

Relatório
Anual da
Revenda de
Combustíveis

2017



Fecombustíveis

Federação Nacional do Comércio
de Combustíveis e de Lubrificantes

FECOMBUSTÍVEIS

Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes

www.fecombustiveis.org.br

Av. Rio Branco 103/13º andar. Centro-RJ. Cep.: 20.040-004

Telefone: (21) 2221-6695

A Fecombustíveis representa nacionalmente 34 Sindicatos e a Abregás, defendendo os interesses legítimos de, aproximadamente, 41 mil postos de serviços, 359 TRRs e cerca de 65 mil revendedores de GLP, além da revenda de lubrificantes. A Federação é filiada à Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC) e faz parte da Comissão Latino-Americana de Empresários de Combustíveis (Claec).

Tiragem: 4,5 mil exemplares

Presidente: Paulo Miranda Soares

Presidente de honra: Gil Siuffo

1º Vice-Presidente: Mario Luiz Pinheiro Melo

3º Vice-Presidente: Adão Oliveira da Silva

4º Vice-Presidente: Walter Tannus Freitas

5º Vice-Presidente: Maria Aparecida Siuffo Schneider

6º Vice-Presidente: José Camargo Hernandez

1º Secretário: Roberto Fregonese

2º Secretário: Emilio Roberto C. Martins

3º Secretário: José Augusto Melo Costa

1º Tesoureiro: Ricardo Lisboa Vianna

2º Tesoureiro: Manuel Fonseca da Costa

3º Tesoureiro: Armando Matheussi

Conselheiro Fiscal Efetivo: Luiz Felipe Moura Pinto

Conselheiro Fiscal Efetivo: Julio Cezar Zimmermann

Conselheiro Fiscal Efetivo: João Victor C. R. Renault

Diretor de TRR: Álvaro Rodrigues Antunes de Faria

Diretor de Postos de Rodovia: Ricardo Hashimoto

Diretor de Meio Ambiente: João Batista Porto Cursino de Moura

Diretor de GNV: Gustavo Sobral

Diretor de Lojas de Conveniência: Paulo Tonolli

Conselho Editorial:

Emílio Martins, José Antônio Rocha, José Camargo Hernandez, Mario Melo, Paulo Miranda Soares, Ricardo Hashimoto, Ricardo Lisboa Vianna e Roberto Fregonese.

Editora: Mônica Serrano

Editora-assistente: Gisele de Oliveira

Repórteres: Adriana Cardoso e Rosemeire Guidoni

Economista responsável: Isalice Galvão

Programação visual: Girasoli Soluções

Ilustração: Alexandre Bersot

Impressão: Edigráfica



ACRE

Delano Lima e Silva
Rua Pernambuco nº 599 - Sala 4
Bairro: Bosque
Rio Branco-AC
Fone: (68) 3226-1500
sindepac@hotmail.com
www.sindepac.com.br



ALAGOAS

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



AMAZONAS

Luiz Felipe Moura Pinto
Rua Rio Içá, 26 - quadra 35
Conj. Vieir Alves
Manaus-AM
Fone: (92) 3584-3707
Fax: (92) 3584-3728
sindcam@uol.com.br



BAHIA

José Augusto Melo Costa
Av. Otávio Mangabeira, 3.127
Costa Azul
Salvador-BA
Fone: (71) 3342-9557
Fax: (71) 3342-9557/9725
sindicombustiveis@sindicombustiveis.com.br
www.sindicombustiveis.com.br



CEARÁ

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



DISTRITO FEDERAL

Daniel Benquerer Costa
SHCGN-CR 704/705, Bloco E
entrada 41, 3º andar, sala 301
Brasília-DF
Fone: (61) 3274-2849
Fax: (61) 3274-4390
sindicato@sindicombustiveis-df.com.br
www.sindicombustiveis-df.com.br



ESPÍRITO SANTO

Nebelto Carlos dos Santos Garcia
Rua Vasco Coutinho, 94
Vitória-ES
Fone: (27) 3322-0104
Fax: (27) 3322-0104
sindipostos@sindipostos-es.com.br
www.sindipostos-es.com.br



GOIÁS

José Batista Neto
12ª Avenida, 302
Setor Leste Universitário
Goiânia-GO
Fone: (62) 3218-1100
Fax: (62) 3218-1100
sindiposto@sindiposto.com.br
www.sindiposto.com.br



MARANHÃO

Orlando Pereira dos Santos
Av. Jerônimo de Albuquerque, 25
Ed. Pátio Jardins, 5º andar/ salas
518 e 520
Calhau - São Luís-MA
Fone: (98) 98749-1700/ 98453-7975/ 98433-5941
sindcomb@uol.com.br
www.sindicombustiveis-ma.com.br



MATO GROSSO

Aldo Locatelli
R. Manoel Leopoldino, 414, Araés
Cuiabá-MT
Fone/Fax: (65) 3621-6623
contato@sindipetroleo.com.br
www.sindipetroleo.com.br



MATO GROSSO DO SUL

Edemir Jardim Melo
Rua Bariri, 133
Campo Grande-MS
Fone: (67) 3325-9988 / 9989
Fax: (67) 3321-2251
sinpetro@sinpetro.com.br
www.sinpetro.com.br



MINAS GERAIS

Carlos Eduardo Mendes Guimarães Júnior
Rua Amoroso Costa, 144
Bairro Santa Lúcia
Belo Horizonte-MG
Fone/Fax: (31) 2108-6500/ 2108-6530
minaspetro@minaspetro.com.br
www.minaspetro.com.br



PARÁ

Ovidio da Silveira Gasparetto
Av. Duque de Caxias, 1.337
Bairro Marco
Perímetro: Trav. Mariz e Barros/Trav.
Timbó - Belém-PA
Fone: (91) 3224-5742/ 3241-4473
secretaria@sindicombustiveis-pa.com.br
www.sindicombustiveis-pa.com.br



PARAÍBA

Omar Aristides Hamad Filho
Av. Minas Gerais, 104
Bairro dos Estados
João Pessoa-PB
Fone: (83) 3324-1600
Fax: (83) 3221-0762
sindipet@hotmail.com
www.sindipetropb.com.br



PARANÁ

Rui Cichella
Rua Vinte e Quatro de Maio, 2.522
Curitiba-PR
Fone/Fax: (41) 3021-7600
diretoria.sindi@sindicombustiveis-pr.com.br
www.sindicombustiveis-pr.com.br



PERNAMBUCO

Alfredo Pinheiro Ramos
Rua Astorga, 120 - Bom Retiro
Recife-PE
Fone: (81) 3227-1035
Fax: (81) 3445-2328
recepcao@sindicombustiveis-pe.org.br
www.sindicombustiveis-pe.org.br



PIAUI

Robert Athayde de Moraes Mendes
Av. Jockey Club, 299, Edifício Euro-
busines 12º, sala 1212
Teresina-PI
Fone: (86) 3233-1271
Fax: (86) 3233-1271
sindpetropi@gmail.com
www.sindipetropi.org.br



RIO DE JANEIRO

Ricardo Lisboa Vianna
Av. Presidente Franklin Roosevelt, 296
São Francisco
Niterói-RJ
Fone/Fax: (21) 2704-9400
sindestado@sindestado.com.br
www.sindestado.com.br



RIO DE JANEIRO - MUNICÍPIO

Maria Aparecida Siuffo Pereira Schneider
Rua Alfredo Pinto, 76 - Tijuca
Rio de Janeiro-RJ
Fone: (21) 3544-6444
secretaria@sindcomb.org.br
www.sindcomb.org.br



RIO GRANDE DO NORTE

Antônio Cardoso Sales
Rua Raposo Câmara, 3588
Candelária - Natal-RN
Fone: (84) 3217-6076
Fax (84) 3217-6577
sindipostosrn@sindipostosrn.com.br
www.sindipostosrn.com.br



RIO GRANDE DO SUL

Adão Oliveira
Rua Cel. Genuíno, 210 - Centro
Porto Alegre-RS
Fone: (51) 3930-3800
Fax: (51) 3228-3261
presidencia@sulpetro.org.br
www.sulpetro.org.br



RIO GRANDE DO SUL - SERRA GAÚCHA

Luiz Henrique Martingui
Rua Ítalo Victor Berssani, 1.134
Caxias do Sul-RS
Fone/Fax: (54) 3222-0888
sindipetro@sindipetroserra.com.br
www.sindipetroserra.com.br



RONDÔNIA

Rafael Alexandre Figueiredo Gomes
Travessa Guaporé, Ed. Rio Madeira,
3º andar, salas 307/308
Porto Velho-RO
Fone: (69) 3229-6987
Fax: (69) 3229-2795
sindipetrorondonia@gmail.com
www.sindipetro-ro.com.br

RORAIMA

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



SANTA CATARINA

Reinaldo Francisco Geraldi
Rua Porto União, 606
Bairro Anita Garibaldi
Joinville-SC
Fone: (47) 3433-0932 / 0875
Fax: (47) 3433-0932
sindipetro@sindipetro.com.br
www.sindipetro.com.br



SANTA CATARINA - BLUMENAU

Julio César Zimmermann
Rua Quinze de Novembro, 550/4º andar
Blumenau-SC
Fone: (47) 3326-4249
Fax: (47) 3326-6526
sinpeb@bnu.matrix.com.br
www.sinpeb.com.br



SANTA CATARINA - FLORIANÓPOLIS

Paulo Roberto Ávila
Av. Presidente Kennedy, 222 - 2º andar
Campinas São José
Florianópolis-SC
Fone: (48) 3241-3908
sindopolis@gmail.com



SANTA CATARINA - LITORAL CATORINENSE E REGIÃO

Giovani Alberto Testoni
Rua José Ferreira da Silva, 43
Itajaí-SC
Fone: (47) 3241-0321
Fax: (47) 3241-0322
sincombustiveis@sincombustiveis.com.br
www.sincombustiveis.com.br



SÃO PAULO - CAMPINAS

Flávio Martini de Souza Campos
Rua José Augusto César, 233
Jardim Chapadão - Campinas-SP
Fone: (19) 3284-2450
recap@recap.com.br
www.recap.com.br



SÃO PAULO - SANTOS

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



SERGIPE

Mozart Augusto Oliveira
Rua Dep. Euclides Paes Mendonça, 871
Bairro Salgado Filho - Aracaju-SE
Fone: (79) 3214-4708
Fax: (79) 3214-4708
sindpese@infonet.com.br
www.sindpese.com.br



SINDILUB

Laércio dos Santos Kalauskas
Rua Trípoli, 92, conj. 82
Vila Leopoldina
São Paulo-SP
Fone: (11) 3644-3440/ 3645-2640
sindilub@sindilub.org.br
www.sindilub.org.br



TOCANTINS

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



TRR

Álvaro Rodrigues Antunes de Faria
Rua Lord Cockrane, 616
8º andar, salas 801/804 e 810
Ipiranga-SP
Fone: (11) 2914-2441
Fax: (11) 2914-4924
info@sindtr.com.br
www.sindtr.com.br

Entidade associada



ABRAGÁS (GLP)

José Luiz Rocha
Fone: (41) 8897-9797
abragas.presidente@gmail.com
www.abragas.com.br

- 05 • *Carta do Presidente*
- 06 • **ESTADOS UNIDOS** *Ritmo desacelera*
- 10 • **CENÁRIOS** *A crise continua*
- 18 • **GASOLINA** *Vendas em alta*
- 26 • **ETANOL** *Em queda*
- 36 • **DIESEL** *Mais um ano de recuo*
- 44 • **BIODIESEL** *Desempenho fraco*
- 50 • **GNV** *O ano da virada*
- 58 • **GLP** *Comercialização em alta*
- 64 • **LUBRIFICANTES** *Desafio persiste*
- 70 • **MEIO AMBIENTE** *Qualidade comprometida*
- 76 • **LEGISLAÇÃO** *Gosto amargo*
- 82 • **CONVENIÊNCIA** *Em busca das tendências*
- 86 • **FECOMBUSTÍVEIS** *De olhos bem abertos*
- 94 • *Cadeia de abastecimento*
- 95 • *Siglas*
- 96 • *Lista de Tabelas*
- 98 • *Glossário*
- 100 • *Fontes de pesquisa e Agradecimentos*



O momento econômico adverso do país prolongou-se por mais um ano. Sem dúvida, em 2016, a revenda sofreu com mais intensidade os efeitos da crise, que não foram poucos. A queda nas vendas de combustíveis de 3,6% no período 2015/2016 foi apenas a ponta do *iceberg* que a revenda passou. Com a recessão, abriu-se uma janela para agentes inidôneos praticarem a concorrência desleal. A bomba fraudada, quando se instala um *chip* para burlar o volume de combustíveis, foi um dos golpes mais praticados. O consumidor paga para encher o tanque e leva menos gasolina. Outra fraude comum foi a adulteração na qualidade de combustíveis. Em 2016, tivemos uma das maiores fraudes detectadas pela ANP com a contaminação do etanol por metanol. O episódio aconteceu no Rio de Janeiro, com cerca de 16 milhões de litros provenientes das três principais distribuidoras, que foram fornecidos para sua rede de postos. Em um primeiro momento, a relação de confiança da revenda embandeirada ficou abalada. Muitas vezes, o revendedor confia cegamente na qualidade do combustível fornecido por suas parceiras, e não coleta a amostra-testemunha que representa a sua única defesa. Neste caso, as três distribuidoras compraram etanol da mesma usina. Apesar de a distribuição e revenda serem vítimas, aos olhos do consumidor, a culpa pela autoria da fraude é sempre dos postos, principalmente porque foram eles que ficaram fechados por uma semana até a constatação de que o combustível veio não conforme da base da distribuidora, de acordo com os procedimentos da ANP. Este dano intangível, que afeta a imagem da revenda, só é percebido pelo empresário através da perda de seus clientes, como se já não bastassem as dificuldades financeiras causadas pela recessão.

Para combater as irregularidades, o Sindicom liderou o lançamento do programa Combustível Legal, que contou com o apoio da Fecombustíveis e de outras entidades. O programa promoveu diversos eventos para debater as principais irregularidades. No final de 2016, entre as ações de combate, foi estabelecido um termo de compromisso dos governadores do Paraná, Beto Richa, e de São Paulo, Geraldo Alckmin, para a criação de uma lei para cassar o registro do posto que fraudar a bomba com disposit

tivos eletrônicos. Este foi um dos primeiros avanços, que resultou de uma ação conjunta do setor em prol de um ambiente competitivo e saudável.

O **Relatório Anual da Revenda de Combustíveis 2017** apresenta uma radiografia completa do setor de combustíveis no ano de 2016 em meio ao cenário de retração, quando o PIB encolheu 3,6% em comparação a 2015. Como o setor é extremamente dinâmico, o comportamento de consumo se inverteu em relação à edição de 2015.

Em 2016, a gasolina foi o grande destaque de consumo, cujo crescimento foi de 4,6% em comparação ao ano anterior. O etanol, que bateu recorde de vendas em 2015, recuou 18,3% no período. O GNV teve o seu ano de virada, com crescimento de 3%, após passar anos com as vendas em baixa.

O diesel, por acompanhar o desempenho da economia, permaneceu em queda de 5,1% (2015/2016), porém, em volume de vendas, totalizou 54,3 milhões de metros cúbicos e se mantém na liderança da matriz veicular nacional, com 45% do total de participação.

Em 2016, tivemos fatos marcantes que mexeram com o país como um todo. O principal deles foi a troca de governo, com o *impeachment* da presidente Dilma Rousseff, que deixou o comando para Michel Temer. Sob a nova gestão, Pedro Parente assumiu a presidência da Petrobras, que tem um grande desafio de equilibrar as finanças da estatal.

Parente implementou profundas mudanças logo no primeiro ano de gestão, trazendo duas principais medidas: plano de desinvestimentos da Petrobras, com a venda de vários de seus ativos, incluindo a BR Distribuidora e a Liquigás; e a mudança na política de preços, que passou a acompanhar o mercado internacional desde outubro de 2016. Este é um pequeno resumo do conteúdo deste **Relatório**.

A leitura deste documento é primordial para quem atua no setor. Temos que nos manter informados a respeito do que acontece em nosso país e repercute em nosso segmento. Trazemos também as mudanças nas regras, as atualizações de resoluções da ANP, as novas leis e obrigações, que demandam atualização constante. O nosso **Relatório** concentra um pedaço da nossa história em um só local. Vale a pena conferir!

Boa leitura!

