma. Na seção 2, é apresentada uma descrição da metodologia utilizada para o cálculo da perda, por tipo de combustível. Na seção 3, são apresentados os resultados das estimativas de arrecadação potencial para os anos de 2019 e 2020. Na seção 4, são apresentados os cálculos das desonerações, créditos e incentivos fiscais. Na seção 5, são apresentados os levantamentos da arrecadação efetiva do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços - ICMS, da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - CIDE, do Programa de Integração Social – PIS e da Contribuição para Financiamento da Seguridade Social - COFINS. Na seção 6, são apresentadas as estimativas das perdas tributárias e, na seção 7, são discutidas as perdas operacionais monitoradas pelas autoridades do Governo Federal, Estadual e da Agência Nacional do Petróleo, que conta com o apoio e acompanhamento do Instituto Combustível Legal - ICL.

No capítulo 8, finalmente, apresentamos os principais pontos de conclusão do trabalho.

2. Metodologia

A metodologia adotada para estimar as perdas tributárias foi dividida em três etapas:

2.1 Arrecadação Potencial

A estimativa de arrecadação potencial sobre os combustíveis, dos anos de 2019 e 2020, se baseou nas seguintes informações:

- ▣ Volumes de venda de combustíveis disponibilizados nos sites da **Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustível - ANP** e da **Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGAS**;
- ▣ Preços médios ponderados ao consumidor final (PMPF), publicados pelo **Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ)**;
- ▣ Alíquotas do ICMS, divulgadas pelas **Secretarias Estaduais de Fazenda**; e,
- ▣ Alíquotas da CIDE, do PIS e da COFINS, publicadas pela **Secretaria da Receita Federal - SRF**.

Os levantamentos abrangeram os seguintes produtos: Gasolinas A e C; Diesel B, Diesel S-10 e S-500; Biodiesel, Etanol Etílico Hidratado Combustível (AEHC) e Etanol Anidro; o Gás Natural Veicular (GNV), Querosene de Aviação (QAV), Gasolina de Aviação (AVGAS), Óleo Combustível (OC), Querosene Iluminante (QI), Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) e Lubrificantes.

Para o cálculo do ICMS foram utilizadas as alíquotas publicadas pelas Secretarias Estaduais de Fazenda, que foram multiplicadas pelas receitas obtidas pelo produto dos volumes comercializados vezes o preço médio ponderado ao consumidor final (PMPF), publicados pelo **CONFAZ**.

Para o cálculo do ICMS sobre o Etanol Hidratado, foram considerados os termos estabelecidos pelo Convênio 110/21, do **CONFAZ**, que permite aos principais estados produtores (nove unidades federativas), utilizarem a regra de maior valor, entre o PMPF e a Margem de Valor Agregado (MVA), como a base para o cálculo do tributo.

A figura 2 mostra as fontes de informação e os produtos consultados para o trabalho:

Informações - Por UF	Produtos, Fontes
Produtos	Gasolina (Regular), Etanol Anidro, Óleo Diesel (S-500 e S-10), Biodiesel
	Etanol Hidratado, GNV, OC, AVGAS, QI, QAV (vãos domésticos e Internacionais), GLP, Lubrificantes
Mercado e Produção (biocombustíveis)	ANP / ABEGÁS (GNV)
% Mistura (Anidro e Biodiesel)	CNPE
Preços Produtores	ANP, Petrobras, ESALQ
Preços Bomba e Consumidor	ANP, Estrutura de Preços
CIDE - Alíquotas	Leis e Decretos Federais
PIS/COFINS - Alíquotas	Leis e Decretos Federais
ICMS - Alíquotas internas	CONFAZ / SEFAZ' s
FCEP - Fundo de Combate à Pobreza	Legislações Estaduais
ICMS - Alíquotas interestaduais	Constituição Federal / Resolução do Senado
ICMS - Bases de Cálculo (PMPF / MVA / FCV)	CONFAZ / SEFAZ' s

Figura 2: Fontes de Informação para Estimativa da Arrecadação Potencial

2.2 Deduções Fiscais

As estimativas das deduções fiscais foram calculadas com base nos créditos, desonerações e incentivos fiscais, concedidos pelos Estados e pela União, para estímulo a economia. Os créditos foram levantados junto as principais empresas do setor e as desonerações foram extraídas dos Boletins da Receita Federal, após consulta a seus representantes para dirimir as dúvidas existentes.

Finalmente, as premissas para o cálculo dos incentivos fiscais se basearam na legislação em vigor, nas consultas aos representantes de associações (UNICA, etc.) e empresas privadas, e aos representantes das Secretarias de Fazenda Estaduais e da Secretaria da Receita Federal – SRF, de modo a entender os efeitos da legislação em vigor e mensurar os benefícios em linha com a sua aplicação efetiva.

2.3 Arrecadação Efetiva

Os valores efetivamente arrecadados foram levantados junto aos boletins de arrecadação das Secretarias Estaduais de Fazenda, publicadas no site do CONFAZ, e nos boletins de arrecadação da Receita Federal.

Após o levantamento nos documentos oficiais foram realizadas reuniões com os diversos representantes dos órgãos responsáveis para coleta, gerenciamento dos dados e para dirimir eventuais dúvidas.

3. Estimativa da Arrecadação Potencial

3.1 Volume de Vendas

As vendas de combustíveis, em 2020, apresentaram queda de -6,1%, em relação a 2019, com maior peso para a redução de -14,6% no Etanol Hidratado, de -17,5% no GNV, de -48,7% no QAV-Voos Internacionais e de -49,5% no QAV-Voos Domésticos.

No sentido contrário, os volumes comercializados de Diesel B registraram um aumento de 0,3%, apesar do maior percentual da mistura de Biodiesel, que cresceu 1%. No varejo foi registrado uma expansão de 1,9% da venda do Diesel B S-10, que compensou a queda de 1,1% das vendas do Diesel B S-500. Outros produtos que apresentaram aumento nas vendas foram o óleo combustível, o GLP e os lubrificantes (tabela 4).

Produtos	Volume (mil m³)		% Mistura	
	2019	2020	2019	2020
Gasolina A	27.860	26.151		
Etanol Anidro	10.305	9.672	27%	27%
Gasolina C Automotiva	38.165	35.824		
Diesel S-500	27.187	26.577		
Biodiesel	3.133	3.397	10,3%	11,3%
Diesel B S-500	30.320	29.974		
Diesel S-10	24.191	24.382		
Biodiesel	2.788	3.116	10,3%	11,3%
Diesel B S-10	26.978	27.498		
Etanol Hidratado	22.544	19.258		
GNV (MI m³)	2.283	1.882		
OC	1.891	2.019		
QAV - Vôos Domésticos	4.075	2.056		
QAV - Vôos Internacionais	2.905	1.490		
AVGAS	43	39		
QI	4	4		
G.L.P.	13.209	13.607		
Lubrificantes	1.319	1.328		
TOTAL Geral	143.738	134.979		

Tabela 4: Mercado de Combustíveis e Lubrificantes - Evolução das Vendas entre 2019 e 2020 por produto

3.2 Preços ao Produtor

Em 2020, o preço internacional do petróleo e a taxa de câmbio mostraram muita volatilidade, após uma trajetória relativamente estável, em 2019. A pandemia resultou em uma queda nos volumes comercializados com maior intensidade entre abril e junho, afetando diretamente a arrecadação dos tributos federais, calculados com base em alíquotas fixas (*ad-rem*), e do ICMS, pelas perdas de receita registradas nesse período.

No segundo semestre de 2020, no entanto, a demanda voltou ao patamar de 2019, reduzindo as perdas na maioria dos produtos comercializados. Os preços aos produtos influenciam diretamente a arrecadação do setor secundário (CNAE 19 - Fabricação de Coque, de Produtos Derivados do Petróleo e de Biocombustíveis) que responde pela maior parte da arrecadação nos estados produtores de petróleo e derivados.

Os preços do produtor foram coletados nas bases da Agência Nacional de Petróleo – ANP e junto a outras associações (ABEGAS etc.), para calcular a arrecadação de ICMS sobre a fabricação de derivados, gás e lubrificantes, no setor secundário. O Estado do Rio de Janeiro, em particular, registrou um valor de arrecadação de ICMS na extração de petróleo, referente a uma disputa sobre o ICMS incidente na importação de plataformas de petróleo, o que não foi considerado no trabalho.

3.2.1 Gasolina

Os preços da Gasolina A, nas refinarias, sem tributos (R\$/litro), variaram de R\$ 1,4968/l, em janeiro para R\$ 1,9309/l, em dezembro de 2019. Apesar desse aumento, a queda da atividade econômica, nos primeiros meses da pandemia levou a uma queda nos preços ao produtor de -52,2%, em maio de 2020, em relação a dezembro 2019. No segundo semestre, no entanto, foi registrada uma recuperação do preço que chegou a R\$ 1,7682/l, em dezembro de 2020, ainda insuficiente para zerar a perda, que chegou a -8,4% em 2020, conforme o Gráfico 3.

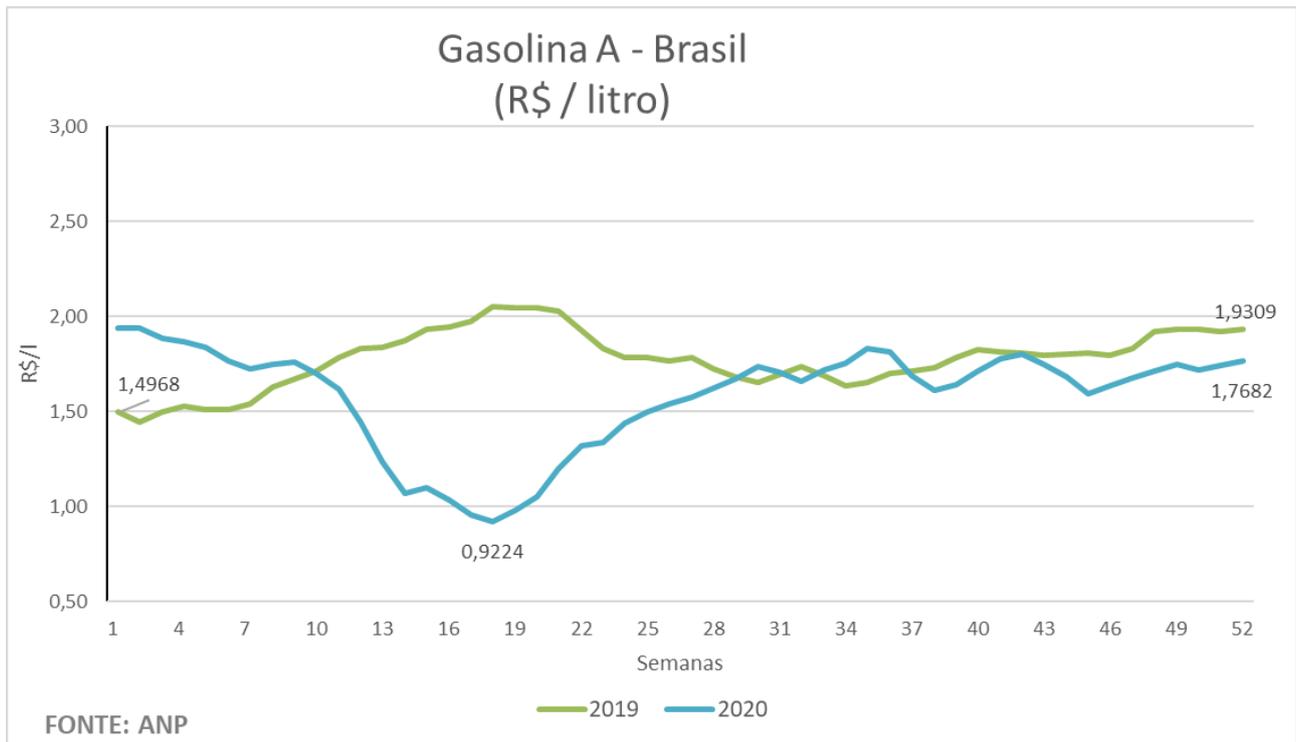


Gráfico 3: Preços (R\$/l ANP) da Gasolina A na Refinaria (sem tributos)

3.2.2 Etanol

O preço do etanol anidro no produtor seguiu uma trajetória semelhante à do preço da Gasolina A, com um aumento de 20%, entre janeiro e dezembro de 2019, quando atingiu R\$ 2,2024. Em maio, no momento mais crítico da pandemia, o preço apresentou uma queda de -31%, chegando a R\$ 1,5229, mas se recuperou no segundo semestre, atingindo R\$ 2,4131, em dezembro de 2020, um crescimento final de +9,5% no ano (gráfico 4).

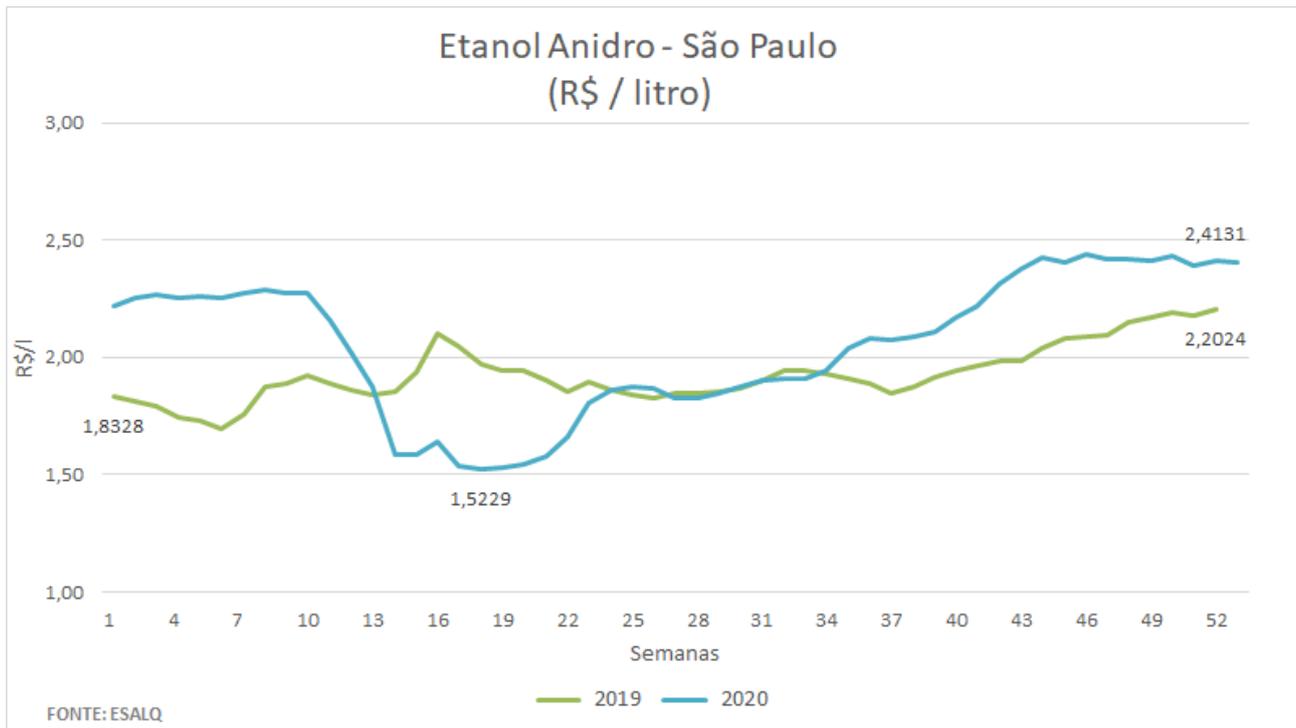


Gráfico 4: Preços (R\$/l ESALQ-SP) do Etanol Anidro na Usina (sem tributos)

O preço do Etanol Hidratado, por sua vez, aumentou 21% em 2019, sendo cotado em dezembro de 2019 a R\$ 2,040. Em maio de 2020 registrou uma queda de -35%, com o impacto da pandemia, quando atingiu a R\$ 1,3049, e uma recuperação no segundo semestre para R\$ 2,047/l, em dezembro de 2020, acumulando um crescimento de 0,1% no ano (gráfico 5).