Paulo Miranda Soares

Presidente da Fecombustíveis

ESTADOS UNIDOS

Ritmo desacelera

A economia dos Estados Unidos diminuiu seu vigor de crescimento em relação aos últimos anos, mas manteve alta de 1,6% em 2016 ante o mesmo período do ano anterior. Este resultado foi considerado o pior desde 2011. Em 2015, o desempenho da economia foi mais positivo, com aumento de 2,4%. Apesar da redução do ritmo de evolução, o país manteve expansão do número de empregos, com 2,16 milhões. Somente em dezembro foram criadas 156 mil novas vagas no mercado de trabalho. A taxa de desemprego encerrou o ano em 4,7%, nível considerado extremamente baixo.

No ano passado, o Federal Reserve aumentou a taxa de juros em 0,25 ponto percentual, passando a remuneração dos títulos públicos, que estava entre zero e 0,25%, para 0,25% e 0,5%.

No aspecto interno, os indicadores econômicos demonstram que a economia norte-americana iniciou 2017 bem. O Federal Reserve anunciou o primeiro aumento da taxa de juros, em 15 de março, em 0,25 ponto percentual, aumentando para o intervalo de 0,75% e 1%. A justificativa tem como respaldo os dados de empregos positivos e a confiança de que a inflação está caminhando para sua meta. O órgão tem expectativa de aplicar mais dois aumentos nas taxas de juros ainda em 2017.

Entre os destaques de 2016, as eleições norte-americanas surpreenderam o mundo com a vitória de Donald Trump. Uma de suas promessas de campanha foi a de elevar o crescimento da economia entre 3% e 4% ao ano durante seu mandato, que começou em 20 de janeiro de 2017. A política expansionista tem como meta aumentar investimentos em infraestrutura, fazer reforma fiscal e implementar medidas protecionistas relacionadas ao comércio internacional.

Considerado instável e polêmico, Trump pode trazer risco às relações políticas e econômicas internacionais.

1.1 VENDAS DE GASOLINA E DIESEL

(Em milhões de m³)

GASOLINA	2015	499
	2016	515
DIESEL	2015	212
	2016	208

Fonte: EIA
Nota: Os dados do diesel são referentes ao Ultra Low Sulfur, pois não há dados disponíveis para o Low Sulfur e High Sulfur.

Consumo de combustíveis fósseis

Os norte-americanos abastecem seus carros de quatro a cinco vezes por mês em cerca de 150 mil postos de abastecimento, dos quais 123.807 são revendas com lojas de conveniência, que comercializam 80% do total de combustíveis no país.

Em relação ao consumo, assim como em 2015, a gasolina continuou a acumular crescimento, passando de 499 milhões de metros cúbicos, em 2015, para 515 milhões de metros cúbicos, em 2016, o que representou alta de 3%. Já as vendas de diesel romperam a trajetória de crescimento e registraram queda de 2%, passando de 212 milhões de metros cúbicos em 2015, para 208 milhões de metros cúbicos em 2016.

Consumo de combustíveis renováveis

No âmbito dos biocombustíveis, o destaque de 2016 ficou por conta das vendas de biodiesel, que cresceram 40%, para 7,8 milhões de metros cúbicos. A produção de biodiesel também aumentou 23% na comparação com 2015, alcançando 5,9 milhões de metros cúbicos.

Assim como no Brasil, a produção de biodiesel norte-americana tem variedade de matérias-primas, como soja e gordura animal. O produto é utilizado como combustível em caminhonetes, tratores, transporte escolar, veículos limpa-neves, barcos e sistemas de aquecimento doméstico.

Já o etanol registrou crescimento de 3,3% no período 2015-2016, com vendas totais de 54,5 milhões de metros cúbicos. A produção aumentou 3,5%, passando de 56 milhões de metros cúbicos, em 2015, para 58 milhões de metros cúbicos em 2016.

No final de 2016, a Agência de Proteção Ambiental anunciou as metas para o uso de biocombustíveis em 2017, exigindo que as empresas de energia misturem 19,3 bilhões de galões de biocombustíveis na gasolina e no diesel.

Nos últimos quatro anos, aproximadamente, 4,5 milhões de metros cúbicos de etanol brasileiro abasteceram veículos norte-americanos.

A Agência é obrigada a estabelecer metas para o Renewable Fuel Standard, sobre a quantidade de etanol e biodiesel que precisam ser misturados com gasolina e diesel. O programa tem como meta reduzir as emissões de gases de efeito estufa, promover a independência energética e estimular as economias rurais.

1.2 BIODIESEL

(Em milhões de m³)

PRODUÇÃO	2015	4,78
	2016	5,89

CONSUMO	2015	5,59
	2016	7,80

Fonte: EIA

1.3 ETANOL

(Em milhões de m³)

PRODUÇÃO	2015	56,0
	2016	58,0

CONSUMO	2015	52,8
	2016	54,5

Fonte: EIA

Hipermercados

O mercado da revenda nos Estados Unidos inclui também a participação dos hipermercados. Dados da EIA, de maio de 2016, destacaram as cinco principais redes que comercializaram combustíveis nos Estados Unidos: Kroger, com 1.354 postos; Walmart, com 1.323 unidades; Sam's Club, com 535; Costco, com 430; e Safeway, com 341.

A força dos pequenos

Mais de 70 mil lojas de conveniência, ou 58,8% do total do mercado, são representados por empresários que possuem uma única unidade. Os proprietários que possuem de dois a dez estabelecimentos representam 4% do mercado, enquanto os revendedores que têm de 11 a 50 lojas respondem por 8,7%. Proprietários que possuem de 51 a 200 lojas correspondem a 5,5%; enquanto que o grupo com 201 a 500 lojas respondem por 5,6%. Já aqueles que detêm grandes redes, com mais de 500 estabelecimentos, respondem por 17,2%.

Preços

A composição de preços tanto da gasolina como do diesel considerou os custos de petróleo, refino, margens e impostos. Os tributos nos Estados Unidos têm variações de custos de acordo com a região em que o negócio está localizado. Em 2016, a participação dos tributos aumentou 2 pontos percentuais em relação a 2015 para a gasolina e 3 pontos percentuais para o diesel. Na composição de preços da gasolina, a participação do petróleo caiu 3 pontos percentuais entre 2015 e 2016. Em relação aos preços, a gasolina ficou mais barata 11,4% em relação a 2015, sendo comercializada, em média, por R\$ 0,56 por litro. Já o preço médio do diesel caiu 14,8%, de US\$ 0,71 por litro em 2015, para US\$ 0,60 por litro em 2016.

1.4 COMPOSIÇÃO DO PREÇO DA GASOLINA NO VAREJO

PETRÓLEO	2015	48%
	2016	45%
REFINO	2015	19%
	2016	18%
MARGENS	2015	14%
	2016	16%
IMPOSTOS	2015	19%
	2016	21%
PREÇO (Em US\$ por litro)	2015	0,640
	2016	0,567

Fonte: EIA

1.5 COMPOSIÇÃO DO PREÇO DO DIESEL NO VAREJO

PETRÓLEO	2015	42%
	2016	42%
REFINO	2015	16%
	2016	16%
MARGENS	2015	22%
	2016	19%
IMPOSTOS	2015	19%
	2016	22%
PREÇO (Em US\$ por litro)	2015	0,715
	2016	0,609

Fonte: EIA

Menor participação

As grandes empresas de petróleo têm saído do mercado de varejo de combustíveis desde 2007 e, atualmente, restaram somente a Chevron e a Shell, que, juntas, têm 316 postos de combustíveis, o que representa menos de 1% do total de mercado. A ExxonMobil, a BP e a ConocoPhillips deixaram de operar diretamente na revenda ao longo dos anos.

Apesar deste cenário, as marcas ou bandeiras permaneceram no mercado. Mais da metade das revendas norte-americanas ostentam marcas dos 15 maiores produtores e refinadores de petróleo, com postos operados por empresários independentes, que assinaram contratos de fornecimento de combustíveis com estas empresas, similar ao modelo brasileiro de parceria entre distribuição e revenda.

Os demais 50% de mercado operam sem marca e parte do setor é formado por empresas que criaram sua marca própria, como QuikTrip, Wawa, 7-Eleven etc.

CENÁRIOS

The background features a dark teal color with several diagonal white lines creating a grid of diamond shapes. A prominent white diagonal band runs from the top-left towards the bottom-right, containing the word 'CENÁRIOS'. A large, bright lime green diamond is positioned in the center-right area, overlapping the white band. To the right of the green diamond, there is a smaller cyan diamond. The bottom-right portion of the image is a large white area, also defined by the diagonal lines.

A crise continua

Pelo segundo ano consecutivo, a economia brasileira retrocedeu e o PIB fechou em queda de 3,6% em 2016, praticamente no mesmo patamar de 2015, quando recuou 3,8%. A crise econômica não arrefeceu no ano passado e a crise política atingiu seu ápice com o processo de *impeachment* da ex-presidente Dilma Rousseff, destituída do cargo em 31 de agosto. Desde então, o país vive sob o governo de Michel Temer, que teve dentre as primeiras iniciativas o corte de nove ministérios e a aprovação da PEC 241 dos gastos públicos, que estabeleceu um teto como medida de contenção do crescimento da dívida. No ano passado, as contas do setor público encerraram no vermelho, assim como em 2015. As despesas superaram as receitas e geraram *déficit* de R\$ 155,7 bilhões, o que representa 2,47% do PIB. Tal resultado não considera os gastos com a dívida pública. Em comparação a 2015, o endividamento do governo piorou, já que o saldo negativo foi de R\$ 111,2 bilhões, ou seja, 1,85% do PIB.

No encerramento do ano, os indicadores econômicos mostraram o panorama do país. A taxa de juros básica da economia, a Selic, encerrou 2016 em 13,75%. A inflação, considerando índice oficial do governo, o IPCA, fechou 2016 em 6,29%, pouco abaixo do teto da meta de inflação (6,5%). A taxa de desemprego permaneceu alta, em 12,6% no trimestre entre novembro de 2016 e janeiro de 2017. De acordo com o IBGE, neste período, havia 12,9 milhões de pessoas desocupadas no país.

Mudanças na Petrobras

Com a troca de governo, Pedro Parente assumiu a presidência da Petrobras no governo de Temer. Sob sua gestão, foram anunciadas importantes medidas para amenizar o endividamento da companhia. Em 20 de setembro, a Petrobras apresentou o Plano de Negócios e Gestão, que apontou uma meta de desinvestimentos da ordem de US\$ 15,1 bilhões para o período 2015/2016 de US\$ 19,5 bilhões para o biênio de 2017/2018.

O foco da Petrobras passa a ser exploração e produção, diminuindo suas operações em seus diversos braços de negócios. Este novo direcionamento da empresa já começou a trazer mudanças em 2016 no âmbito da logística de combustíveis, pois a Petrobras pretende escolher as áreas que tragam melhores preços e margens competitivas, deixando de ser a grande operadora que fazia 100% das entregas das refinarias às distribuidoras. Os contratos com as distribuidoras foram formatados em novos moldes no ano passado, aumentando a responsabilidade das distribuidoras em assumir determinados custos, que, até então, eram cobertos pela Petrobras.

2.1 EXPECTATIVAS DE MERCADO PARA 2017

PIB (% crescimento)	0,47
Meta Selic - fim de período (% a.a.)	9,00
IPCA (%)	4,12
IGP-M (%)	4,51
Taxa de câmbio - fim de período (R\$/US\$)	3,28

Fonte: Boletim Focus (Banco Central), 24.03.2016

Outra grande mudança no mercado foi o anúncio da Petrobras sobre a implantação da nova política de preços para a gasolina e o diesel comercializados em suas refinarias, com base na paridade dos preços internacionais. Desde então, a estatal tem feito revisões de preços pelo menos uma vez por mês, anunciando redução, aumento ou manutenção dos preços praticados em suas refinarias conforme variação do mercado internacional.

Um dos motivos para a decisão da estatal foi o crescente volume de importações pelas distribuidoras, o que resultou em perda da participação de mercado da Petrobras. No caso da gasolina, as importações cresceram 28% ao mês entre março e setembro de 2016 e as de diesel 14%.

Impacto na revenda

A mudança da política de preços pela Petrobras foi avaliada positivamente pelos analistas de mercado, principalmente pelas reduções de preços da gasolina e do diesel nos primeiros meses. A sociedade, a imprensa e os órgãos fiscalizadores,

por desconhecimento do setor, cobraram dos postos que as quedas efetuadas pela Petrobras fossem repassadas integralmente ao consumidor. No entanto, a complexidade da cadeia impede que este repasse seja feito. Os postos no Brasil só podem comprar combustíveis das distribuidoras. São elas que compram combustíveis das refinarias e até o produto chegar aos postos são embutidos outros custos, como adição do etanol anidro - pela mistura à gasolina - e biodiesel - pela mistura no diesel -, impostos e fretes. No final do ano, os preços do etanol anidro subiram, causando anulação das quedas de preços da gasolina em 2016.

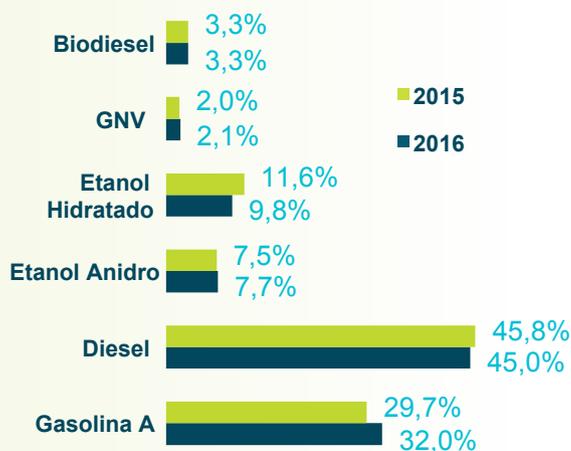
Do ponto de vista de negócio, foi um ano em que os empresários da revenda perceberam o impacto da crise com mais intensidade. Houve aumento dos custos operacionais, mais obrigações legais, elevação da concorrência, aumento das irregularidades e queda nas vendas de combustíveis. A conjunção deste panorama resultou, muitas vezes, na venda do ponto comercial, já que este tipo de estabelecimento não fecha, mas muda de proprietário.

Gasolina em destaque

No ano passado, em virtude do aumento nas vendas, a gasolina foi o único combustível que subiu sua participação na matriz de consumo veicular nacional, de 29,7% para 32%. Apesar da queda do consumo do óleo diesel em 5,1% em relação a 2015, no panorama geral da matriz, o combustível fóssil manteve a liderança, com 45% do total, registrando leve recuo de 0,8 ponto percentual.

O etanol hidratado também reduziu sua participação na matriz, para 9,8%.

2.2 MATRIZ DE CONSUMO VEICULAR



Fonte: ANP

Ainda em queda

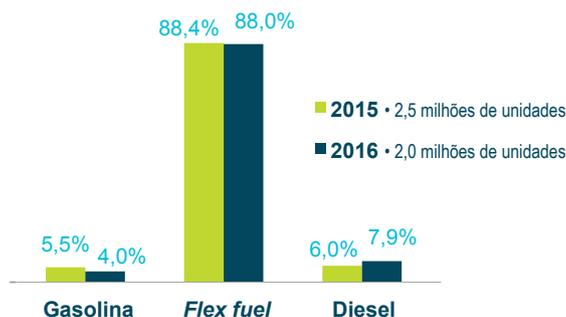
A situação continuou agravada para a indústria automobilística. A produção de veículos, comerciais leves, caminhões e ônibus caiu 11,2% no período 2015-2016, para 2,16 milhões de unidades. Já as vendas de veículos, considerando leves e pesados, acumularam queda de 20%, para 2 milhões de unidades comercializadas.

O mercado de combustíveis aprofundou a queda nas vendas, em virtude do cenário de contenção econômica, com redução de 4,5% em comparação a 2015, totalizando 135,4 milhões de metros cúbicos de combustíveis comercializados no ano passado.

O faturamento dos três principais combustíveis no país (diesel, gasolina e etanol) somou R\$ 363,1 bilhões, ou seja, crescimento de 6% ante o mesmo período do ano anterior.

Como em 2016, a situação financeira de vários estados se agravou, muitos deles aumentaram os impostos dos combustíveis, o que contribuiu para elevar o volume de arrecadação em 10% no período, com montante acumulado de R\$ 104,7 bilhões. As vendas de gasolina colaboraram com mais da metade do total arrecadado, acumulando R\$ 59,4 bilhões.