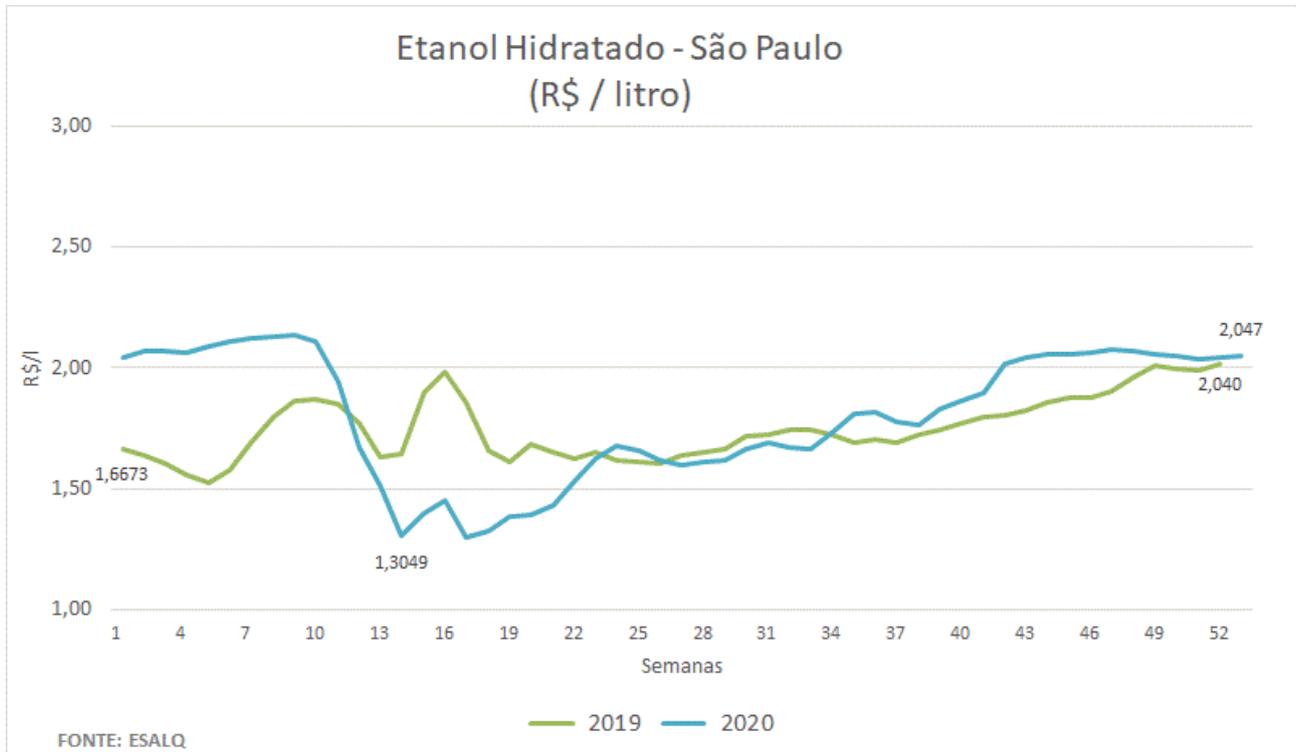


Gráfico 5: Preços (R\$/l ESALQ-SP) do Etanol Hidratado na Usina (sem tributos)

3.2.3 Diesel S-500

Os preços do diesel S-500, variaram de R\$ 1,8333, em janeiro, para R\$ 2,3097 em dezembro de 2019, um aumento de 26,0%. Em 2020, os preços chegaram a seu nível mais baixo em maio de 2020, em R\$ 1,2940, se recuperando para R\$ 1,9332/l, em dezembro de 2020, no entanto, ainda - 16% do que no final de 2019 (gráfico 6).

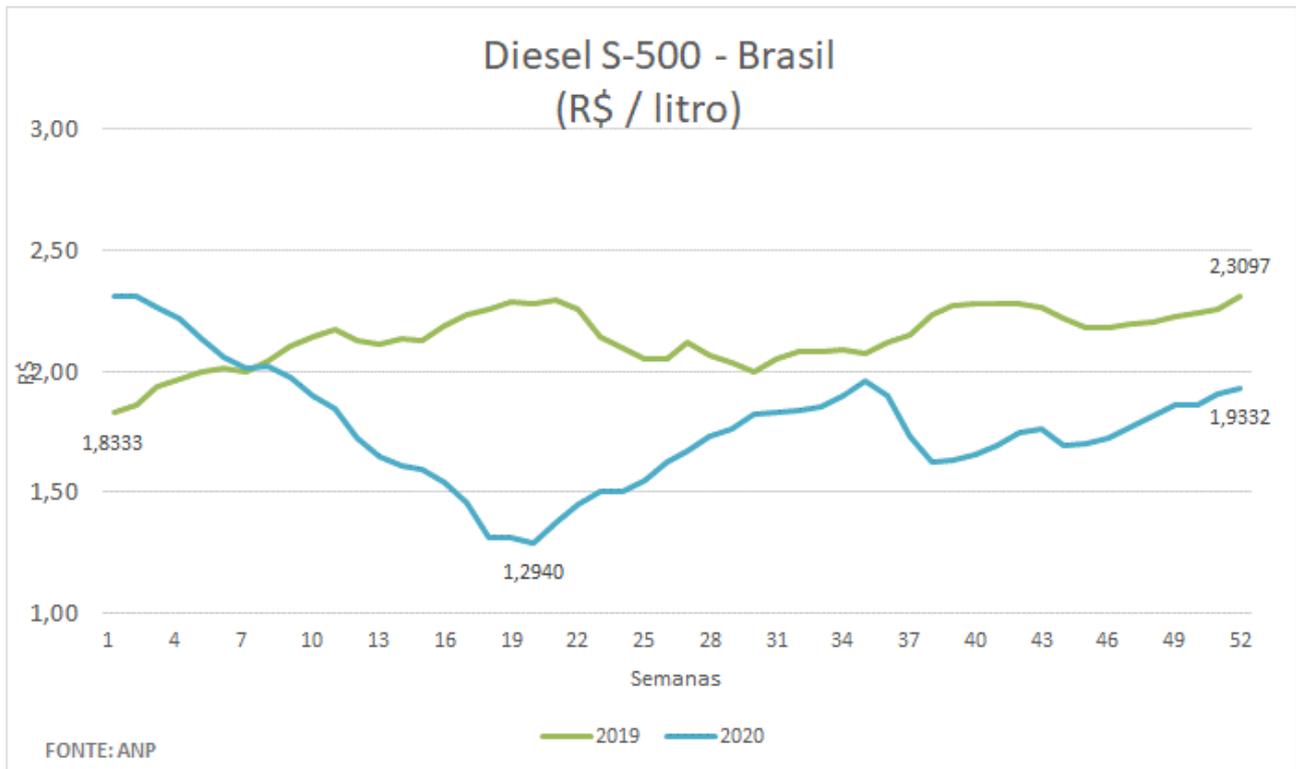


Gráfico 6: Preços (R\$/l ANP) do Diesel S-500 na Refinaria (sem tributos)

3.2.4 Diesel S-10

Os preços do Diesel S-10, em janeiro de 2019, estavam na média Brasil em de R\$ 1,8815, chegando a R\$ 2,3397 em dezembro, um aumento de 24,4%. Em 2020, durante a pandemia, os preços chegaram a seu valor mais baixo, de R\$ 1,3041/l, em maio, uma perda de -44,6%, retornando para R\$ 1,9376/l, em dezembro de 2020, com uma perda acumulada de -17,7% no ano (gráfico 7).

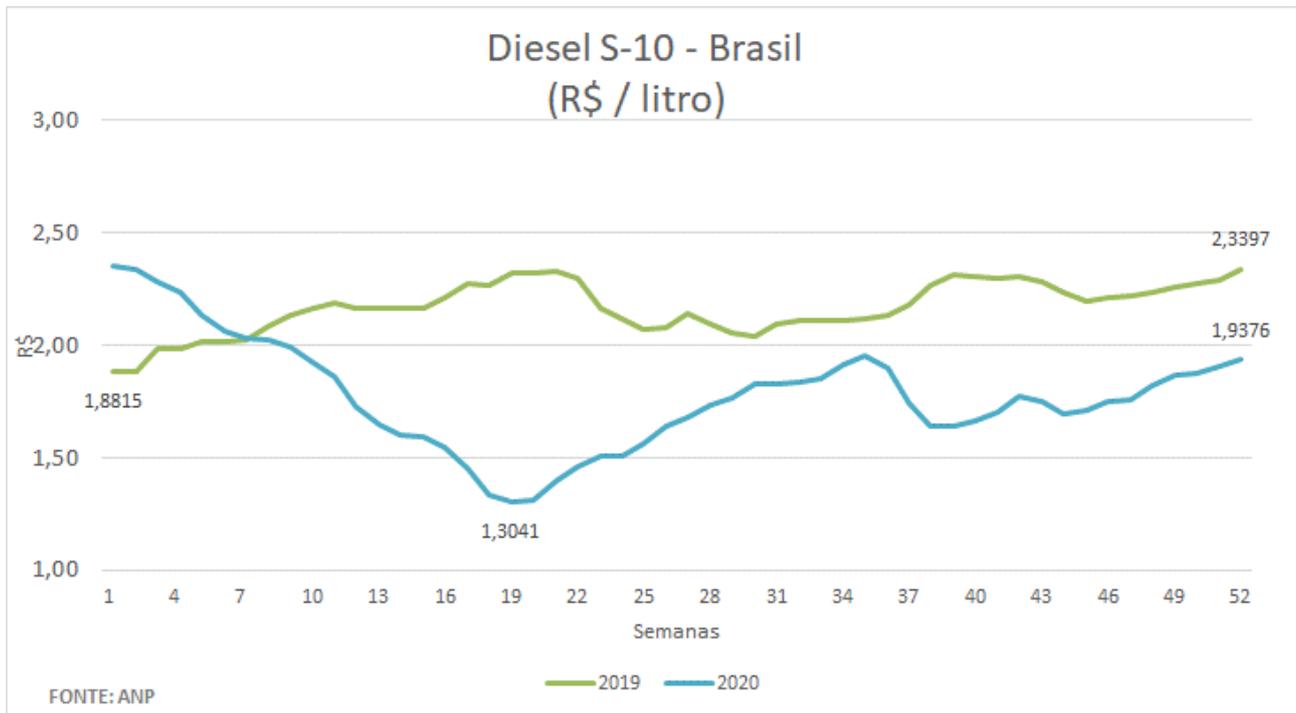


Gráfico 7: Preços (R\$/l ANP) do Diesel S-10 na Refinaria (sem tributos)

3.2.5 Biodiesel

Finalmente, os preços do biodiesel ao produtor foram menos afetados pela pandemia. O crescimento, entre janeiro de 2019 e dezembro de 2020, foi de 117,3%. Em 2020 foi registrada uma perda de -26,9%, entre dezembro de 2019 e maio de 2020, e uma recuperação para R\$ 4,2770/l, em dezembro de 2020, acumulando um aumento de 46,1% em relação a dezembro de 2019 (gráfico 8).

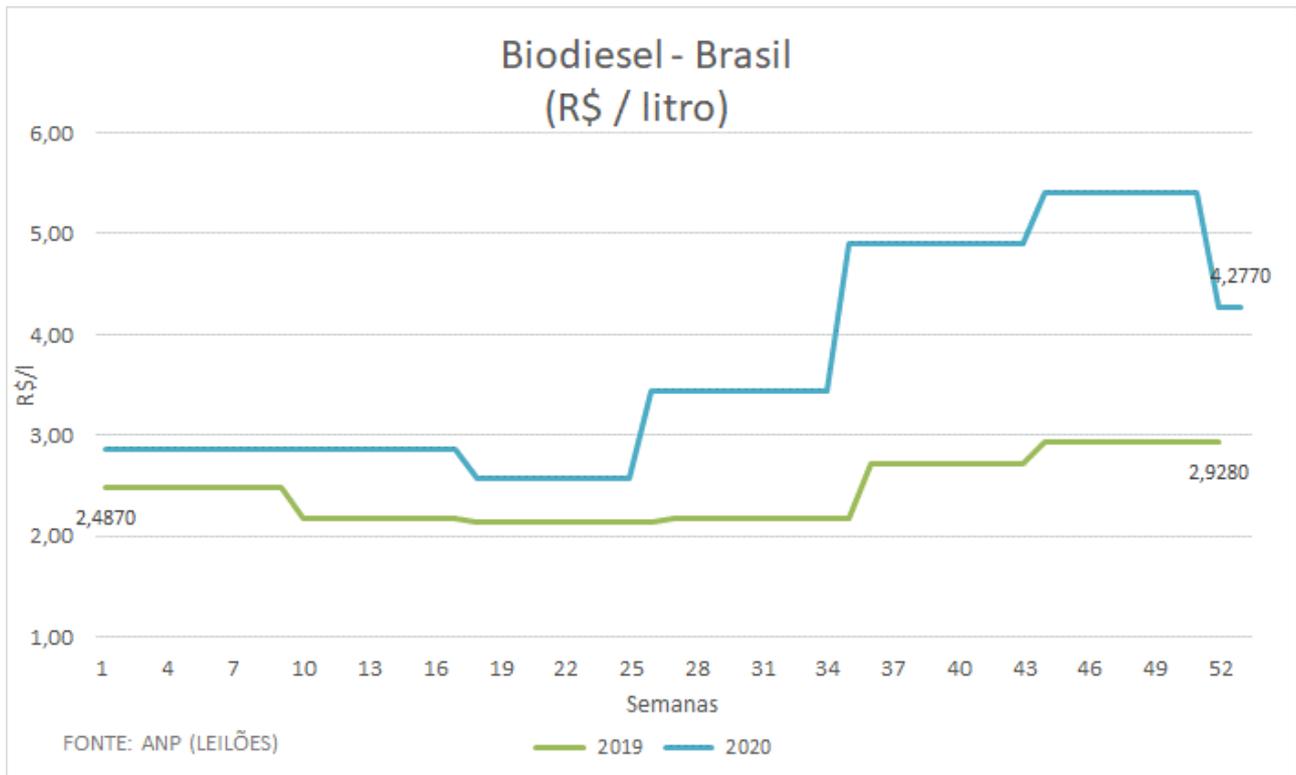


Gráfico 8: Preços (R\$/l Leilão ANP) do Biodiesel (sem tributos)

3.3 Arrecadação Potencial de ICMS

Os preços praticados ao produtor formam a base de cálculo para estimar a arrecadação potencial de ICMS nas refinarias e nas usinas. Para o cálculo da arrecadação potencial total foram utilizados os preços médios ponderados ao consumidor final - PMPF, publicados pelo CONFAZ, multiplicados pelas alíquotas de ICMS, por estado, e pelos volumes comercializados³.

³ Ajustados da temperatura padrão de 20 graus (refinarias) para a temperatura ambiente (postos revendedores), utilizado os fatores de conversão de volume - FCV

3.3.1 Preço Médio Ponderado ao Consumidor Final (PMPF)

Os PMPFs de cada estado são publicados quinzenalmente pelos Atos COTEPE/PMPF, divulgados no site do **CONFAZ**. Em geral se verifica uma correlação bastante alta entre o PMPF e os preços praticados nas bombas, com pequenas diferenças provenientes das defasagens na data de publicação de ambos.

O PMPF registra uma defasagem positiva ($PMPF > \text{Preço bomba}$) quando os preços caem e negativa ($PMPF < \text{Preço bomba}$) quando os preços sobem, conforme Gráfico 9.

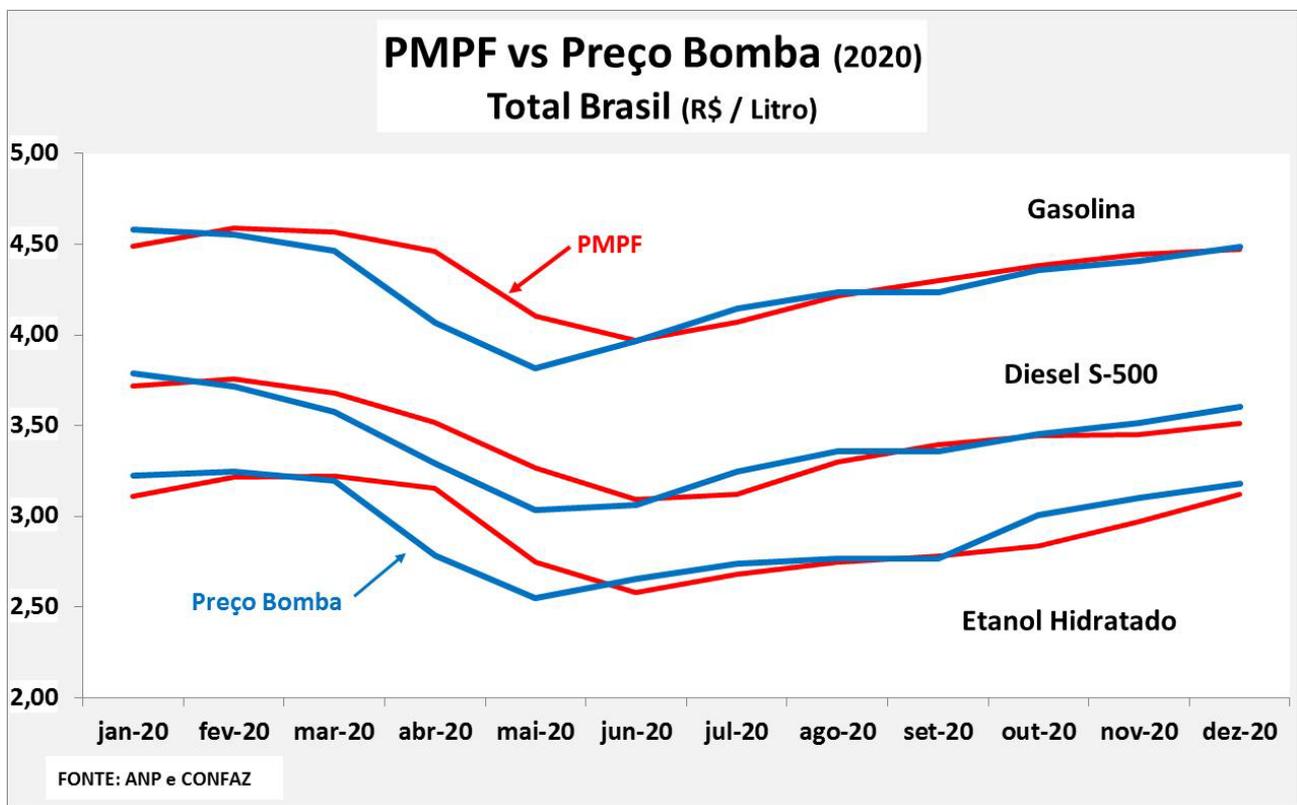


Gráfico 9: PMPF versus Preço Bomba (R\$/l ANP) dos principais produtos

3.3.2 A Margem de Valor Agregado no Etanol (MVA)

No cálculo do ICMS sobre o etanol hidratado, o Convênio ICMS 139, de 17 de dezembro de 2012, permite a aplicação da regra de maior valor entre o PMPF e a MVA, conforme estabelecido na cláusula abaixo:

Cláusula primeira: Fica acrescido o § 4º à cláusula nona do Convênio ICMS 110/07, de 28 de setembro de 2007, com a seguinte redação:

§ 4º: Ficam os Estados e o Distrito Federal autorizados a estabelecer, nas operações com Álcool Etilíco Hidratado Carburante - AEHC, como base de cálculo a prevista na cláusula oitava (MVA), quando for superior ao preço médio ponderado a consumidor final (PMPF)⁴.

Essa regra foi atualizada recentemente pelo Convênio ICMS 130, de outubro de 2020, que estabeleceu que:

§ 4º: Ficam os Estados e o Distrito Federal autorizados a estabelecer, nas operações com EHC, como base de cálculo a prevista na cláusula oitava (MVA), quando for superior ao PMPF⁵.

Dessa forma, na tributação do Etanol Hidratado, prevalecer o maior valor entre o imposto apurado, pela Margem de Valor Agregado ou pelo PMPF. Com a volatilidade dos preços entre 2019 e 2020, a regra de MVA calculado pelas Secretarias de Fazenda Estaduais elevou a base de cálculo do ICMS resultando em aumento da carga tributária efetiva.

Apenas no caso da Bahia essa regra também é aplicada sobre a base de cálculo do ICMS incidente na gasolina e no diesel, o que vem gerando muito questionamento face ao aumento da carga tributária efetiva que representa. Os estados que se utilizam dessa regra estão apresentados na Figura 3.

⁴ Vide CONFAZ. Convênio ICMS 139, De 17 De Dezembro De 2012. Disponível em: <https://www.confaz.fazenda.gov.br/legislacao/convenios/2012/CV139_12>.

⁵ Vide CONFAZ. Convênio ICMS 130, De 14 De Outubro De 2020. Disponível em: <https://www.confaz.fazenda.gov.br/legislacao/convenios/2020/CV130_20>

PMPF ou MVA (prevalece o maior)

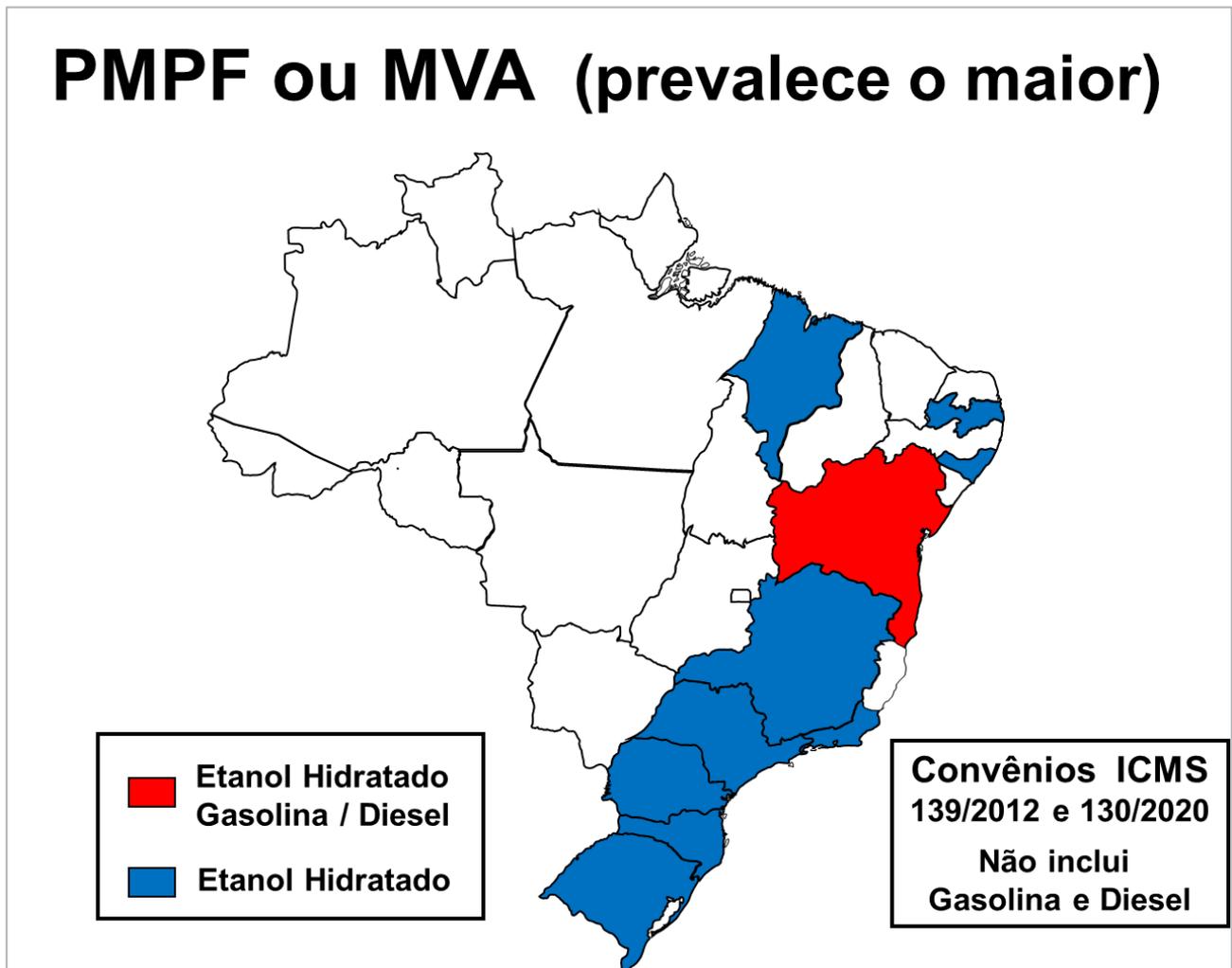


Figura 3: Mapa de Incidência dos Convênios ICMS 139/2012 e 130/2020

Os dez estados onde a regra prevalece correspondiam, em 2020, a 80% do consumo do etanol hidratado, fazendo com que o valor de referência para a base de cálculo do ICMS se mantivesse sempre acima dos preços praticados na bomba, uma vez que na subida dos preços esses são superados pelo uso da MVA e na queda pelo PMPF, conforme a figura 4.

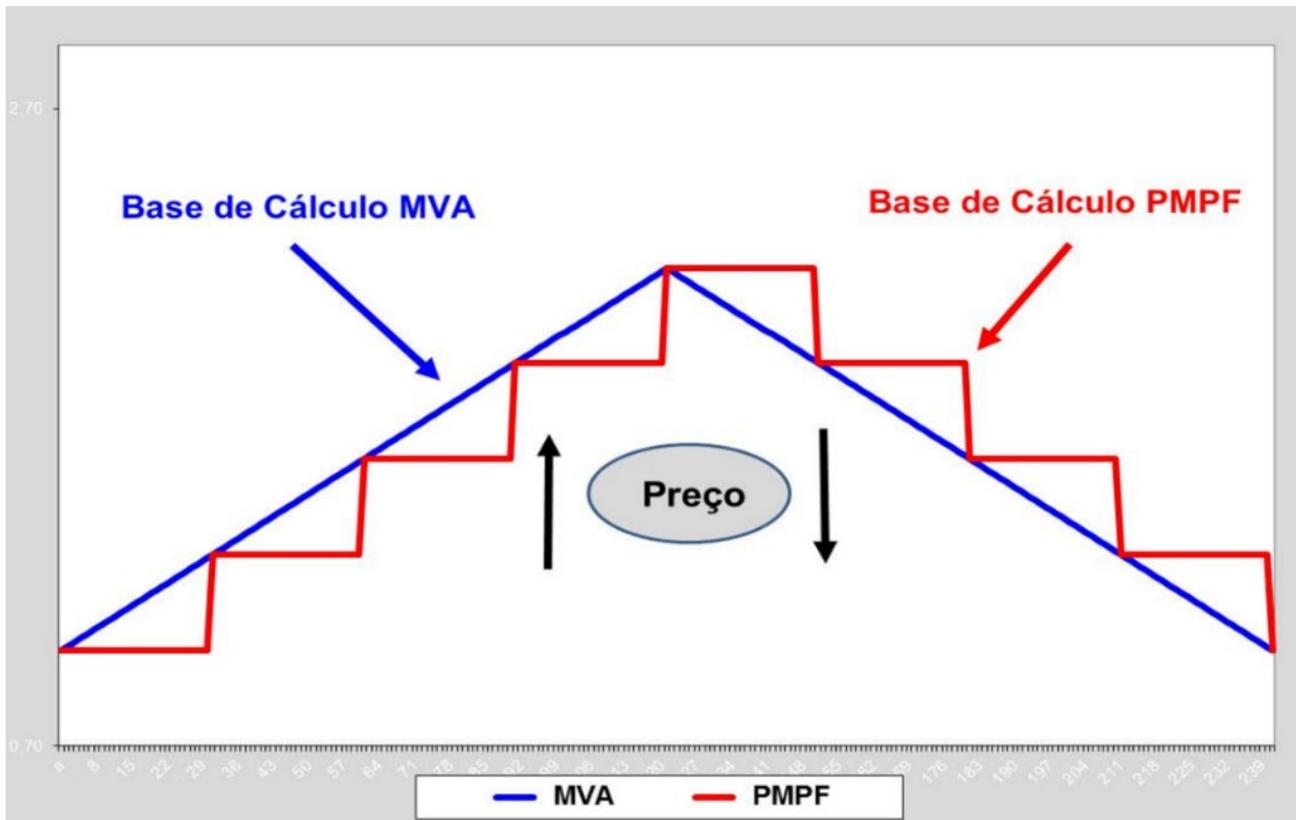


Figura 4: Impacto do PMPF e MVA com a Variação nos Preços

O efeito líquido dessa regra foi, portanto, um aumento da carga tributária efetiva de ICMS sobre o etanol, se comparada com a base de cálculo do imposto, via PMPF ou PMPF/MVA.

3.3.3 Alíquotas de ICMS⁶

A base de cálculo do ICMS é formada pelo produto dos volumes comercializados vezes o PMPF, que resulta em uma receita de referência para sobre a qual é calculado o imposto. As alíquotas incidentes sobre a receita dos principais combustíveis sofreram as seguintes alterações, nos anos de 2019 e 2020:

- ▣ **Gasolina C:** no Estado do Mato Grosso do Sul a alíquota de ICMS aumentou de 25% para 30% em 2020;

⁶ Alíquotas para o Brasil calculadas pela Média Aritmética.