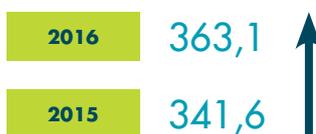
2.3 LICENCIAMENTO DE AUTOVEÍCULOS



Fonte: Anfavea

2.4 FATURAMENTO (Gasolina + Diesel + Etanol)

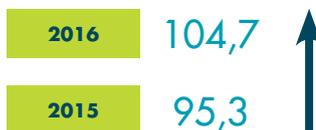
Em bilhões de R\$



Fonte: Fecombustíveis

2.5 ARRECADAÇÃO TRIBUTÁRIA (Gasolina + Diesel + Etanol)

Em bilhões de R\$



Fonte: Fecombustíveis

Gás natural

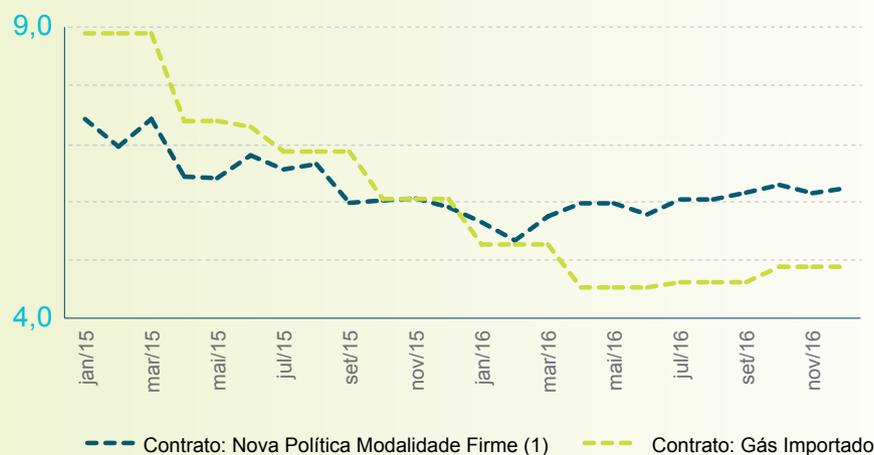
Com o recuo da atividade econômica, principalmente na indústria e usinas termelétricas, o consumo de gás natural em 2016 somou 51,3 bilhões de metros cúbicos, um recuo de 5,7% ante o mesmo período do ano anterior.

A produção nacional aumentou de 35,1 bilhões de metros cúbicos para 37,9 bilhões de metros cúbicos, 7,8% acima do produzido em 2015. Consequentemente, a oferta de gás natural nacional aumentou de 65% para 74%, diminuindo o volume de importação de 35% para 26%.

Desde novembro de 2015 não é aplicado o desconto provisório pela Petrobras sobre os preços contratuais da nova política modalidade firme.

2.6 PREÇO DO GÁS NATURAL

(US\$/MMBTU)



Fonte: MME

Nota (1): Preço com desconto Petrobras no período de Janeiro a Outubro/2015

2.7 BALANÇO DO GÁS NATURAL

Em bilhões de m³

	2015	2016
PRODUÇÃO	35,1	37,9
IMPORTAÇÃO	19,3	13,4
CONSUMO APARENTE	54,4	51,3

Fonte: ANP

Petróleo

Para o setor de petróleo, o ano passado também foi bastante difícil e volátil em todo o mundo. Os preços começaram baixos, com US\$ 30,7 por barril em janeiro, porém, iniciaram trajetória de subida a partir de março, que não se firmou na maior parte dos meses, quando os preços oscilaram bastante até voltar a cair em novembro. Isto porque, no final de novembro, os membros da Opep celebraram um acordo para reduzir, conjuntamente, a extração diária de petróleo em 1,2 milhão de barris. Este pacto será renovável a cada seis meses.

Após o acordo, os preços do petróleo do tipo *Brent* tiveram elevação em dezembro, batendo máxima de US\$ 53,32 por barril, valor 40% maior do que o mesmo período de 2015.

No âmbito nacional, a produção brasileira de petróleo aumentou 3% em 2016 na comparação com o ano anterior, para 146,1 milhões de metros cúbicos. A elevação da produção favoreceu o crescimento de 8% das exportações no período e queda de 45% das importações. Com isso, a balança comercial brasileira ficou superavitária e a diferença entre as operações resultou em 36 milhões de metros cúbicos, o que gerou uma receita ao país de US\$ 10,1 bilhões.

2.8 BALANÇO DO PETRÓLEO

Em milhões de m³

	2015	2016
Produção	141,4	146,1
Importação	19,0	10,4
Exportação	42,8	46,3
Consumo aparente	117,7	110,1

Fonte: ANP

2.9 PREÇO DO PETRÓLEO TIPO

BRENT NO MERCADO SPOT

(US\$/barril)



Fonte: EIA

Agente do mercado

Mesmo em meio ao cenário econômico adverso, o número de agentes do mercado aumentou 7% (2015-2016), de 116.770 para 124.715. Grande parte desta elevação deve-se à revenda de GLP, que aumentou a quantidade de agentes em 7% na comparação com 2015. Já a revenda de combustíveis líquidos teve um aumento mais contido, de 2%, totalizando 41.689 agentes. As refinarias e as usinas de biodiesel e de etanol mantiveram-se no mesmo patamar de 2015. Já as distribuidoras tiveram 23 baixas, finalizando 2016 com 164 companhias. Essas baixas têm relação com a conclusão de processos admi-

2.10 AGENTES DO MERCADO	2015	2016
Refinarias	18	18
Usinas de etanol	383	383
Produtores de biodiesel	50	50
Distribuidoras de combustíveis líquidos	187	164
Distribuidoras de GLP	19	20
TRR	380	359
Postos	40.894	41.689
Pontos de Abastecimento	13.408	16.343
Revenda de GLP	61.431	65.689

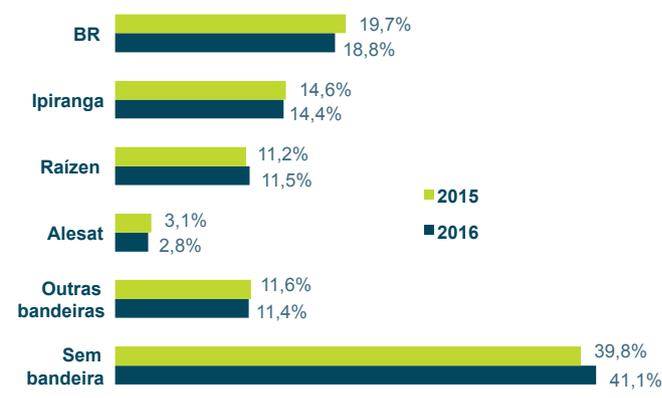
Fonte: ANP

nistrativos instaurados pela ANP para revogar autorizações de agentes que supostamente não atenderam aos requisitos mínimos para o exercício da atividade.

Bandeiras brancas aumentam

No ano passado, com a crise econômica mais aprofundada, houve um pequeno crescimento de participação de postos bandeira branca, de 39,8% para 41,1% do total de mercado. A BR caiu de 19,7% para 18,8% e a Ipiranga sofreu leve queda, de 14,6% para 14,4%. Somente a Raízen registrou pequeno aumento para 11,5% do total. Este movimento justifica-se pela migração da revenda embandeirada, principalmente BR, para os desvinculados de marca em função das condições mercadológicas mais favoráveis e liberdade de escolha entre os fornecedores de combustíveis.

2.11 POSTOS REVENDEDORES POR BANDEIRA



Fonte: ANP

Fiscalização

Apesar de o Programa de Monitoramento da Qualidade de Combustíveis ter operado com menor intensidade em 2016, a Superintendência de Fiscalização da ANP manteve sua rotina ainda mais intensa junto aos agentes de mercado. Em 2016, foram realizadas 20.121 ações de fiscalização ante as 18.019 registradas no ano anterior. Os agentes mais fiscalizados foram as revendas de combustíveis líquidos e de GLP. De 8.382 postos fiscalizados, foram gerados 4.008 autos de infrações; e dos 4.354 estabelecimentos de GLP, 1.102 foram autuados.

Das 327 distribuidoras de combustíveis líquidos fiscalizadas, 290 foram autuadas, praticamente 88% do total de agentes. As infrações de maior incidência pelas companhias foram adquirir ou destinar produto de/para fonte diversa da autorizada; não fornecer amostra-testemunha ou fornecer em desacordo com a legislação, não possuir estoque mínimo obrigatório e comercializar ou armazenar produto não conforme com a especificação. Esta última motivação foi alvo de uma grave fraude ocorrida no final de 2016, no Rio de Janeiro, com a comercialização de etanol com metanol acima das especificações da ANP pelas três grandes distribuidoras aos postos. Assim que identificou o combustível fraudado a ANP tomou as providências e as investigações foram iniciadas. As suspeitas recaem sobre a usina que forneceu o produto para as associadas do Sindicom. Até o momento, os responsáveis não foram identificados.

2.12 INFRAÇÕES E AÇÕES DE FISCALIZAÇÃO

Segmento	Ações de Fiscalização	Agentes fiscalizados	Autos de infração
Revenda de Combustíveis	12.847	8.382	4.008
Revenda de GLP	5.534	4.354	1.102
Distribuidor de Combustíveis	686	327	290
Distribuidor de GLP	172	93	39
TRR	221	154	78
Ponto de Abastecimento	106	67	41
Produtor de Etanol	75	50	55
Produtor de Lubrificante Acabado	87	59	45
Coletor de óleo lubrificante usado ou contaminado	38	18	13
Rerrefinador de óleo lubrificante	18	7	5
Produtor de Biodiesel	31	22	10
Outros	306	179	37
TOTAL	20.121	13.712	5.723

Fonte: ANP

2.13 INFRAÇÕES NA REVENDA DE COMBUSTÍVEIS

Infração	Em unidades	Em %
Não cumprir notificação	1.309	23%
Não prestar informações ao consumidor	890	16%
Comercializar ou armazenar produto não conforme com a especificação	849	15%
Equipamento ausente ou em desacordo com a legislação	807	14%
Outras infrações	1.808	32%
TOTAL	5.663	

Fonte: ANP

2.14 INFRAÇÕES NA DISTRIBUIÇÃO DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS

Infração	Em unidades	Em %
Adquirir ou destinar produto de/para fonte diversa da autorizada	107	30%
Amostra-testemunha (não fornecer/fornecer em desacordo com a legislação)	64	18%
Não possuir estoque mínimo obrigatório do produto	56	16%
Comercializar ou armazenar produto não conforme com a especificação	38	11%
Outros	96	27%
TOTAL	361	

Fonte: ANP

GASOLINA

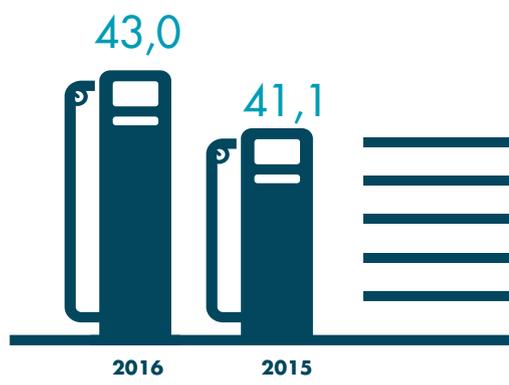
Vendas em alta

Apesar do panorama de crise que se acentuou em 2016, o consumo de gasolina se recuperou da queda do ano anterior e voltou a registrar crescimento. Foram comercializados 43 milhões de metros cúbicos em 2016, o que representa alta de 4,6% em comparação a 2015. O desempenho positivo é atribuído ao retorno da competitividade dos preços da gasolina C em relação ao etanol hidratado, em decorrência do movimento de migração para o biocombustível que esteve em alta em 2015. A demanda por gasolina só não foi maior em função da queda da atividade econômica e ao consumo das famílias, que atingiu elevado grau de endividamento, perda de poder aquisitivo da população e desemprego.

As vendas de gasolina geraram faturamento de R\$ 158,3 bilhões em 2016, alta de 15% em relação ao ano anterior, quando foram somados R\$ 137,5 bilhões. A arrecadação tributária subiu de R\$ 50,9 bilhões, em 2015, para R\$ 59,4 bilhões em 2016, o que representa um crescimento de 16,7% no período. O maior impacto na arrecadação tributária veio do ICMS que representa 75% do total de impostos arrecadados, com total de R\$ 44,3 bilhões.

3.1 VOLUME COMERCIALIZADO PELA REVENDA

(Em milhões de m³)

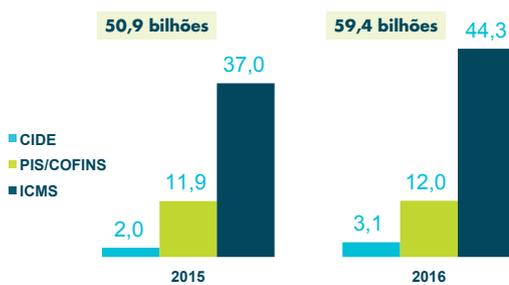


Fonte: ANP

As vendas de gasolina nos postos com bandeira, ou vinculados, somaram 69,7% do total, enquanto que os postos chamados de bandeira branca, ou sem bandeira, concentraram 30,3%

3.2 ARRECADAÇÃO TRIBUTÁRIA

(Em bilhões de R\$)



Fonte: Fecombustíveis

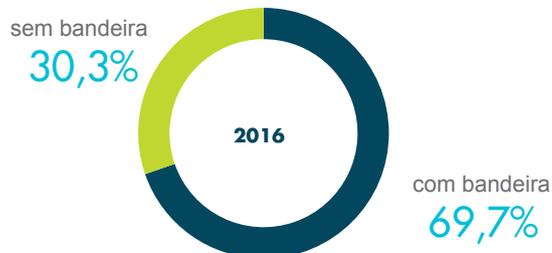
3.3 FATURAMENTO

(Em bilhões de R\$)



Fonte: Fecombustíveis

3.4 VENDAS POR TIPO DE POSTO



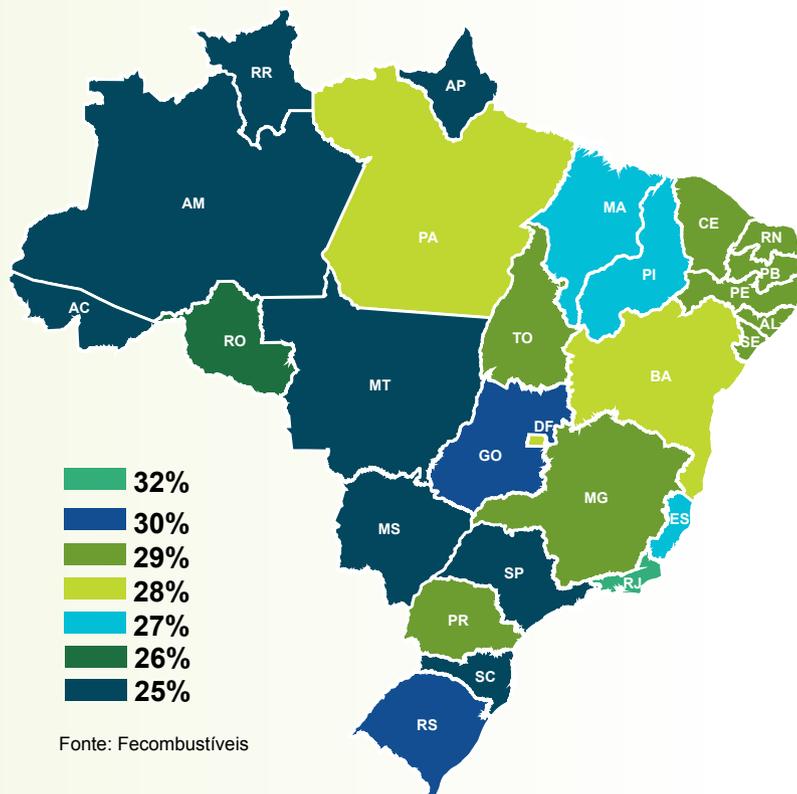
Fonte: ANP

ICMS

Com as dificuldades econômicas agravadas e o desequilíbrio nas contas públicas, diversos governos estaduais decidiram aumentar os impostos a fim de elevar a arrecadação. No ano passado, 13 estados subiram as alíquotas de ICMS da gasolina. A mais alta continua sendo a do Rio de Janeiro, que subiu de 31% para 32%. Rio Grande do Sul e Goiás alteraram o imposto para 30%. Boa parte dos estados do Nordeste elevaram as alíquotas de 27% para 29%, igualando-se ao Paraná e Minas Gerais, que mantiveram os mesmos percentuais. Já o Distrito Federal subiu de 25% para 28%, enquanto o Piauí e Rondônia aumentaram as alíquotas para 27% e 26%, respectivamente.