- ▣ **Diesel:** não foram registradas alterações nas alíquotas de ICMS incidentes sobre o Diesel nos anos de 2019 a 2020;
- ▣ **Etanol Hidratado:** apenas o Mato Grosso do Sul reduziu o ICMS de 25% para 20% em 2020 (ver Tabela 5);

UF	Gasolina		Diesel		Hidratado	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
AC	25%	25%	17%	17%	25%	25%
AL	29%	29%	18%	18%	25%	25%
AM	25%	25%	18%	18%	25%	25%
AP	25%	25%	25%	25%	25%	25%
BA	28%	28%	18%	18%	20%	20%
CE	29%	29%	18%	18%	25%	25%
DF	28%	28%	15%	15%	28%	28%
ES	27%	27%	12%	12%	27%	27%
GO	30%	30%	16%	16%	25%	25%
MA	30,5%	30,5%	18,5%	18,5%	26%	26%
MG	31%	31%	15%	15%	16%	16%
MS	25%	30%	12%	12%	25%	20%
MT	25%	25%	17%	17%	25%	25%
PA	28%	28%	17%	17%	25%	25%
PB	29%	29%	18%	18%	23%	23%
PE	29%	29%	16%	16%	25%	25%
PI	31%	31%	18%	18%	22%	22%
PR	29%	29%	12%	12%	18%	18%
RJ	34%	34%	12%	12%	32%	32%
RN	29%	29%	18%	18%	23%	23%
RO	26%	26%	17%	17%	26%	26%
RR	25%	25%	17%	17%	25%	25%
RS	30%	30%	12%	12%	30%	30%
SC	25%	25%	12%	12%	25%	25%
SE	29%	29%	18%	18%	27%	27%
SP	25%	25%	12%	12%	12%	12%
TO	29%	29%	13,5%	13,5%	¹ ₃ 29%	29%
Brasil	28,0%	28,2%	14,2%	14,3%	¹ ₃ 16,6%	16,4%
Alíquotas	9	9	8	8	³ 13	13

Tabela 5: Alíquotas de ICMS de Gasolina, Diesel e Etanol Hidratado

- ▣ **QAV:** apenas o Estado de Goiás reduziu a alíquota de 25% para 15%, em 2020; e,
- ▣ **GNV e Óleo Combustível:** as alíquotas ficaram inalteradas em todo o período (ver Tabela 6);

Alíquotas de ICMS

UF	GNV		OC		QAV	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
AC	17%	17%	17%	17%	25%	25%
AL	18%	18%	18%	18%	18%	18%
AM	25%	25%	18%	18%	25%	25%
AP	25%	25%	25%	25%	25%	25%
BA	12%	12%	18%	18%	18%	18%
CE	18%	18%	18%	18%	25%	25%
DF	28%	28%	28%	28%	12%	12%
ES	17%	17%	17%	17%	25%	25%
GO	17%	17%	17%	17%	25%	15%
MA	18%	18%	25%	25%	25%	25%
MG	18%	18%	18%	18%	25%	25%
MS	17%	17%	17%	17%	17%	17%
MT	17%	17%	17%	17%	25%	25%
PA	17%	17%	17%	17%	17%	17%
PB	18%	18%	18%	18%	18%	18%
PE	12%	12%	18%	18%	25%	25%
PI	18%	18%	18%	18%	31%	31%
PR	18%	18%	18%	18%	18%	18%
RJ	12%	12%	20%	20%	13%	13%
RN	18%	18%	18%	18%	18%	18%
RO	18%	17,5%	17,5%	17,5%	25%	25%
RR	17%	17%	17%	17%	12%	12%
RS	12%	12%	18%	18%	18%	18%
SC	17%	17%	17%	17%	17%	17%
SE	18%	18%	18%	18%	18%	18%
SP	15%	15%	18%	18%	25%	25%
TO	18%	18%	18%	18%	14%	14%
Brasil	13,5%	13,5%	19,2%	19,4%	21,0%	21,4%
Alíquotas	6	6	5	5	7	8

Tabela 6: Alíquotas de ICMS de GNV, OC e QAV

- ▣ **Gasolina de Aviação:** não houve alterações nas alíquotas de ICMS entre 2019 e 2020; e,
- ▣ **GLP e Lubrificantes:** as alíquotas ficaram inalteradas em todo o período (ver Tabela 7).

Alíquotas de ICMS

UF	AVGAS		GLP		Lubrificantes	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
AC	25%	25%	17%	17%	17%	17%
AL	29%	29%	18%	18%	18%	18%
AM	25%	25%	18%	18%	18%	18%
AP	25%	25%	12%	12%	25%	25%
BA	28%	28%	12%	12%	18%	18%
CE	29%	29%	18%	18%	18%	18%
DF	28%	28%	12%	12%	28%	28%
ES	27%	27%	17%	17%	17%	17%
GO	15%	15%	12%	12%	17%	17%
MA	30,5%	30,5%	14%	14%	25%	25%
MG	25%	25%	18%	18%	18%	18%
MS	17%	17%	12%	12%	17%	17%
MT	25%	25%	12%	12%	17%	17%
PA	28%	28%	17%	17%	17%	17%
PB	29%	29%	18%	18%	18%	18%
PE	29%	29%	18%	18%	18%	18%
PI	31%	31%	18%	18%	18%	18%
PR	18%	18%	18%	18%	18%	18%
RJ	34%	34%	12%	12%	20%	20%
RN	27%	27%	18%	18%	18%	18%
RO	25%	25,0%	12%	12%	18%	18%
RR	25%	25%	12%	12%	17%	17%
RS	18%	18%	12%	12%	18%	18%
SC	17%	17%	17%	17%	17%	17%
SE	20%	20%	12%	12%	18%	18%
SP	25%	25%	13,3%	13,3%	18%	18%
TO	16%	16%	12%	12%	18%	18%
Brasil	23,9%	23,9%	14,2%	14,1%	18,1%	18,1%
Alíquotas	11	11	4	4	5	5

Tabela 7: Alíquotas de ICMS de AVGAS, GLP e Lubrificantes

Uma característica comum às alíquotas de ICMS sobre os combustíveis, apresentada nas tabelas 5, 6 e 7, é a dispersão das taxas cobradas nos diferentes estados, o que aumenta a complexidade os custos de transação para as empresas distribuidoras.

- **Gasolina:** em 2020 foram praticadas 9 (nove) alíquotas distintas, variando entre 25% e 34%, sendo as mais elevadas no Rio de Janeiro, Minas Gerais e Piauí, e as menores nos estados do Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso e São Paulo (ver Gráfico 10).

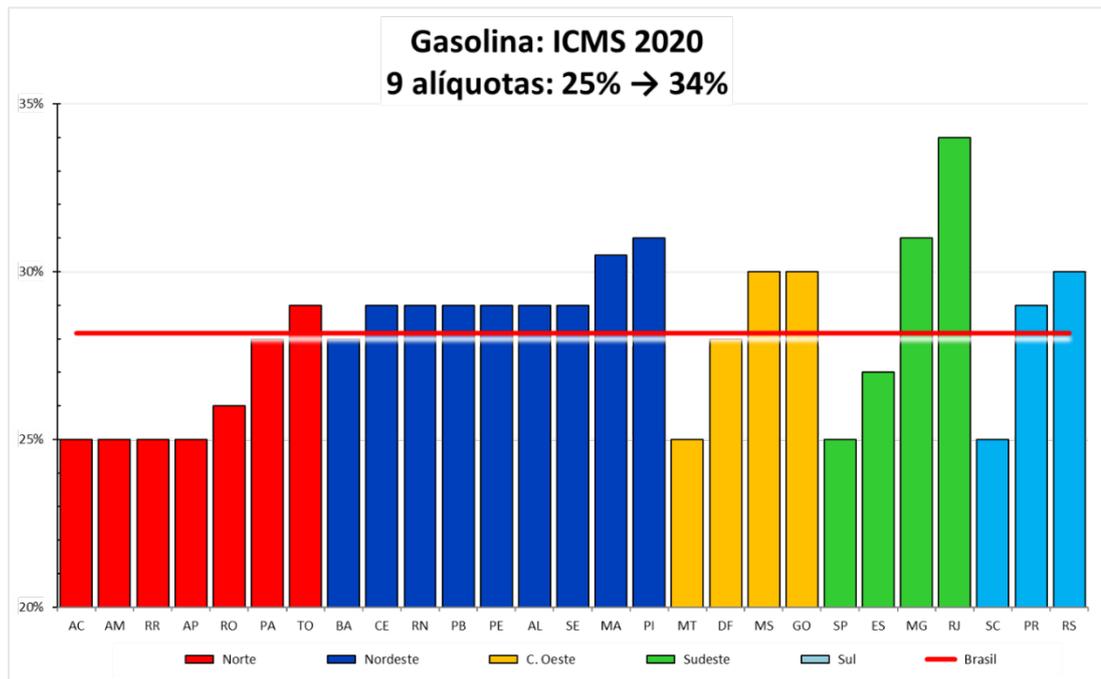


Gráfico 10 : Comparação das Alíquotas de ICMS na Gasolina entre Estados

- **Diesel:** em 2020 foram praticadas 8 (oito) alíquotas distintas, variando entre 12% e 25%, sendo a maior no Amapá e as menores em Mato Grosso, Espírito Santo, Rio de Janeiro e nos estados da Região Sul (ver Gráfico 11).

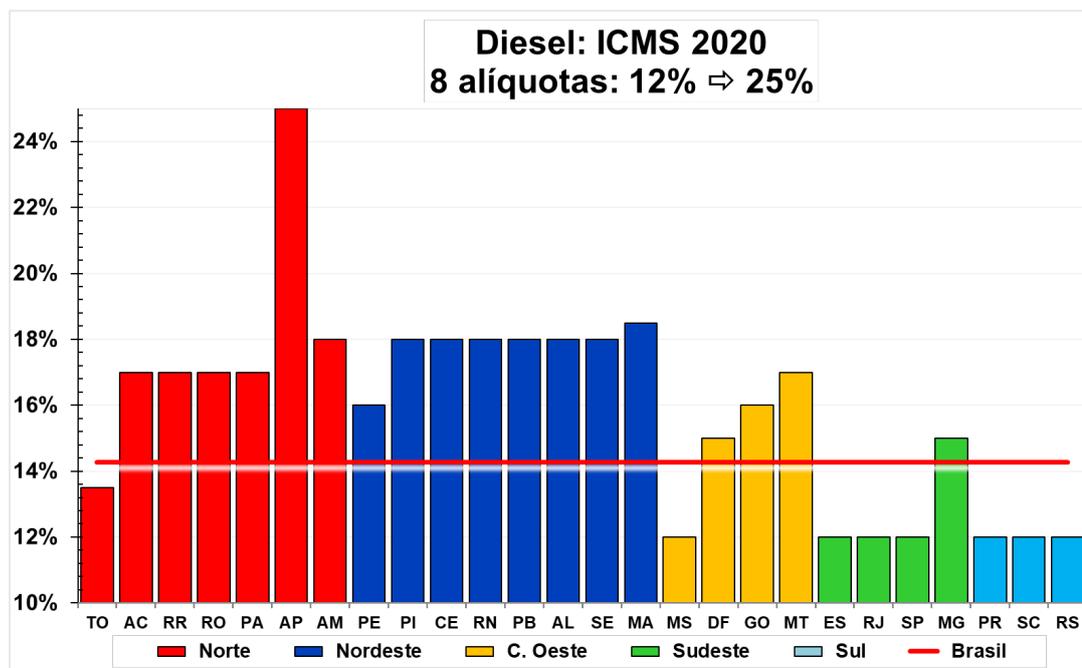


Gráfico 11 : Comparação das Alíquotas de ICMS no Diesel entre Estados

- **Etanol Hidratado:** em 2020 foram praticadas 13 (treze) alíquotas distintas, variando de um máximo de 32% no Rio de Janeiro a um mínimo de 13,3% em São Paulo (ver Gráfico 12).

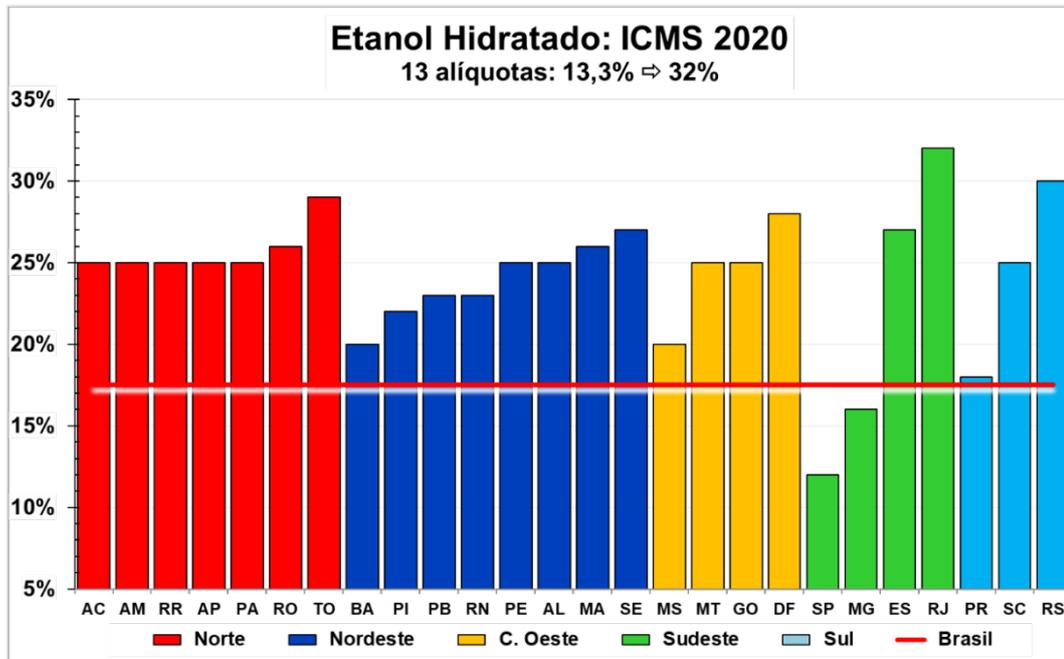


Gráfico 12: Comparação das Alíquotas de ICMS no Etanol Hidratado entre Estados

- **GNV:** em 2020 foram praticadas 6 (seis) alíquotas distintas, variando de um máximo de 28% no Distrito Federal e o mínimo de 12% na Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul (ver Gráfico 13).

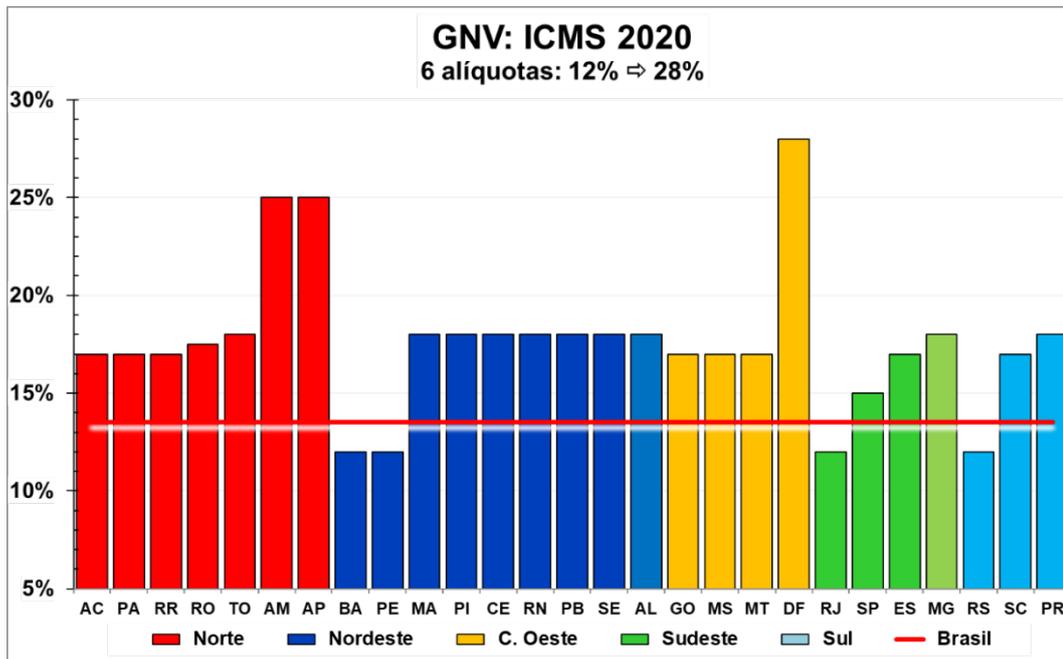


Gráfico 13: Comparação das Alíquotas de ICMS de GNV entre Estados

- **Óleo Combustível:** em 2020 foram praticadas 6 (seis) alíquotas distintas, variando de entre 28% no Distrito Federal e 17% na maior parte dos estados (ver Gráfico 14).