Os demais estados da federação permaneceram com as mesmas alíquotas de 2015.

3.5 ALÍQUOTAS DE ICMS



Fonte: Fecombustíveis

Política de preços

Um dos fatos mais marcantes de 2016, foi o anúncio da mudança na política de preços da Petrobras em outubro. Segundo a estatal, a alteração foi feita com base na paridade com o mercado internacional, que inclui custos como frete de navios, custos internos de transporte e taxas portuárias, mais uma margem para remunerar riscos inerentes à operação, como, por exemplo, volatilidade da taxa de câmbio e dos preços, sobre estadias em portos e lucro, além de tributos. A Petrobras informou que não praticará preços abaixo desta paridade internacional.

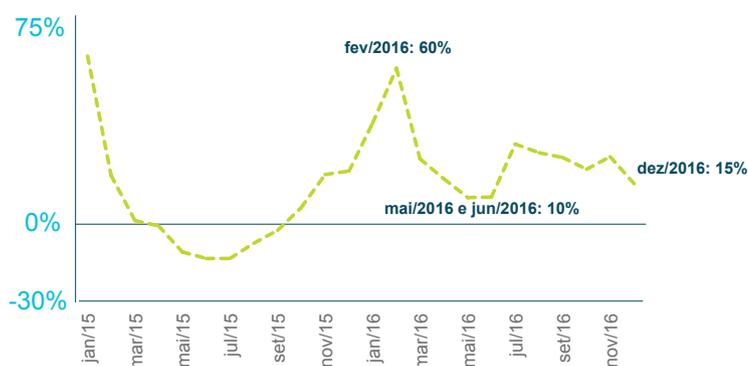
Uma semana antes do anúncio, em 14 de outubro, a defasagem de preços entre o mercado interno e o externo para a gasolina estava no patamar de 13%. Nos últimos três meses de 2016, a Petrobras promoveu três alterações de preços da gasolina nas refinarias. Foram duas quedas consecutivas, sendo a primeira, em 14 de outubro, em 3,2%. Já a segunda, em 8 de novembro, em 3,1%. Já a terceira revisão de preços, em 5 de dezembro, promoveu aumento de 8,1%. A estatal anunciou que a política de preços será revisada uma vez por mês.

Após os dois primeiros reajustes, os postos de combustíveis foram pressionados pela imprensa e órgãos de defesa do consumidor a repassarem os valores da refinaria para o consumidor final. Deu-se uma grande polêmica, uma vez que a própria Petro-

bras projetava o valor da queda na bomba. O desconhecimento da cadeia foi o grande responsável pela pressão, uma vez que os postos não podem comprar combustíveis das refinarias e há outros custos embutidos na cadeia até o combustível chegar nas bombas. Um dos principais fatores para o não repasse foi o elevado preço do etanol anidro, misturado 27% à gasolina, que anulou as primeiras quedas de preços do combustível fóssil, e devido aos demais custos, as distribuidoras não diminuíram os preços da gasolina aos postos.

Logo no início de 2017, em 26 de janeiro, a Petrobras divulgou a primeira queda de preços da gasolina em 1,4% e nova redução de preços foi anunciada um mês depois, em 24 de fevereiro, de 5,4%, em média. O consumidor começou a perceber a redução de custos em 2017.

3.6 DEFASAGEM ENTRE OS PREÇOS DA GASOLINA BRASILEIRA E NORTE-AMERICANA



Nota: Preço do produto na refinaria sem impostos.
Fonte: Fecombustíveis

Aumento de importações

Em 2016, as importações de gasolina aumentaram 18,5%, passando de 2,5 milhões de metros cúbicos, em 2015, para 2,9 milhões de metros cúbicos no ano passado. Este aumento de volume de produtos importados vem sendo registrado desde 2015, porém, no ano passado, a defasagem de preços entre a gasolina nacional e a internacional chegou ao pico de 60% mais cara no Brasil em fevereiro. Neste panorama, com os preços mais vantajosos para o mercado internacional, criou-se uma janela de oportunidades para as distribuidoras importarem combustíveis diretamente do mercado externo, com redução das compras pelo sistema Petrobras. Este foi o principal motivo para a mudança na política de preços da estatal, devido à perda de participação no mercado. O número de agentes autorizados pela ANP para importar o produto cresceu expressivamente, de seis licenças aprovadas

em janeiro de 2016 para 300 licenças concedidas em dezembro 2016. Com o aumento de empresas importadoras, o impacto foi a perda de competitividade da Petrobras. Em 2015, 83,7% do volume total de gasolina importada era via sistema Petrobras, já em 2016, esse número caiu para 59,7%. Ou seja, no ano passado, cerca de 40% da gasolina importada foi suprida por agentes importadores fora do sistema Petrobras.

Após dois meses que a Petrobras implementou sua nova política de preços, em dezembro, a variação de custos entre a gasolina brasileira e a norte-americana caiu para 15%.

A Petrobras forneceu 92,2% da gasolina A consumida no país, uma redução de 3,9 pontos percentuais em relação a 2015. A Braskem foi a segunda maior fornecedora de gasolina A, com 1,9% do total de mercado.

3.7 IMPORTAÇÃO DE GASOLINA A

(Em milhões de m³)



Fonte: ANP

3.8 FORNECIMENTO DE GASOLINA A PELA PETROBRAS



Fonte: ANP

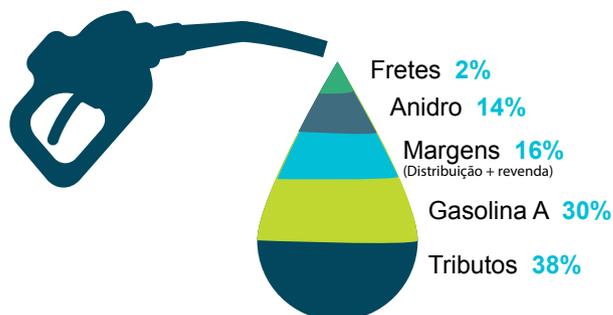
Preços

No ano passado, a composição de preço da gasolina passou por mudanças. O etanol anidro elevou sua participação em dois pontos percentuais, de 12%, em 2015, para 14% em 2016. Os impostos aumentaram 1 ponto percentual e as margens diminuíram na mesma proporção. Já a gasolina A caiu 2 pontos percentuais, para 30%.

Os preços médios da gasolina A em 2016 ficaram mais altos 4,3% na comparação com 2015. Porém, a maior elevação de preços ocorreu no etanol anidro, com 22%, o que representou impacto no custo final da gasolina. Estas alterações também impactaram no aumento de preços da distribuição e revenda, com maior elevação de preços médios para a distribuição, em 11,2%, e para a revenda em 10,1%.

A margem média da revenda caiu de 13,3%, em 2015, para 12,4% em 2016, fato que comprova um dos períodos mais difíceis para o comércio varejista de combustíveis.

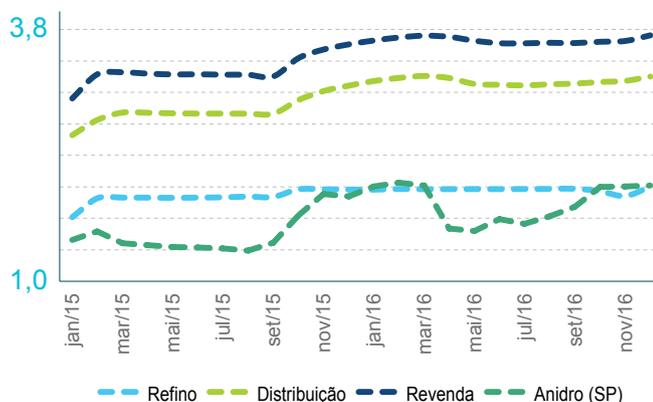
3.9 COMPOSIÇÃO DO PREÇO



Fonte: Fecombustíveis

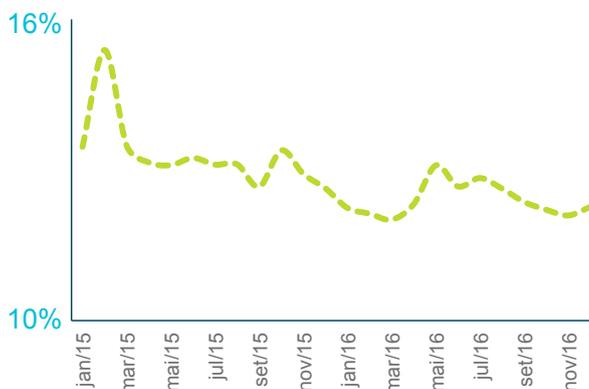
3.10 PREÇOS MÉDIOS NO UPSTREAM E DOWNSTREAM

(Em R\$/L)



Nota: O preço médio do refino não inclui ICMS.
Fonte: ANP

3.11 MARGEM MÉDIA DA REVENDA



Fonte: ANP

Qualidade

O número de laboratórios credenciados pela ANP para realizar o monitoramento de qualidade dos combustíveis continuou restrito em 2016, assim como em 2015. O Programa de Monitoramento de Qualidade de Combustíveis deve retornar com a maioria dos contratos em 2017.

O índice de não conformidade da gasolina permaneceu nos níveis de países desenvolvidos, atingindo 1,4% em dezembro de 2016.

Em período de crise, o programa de monitoramento se faz um importante instrumento no combate às fraudes e irregularidades por atuar em conjunto com a fiscalização.

Em 2016, a principal não conformidade identificada na gasolina foi o teor de etanol anidro, que representou 68% do total das amostras coletadas. No *ranking* de não conformidade por bandeira, os postos bandeira branca atingiram o primeiro lugar, com 4,1%; a Alesat ocupou a segunda posição, com 2,1%; seguida pela Ipiranga, com 1,2%.

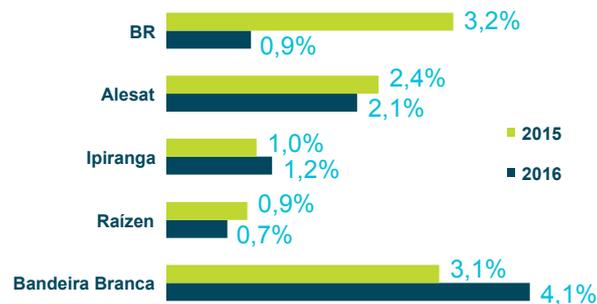
3.12 ÍNDICE DE NÃO CONFORMIDADE

(Em %)



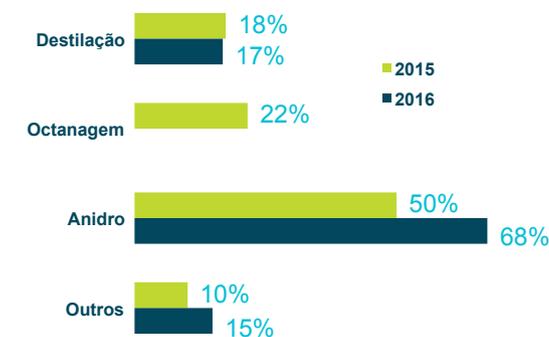
Fonte: ANP

3.13 NÃO CONFORMIDADE POR BANDEIRA



Fonte: ANP

3.14 ESPECIFICAÇÃO DA NÃO CONFORMIDADE



Fonte: ANP

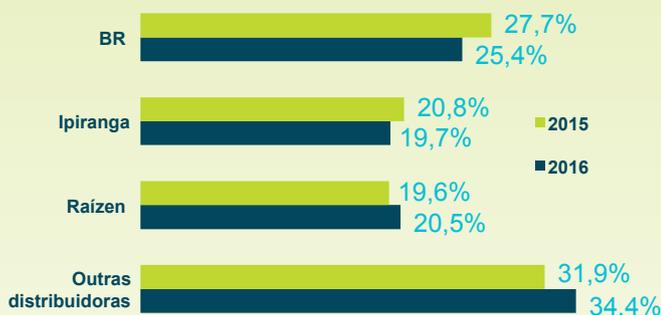
Nota: A ANP não disponibilizou dados de octanagem para o ano de 2016.

Redução de mercado

No ano passado, a BR e a Ipiranga, duas grandes distribuidoras, perderam *market share*, com queda de 2,3 pontos percentuais e 1,1 ponto percentual, respectivamente. Apesar da perda de participação, a BR permaneceu no primeiro lugar do *ranking*, mas a Ipiranga caiu para a terceira colocação. Já a Raízen subiu para o segundo lugar, com 20,5% do total de participação.

Vale destacar que 2016 marca o fortalecimento das pequenas e médias distribuidoras, que atuam regionalmente, com o aumento de participação em 2,5 pontos percentuais. Este movimento demonstra que tem ocorrido uma ampliação do suprimento de gasolina C para a revenda por menores distribuidoras devido às vantagens competitivas repassadas pelas importações diretas do exterior.

3.15 MARKET SHARE DAS DISTRIBUIDORAS



Fonte: ANP

Gasolina aditivada

A ANP encaminhou à sua diretoria colegiada proposta de suspensão do programa de aditivação compulsória da gasolina comum, cuja previsão de ingresso no mercado seria em 1º de julho de 2017. A gasolina com aditivos tem a função de aumentar a qualidade do combustível. Porém, houve atraso dos agentes econômicos envolvidos para cumprir todas as etapas do processo, o que deve resultar em novo adiamento do cronograma. O primeiro prazo tinha sido previsto para 1º de janeiro de 2014 e, posteriormente, adiado para 1º de julho de 2015.



FIQUE DE OLHO

- ✓ Ações dos agentes fiscalizadores em relação aos combustíveis adulterados;
- ✓ Monitorar o impacto da nova política de preços da Petrobras no mercado da gasolina;
- ✓ Plano de desinvestimento da Petrobras referente à venda da BR e aos ativos de refino e de abastecimento dos combustíveis;
- ✓ Disputa do *market share* e do novo desenho das distribuidoras;
- ✓ Acompanhar as definições sobre o novo cronograma da adição de detergentes dispersantes à gasolina comum;
- ✓ Monitorar o panorama econômico e o impacto de dados de varejo e consumo das famílias no mercado de combustíveis.

ETANOL

The background features a dark teal color with several diagonal white lines. A prominent white diagonal band runs from the top-left towards the bottom-right, containing the word 'ETANOL'. Below this band, there is a large, bright lime-green square. To the right of the green square, there is a white trapezoidal shape. Further to the right, a small cyan square is visible. The bottom-left area is composed of several overlapping teal and dark teal triangles.

Em queda

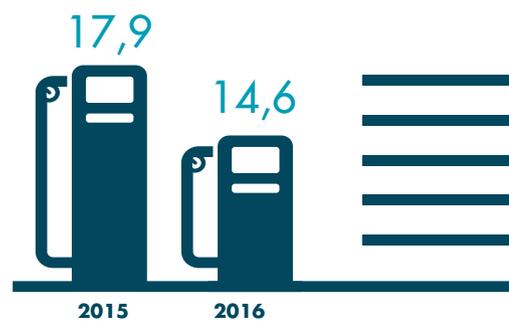
O etanol voltou a perder competitividade frente à gasolina em 2016. O cenário de crescimento vertiginoso, que marcou 2015, mudou radicalmente e o biocombustível voltou a acumular queda nas vendas. No ano passado, foram comercializados 14,6 milhões de metros cúbicos de etanol, volume 18,3% menor em relação aos 17,9 milhões de metros cúbicos do ano anterior. Mesmo com a redução, no panorama histórico de vendas, o etanol mantém-se em crescimento, uma vez que a queda foi com base em 17,9 milhões de metros cúbicos, verificado em 2015, considerado recorde histórico.

Este recuo foi motivado, principalmente, pelas oscilações de preços do etanol hidratado. O principal fator de influência foi o *déficit* de açúcar no mercado mundial, já que a *commodity* se tornou mais atrativa para as usinas brasileiras devido à cotação de preços mais vantajosa em relação ao etanol. O impacto foi a redução da oferta do biocombustível no mercado interno e o aumento de seu preço nas bombas. Com o cenário de crise, para o consumidor de combustível, o fator economia pesou mais ainda na hora de abastecer, o que levou os motoristas de carros *flex* de volta às bombas de gasolina.

Os efeitos climáticos também influenciaram a produção da safra 2016/2017 na região Centro-Sul. O início de 2016 foi marcado por estiagem seguido de excesso de chuvas em meados de maio. A produção da cana-de-açúcar também foi afetada por três geadas. Devido a todos estes fatores, a previsão é de que a safra fique abaixo do esperado pelos representantes do segmento produtivo, entre 600 milhões e 605 milhões de toneladas de cana, o que representa uma quebra de 40 milhões de

4.1 VOLUME COMERCIALIZADO PELA REVENDA

Em milhões de m³



Fonte: ANP

4.2 FATURAMENTO

(Em bilhões de R\$)



Queda de
3%

Fonte: Fecombustíveis

toneladas. Outro fator que causou menor rendimento da safra foi a falta de renovação de canavial.

O recuo das vendas de etanol levou à leve queda do faturamento de 3% no período 2015-2016, totalizando volume de R\$ 38,7 bilhões no ano passado. Esta perda só não foi maior devido ao preço do biocombustível estar em patamares mais elevados em boa parte do ano. A arrecadação tributária do biocombustível também diminuiu, quando foram registrados R\$ 6,1 bilhões, redução de 6% ante os R\$ 6,5 bilhões acumulados em 2015. O aumento das alíquotas de ICMS do etanol em seis estados (Bahia, Distrito Federal, Rio de Janeiro, Rondônia, Rio Grande do

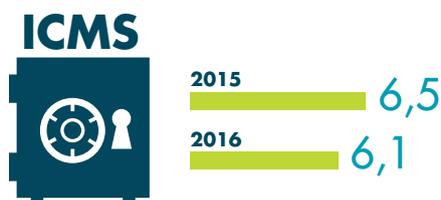
Sul e Tocantins) também ajudou a favorecer a alta de preços do biocombustível e a perda de arrecadação tributária para a gasolina. E nem a redução das alíquotas do tributo estadual em Alagoas, Paraíba, Pernambuco, Piauí e Rio Grande do Norte foram suficientes para elevar a competitividade do biocombustível. Do ponto de vista de arrecadação tributária, para 2017, o cenário tende a ser mais favorável para o governo federal com a volta da cobrança do PIS/Cofins, em 1º de janeiro.

Desde maio de 2013, o governo de Dilma Rousseff concedeu a desoneração do PIS/Cofins do etanol hidratado para os setores produtivo e de distribuição. A iniciativa foi implementada na tentativa de socorrer o segmento, que passava por dificuldades. Com a medida, a renúncia fiscal superou a marca dos R\$ 5 bilhões no período. O setor produtivo buscou alternativas junto ao governo para evitar que a cobrança do tributo recaísse novamente sobre as usinas. Porém, com o desequilíbrio nas contas públicas e em meio à crise econômica, o governo federal não abriu mão da arrecadação e manteve a cobrança dos tributos.

Com cenário mais atrativo para o mercado mundial de açúcar, a destinação da safra para o etanol nas usinas localizadas na região Centro-Sul diminuiu de 58,7% para 53,3%.

4.3 ARRECADAÇÃO TRIBUTÁRIA

Em bilhões de R\$



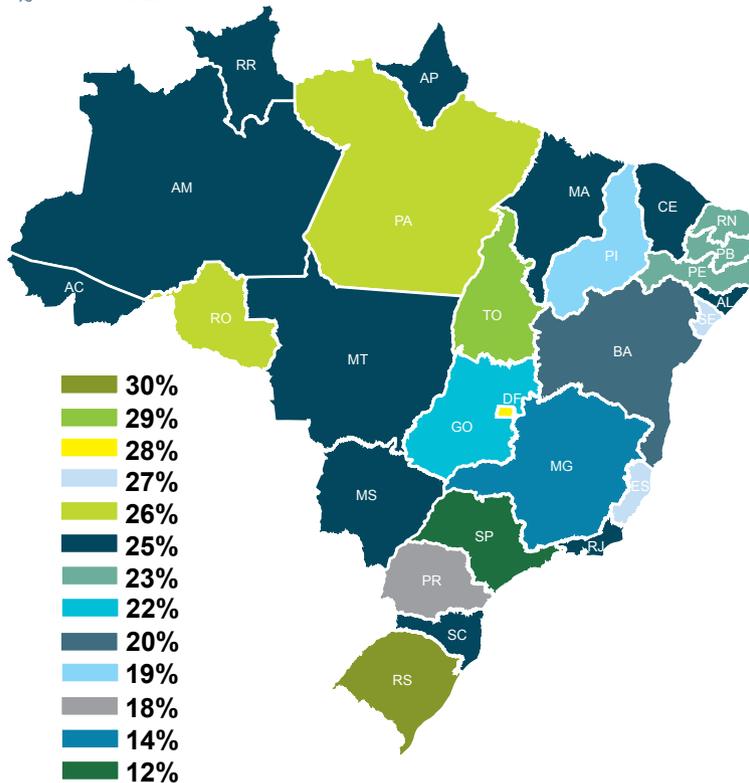
Fonte: Fecombustíveis

4.4 VENDAS POR TIPO DE POSTO



Fonte: ANP

4.5 ALÍQUOTAS DE ICMS



Fonte: Fecombustíveis

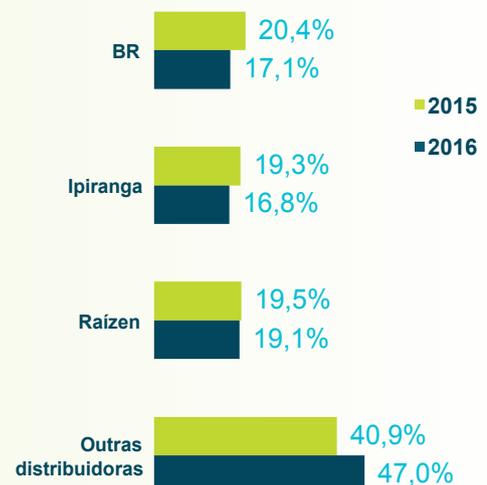
Rio Grande do Sul e Tocantins foram os estados que mais aumentaram as alíquotas de etanol, para 30% e 29%, respectivamente. Do lado oposto, São Paulo, maior produtor de cana-de-açúcar do Brasil, permanece com a menor alíquota, em 12%

Perda de participação

As três grandes distribuidoras perderam participação de mercado e alteraram suas posições no *ranking* de vendas de etanol. A BR, que era líder de mercado no em 2015, caiu 3,3 pontos percentuais, ocupando a segunda posição, com 17% do total de mercado. Com a queda da BR, a Raízen assumiu a liderança com 19,1% do total de participação. E a Ipiranga permaneceu em segundo lugar, porém perdeu 2,5 pontos percentuais, caindo para o terceiro lugar no ranking.

Com a perda de participação no mercado de etanol, as três grandes companhias diminuíram sua fatia para 53% ante os 59,2% em 2015. Enquanto que as demais distribuidoras, de pequeno e médio porte, se fortaleceram e ampliaram sua participação em 6,2 pontos percentuais, atingindo, em 2016, 47% do mercado.

4.6 MARKET SHARE DAS DISTRIBUIDORAS



Fonte: ANP

Preços

Os preços médios do etanol mais elevados foram percebidos em todos os elos da cadeia desde usinas, distribuição e revenda ao longo de 2016.

Em São Paulo, principal estado produtor, os preços médios do etanol anidro mantiveram-se 22,1% mais elevados do que em 2015. Goiás registrou a maior variação de preços na produção, com alta de 25% no mesmo período.

Os preços do etanol hidratado oscilaram mais do que o anidro entre 2015 e 2016. Nas usinas de São Paulo, os valores ficaram 23,8% mais altos; em Alagoas e Goiás, subiram 26,7% e 26,4%, respectivamente, no período.

4.7 COMPOSIÇÃO DO PREÇO



Fonte: Fecombustíveis

Consequentemente, os preços médios praticados pelas distribuidoras aumentaram 22,8%. Já os preços médios na revenda subiram menos em relação aos demais elos da cadeia, em 19%. Com isso, as margens da revenda se achataram em ano de crise, passando de 16,1% para 13,4%, queda de 2,7 pontos percentuais.

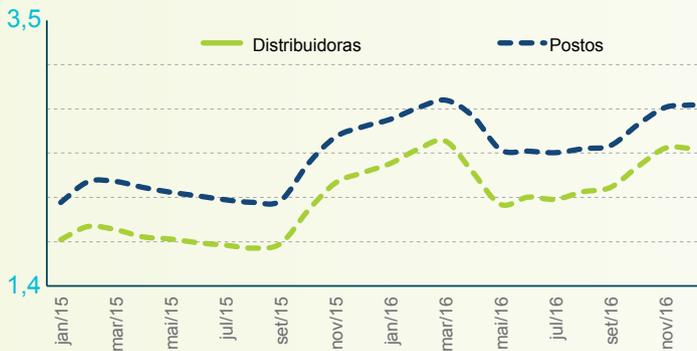
4.8 MARGEM MÉDIA DA REVENDA



Fonte: ANP

4.9 PREÇOS MÉDIOS NO DOWNSTREAM

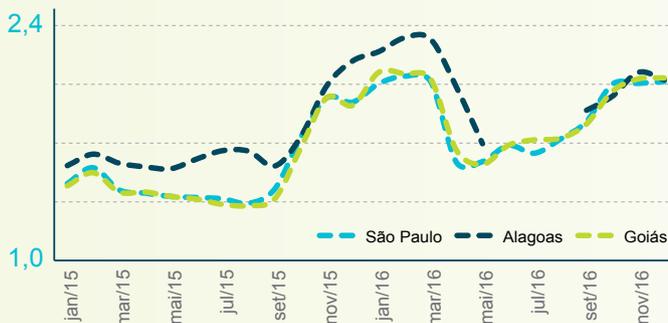
Em R\$/L



Fonte: ANP

4.10 PREÇOS MÉDIOS DO ETANOL ANIDRO NA USINA

Em R\$/L

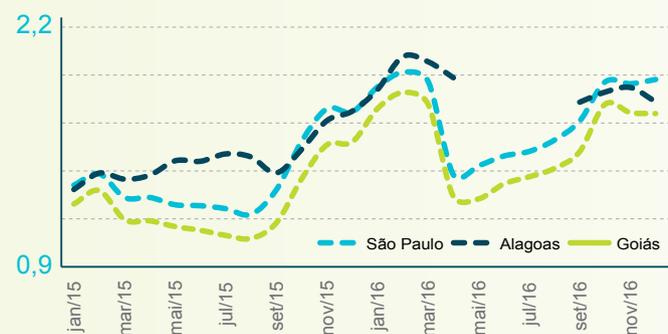


Fonte: Cepea/Esalq

Nota: Não há dados disponíveis para Alagoas no período Junho a Agosto de 2016.

4.11 PREÇOS MÉDIOS DO ETANOL HIDRATADO NA USINA

Em R\$/L



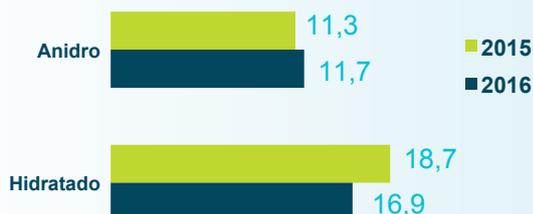
Fonte: Cepea/Esalq

Nota: Não há dados disponíveis para Alagoas no período Maio a Agosto de 2016.

Preços médios do etanol anidro e hidratado sofreram volatilidade ao longo de 2016. Todos os agentes da cadeia encerraram o ano com preços altos e a revenda foi o elo que registrou achatamento de margens

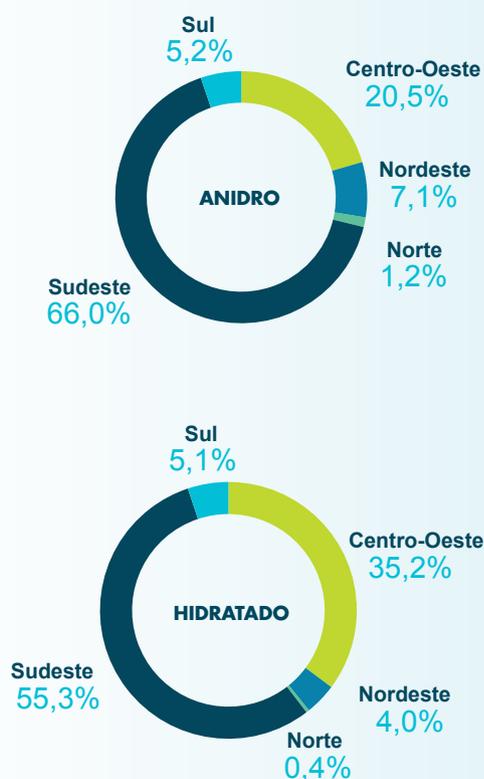
4.12 PRODUÇÃO DE ETANOL CARBURANTE

Em milhões de m³



Fonte: ANP

4.13 PRODUÇÃO DE ETANOL POR REGIÃO



Fonte: ANP

Anidro em alta

Em 2016, a produção de etanol carburante somou 28,6 milhões de metros cúbicos, o que representa um recuo de 5% ante o mesmo período de 2015. Em 2016, foram produzidos 16,9 milhões de metros cúbicos de etanol hidratado, queda de 10% em relação à produção do ano anterior, que somou 18,7 milhões de metros cúbicos. Já o etanol anidro, por participar do mercado da gasolina com 27% da mistura, cresceu 4%, para 11,7 milhões de metros cúbicos, acompanhando a evolução da demanda por gasolina.

No balanço da produção nacional, destaca-se a região Sudeste como a maior produtora de etanol hidratado e anidro, com 55,3% e 66% do total produzido no país respectivamente, por concentrar as principais indústrias do setor sucroenergético. Com 35% do total de produção, destaca-se a região Centro-Oeste por reunir importantes estados produtores, como Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

As regiões Sul e Nordeste agregaram menor participação no mercado produtivo, com 5% e 4%, respectivamente.

Perda da competitividade

É visível a perda da competitividade do etanol hidratado frente à gasolina. Somente em três estados produtores - Mato Grosso, Minas Gerais e São Paulo -, o biocombustível se tornou vantajoso para o consumo, quando atingiu a paridade de 70% do valor da gasolina. Mato Grosso foi o estado em que a competitividade do etanol perdurou por mais tempo, de maio a outubro. Nos demais estados, a vantagem competitiva durou apenas cinco meses.

Goiás e Paraná, que em 2015 se mantiveram com preços competitivos do etanol durante o ano todo, não obtiveram o mesmo êxito, mantendo a competitividade por um breve período.

4.14 PARIDADE DE PREÇOS ENTRE ETANOL E GASOLINA

UF	2015												2016											
	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maió	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maió	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro
Acre																								
Alagoas																								
Amapá																								
Amazonas																								
Bahia																								
Ceará																								
Distrito Federal																								
Espírito Santo																								
Goiás																								
Maranhão																								
Mato Grosso																								
Mato Grosso do Sul																								
Minas Gerais																								
Pará																								
Paraíba																								
Paraná																								
Pernambuco																								
Piauí																								
Rio de Janeiro																								
Rio Grande do Norte																								
Rio Grande do Sul																								
Rondônia																								
Roraima																								
Santa Catarina																								
São Paulo																								
Sergipe																								
Tocantins																								

Fonte: Estimativa da Fecombustíveis a partir de dados da ANP.
Nota: O etanol é mais vantajoso quando seu preço corresponde a até 70% do preço da gasolina.

Vantajoso consumir etanol.

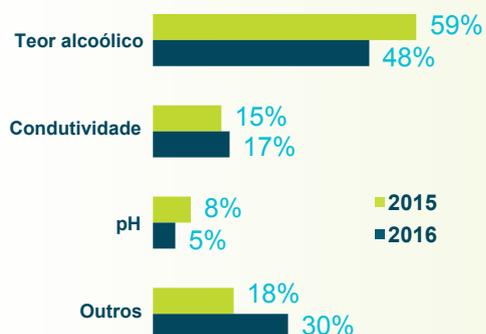
4.15 ÍNDICE DE NÃO CONFORMIDADE

Em %



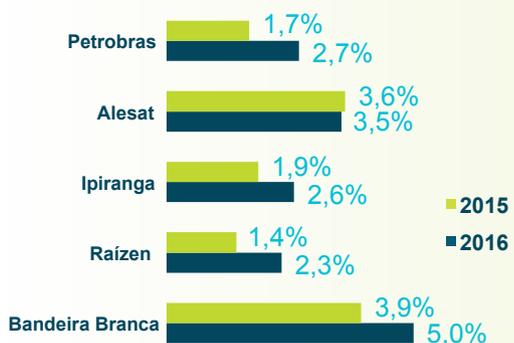
Fonte: ANP

4.16 ESPECIFICAÇÃO DA NÃO CONFORMIDADE



Fonte: ANP

4.17 NÃO CONFORMIDADE POR BANDEIRA



Fonte: ANP

Menos qualidade

Em 2016, as não conformidades de etanol aumentaram em relação a 2015. O índice passou de 1,5% no ano anterior para 2,1% em 2016, chegando ao pico de 4,2% em novembro. Foi um ano marcado pelo aumento das irregularidades e fraudes no setor de combustíveis. Uma das ações do Programa de Monitoramento de Qualidade dos Combustíveis identificou, no Rio de Janeiro, uma grave fraude no etanol por metanol no final de 2016. O etanol contaminado foi comercializado pelas distribuidoras líderes de mercado, mas foram os postos que ficaram fechados por seis dias após a constatação da irregularidade pela ANP. A origem da fraude apontou para a usina que forneceu etanol para as distribuidoras. O metanol se tornou alvo fácil de fraude pela isenção tributária, já que o produto é utilizado como insumo na produção de biodiesel. Para estimular o segmento, o governo federal concedeu o aumento do teor do biocombustível no diesel e o imposto foi zerado desde 2013.