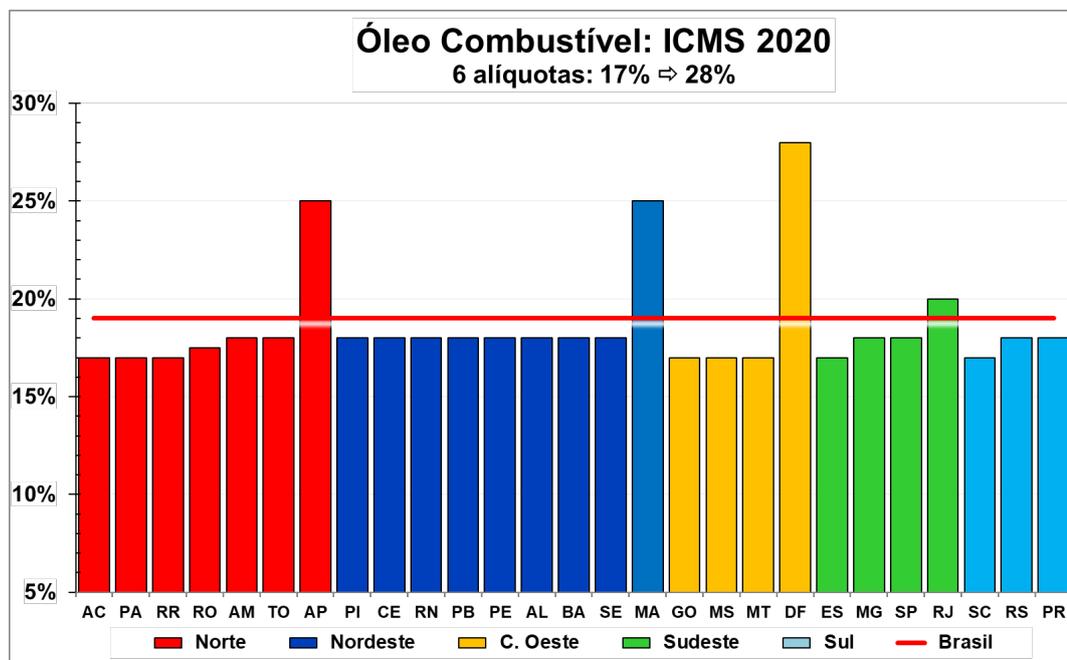


Gráfico 14: Comparação das Alíquotas de ICMS de Óleo Combustível entre Estados

- Querosene de Aviação:** em 2020 foram praticadas 8 (oito) alíquotas distintas, variando entre um máximo de 31%, no Piauí, e um mínimo de 12%, em Roraima (ver Gráfico 15).

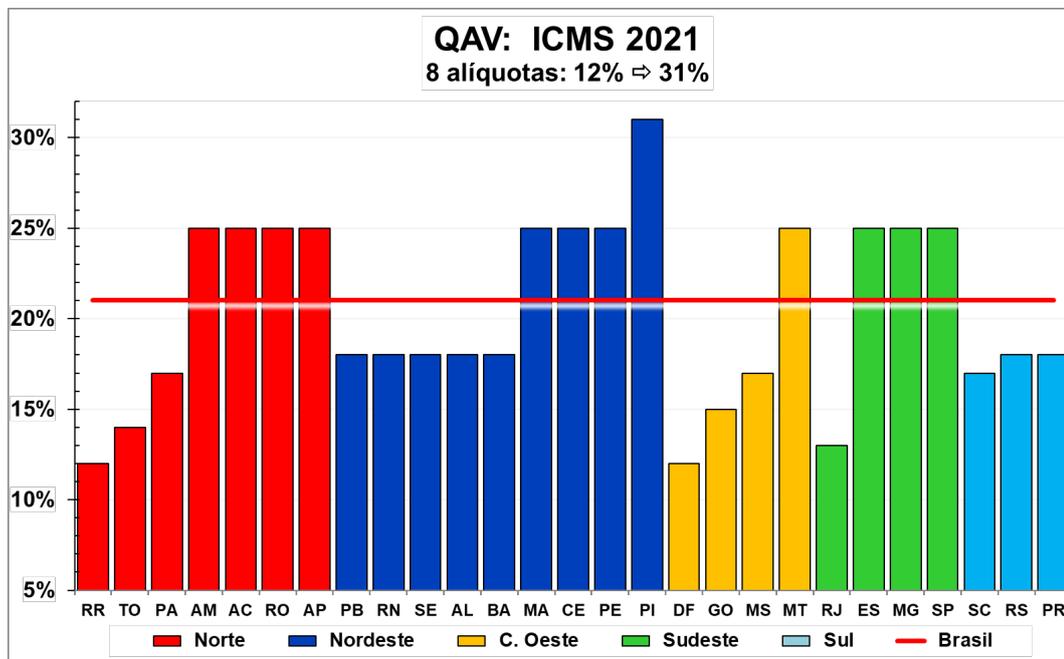


Gráfico 15: Comparação das Alíquotas de ICMS de QAV entre Estados

- GLP:** em 2020 foram praticadas 5 (cinco) alíquotas distintas, variando entre 18%, em seis estados do Nordeste, e 12% no Centro-Oeste e na maioria dos estados, incluindo o Rio de Janeiro e o Rio Grande do Sul (ver Gráfico 16).

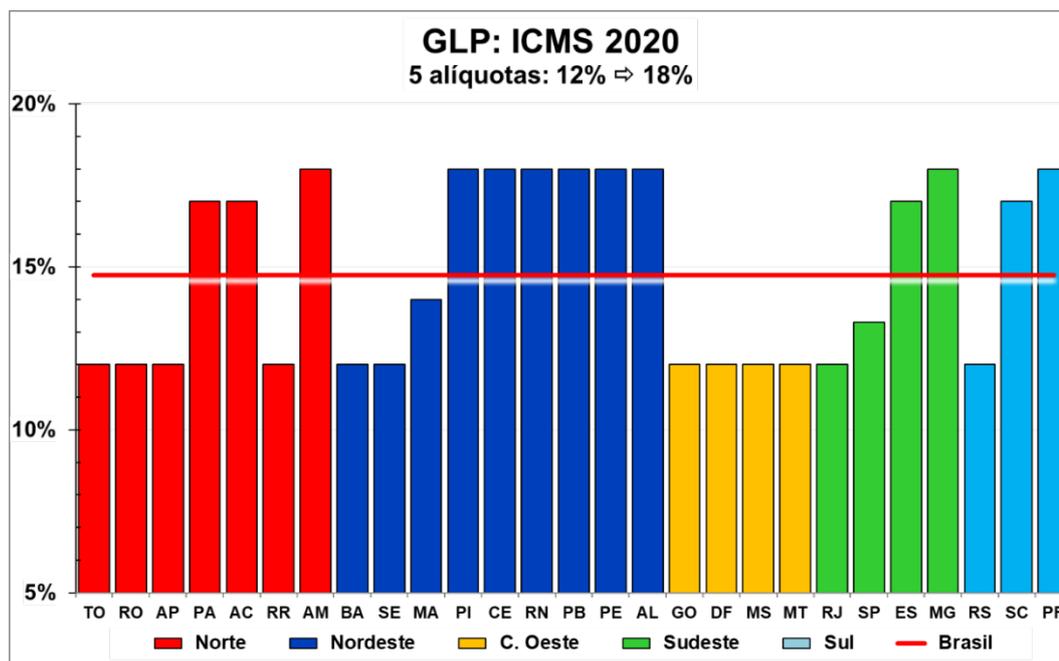


Gráfico 16: Comparação das Alíquotas de ICMS de GLP entre Estados

Em resumo, a dispersão das alíquotas do ICMS é maior, em ordem decrescente, nos seguintes combustíveis: Etanol Hidratado; Gasolina e Querosene de Aviação; Diesel; Gás Natural Veicular; Óleo Combustível; e, Gás Liquefeito de Petróleo.

As alíquotas interestaduais, por sua vez, são definidas por Resolução do Senado Federal, incidindo somente sobre os biocombustíveis (Etanol Anidro, Hidratado e Biodiesel). As alíquotas vão de 7% nas operações interestaduais de um estado das regiões Sul ou Sudeste, com exceção do Espírito Santo, para um estado das demais regiões (Norte, Nordeste ou Centro-Oeste, Sul mais o Espírito Santo). Em todas as demais operações interestaduais, incluindo entre os estados da região Sul e Sudeste (menos o Espírito Santo), a alíquota é de 12% (ver Figura 5).

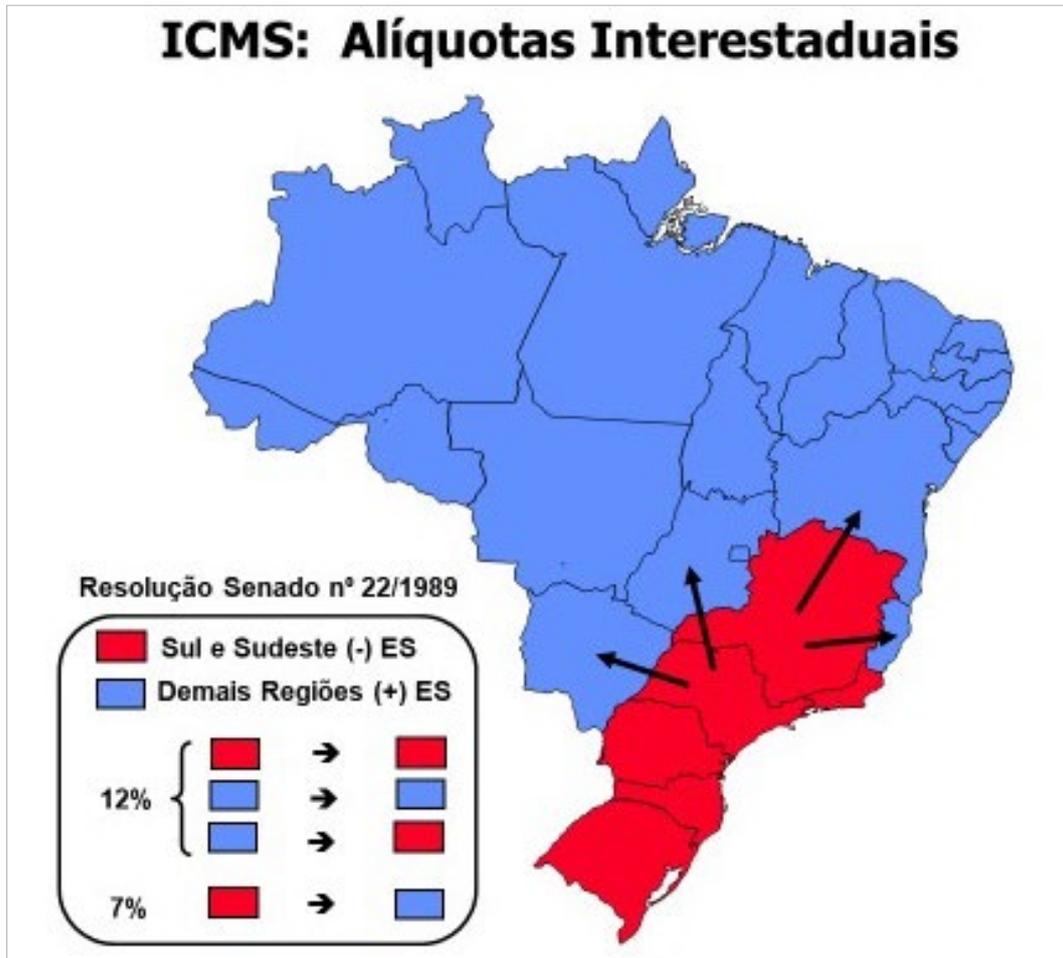


Figura 5: Alíquotas Interestaduais de ICMS

3.4 Alíquotas de Tributos Federais

A arrecadação da CIDE e do PIS/COFINS sobre os combustíveis é calculada pelo produto das alíquotas fixas (*ad rem*), apresentadas na Tabela 8, vezes os volumes comercializados, obedecendo a um regime de tributação monofásica. Uma exceção é o etanol hidratado, cuja arrecadação tem como base de cálculo as alíquotas “*ad rem*”, mas sem a incidência em um regime monofásico, correspondendo a aproximadamente 7% da arrecadação.

No PIS/COFINS, são aplicadas alíquotas variáveis (*ad-valorem*) sobre a venda de GNV, Óleo Combustível (OC), Querosene de Iluminação (QI), Gasolina de Aviação (AVGas) e Lubrificantes, sem tributação em regime monofásico, que correspondem a 12% do total da arrecadação.

O cálculo da CIDE segue um modelo de tributação baseado em alíquotas “*ad rem*” com a incidência em um regime monofásico, apenas sobre a gasolina e a AVGAS.

Tributação Federal

R\$ / Litro - %	CIDE		PIS/COFINS	
	2019	2020	2019	2020
Gasolina A	0,1000	0,1000	0,7925	0,7925
Etanol Anidro			0,1309	0,1309
Diesel S-500 e S-10			0,3515	0,3515
Biodiesel			0,1480	0,1480
Etanol Hidratado			0,2418	0,2418
GNV, OC, QI			9,25%	9,25%
QAV - Vôos Domésticos			0,0712	0,0712
QAV - Vôos Internacionais			0,0000	0,0000
AVGAS	0,1000	0,1000	9,25%	9,25%
G.L.P. (R\$ / kg)			0,1677	0,1677
Lubrificantes			9,25%	9,25%

Tabela 8: Alíquotas de CIDE e PIS/COFINS sobre o Combustível

3.5 Estimativa da Arrecadação Potencial Total

Os valores consolidados da arrecadação potencial para o ICMS, CIDE e PIS/COFINS, incidentes sobre os combustíveis, no período 2019-2020, sem ajustes de incentivos fiscais, créditos e desonerações tributárias, estão apresentados na Tabela 9.

Arrecadação Potencial de Tributos (sem ajustes)

ANO	Volume	CIDE	PIS/COFINS	ICMS	TOTAL
	mil m ³	R\$ milhão			
2019	143.737	2.790	54.548	107.094	164.432
2020	134.979	2.619	52.093	99.493	154.205
% vs ano anterior					
2020 / 2019	-6%	-6%	-5%	-7%	-6%

Tabela 9: Arrecadação Potencial de ICMS e Tributos Federais (sem ajustes)

Em 2020, a estimativa da arrecadação potencial total caiu -6%, em relação a 2019, em linha com as reduções nas vendas. No PIS/COFINS, a arrecadação apresentou uma queda um pouco menor enquanto a arrecadação de ICMS, por sua vez, reduziu -7%, uma perda um pouco superior a redução nos volumes.

Em relação à participação de cada combustível na arrecadação potencial de 2020, a gasolina foi o produto que mais contribuiu para a arrecadação potencial, com 45%, seguido do diesel, com 29%, (ambos somam 74% da arrecadação), e do Etanol Hidratado, Lubrificantes e GLP (ver Gráfico 17).