A conjunção dos fatores, com os tributos zerados e a crise econômica, criou um ambiente propício para as fraudes. A ANP passou a considerar o metanol como solvente, como medida de controle para evitar a proliferação destas irregularidades, porém, as fraudes por metanol continuaram a ser identificadas pela agência reguladora. Em uma ação de fiscalização em março de 2017, em São Paulo, foram encontrados 90% de metanol no etanol, sendo que a tolerância do teor de metanol permitida pela agência reguladora é de até 0,5%.

Por conta deste problema, as principais irregularidades verificadas no etanol foi o percentual de metanol em 43,7% das amostras.

As não conformidades por bandeira aumentaram em todas as grandes marcas, porém, os postos bandeiras brancas concentraram o maior índice, com 5%. As três principais desconformidades identificadas foram teor alcoólico, condutividade e pH.

Aumento de importações

Como as usinas priorizaram a produção de açúcar e com a proximidade do período de entressafra no final do ano, a partir de outubro, o Brasil passou a importar etanol dos Estados Unidos. Se por um lado, o país elevou as exportações de açúcar para aproveitar a demanda mundial; por outro, teve que importar 56% de etanol a mais do que em 2015 para aproveitar os preços dos Estados Unidos e garantir os estoques mínimos de segurança exigidos pela ANP.

4.18 MERCADO EXTERNO

Em milhões de m³



Fonte: MME

RenovaBio

Um dos marcos importantes para o setor de etanol foi o lançamento do programa RenovaBio no final do ano passado. A meta do governo é focar suas iniciativas nos biocombustíveis para diversificar a matriz energética brasileira e assim ajudar o país a cumprir o compromisso firmado na COP-21 para redução das emissões de gases poluentes.

Atualmente, a capacidade produtiva de etanol hidratado é de 24 bilhões de litros. Até 2030, pretende-se elevar essa produtividade a 54 bilhões. Porém, sem políticas claras e transparentes, dificilmente o setor conseguirá atrair investimentos para duplicar a produção. A expectativa é de que o RenovaBio aponte a direção, dando previsibilidade aos investimentos do setor.



FIQUE DE OLHO

- ✓ Acompanhar o impacto da política de preços da Petrobras no mercado de etanol;
- ✓ Monitorar as diretrizes do RenovaBio para o setor sucroenergético;
- ✓ Monitorar as fiscalizações e as medidas de combate às irregularidades do etanol, principalmente as fraudes por metanol;
- ✓ Acompanhar a política de governo do presidente norte-americano Donald Trump e os reflexos para as importações brasileiras de etanol.

DIESEL

Mais um ano de recuo

Considerado um dos termômetros da economia por acompanhar as variações de alta ou de baixa do PIB, o mercado de diesel enfrentou retração pelo segundo ano consecutivo. Conforme dados da ANP, o consumo do combustível caiu de 57,2 milhões de metros cúbicos, em 2015, para 54,3 milhões de metros cúbicos em 2016, uma redução de 5,1% no período.

A redução no volume comercializado pode ser explicada pelo cenário de retração econômica que o Brasil enfrentou ao longo de 2016. Nesse contexto, um dos principais impactos ao mercado de diesel foi a redução da atividade industrial e, conseqüentemente, a menor movimentação logística de entregas de mercadorias pelo país.

A retração do mercado automotivo, principalmente no segmento de veículos pesados, com queda de 29,4% no período 2015-2016, foi mais um fator de influência do recuo no consumo.

Entre os agentes que comercializam diesel, a queda foi de 3,7% na revenda, 1,8% no TRR e, no consumidor final, o recuo bateu mais forte, 9,3%.

A crise não impediu o avanço do consumo do diesel com baixo teor de enxofre (S10), que registrou aumento de participação, de 29,1% para 30,9%.

Em relação ao preço médio, em 2016, a diferença entre o S10 e o S500 foi de 4,8%.

Mesmo com as vendas menores, o faturamento aumentou para R\$ 166,1 bilhões em 2016, cerca de 1% ante 2015.

5.1 FATURAMENTO

(Em bilhões de R\$)



Fonte: Fecombustíveis

5.2 COMERCIALIZAÇÃO DE S10 PELA REVENDA

	2015	2016
Obrigatória	4.859	4.977
Voluntária	19.698	33.953
TOTAL	24.557	38.930

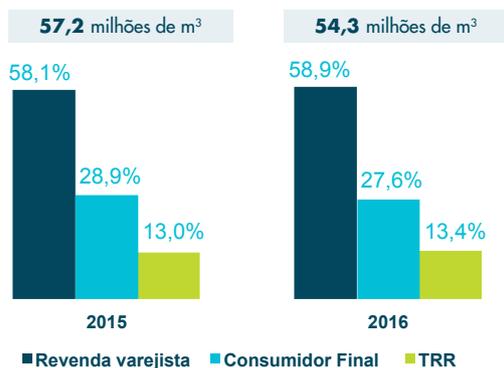
Fonte: ANP

5.3 COMPOSIÇÃO DAS VENDAS POR TIPO DE DIESEL

	2015	2016
S500	67,9%	66,7%
S10	29,1%	30,9%
Marítimo	1,5%	1,4%
Não rodoviário	1,5%	1,0%

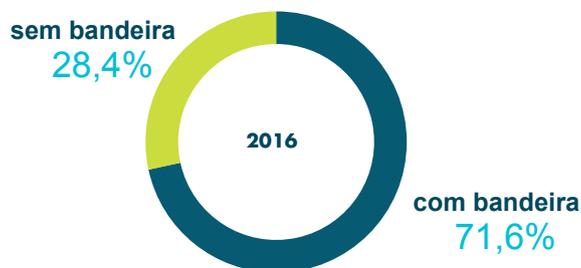
Fonte: ANP

5.4 COMPOSIÇÃO DAS VENDAS POR SEGMENTO



Fonte: ANP

5.5 VENDAS POR TIPO DE POSTO



Fonte: ANP

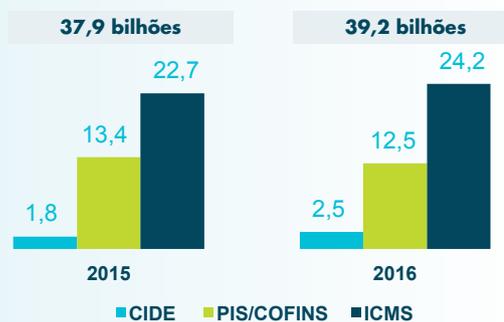
Impostos

Apesar do cenário recessivo, a arrecadação de tributos decorrente da comercialização de diesel aumentou de R\$ 37,9 bilhões para R\$ 39,2 bilhões, cerca de 3% no período 2015-2016. Esta elevação foi decorrente dos recursos oriundos da Cide e do ICMS. No ano passado, vários estados, na tentativa de gerar receita e reduzir o *déficit* das contas públicas, elevaram as alíquotas do ICMS. O recorde de aumento aconteceu no estado do Amapá, que elevou o imposto estadual de 17% para 25%.

No entanto, as diferenças de tributação acabam levando ao desequilíbrio competitivo, com a concorrência desleal nas regiões de fronteiras entre os estados vizinhos e o não pagamento de tributos. Para burlar a fiscalização, muitos agentes irregulares percorrem estradas vicinais para entregar o combustível entre estados na tentativa de se beneficiar da diferença do tributo. Na região Sudeste, por exemplo, os estados de São Paulo e Espírito Santo cobram 12% de alíquota sobre o diesel, enquanto Minas Gerais cobra 15% e Rio de Janeiro 16%.

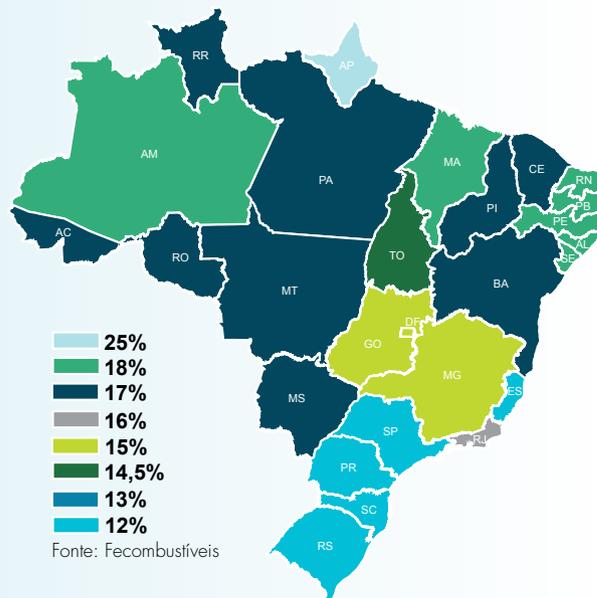
5.6 ARRECAÇÃO TRIBUTÁRIA

Em bilhões de R\$



Fonte: Fecombustíveis

5.7 ALÍQUOTAS DE ICMS



Importações em alta

Considerando os dados de janeiro a dezembro, a importação de óleo diesel, em 2016, foi 14,1% maior do que a verificada em 2015, passando de 6,9 milhões de metros cúbicos para 7,9 milhões de metros cúbicos. Ao analisar os dados mensais, pode-se verificar que as importações acumuladas do combustível fóssil, de janeiro a agosto de 2016, foram menores do que as importações em igual período de 2015, refletindo o baixo consumo do produto. No entanto, a partir de setembro de 2016, a importação acumulada começou a superar a de 2015, o que levou ao encerramento do ano em alta.

De acordo com a ANP, em janeiro foram concedidas 50 novas licenças de importação e, em dezembro, cerca de 600. Este aumento de importadoras deve-se ao preço mais vantajoso do diesel no mercado internacional, atraindo as distribuidoras que aproveitaram as melhores condições comerciais externas ao invés de comprar pelo sistema Petrobras.

Outra mudança significativa foi a entrada do diesel importado pelos portos, que se deslocou do Nordeste para Santos (SP) e Paranaguá (PR). Este movimento ocorreu porque, nestes portos, os agentes menores têm condições de utilizar terminais privados para fazer a entrada e escoamento destes produtos. Em 2015, 84,2% do diesel que entrava era importado pela Petrobras. Em 2016, este índice caiu para 16,4%, evidenciando que 83,6% do diesel foi importado por outras empresas que não a Petrobras. Vale destacar que a perda de mercado da estatal com as importações diretas de derivados pelas distribuidoras foi um dos fatores preponderantes para a empresa adotar nova política de preços alinhada ao mercado internacional.

Apesar do volume importado ter superado o de 2015, o dispêndio com a importação de diesel em 2016 foi 15,2% menor do que no ano anterior (de US\$ 3,4 bilhões para US\$ 2,9 bilhões), o que ratifica a queda nos preços internacionais deste combustível. Pelo fato de o desempenho da economia ter sido fraco, também, em 2016, o aumento da importação de diesel resultou na redução de 8,3% na produção doméstica desse derivado, passando de 49,5 milhões de metros cúbicos, em 2015, para 45,4 milhões de metros cúbicos em 2016.

5.8 DEFASAGEM ENTRE OS PREÇOS DO DIESEL BRASILEIRO E NORTE-AMERICANO



Fonte: Fecombustíveis
Nota: Preço do produto na refinaria sem impostos.

5.9 IMPORTAÇÃO

Em milhões de m³



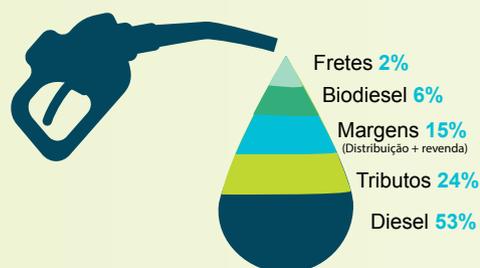
Fonte: ANP

Preços

No quesito preços, a distância entre os valores internos e os praticados fora do país foi bem extensa em 2016. Em uma das maiores quedas, o barril de petróleo chegou a ser cotado em torno dos US\$ 30. Internamente, o governo brasileiro se apoiava em políticas de preços discricionárias, que não seguiam o mercado internacional. Porém, em outubro de 2016, a Petrobras anunciou a mudança em sua política de formação de preços, baseada na paridade internacional, mais uma margem que será praticada para remunerar riscos inerentes à operação. O primeiro anúncio da redução de preços foi feito no dia 14 de outubro de 2016 - quando o diesel caiu 2,7%, na refinaria. Na ocasião, a defasagem em relação ao preço praticado nos EUA era de 31%, bem menor do que o índice registrado em janeiro (68%) ou fevereiro (64%).

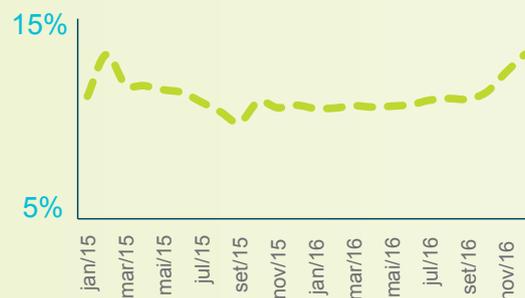
Menos de um mês após o primeiro anúncio de ajuste, a Petrobras divulgou em 8 de novembro de 2016 um novo corte, de 10,4%, no preço de refinaria. Porém, em 5 de dezembro, a empresa anunciou uma elevação de 9,5%. A

5.10 COMPOSIÇÃO DO PREÇO



Fonte: Fecombustíveis

5.11 MARGEM MÉDIA DA REVENDA



Fonte: ANP

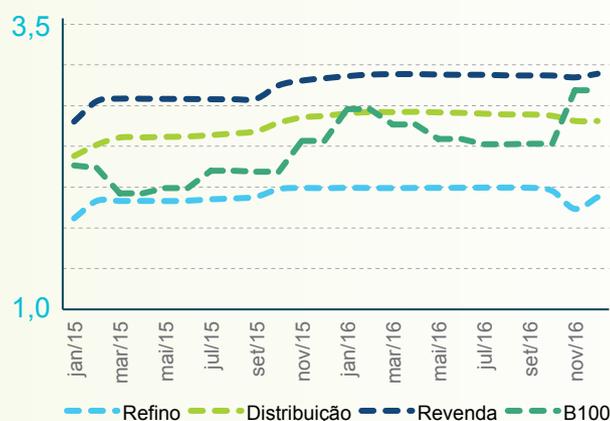
justificativa para o aumento, depois de duas reduções seguidas, foi a variação cambial e a alta dos preços internacionais de petróleo. Entre o corte de preços anunciado em 8 de novembro e o reajuste de 5 de dezembro, a cotação do petróleo *Brent* avançou 22,6%, considerando o valor em reais.

Na média anual, o aumento de preços nas refinarias da Petrobras foi de 3,5% entre 2015 e 2016. O maior aumento veio do B100, que subiu 18,5% no período. Os preços médios da revenda tiveram aumento de 6,6%, de R\$ 2,827 para R\$ 3,013. Da mesma forma, os preços médios da distribuição também registraram alta de 6,6% no período, passando de R\$ 2,509, em 2015, para R\$ 2,673 em 2016.

A margem média da revenda com a comercialização do combustível permaneceu a mesma de 2015, de 11,3%. Em 2016, os postos de rodovia, que comercializaram prioritariamente diesel, passaram por dificuldades, com as mesmas margens, queda na demanda pelo combustível, aliada à inadimplência de grandes clientes, como as transportadoras, por exemplo. E mesmo, hoje, muitos revendedores se encontram em situação difícil.