Arrecadação Potencial de Tributos 2020 Combustíveis e Lubrificantes

■ Gasolina ■ Diesel ■ Hidratado ■ GLP ■ OC ■ QAV ■ GNV ■ AVGAS / QI ■ LUBES

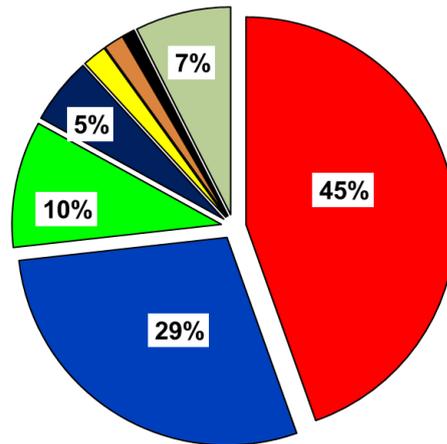


Gráfico 17: Participação por Produto na Arrecadação Potencial em 2020

4. Deduções da Arrecadação Potencial

Um dos desafios da metodologia de estimar as perdas pela diferença entre a arrecadação potencial e a efetiva é calcular as deduções legais aplicáveis sobre a tributação. As deduções legais, consideradas no trabalho incluem:

- ▣ **Créditos Fiscais:** os créditos não-incidentes sobre a cadeia de combustíveis deduzidos da arrecadação potencial incluem os valores provenientes das importações e de outros insumos para a produção;
- ▣ **Desonerações:** incluem as reduções na arrecadação provenientes de desonerações praticadas pelos governos federal, e estadual, em resposta aos efeitos da pandemia; e
- ▣ **Incentivos e Benefícios fiscais:** os incentivos e benefícios fiscais sobre os combustíveis incluem as desonerações dos programas PRODUZIR e PRÓACOOOL, no caso do etanol, os incentivos para a venda de diesel para ônibus urbanos e outros benefícios.

O detalhamento a seguir é um resumo das principais deduções aplicadas sobre as estimativas de arrecadação potencial dos combustíveis. Não foram identificadas as fontes dos créditos, de modo a manter a confidencialidade dos informantes.

4.1 Deduções do ICMS

4.1.1 Créditos

O crédito de ICMS nos combustíveis tem origem nos insumos tributados em fases anteriores do processo de produção. Nesse sentido, as empresas de refino registram os créditos de ICMS referentes as importações e o uso de insumos, enquanto as distribuidoras de combustíveis destacam os créditos de ICMS, principalmente relativo ao frete.

4.1.2 Desonerações

Não foram registradas desonerações de ICMS durante o período analisado.

4.1.4.1 Incentivos Fiscais - Diesel Ônibus

Os incentivos fiscais sobre o óleo diesel fornecidos para ônibus urbanos e metropolitanos (Diesel Ônibus) foram concedidos por praticamente todos os estados, reduzindo a base de cálculo do ICMS para uma quota de metro cúbico (m³) de diesel vendido às companhias de ônibus, conforme as premissas descritas na tabela 10, a seguir:

Diesel - Cia de Ônibus

ICMS e Quotas				2019	2020
UF	ICMS UF	ICMS Reduzido	Quota m ³	ICMS R\$ MI	ICMS R\$ MI
AC	17%	4,8%	12.000	7	6
AP	25%	5,0%	12.000	11	8
CE	18%	6,0%	65.820	29	29
ES	12%	6,0%	48.000	11	10
MA	18,5%	3,7%	57.396	31	31
MT	17%	0,0%	14.940	10	9
PB	18%	9,0%	13.908	5	5
PE	16%	0,0%	112.032	65	64
	16%	8,5%	8.400	2	2
PR	12%	2,4%	125.124	40	43
RJ	12%	8,0%	925.008	137	136
RN	18%	0,0%	26.580	18	18
	18%	9,0%	26.580	9	9
Total			1.447.788	375	369

Tabela 10: Incentivo fiscal ao Diesel para Cias de Ônibus – 2020

4.1.4.2 Incentivos Fiscais para o Etanol

Os incentivos fiscais para a produção e comercialização do etanol hidratado são concedidos, em geral, pelos estados produtores, para as usinas. A legislação de cada estado apresenta uma série de nuances que impactam as estimativas de cálculo do ICMS, que resultam em muitos casos em créditos acumulados para os produtores de etanol, não ressarcidos pelos estados de origem, um valor que se acumula ao longo dos últimos anos.

A lista dos principais incentivos fiscais incidentes sobre a produção do etanol, considerados no presente estudo, estão descritos na figura 7:

Incentivos Fiscais - Legislação				
UF	Legislação	Data	Válida Até	Observações
GO	Lei Nº 13.591	18/01/2000	-	Institui o PRODUZIR - Programa de Desenvolvimento Industrial
MS	Decreto Nº 9.375	09/02/1999	-	-
MT	Lei Nº 7.874	26/12/2002	-	Institui o PRÓ-ÁLCOOL - Programa de Incentivo às Usinas de Álcool
MT	Portaria SEFAZ/MT Nº 261	30/12/2009	-	-
TO	Lei Nº 1.385	09/07/2003	-	Institui o PROINDUSTRIA - Programa de Industrialização Direcionada
RJ	Decreto Nº 43.739	29/01/2012	31/12/2034	Concessão de Tratamento Tributário Especial para a Produção de Etanol
RJ	Lei Nº 5.518	26/08/2009	-	Institui Política Estadual de Incentivo às Micro Destilarias de Álcool
BA	Decreto Nº 10.936	27/02/2008	31/12/2020	-

Figura 7: Lista de Incentivos Fiscais no Etanol

As tabelas 11 e 12 apresentam as estimativas de redução do ICMS, em termos percentuais e absolutos, incidentes sobre a comercialização do etanol hidratado e do etanol anidro:

Incentivos Fiscais: Redução do ICMS

	Etanol Hidratado		Etanol Anidro	
	Interno	Interest.	Interno	Interest.
BA				
GO	60,0%	60,0%	43,0%	43,0%
MG	15,6%	20,8%	43,0%	43,0%
MS		81,7%		81,7%
MT	50,0%	47,2%		
RJ				
TO	93,1%	83,3%		

Tabela 11: Redução do ICMS praticado no Etanol nos principais Estados

Incentivos Fiscais Etanol (R\$ MI)

UF	2019	2020
BA	0	0
GO	1.220	1.106
MG	373	358
MS	653	552
MT	382	452
RJ	0	0
TO	42	46
TOTAL	2.671	2.514

Tabela 12: Estimativa dos Incentivos Fiscais ao Etanol por Estado

4.1.5 Total

A tabela 13 apresenta uma estimativa do valor total das deduções tributárias aplicáveis sobre a arrecadação de ICMS, para os anos de 2019 e 2020. Destacam-se os créditos para a produção dos derivados e os incentivos para o etanol.

Os créditos de ICMS sobre os combustíveis se originam do uso de insumos para a produção dos derivados, além dos créditos provenientes de incentivos específicos para as importações de derivados.

Além dos créditos também foram deduzidos os incentivos fiscais sobre os fretes e o diesel ônibus. Todas as estimativas foram obtidas em levantamentos da legislação e nas interações com representantes das empresas distribuidoras, do governo e das associações do setor, o que permitiu um melhor entendimento dos impactos sobre a arrecadação final.

A estimativa dos valores totais de deduções sobre o ICMS foram:

DEDUÇÕES TRIBUTÁRIAS

R\$ Milhões

Tributos	2019	2020
ICMS		
Créditos	-6.835	-9.349
Créditos - Derivados	-3.970	-6.796
Créditos - Etanol Hidratado	-1.129	-976
Créditos - Lubrificantes	-1.053	-997
Créditos - Fretes	-683	-580
Fundo de Pobreza	-989	-897
Incentivos	-3.046	-2.883
Incentivos Fiscais - Etanol	-2.671	-2.514
Incentivos Fiscais - Ônibus	-375	-369
Total de Deduções	-10.870	-13.129

Tabela 13: Deduções Tributárias de ICMS (R\$ milhões)

4.2 Tributação Federal

Os valores de arrecadação potencial do CIDE e do PIS/COFINS foram ajustados com base nos cálculos dos créditos e das desonerações, além da redução da base de cálculo dos tributos federais decorrente de ajustes nos valores efetivamente arrecadados sobre os combustíveis pela Receita Federal. O detalhamento dessas deduções está apresentado a seguir:

4.2.1 Créditos

Os créditos tributários compensáveis sobre a base de cálculo do PIS/COFINS tiveram um grande impacto sobre a arrecadação dos tributos federais, no período de 2019 e 2020. A estimativa dos créditos foi obtida junto aos balanços das empresas, pela revisão da legislação e em entrevistas em profundidade junto aos representantes das empresas e da Secretaria da Receita Federal.

No período em estudo, os principais fatores de ajuste na CIDE e no PIS/COFINS foram as compensações do Imposto de Renda (IR) e Contribuição Social sobre Lucro Líquido (CSSL) pagos a maior, pelas empresas, em períodos anteriores, e os créditos compensáveis nos tributos federais

decorrentes da decisão do Supremo Tribunal Federal (STF), sobre a exclusão do ICMS da base de cálculo do PIS/COFINS.

4.2.2 Desonerações

Nos últimos anos, o Governo Federal tem recorrido à desoneração da CIDE e do PIS/COFINS como instrumento para amenizar os repasses das variações do preço internacional do petróleo, para os preços domésticos dos derivados, em especial, do diesel. Foram registradas apenas as desonerações específicas do PIS/COFINS, de R\$ 1,5 bilhão em 2019 e de R\$ 1,0 bilhão em 2020.

4.2.3 Deduções dos Tributos Federais

Além dos créditos e desonerações, a Secretaria da Receita publica no seu boletim de arrecadação apenas a arrecadação referente a CNAE 19 - FABRICAÇÃO DE COQUE, DE PRODUTOS DERIVADOS DO PETRÓLEO E DE BIOCOMBUSTÍVEIS, o que exigiu os ajustes detalhados na tabela 14.

DEDUÇÕES TRIBUTÁRIAS		
R\$ Milhões		
Tributos	2019	2020
PIS/Cofins		
Créditos	-2.524	-23.416
Desoneração	-1.500	0
Reduções	-8.839	-8.081
Distribuição / Revenda	-2.750	-2.349
Lubrificantes sintéticos	-192	-193
Nafta - Produção	1.096	1.393
Importações (Gasolina / Diesel)	-8.399	-6.442
Importações (QAV / GLP /	-594	-1.390
Importações Petrobras	2.000	899
Total de Deduções PIS/Cofins	-12.863	-31.497
CIDE		
Desonerações	0	-1.005
Total de Deduções CIDE	0	-1.005

Tabela 14: Deduções de Tributos Federais (R\$ Milhões)

Os ajustes incluíram a redução da arrecadação de PIS/COFINS sobre a distribuição/ revenda, estimado em R\$ 2,7 em 2019 e R\$ 2,3 bilhões em 2020. Foram incluídos também ajustes nos valores projetados de lubrificantes e das importações realizadas pelas tradings, líquido das importações diretas da Petrobras.

Ao final, foram estimados ajustes de R\$ 12,8 bilhões em 2019 e de R\$ 31,5 bilhões em 2020.

5. Arrecadação Efetiva

O valor total arrecadado de tributos sobre os combustíveis foi de R\$ 128,1, em 2019, e R\$ 94,7 bilhões, em 2020. Os valores arrecadados, por tributo, estão apresentados no gráfico 18.

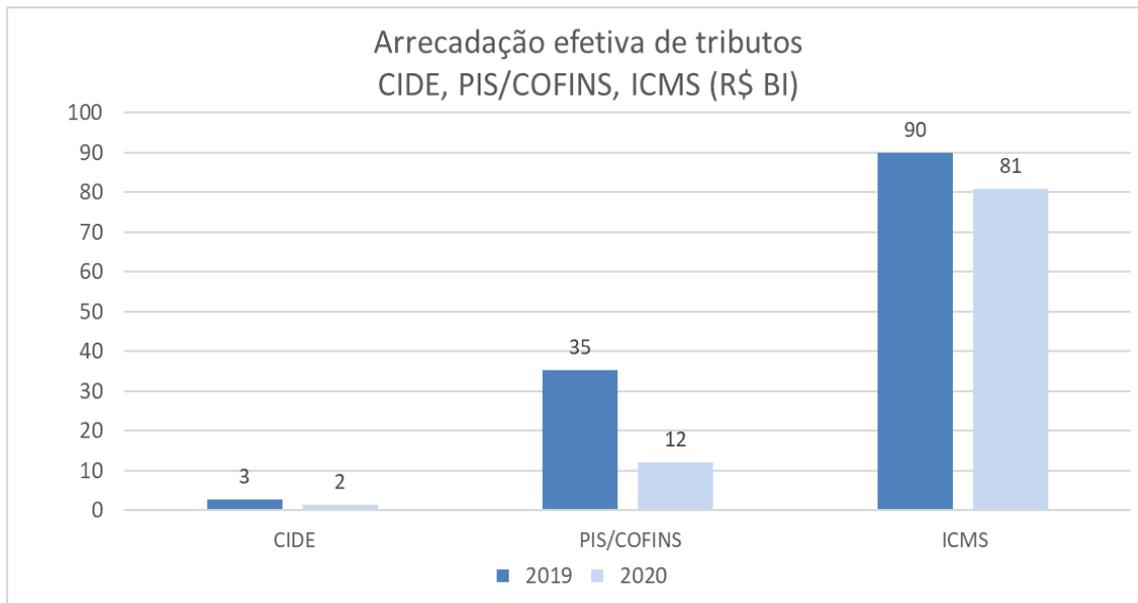


Gráfico 18: Arrecadação Efetiva de Tributos sobre os Combustíveis

A queda de arrecadação dos tributos federais, entre 2019 e 2020, foi resultado da redução dos volumes comercializados e das deduções fiscais, uma vez que os tributos federais incidentes sobre os principais combustíveis são cobrados pelo regime fixo (*ad-rem*).

Por outro lado, a arrecadação efetiva de ICMS foi muito impactada pelas variações nos preços, que reduziram muito entre abril e junho de 2020, durante a pandemia, mas que se recuperaram no segundo semestre.

5.1 ICMS

A arrecadação de ICMS caiu de R\$ 90,2 bilhões, em 2019, para R\$ 81,1 bilhões, em 2020, uma queda de -10% (gráfico 19). A abertura da arrecadação mostra que a perda foi maior no setor secundário, de -10,6%, do que no terciário, de -9,2%, que inclui a distribuição e a revenda.