5.12 PREÇOS MÉDIOS NO UPSTREAM E DOWNSTREAM

Em R\$/L



Nota: O preço médio do refino não inclui ICMS.
Fonte: ANP

O primeiro anúncio da redução de preços foi feito no dia 14 de outubro de 2016, quando o diesel caiu 2,7%, na refinaria. Na ocasião, a defasagem em relação ao preço praticado nos EUA era de 31%, bem menor do que o índice registrado em janeiro (68%) ou fevereiro (64%)

Qualidade

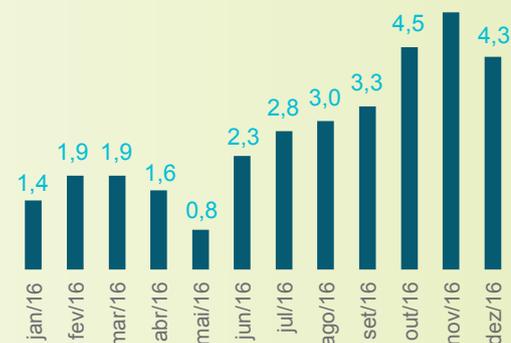
No quesito qualidade, os índices de não conformidade do diesel foram os maiores dentre os demais combustíveis. No primeiro semestre, a variação ficou entre 0,8% e 2,3%. No segundo semestre, o combustível atingiu os piores índices de desconformidade. Em novembro, a não conformidade chegou a 5,2%, similar aos índices encontrados no auge dos problemas relacionados à introdução do B5 em 2010.

No acumulado de 2016, a principal irregularidade detectada foi o teor de biodiesel em 50% das amostras coletadas – uma das características que não pode ser analisada no posto, no ato de recebimento do produto.

Desde 2015, e ao longo de vários meses de 2016, o número de laboratórios credenciados para realizar as análises de conformidade dos combustíveis passou por redução, o que afetou o Programa de Monitoramento da Qualidade dos Combustíveis. Apesar de não ter a finalidade específica de fiscalização, o programa é um importante instrumento para a ANP direcionar as ações para fiscalizar os postos.

5.13 ÍNDICE DE NÃO CONFORMIDADE

Em %



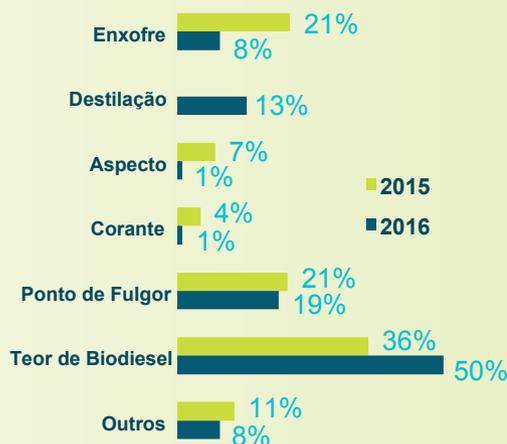
Fonte: ANP

5.14 NÃO CONFORMIDADE POR BANDEIRA



Fonte: ANP

5.15 ESPECIFICAÇÃO DA NÃO CONFORMIDADE



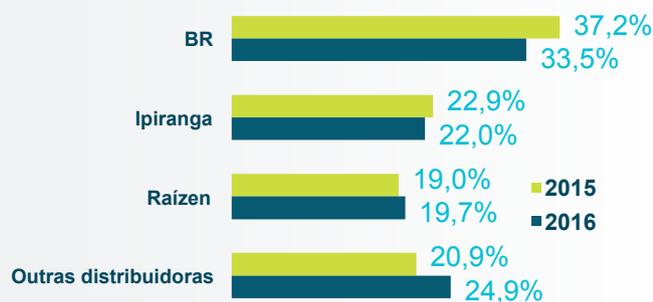
Fonte: ANP

Nota: A ANP não disponibilizou dados de destilação para o ano de 2015.

Regionais em alta

A participação de mercado da BR e Ipiranga, líderes na comercialização de diesel, caiu; enquanto que Raízen, Alesat e outras empresas regionais apresentaram ligeira evolução. O aumento de participação das regionais pode ser explicado pelas melhores condições de negociação decorrentes dos custos mais vantajosos da importação de combustíveis.

5.16 MARKET SHARE DAS DISTRIBUIDORAS



Fonte: ANP



FIQUE DE OLHO

- ✓ Acompanhar as negociações para a possível antecipação do aumento do teor de biodiesel ao diesel, de B8 para B9, que deveria entrar em vigor em 2018;
- ✓ Acompanhar os movimentos de importação do diesel com o aumento do teor de biodiesel, em 2017, pois pode propiciar a redução do volume importado, além de garantir maior participação dos biocombustíveis na matriz energética nacional;
- ✓ Acompanhar o debate da nova fase do Proconve para veículos pesados em 2017;
- ✓ Monitorar as ações da Polícia Rodoviária Federal e do Ibama que prometem intensificar as ações de fiscalização de veículos para coibir fraudes relacionadas ao não uso do Arla 32.

BIODIESEL

The background features a series of diagonal white lines that create a grid of diamond-shaped sections. The colors used include a dark teal, a light grey, a vibrant lime green, and a bright cyan. The word 'BIODIESEL' is printed in a light blue, sans-serif font within a white diagonal band that runs from the top-left towards the bottom-right.

Desempenho fraco

Em 2016, a demanda por biodiesel sofreu queda de 5,1%, percentual idêntico à queda do diesel. Ambos os combustíveis tiveram a mesma justificativa: o baixo consumo de diesel em função da retração econômica e queda da atividade industrial. O setor, que havia apresentado crescimento em 2015, especialmente em função da entrada em vigor do B7 (7% de biodiesel adicionado ao diesel), amargou um desempenho negativo em 2016.

Apesar do menor volume comercializado, o setor produtivo obteve êxito junto ao governo federal em relação ao aumento da mistura do biocombustível no diesel para até 10%, de forma gradativa e escalonada. A Lei 13.263, de março

de 2016, estabeleceu o aumento do teor no prazo de um ano, com entrada em vigor do B8, ou 8%, em 1º de março de 2017; e após 24 meses da promulgação da lei, o percentual será ampliado para 9%. Em 2019, o teor de mistura subirá para 10%. No entanto, para o ingresso do B10 no mercado, a lei prevê a realização, em até 12 meses após a publicação da Portaria 262/2016, de testes e ensaios pela indústria automotiva para validar os efeitos da mistura nos veículos.

O setor produtivo do biodiesel começou a articular, em 2017, a antecipação da mistura do B9 e B10 em 2017 e 2018, respectivamente. Porém, até o fechamento deste relatório, nada havia sido definido.

Preocupação com o aumento do teor

Enquanto para os produtores de biodiesel, a elevação do teor foi um alento, para montadoras, distribuidoras e revendedores trouxe preocupação. No caso das montadoras, como não há testes que validem misturas superiores ao B7, existe receio acerca de potenciais problemas nos motores, principalmente os da frota antiga, e nos bicos injetores. Inclusive, algumas empresas – como Iveco, Ford Caminhões, Toyota, Land Rover, Geradores Cummins – não dão garantia para problemas nos veículos com o uso de misturas superiores a 7%.

No caso de distribuição e revenda, a preocupação maior é relacionada ao armazenamento do produto. Como o biodiesel absorve a umidade do ar, cria um ambiente propício à proliferação de micro-organismos, formando depósitos e borras. Para reduzir o risco de contaminação, no caso do transporte, a solução seria segregar o produto. Para a revenda, os procedimentos deverão ser intensificados, que incluem fazer monitoramento rotineiro dos equipamentos e aumentar a frequência com a limpeza e drenagem nos tanques e a troca de filtros, o que representa elevação de custos.

Capacidade ociosa

Como as usinas de biodiesel operam com capacidade ociosa, a aprovação do aumento da mistura no diesel foi muito bem-vinda para a indústria produtiva, que não terá dificuldades em atender à demanda crescente. O setor tem capacidade instalada para produzir 7,3 milhões de metros cúbicos de biodiesel, mas a produção atingiu somente 3,8 milhões metros cúbicos, o que resulta em ociosidade de 48%.

Até 31 de janeiro de 2017, havia 51 plantas produtoras de biodiesel autorizadas a operar. Há ainda três novas plantas de biodiesel autorizadas para construção e três permissões para aumento da capacidade de produção. Com a finalização das obras e posterior autorização para operação, a capacidade total de produção de biodiesel poderá aumentar para 2.947 metros cúbicos por dia, que representa um acréscimo de 14,1% na capacidade atual. A principal região produtora é o Centro-Oeste, seguida pelo Sul, embora o principal centro de consumo seja o Sudeste.

6.1 PRODUÇÃO X CAPACIDADE INSTALADA

(1.000 m³)



Fonte: MME e ANP

6.2 INFORMAÇÕES REGIONAIS DO B100

Região	Usinas	Volume negociado (m ³)	Preço médio do leilão (R\$/m ³)
Norte	3	34.559	2.729,74
Nordeste	3	312.084	2.790,56
Centro-Oeste	23	1.668.441	2.551,00
Sudeste	8	249.566	2.668,45
Sul	14	1.554.410	2.492,87
BRASIL	51	3.819.060	2.556,21

Fonte: ANP

Biodiesel autorizativo

Sob a ótica dos leilões, ocorreram mudanças relevantes em 2016. Uma delas foi a inserção do biodiesel autorizativo (misturas superiores ao teor obrigatório, de uso facultativo e voluntário, em projetos específicos) na sistemática de leilões, estabelecida pela Portaria 516/2015, do MME. Dos seis leilões realizados, dois apresentaram demanda para uso autorizativo, ligados especialmente ao consumo do Comitê Olímpico 2016 (quando houve utilização de B20 nos veículos, como parte do programa de sustentabilidade adotado). Além disso, houve demanda para frotas cativas (B20), uso ferroviário (B30) e máquinas agrícolas (B30).

Participaram dos leilões 34 usinas, a maioria da região Centro-Oeste, de-

6.3 LEILÕES DE B100

Leilão/Prazo de Entrega	Preço médio (R\$/m ³)	Volume negociado (m ³)
L46 - Jan a Fev/16	2.721,39	580.597
L47 - Mar a Abr/16	2.589,75	639.567
L48 - Mai a Jun/16	2.465,50	643.216
L49 - Jul a Ago/16	2.416,54	645.307
L50 - Set a Out/16	2.423,87	674.106
L51 - Nov a Dez/16	2.880,10	636.267

Fonte: ANP

Nota: Preço com margem da Petrobras.

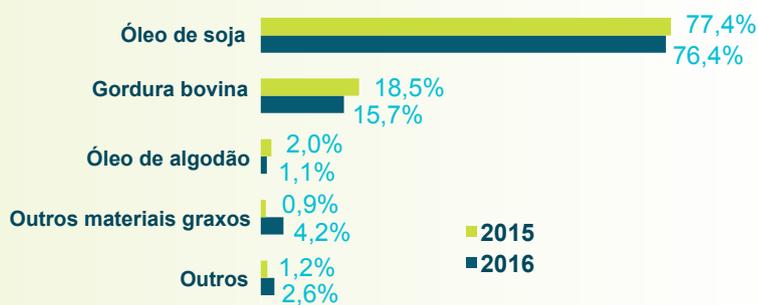
tentoras do Selo Social. O setor faturou R\$ 9,75 bilhões. O preço médio do biodiesel sofreu queda até agosto, mas aumentou no final do ano. No primeiro leilão, o preço médio foi de R\$ 2.721,39 por metro cúbico, e no último foi de R\$ 2.880,10. A melhor cotação foi no leilão de julho/agosto, com R\$ 2.416,54 por metro cúbico, sendo comercializados mais de 645 mil metros cúbicos do produto.

Soja em destaque

Em 2016, a soja continuou sendo a principal matéria-prima utilizada na produção de biodiesel, com 76,4%. As matérias-primas mais comuns tiveram redução de participação ante 2015. Em 2012, o óleo de algodão chegou a representar mais de 4,5% da produção.

A gordura bovina e o óleo de algodão caíram de 18,5% para 15,7% e de 2% para 1,1%, respectivamente. Porém, a categoria “outros materiais graxos” aumentou expressivamente de 0,9% para 4,2% no período.

6.4 MATÉRIAS-PRIMAS UTILIZADAS NA PRODUÇÃO DE B100

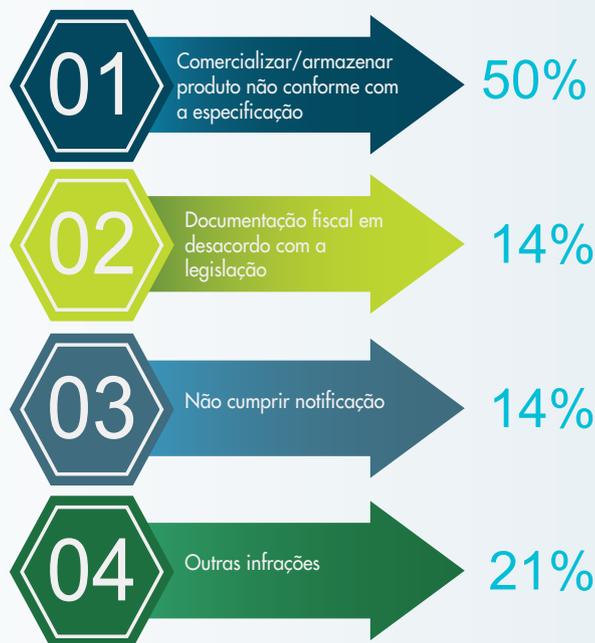


Fonte: ANP

Infrações

As principais autuações nas usinas de biodiesel pela ANP foram comercializar/armazenar produto não conforme com a especificação, apresentar documentação fiscal em desacordo com a legislação e não cumprir notificação.

6.5 RANKING DAS INFRAÇÕES NA PRODUÇÃO DE BIODIESEL

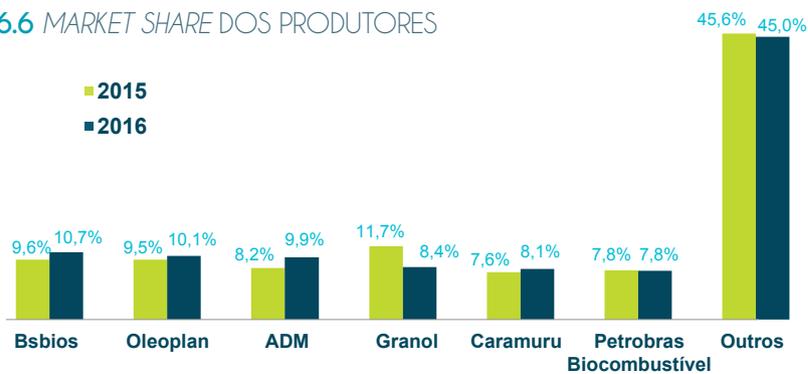


Fonte: ANP

Entre altos e baixos

No ano passado, os principais produtores de biodiesel mantiveram crescimento em participação de mercado. As exceções ficaram por conta da Petrobras, que manteve, em 2016, o mesmo índice (7,8%) de 2015; e da Granol, que registrou queda de 11,7% para 8,4%. 2016, inclusive, não foi um bom ano para a Granol, pois uma de suas unidades encerrou as atividades.

6.6 MARKET SHARE DOS PRODUTORES



Fonte: ANP

RenovaBio

Em dezembro de 2016, o governo lançou o programa RenovaBio – Biocombustíveis 2030, um plano nacional, que tem como objetivo desenvolver o setor de biocombustíveis, em harmonia com os compromissos assumidos na COP-21. A intenção é aumentar para 18% a participação de bioenergia na matriz brasileira até 2030, com expansão não somente do biodiesel, mas também do etanol, da bioeletricidade e de novos biocombustíveis. Com isso, o país deve alcançar a participação de 45% de energias renováveis na matriz.

A previsão é de que, até meados de 2017, a proposta aprovada fosse encaminhada ao Congresso, e o RenovaBio entrasse em vigor a partir de 2018. Em fevereiro de 2017, foram apresentadas as bases do programa: definição do papel dos biocombustíveis na matriz, definição das regras de comercialização destes biocombustíveis, sustentabilidade ambiental e estímulo ao desenvolvimento de novos produtos.



FIQUE DE OLHO

- ✓ A Petrobras Biocombustíveis ainda pode entrar no plano de desinvestimentos da Petrobras e a mudança pode impactar a configuração do *market share* do setor;
- ✓ Monitorar as discussões sobre a antecipação dos aumentos dos teores B9 e B10;
- ✓ Acompanhar as propostas do programa RenovaBio e os testes de validação em relação ao B10.