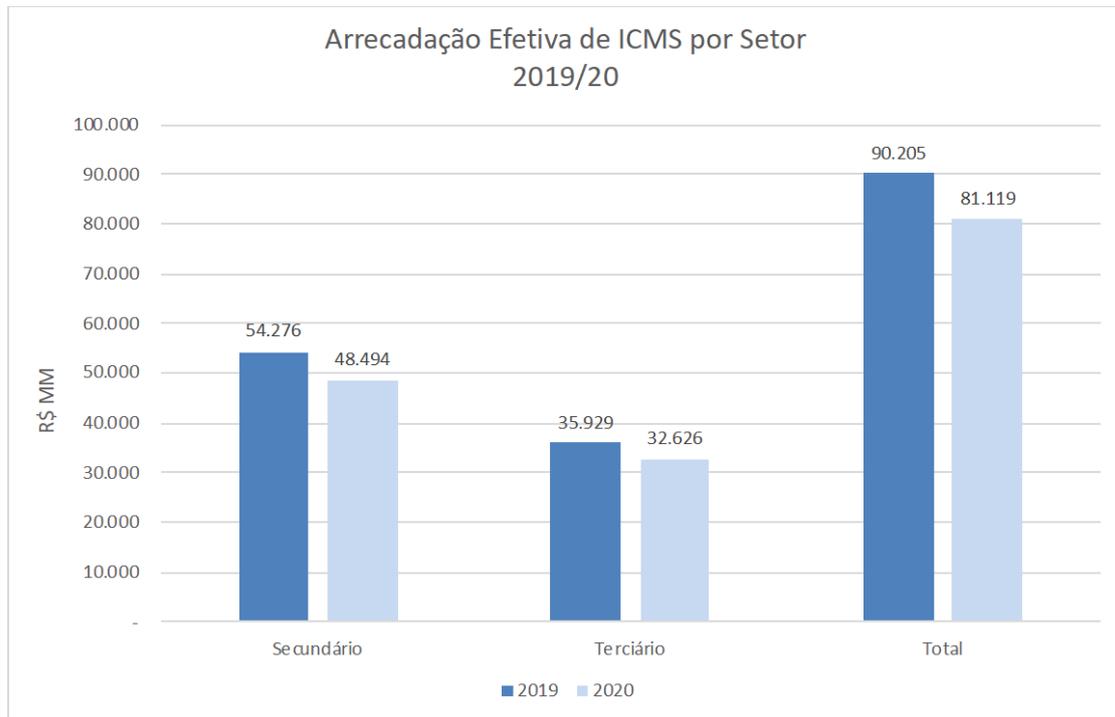


Gráfico 19: Arrecadação Efetiva de ICMS em 2019 e 2020 por Setor

Os resultados, por segmento, foram influenciados tanto pelas reduções de volume quanto de preços, com perdas mais relevantes no primeiro semestre e recuperação no segundo semestre de 2020.

5.1.1 Fundo de Combate à Pobreza

O Fundo Estadual de Combate à Pobreza e às Desigualdades Sociais - FECP, previsto no artigo 2º da Lei nº 4056/02, é um adicional de 2% (dois por cento) do ICMS. Os valores de arrecadação estimados para o Fundo de Pobreza, sobre os combustíveis, estão apresentados na tabela 15:

FCEP: Fundo Combate a Pobreza (R\$ MI)

U F	2019	2020
UF's deduzidas da Arrecadação Potencial		
AL	46	45
CE	141	128
MA	88	83
PB	70	63
PE	151	137
PI	61	54
PR	331	295
RN	63	58
SE	38	34
TOTAL	989	897
UF NÃO deduzida da Arrecadação Potencial		
RJ	543	434

Tabela 15: Alíquotas do FCEP sobre os Combustíveis

Segundo informações obtidas junto às Secretarias Estaduais de Fazenda, os valores de arrecadação de FCEP não compõem a base de arrecadação sobre os combustíveis. No entanto, como foi informado pelo representante da SEFAZ-RJ que essa arrecadação foi incluída nos valores informados ao CONFAZ, a receita foi computada para fins de comparação.

5.2 Tributação Federal

A arrecadação efetiva da CIDE e do PIS/COFINS, sobre os combustíveis, foi fortemente impactada principalmente pela pandemia e pelas deduções fiscais praticadas pelo Governo Federal.

5.2.1 PIS/COFINS

Os dados mensais de arrecadação do PIS/COFINS sobre os combustíveis mostram a redução na arrecadação entre os meses de abril e junho de 2020 período mais crítico da pandemia e sobre o qual foram compensados os créditos fiscais. Parte dessas perdas foram compensadas no segundo

semestre, com recuperação dos preços internacionais do petróleo e das vendas, conforme mostra o gráfico 20.

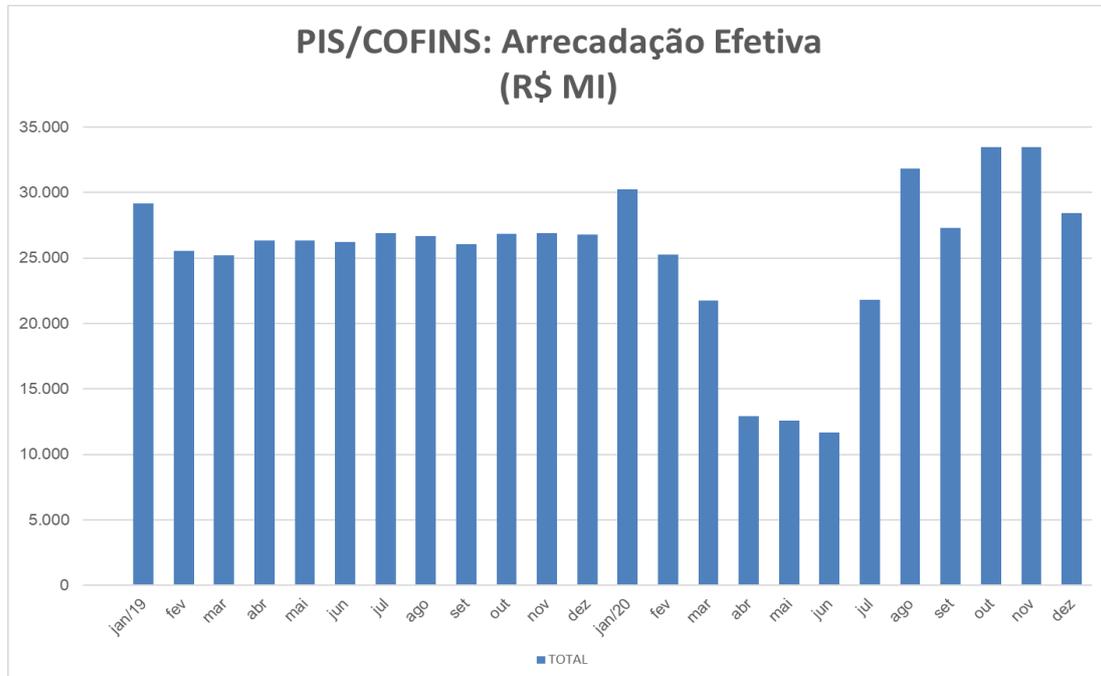


Gráfico 20: Arrecadação Potencial e Efetiva Mensal do PIS/COFINS

5.2.2 CIDE

A arrecadação da CIDE sobre a gasolina foi também impactada no ano de 2020, após manter uma estabilidade de arrecadação no ano de 2019, como mostra o gráfico 21.

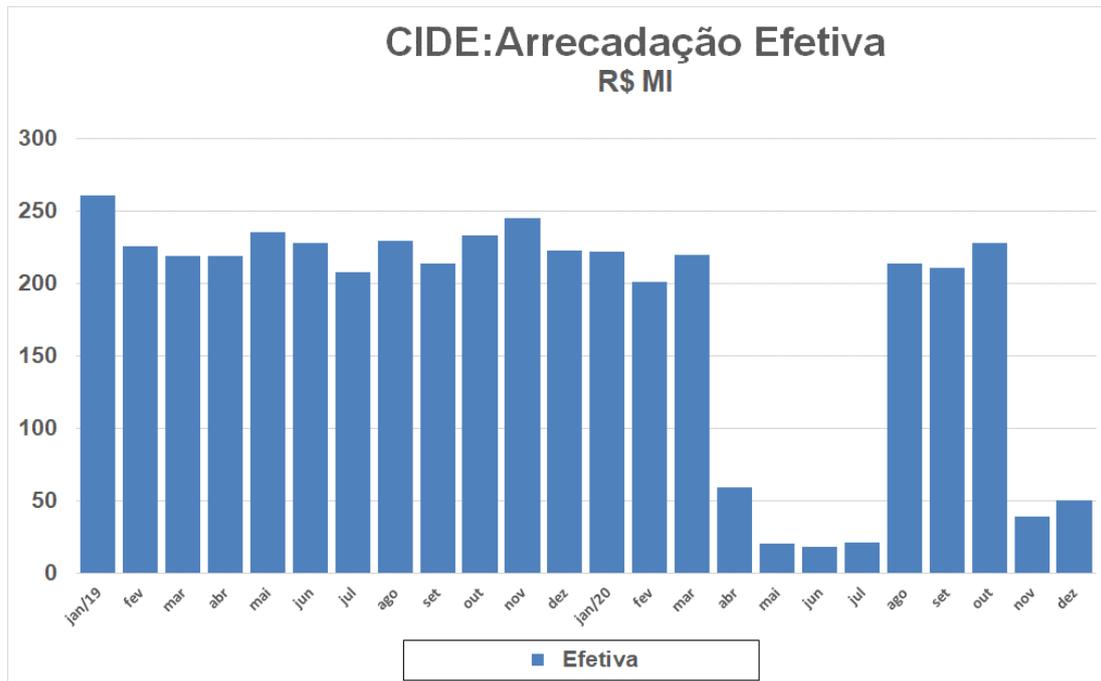


Gráfico 21: Arrecadação Potencial e Efetiva Mensal da CIDE

Na CIDE, a principal queda de arrecadação ocorreu nos meses entre abril e julho de 2020, o que coincide com a fase mais aguda da pandemia junto com a compensação de créditos fiscais. No final de 2020, a queda na arrecadação refletiu as desonerações promovidas pelo governo federal para compensar o aumento no preço dos derivados e estimular a retomada da economia.

6. Estimativas de Perdas Tributárias

A estimativa das perdas tributárias nos anos de 2019 e 2020 foram calculadas com base no saldo da diferença entre a estimativa de arrecadação potencial, ajustada pelos créditos e desonerações, e a arrecadação efetiva. As perdas, detalhadas por tributo, estão apresentadas nas seções a seguir:

6.1 ICMS

No ICMS, as estimativas das perdas de arrecadação foram calculadas pela diferença entre a arrecadação potencial, ajustada pelas deduções incidentes, e a arrecadação efetiva registrada para cada um dos Estados da Federação.

Discriminação	2.019	2.020
Arrecadação Potencial	107.090	99.473
Fundo de Pobreza	-989	-897
Incentivos Fiscais - Etanol	-2.671	-2.514
Incentivos Fiscais - Ônibus	-371	-369
Créditos - Derivados	-3.970	-6.796
Créditos - Etanol Hidratado	-1.129	-976
Créditos - Lubrificantes	-1.053	-997
Créditos - Fretes	-683	-580
Arrecadação Potencial Ajustada	96.224	86.344
Arrecadação Efetiva	90.205	81.119
Perdas	-6.019	-5.225

Tabela 16: Estimativas de perdas de ICMS no Brasil (2019-2020)

As perdas na arrecadação de ICMS se reduziram no período entre 2019 e 2020, passando de R\$ 6,0 bilhões para R\$ 5,2 bilhões (tabela 16).

6.2 Tributação Federal - CIDE

As perdas na arrecadação da CIDE (tabela 17) tiveram um aumento no ano de 2020, chegando a, aproximadamente, 4,2% do total do valor arrecadado, o que pode ser fruto de uma maior incidência dos efeitos dos aumentos nos preços da gasolina e o incentivo para sonegação e inadimplência, ou por ajustes não computáveis de créditos oriundos de outras fontes.

Discriminação	2.019	2.020
Arrecadação Potencial	2.790	2.619
Desonerações	0	-1.005
Arrecadação Potencial Ajustada	2.790	1.614
Arrecadação Efetiva	2.741	1.504
Perdas	-49	-110

Tabela 17: Estimativas de Perdas na Arrecadação da CIDE (2019-2020)

6.3 Tributação Federal - PIS/COFINS

A arrecadação do PIS e da COFINS sobre os combustíveis foi fortemente impactada pelas deduções dos créditos, de desonerações e de exclusões que foram realizadas na base de cálculo da arrecadação potencial e nas importações.

Discriminação	2019	2020
Arrecadação Potencial	54.548	52.093
Créditos	-2.524	-23.416
Desonerações	-1.500	0
Exclusões	-1.847	-1.149
Importações	-6.992	-6.933
Arrecadação Potencial Ajustada	41.685	20.596
Arrecadação Efetiva	35.178	12.078
Perdas	-6.507	-8.518

Tabela 18: Estimativas de Perdas na Arrecadação do PIS/COFINS (2019-2020)

Com todos os ajustes realizados, os valores de perdas no PIS/COFINS se mantiveram nos patamares apurados em 2018, com uma queda em 2019, mas um crescimento em 2020 (tabela 18).

6.4 Perdas totais consolidadas

As estimativas das perdas tributárias para os anos de 2019 e 2020, incluindo separadamente os resultados da CIDE, do PIS/COFINS e do ICMS estão apresentadas na Tabela 19 a seguir:

Perdas Tributárias	2019	2020
CIDE	-49	-110
PIS/COFINS	-6.507	-8.518
ICMS	-6.019	-5.225
TOTAL	-12.575	-13.853

Tabela 19: Perdas Tributárias no Brasil (2019-2020)

Segundo os cálculos realizados, as perdas tributárias decorrentes de fraudes, sonegação e inadimplência no setor de combustíveis somaram em 2020 um valor estimado em R\$ 13,8 bilhões tendo contribuído para isso principalmente as perdas relacionadas aos valores arrecadados de PIS/COFINS e ICMS, que respondem por, aproximadamente, 60% do total estimado.

Os montantes estimados mostram que ainda há um longo caminho a ser percorrido pelas autoridades governamentais no sentido de limitar as perdas a valores mais próximos de padrões internacionais.

7. Estimativas de Perdas Operacionais

As estimativas de perdas operacionais se basearam nos levantamentos do ICL junto a revendedores e distribuidores, e nos relatórios de não conformidade publicados pela ANP. Essa metodologia apontou, para 2018, uma perda operacional de R\$ 15,6 bilhões por ano (em moeda de 2018), sendo R\$ 13,6 bilhões atribuíveis a fraudes de qualidade, no caso de combustíveis adulterados ou fora da especificação técnica, e R\$ 2 bilhões em quantidade, relativos à bomba fraudada, roubo de cargas, de dutos e/ou pirataria.

Os principais tipos de não conformidades identificadas pela ANP estão descritos no gráfico 22 abaixo:

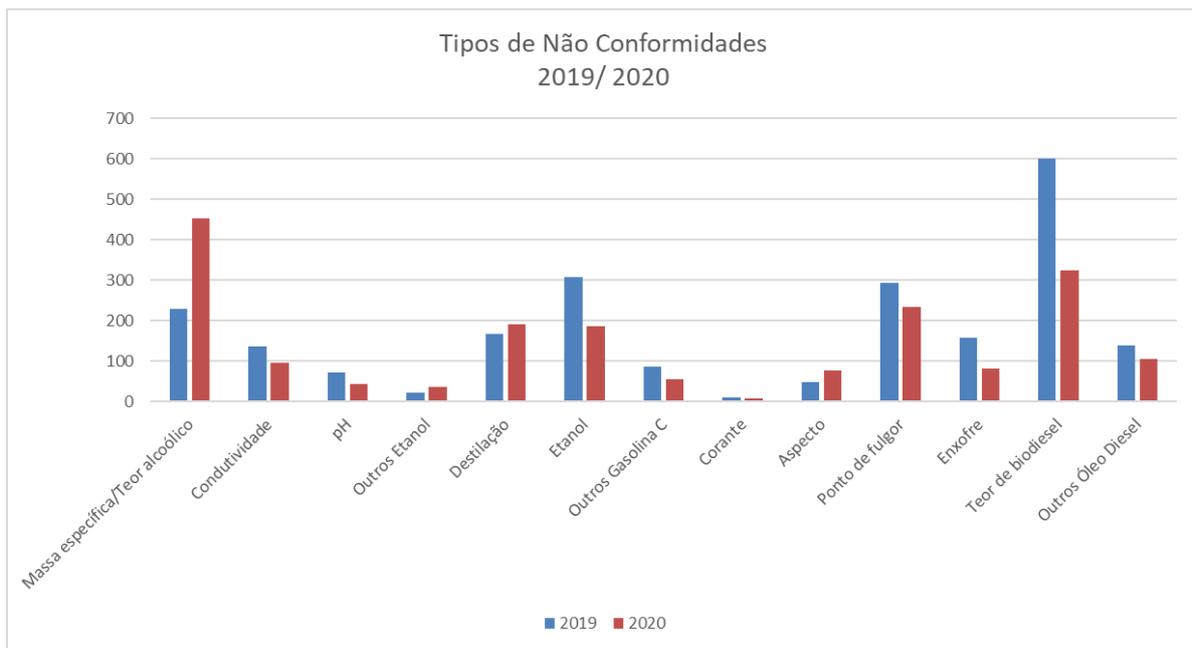


Gráfico 22: Tipos de não conformidades - ANP

7.1 Política da Qualidade de Produtos da ANP

A política de qualidade de produtos da ANP inclui as características físico-químicas que garantem que os combustíveis tenham a qualidade mínima necessária para o desempenho esperado. Essa regulamentação se refere ao combate às irregularidades na comercialização dos produtos, no atendimento às regras ambientais e do consumidor.

As diretrizes da Política da Qualidade de Produtos da ANP incluem:

- ▣ Proteger os interesses do consumidor, garantindo derivados de petróleo, gás natural e etanol combustível adequados ao uso;
- ▣ Proteger os interesses da sociedade, tendo em mente a qualidade de vida e as questões ambientais na especificação da qualidade dos produtos;
- ▣ Preservar os interesses nacionais, definindo a qualidade dos derivados de petróleo, do gás natural e do etanol combustível, em conformidade com a realidade brasileira;
- ▣ Estimular o desenvolvimento, por intermédio de especificações que induzam à evolução tecnológica;
- ▣ Promover a livre concorrência por intermédio das especificações dos produtos, evitando reservas de mercado; e
- ▣ Conferir credibilidade à qualidade dos produtos consumidos no País.

O Programa de Monitoramento da Qualidade dos Combustíveis é regulamentado pela Resolução ANP nº 8/2011, que inclui o acompanhamento dos indicadores gerais da qualidade dos combustíveis comercializados no Brasil, com a finalidade de identificar a existência de produtos que não atendem às especificações técnicas determinadas pela ANP. Os resultados obtidos no Programa de Monitoramento da Qualidade dos Combustíveis são publicados no Boletim Mensal da Qualidade dos Combustíveis Líquidos Automotivos Brasileiros.

A estimativa de impacto das não conformidades elencadas pela Agência Nacional de Petróleo – ANP foi calculada utilizando os volumes comercializados em cada ano multiplicados pelos percentuais de não conformidades e pelo preço bomba divulgado no site da ANP. Os cálculos das estimativas atingiram os valores destacados no gráfico 23:

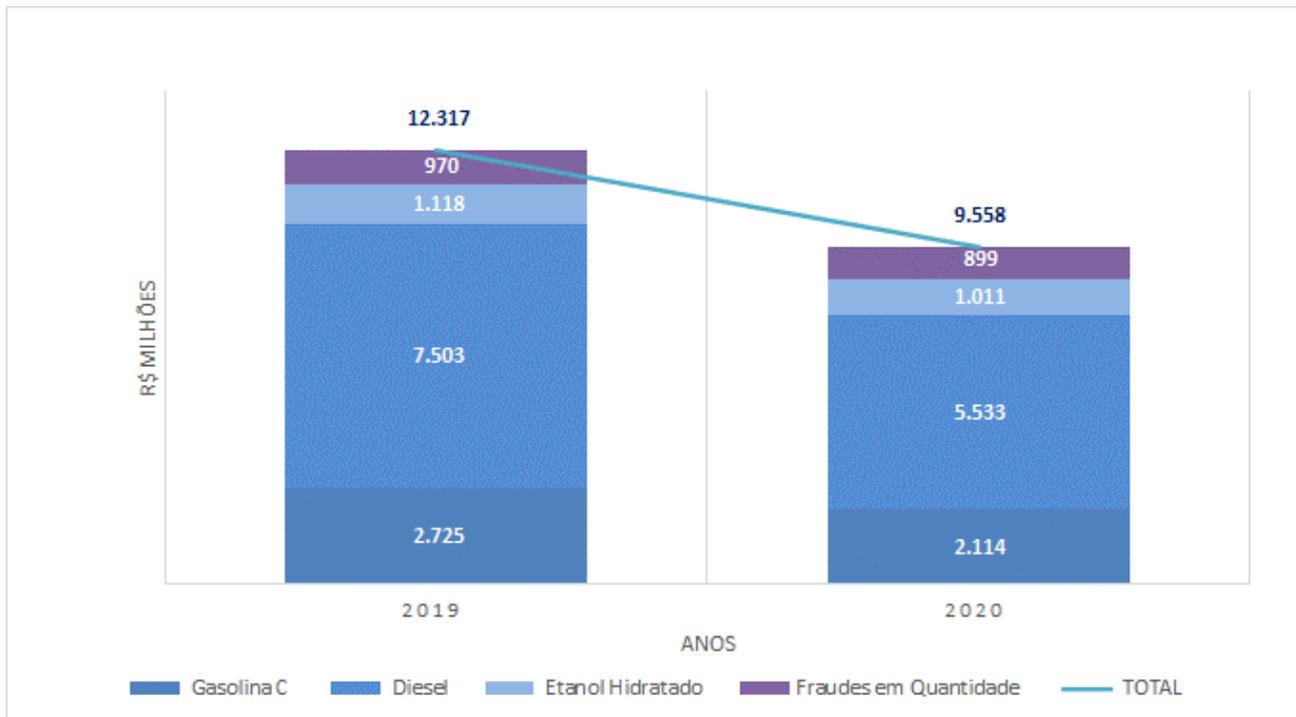


Gráfico 23: Estimativas das Perdas Operacionais em 2020

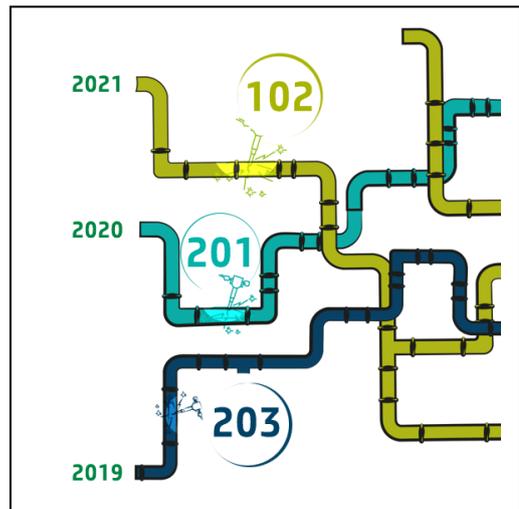
Além das perdas em qualidade, uma estimativa das fraudes operacionais, em 2019 e 2020 foram incluídas no Gráfico 23, para representar os desvios em volumes no abastecimento por meio de bombas fraudadas e outros delitos similares.

7.2 Roubo de Dutos

Em 2019, a Transpetro registrou 203 furtos ou tentativas de furtos nos dutos operados pela companhia. Esse valor representa uma redução de aproximadamente 22% em relação a 2018, sendo 141 ocorrências no Estado de São Paulo e 40 no Estado do Rio de Janeiro, o que representa 89% de todas as ocorrências registradas em solo nacional.

Em 2020, foram 201 furtos, apontando para uma tendência de redução das chamadas “derivações clandestinas” ao longo do tempo.

Em geral, as maiores preocupações com as perdas decorrentes de furtos de combustíveis são menos pelos volumes envolvidos, mas principalmente pelas ameaças de vazamentos, incêndios e explosões, o que põe em risco a vida humana e a sociedade em geral.



7.3 Os Incentivos ao Mercado Irregular de Combustíveis

Apesar de apenas os prejuízos causados pelo não atendimento as regras da ANP e os roubos de dutos e caminhões serem visíveis as autoridades governamentais, o modelo de tributação, de misturas obrigatórias e os preços diferenciados geram incentivos as irregularidades do mercado.

7.3.1 A tributação dos combustíveis

A tributação dos combustíveis tem as seguintes características principais:

- Uma elevada carga tributária, principalmente na gasolina
- Uma tributação altamente diferenciada
 - Entre os estados
 - Entre os combustíveis
 - Com outros produtos concorrentes

Com o objetivo de garantir a arrecadação, os principais combustíveis automotivos (gasolina e diesel) têm a sua tributação (CIDE, PIS/COFINS e ICMS) concentrada nas refinarias / importação. Uma vez que produtos “concorrentes”, tais como solventes e metanol, tem uma tributação muito menor do que a da gasolina e o etanol hidratado, há um elevado incentivo à mistura fraudulenta.

No caso do etanol hidratado, a ausência da monofasia na tributação do ICMS, compartilhado entre a produção e a distribuição, gera um elevado incentivo as irregularidades, principalmente nas operações interestaduais.

A figura abaixo ajuda a explicar as irregularidades usualmente praticadas no mercado:

Fluxos interestaduais

Produto		IMP	SP	SP	RJ	RJ	SP	SP	Barreira Estadual	UF que Perde?
EH	NF		→						SIM	RJ
	REAL		→							
EH	NF				→				NÃO	RJ
	REAL				→					
Gasolina C	NF		→						SIM	RJ
	REAL		→							
Gasolina C	NF				→				NÃO	RJ
	REAL				→					
Solventes	NF	→							SIM	RJ
	REAL	→								

Figura 8: Irregularidades nos fluxos interestaduais de produtos

O “passeio de produtos” ocorre quando a nota fiscal é emitida em um estado onde a alíquota de imposto é menor, mas a comercialização é feita em estados onde os preços são mais altos, em razão de uma tributação mais elevada. Dessa forma, os distribuidores irregulares, no caso do etanol e da gasolina C, emitem a NF em SP, com alíquota menor e vendem do Estado do Rio de Janeiro, com preços mais elevados, gerando uma perda de arrecadação para o estado onde foi realizada a venda, mas não foi recolhido o imposto.

Os demais combustíveis (GNV, QAV, Óleos combustíveis) por terem uma carga tributária menor e volumes menos expressivos, tem a tributação compartilhada entre produção e a comercialização.

7.3.2 Misturas obrigatórias

A gasolina e o diesel comercializados pelos postos revendedores têm a adição obrigatória de etanol anidro e biodiesel em percentuais de 27% na gasolina e percentuais que variaram de 10% a 12% no biodiesel no período de 2019 e 2020.

As misturas desses biocombustíveis são de responsabilidade das distribuidoras, conforme regulamentação da ANP. A fiscalização nas bombas dos postos de revenda irregulares registra fraudes com alterações desses percentuais de mistura de modo a favorecer o vendedor do produto, em geral com uma adição mais do que a obrigatória dos biocombustíveis, cuja tributação é menor, em relação aos derivados.

Corantes

Para inibir o álcool molhado, os produtores de etanol são obrigados, conforme regulamentação da ANP a adicionar um corante ao etanol anidro, para diferenciá-lo do etanol hidratado.

7.3.3 Preços diferenciados

Finalmente, também há registros sobre a tributação diferenciada e as misturas obrigatórias, em que há diferenciação nos preços de venda das refinarias para as distribuidoras, que poderão incentivar fraudes na comercialização desses produtos. Poderemos dar como exemplo o Diesel S-10 e S-500, e nas vendas pelos distribuidoras de combustíveis aditivados e não aditivados.

8. Conclusão

O **Estudo sobre o Mercado Irregular de Combustível no Brasil** contratado pelo ICL junto à FGV avançou em relação ao último estudo com dados de 2018, pois perpassa um marco temporal mais longo, de 2019 a 2020, consolidando a metodologia utilizada e conferindo maior robustez e validade aos resultados atingidos.

O marco temporal é particularmente relevante para este estudo, pois indica um período prévio e posterior ao momento mais crítico da pandemia da COVID-19 para o mercado de combustíveis e a economia brasileira, evidenciando os efeitos sobre este mercado e a importância dele para as atividades econômicas e o orçamento público.

A metodologia utilizada valida os dados coletados e confirma a hipótese de que as práticas irregulares subtraem a efetiva contribuição que o mercado de combustíveis poderia oferecer ao poder público, em função das fraudes e sonegação fiscal. O resultado do estudo é uma profunda disfunção observada pela diferença entre a arrecadação potencial ajustada e a arrecadação efetiva gerada pelas irregularidades que acometem esse mercado.

Estudo sobre o Mercado Irregular de Combustível - ICL - Relatório Final - 01 agosto 2022 pdf

Código do documento afe494a7-18b6-4560-9050-ca182f079db3



Assinaturas



Simone Corrêa Lecques de Magalhães
simone.lecques@fgv.br
Assinou

Simone Corrêa Lecques de Magalhães

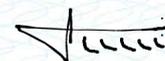


MARCIO LAGO COUTO
marcio.couto@fgv.br
Assinou como parte

MARCIO LAGO COUTO



CARLOS OTAVIO DE VASCONCELLOS QUINTELLA
carlos.quintella@fgv.br
Assinou como parte



Eventos do documento

12 Aug 2022, 10:18:29

Documento afe494a7-18b6-4560-9050-ca182f079db3 **criado** por SIMONE CORRÊA LECQUES DE MAGALHÃES (b6709256-1e57-4547-9daf-3b7f48818212). Email:simone.lecques@fgv.br. - DATE_ATOM: 2022-08-12T10:18:29-03:00

12 Aug 2022, 10:20:02

Assinaturas **iniciadas** por SIMONE CORRÊA LECQUES DE MAGALHÃES (b6709256-1e57-4547-9daf-3b7f48818212). Email: simone.lecques@fgv.br. - DATE_ATOM: 2022-08-12T10:20:02-03:00

12 Aug 2022, 10:20:11

SIMONE CORRÊA LECQUES DE MAGALHÃES **Assinou** (b6709256-1e57-4547-9daf-3b7f48818212) - Email: simone.lecques@fgv.br - IP: 201.39.147.100 (201.39.147.100 porta: 52810) - Documento de identificação informado: 936.110.057-20 - DATE_ATOM: 2022-08-12T10:20:11-03:00

12 Aug 2022, 12:17:48

MARCIO LAGO COUTO **Assinou como parte** (806b61a5-eabe-4b75-9058-10591608f9e1) - Email: marcio.couto@fgv.br - IP: 177.26.95.140 (ip-177-26-95-140.user.vivozap.com.br porta: 61224) - Documento de identificação informado: 633.500.097-00 - DATE_ATOM: 2022-08-12T12:17:48-03:00

12 Aug 2022, 15:05:18

CARLOS OTAVIO DE VASCONCELLOS QUINTELLA **Assinou como parte** (21086d6e-b14f-459b-af1b-ac6885bc0da0) - Email: carlos.quintella@fgv.br - IP: 177.142.135.242 (b18e87f2.virtua.com.br porta: 3048) - Documento de identificação informado: 671.309.507-06 - DATE_ATOM: 2022-08-12T15:05:18-03:00

Hash do documento original

(SHA256):17cb9c0735d264db86c0588686e9aad65aa814102e1165e0bd20c455553db451

(SHA512):c4bf5453e8b9e225b78d5ab55538e82a427ca1e383172eea3a0ce799c6230c859762a687272a2847937a434d2f1d8d7f7f11bd64f80f6a7f2166ab5803c5f03f

Esse log pertence **única e exclusivamente** aos documentos de HASH acima

Esse documento está assinado e certificado pela D4Sign