GNV

O ano da virada

Há anos consecutivos, o GNV não conseguia despertar atratividade para o consumidor final e acumulava uma longa trajetória de resultados negativos. Alguns períodos com maior recuo, outros com menos, conforme o panorama de mercado. No entanto, em 2016, as baixas foram interrompidas e, pela primeira vez, em plena crise econômica, o cenário mudou: o consumo de GNV fechou em alta. Fatores que estão diretamente relacionados com o aumento das vendas foram os preços mais elevados dos combustíveis líquidos associados ao panorama econômico. O elevado desemprego e a redução do poder aquisitivo da população fizeram com que o consumidor buscasse alternativas mais baratas para abastecer. Com isso, o número de conversões veiculares para uso do produto aumentou e o resultado foi que, em todo o país, o consumo de GNV cresceu 3% em 2016, para 4,9 milhões de metros cúbicos por dia, ante 4,8 milhões de metros cúbicos por dia registrados em 2015. Na comparação entre dezembro de 2016 com o mesmo mês do ano anterior, o crescimento foi expressivo, em 7,8%.

No cômputo geral, a evolução do GNV não foi tão significativa na matriz energética veicular brasileira, passando de 2% para 2,1% no ano passado. Parece

pouco, mas para um segmento que vinha amargando resultados ruins, desde que teve seu pico nos anos 2006 e 2007, significa uma vitória.

Nos tempos áureos, o consumo médio por dia do GNV ficava na casa dos 7 milhões de metros cúbicos. Mas, nos anos seguintes, com a falta de incentivo do governo federal e a perda de competitividade do produto com os demais combustíveis, o consumo oscila entre 4,8 milhões de metros cúbicos por dia e 5 milhões de metros cúbicos por dia.

O segmento automotivo também foi um ponto fora da curva em se tratando de crescimento de consumo no mercado total de gás natural. No geral, as distribuidoras amargaram um ano ruim em 2016, com queda de 20,4% do total consumido em relação a 2015, para 61,4 milhões de metros cúbicos

7.1 COMERCIALIZAÇÃO DE GÁS NATURAL PELAS CONCESSIONÁRIAS ESTADUAIS

(Em 1.000 m³/dia)

	2015	2016
Automotivo	4.820	4.962
Industrial	28.816	26.213
Residencial	969	1.110
Comercial	791	829
Geração Eletricidade	32.881	18.942
Cogeração	2.501	2.374
Outros	6.418	6.427
TOTAL	77.197	61.436

Fonte: Abegás

cos por dia. A queda mais acentuada de consumo foi registrada na geração de eletricidade (-42,4%) em função do desligamento de boa parte das usinas térmicas devido ao aumento do nível de água dos principais reservatórios. Também representaram recuo a cogeração (-5,1%) e a indústria (-9%).

Mercados em destaque

O Rio de Janeiro continua sendo o maior mercado de GNV do país, especialmente por conta dos incentivos fiscais promovidos pelo governo estadual. Mesmo com o reajuste de 1% para 1,5% na alíquota do IPVA para carros movidos a GNV no ano passado, ainda assim vale a pena ao motorista investir em um *kit* de conversão. Apesar de o Rio ser o maior consumidor nacional, São Paulo e Paraná também despontaram nesse segmento em 2016.

A Comgás, maior distribuidora de gás natural do Brasil, com atuação em 177 cidades paulistas, registrou crescimento de 110% no número de conversões, em 2016, de 3.527 veículos, em 2015, para 7.391 veículos, número histórico para uma empresa que vinha registrando queda de 11% ao ano nos últimos quatro anos. As vendas cresceram 8% no período 2015/2016 na base da distribuidora.

Do total de carros convertidos, 40% pertencem a particulares, enquanto, em

O Rio de Janeiro continua sendo o maior mercado de GNV do país, especialmente por conta dos incentivos fiscais promovidos pelo governo estadual

2015, esse número foi de 20%, o que significa que o GNV tem atraído não só taxistas e motoristas do Uber, mas o cidadão comum que busca menores preços para abastecer o carro em tempos de crise.

Mas não foi só o fator preço que ajudou. A distribuidora lançou mão de uma série de iniciativas para estimular as conversões, que incluía concessão de bônus e financiamento dos *kits*.

Para 2017, a Comgás pretende manter programas como o “Rode Legal”, que oferece *check-up* gratuito e desconto na vistoria anual do automóvel; reorganizar geograficamente os postos (total de 275), cobrindo regiões onde há demanda, mas não tem revenda com GNV; além do lançamento de um aplicativo para celular que ajuda o consumidor a encontrar o posto mais próximo.

O Paraná também foi outro estado em destaque em 2016. A Compagás re-

gistrou aumento de 151% nas conversões de veículos, ou seja, 691 carros a mais convertidos para GNV, elevando para 34.383 automóveis utilizando GNV.

Assim como no Rio de Janeiro, o governo do Paraná oferece desconto de IPVA aos carros movidos a GNV, com alíquota de 1%, enquanto que para os demais veículos *flex*, a alíquota é de 3,5%. O estado conta com 36 postos de GNV.

Conversões em alta

O número total de veículos convertidos a GNV foi de 43.010 até outubro de 2016, o que representa aumento significativo de 88% em relação a 2015, quando foram convertidos 22.869. A frota total de GNV que circula no país é de 1.859.300, segundo o IBP. Metade dessa frota está no Rio de Janeiro, seguida por São Paulo (21,5%).

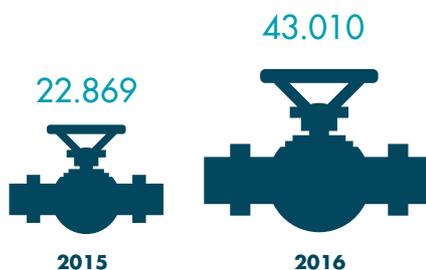
Somente para efeito de comparação, em maio, houve um pico de conversões, quando 6.951 automóveis passaram a utilizar GNV ante 1.693 no mesmo mês em 2015.

Os dados compilados pela Gás Natural Fenosa, somente no estado do Rio de Janeiro, mostram que 19.543 veículos foram convertidos em dezembro. No acumulado do ano, o total de veículos convertidos foi de 88.834, número 55% maior que o de 2015.

Um dos empecilhos que desestimula

7.2 CONVERSÕES

Em unidades



Fonte: IBP
Nota: Até outubro de 2016

lam o uso do GNV é o preço do *kit*. O de 5ª geração, por exemplo, que é o mais moderno do mercado, tem custo médio de R\$ 4 mil. O investimento é pago em um ano para aquele consumidor que rodar 60 quilômetros diários, segundo a Comgás. Além disso, os veículos adaptados, mesmo os que saem de fábrica já com o *kit* instalado, têm que fazer uma vistoria anual e requalificar os cilindros de segurança a cada cinco anos.

Foi justamente para não desestimular o consumidor que a Comgás decidiu oferecer uma série de incentivos a quem converter o veículo, uma vez que o estado de São Paulo não oferece o desconto do IPVA.

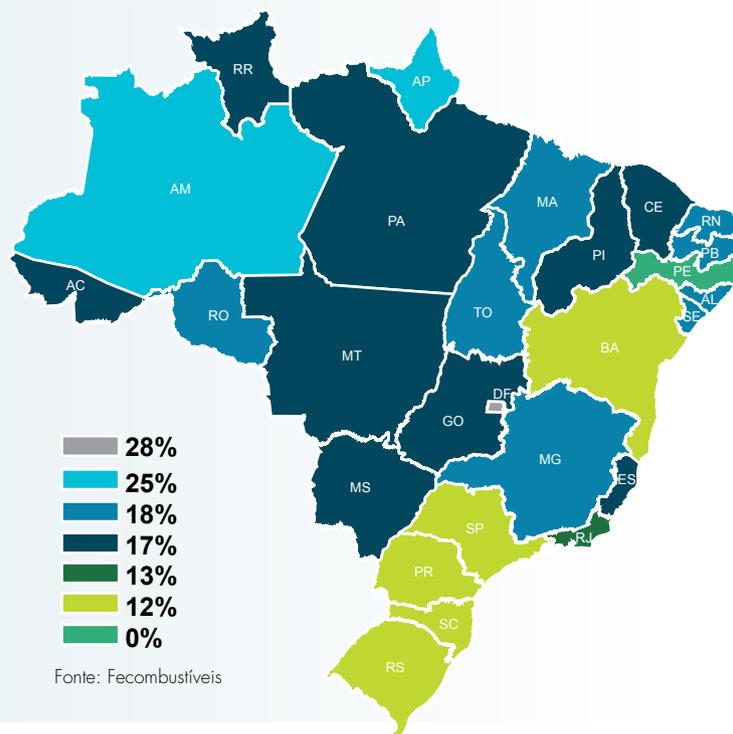
Além do Rio de Janeiro, outros estados que se destacaram com o crescimento do consumo de GNV foram São Paulo e Paraná

Reajustes estaduais

O GNV também entrou na cesta de produtos que sofreram elevação da alíquota de ICMS em alguns estados, com o objetivo de minimizar os efeitos da crise econômica que os governos estaduais atravessam. Ao todo, 11 estados reajustaram o tributo, sendo que os aumentos mais significativos foram aplicados em Alagoas, Amapá, Mato Grosso do Sul e Rio Grande do Norte.

Atualmente, o Distrito Federal é o estado com a alíquota mais alta (passou de 25% para 28%), enquanto Pernambuco manteve isenção da cobrança do imposto.

7.3 ALÍQUOTAS DE ICMS



Gás econômico

O fator preço foi determinante para o retorno do crescimento do mercado de GNV em 2016, que compensou o investimento no *kit* de conversão para motoristas que rodam bastante.

Levando-se em conta os dados referentes à semana de 20 a 26 de novembro, a economia média do GNV perante a gasolina foi de 36% no país, e de 23% frente ao etanol.

No Rio de Janeiro, onde o mercado de gás natural veicular é bastante consolidado, a economia do GNV frente à gasolina foi de 47% no período e de 39% sobre o etanol. Em Pernambuco, o segundo estado com resultados mais expressivos, a economia foi de 43% em comparação à gasolina e de 29% sobre o biocombustível.

7.4 ECONOMIA DO GNV

	GNV x Gasolina	GNV x Etanol
Alagoas	-37%	-26%
Bahia	-37%	-22%
Ceará	-33%	-20%
Espírito Santo	-40%	-32%
Mato Grosso	-27%	1%
Mato Grosso do Sul	-33%	-20%
Minas Gerais	-31%	-9%
Paraíba	-35%	-23%
Paraná	-33%	-14%
Pernambuco	-43%	-29%
Rio de Janeiro	-47%	-39%
Rio Grande do Norte	-35%	-22%
Rio Grande do Sul	-30%	-26%
Santa Catarina	-40%	-35%
São Paulo	-38%	-19%
Sergipe	-36%	-24%
MÉDIA BRASIL	-36%	-23%

Fonte: Abegás
Nota: Dados referentes à semana de 20/11 a 26/11.

Preços

Os preços do gás natural veicular mostraram variação ao longo de 2016, com leves quedas e altas no decorrer dos meses, tanto nas distribuidoras quanto na revenda, encerrando o ano com o menor preço nas duas pontas da cadeia.

Em janeiro, os preços médios praticados pelas distribuidoras e pela revenda eram de, respectivamente, R\$ 1,637 e R\$ 2,244 o metro cúbico. Na revenda, houve um pico no preço em julho

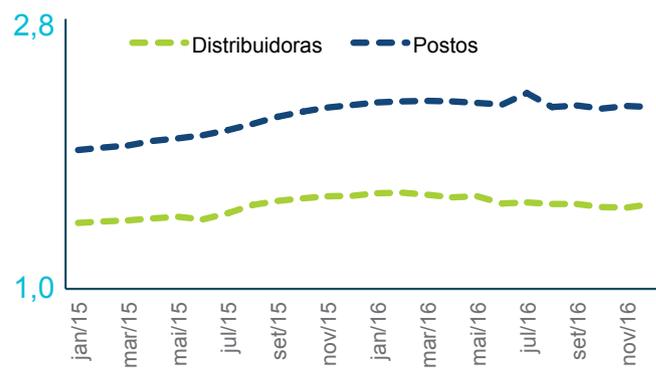
(R\$ 2,305 o metro cúbico), justamente no período em que a demanda pelo produto começou a crescer, voltando a cair no mês seguinte até atingir o patamar de R\$ 2,214 em dezembro.

De 2015 para 2016, a variação média dos preços ficou em 4,5% na distribuidora e 8,4% na revenda.

Quanto à margem média anual da revenda, houve crescimento em 2016, quando evoluiu de 26% para 29%.

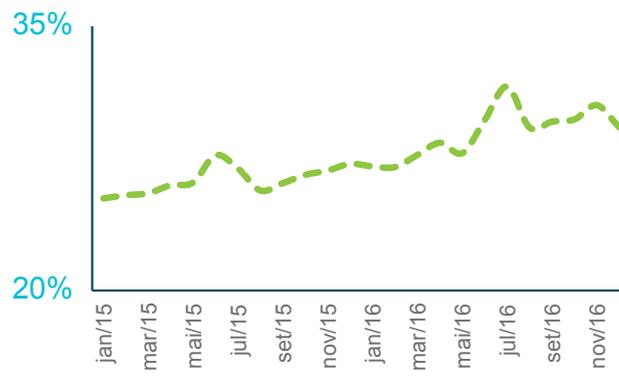
7.5 PREÇOS MÉDIOS NO DOWNSTREAM

Em R\$/L



Fonte: ANP

7.6 MARGEM MÉDIA DA REVENDA



Fonte: ANP

Menos postos

Apesar do aumento de conversões de veículos a GNV, o número de postos que comercializaram o produto diminuiu de 1.618 unidades, em 2015, para 1.590, em 2016, queda de 1,8%. Somente quatro estados registraram aumento de postos – Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte e Ceará. Agentes do mercado avaliam que enquanto algumas poucas revendas iniciam a atividade, outras encerram, movimento que tem sido recorrente desde que o setor deixou de viver seu auge.

São Paulo, juntamente com Minas Gerais, foram os estados que tiveram mais baixas, com 11 e 18 postos, respectivamente.

Para estimular os negócios das revendas, a Comgás, em 2017, pretende transferir a infraestrutura de postos de baixo rendimento para regiões menos abastecidas e que tenham potencial de venda, com o objetivo de estimular a venda média. Isso demonstra que, em algumas regiões, o mercado de GNV só tem conseguido sobreviver por ações das próprias distribuidoras, juntamente com estímulos governamentais isolados, como Rio de Janeiro e Paraná.

7.7 POSTOS DE GNV POR ESTADO

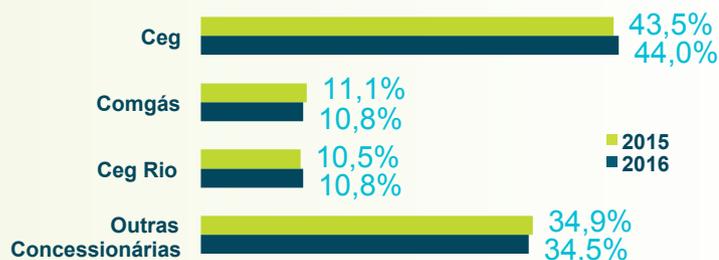


Fonte: Abegás

Sem mudanças

No ano passado, o *ranking* das distribuidoras manteve-se o mesmo em relação a 2015, com leve aumento de participação de mercado para a CEG, que se manteve em primeiro lugar, seguida pela Comgás.

7.8 MARKET SHARE DAS CONCESSIONÁRIAS DE GÁS



Fonte: ANP

Incentivo ao gás natural

O MME lançou, em 2016, o programa Gás para Crescer, que visa estabelecer novo marco regulatório ao segmento de gás natural para fomentar novos investimentos. O texto do projeto deve ficar pronto no primeiro semestre de 2017 e necessita passar pelo aval do Congresso para que comece a valer, o que deve ocorrer somente em 2018.

O programa foi lançado juntamente com outras iniciativas do Ministério, como o RenovaBio e Combustível Brasil, com o intuito de ajustar o mercado de combustíveis no país, trazendo novos investimentos e dando mais previsibilidade e diversidade à cadeia de combustíveis.

Todos os programas estão sendo discutidos com seus respectivos agentes no mercado para que todas as soluções sejam construídas conjuntamente. Por essa razão, ainda não há detalhes de como o Gás para Crescer pretende fomentar novos investimentos.

Ainda assim, o anúncio do programa trouxe novo ânimo às concessionárias, que veem espaço para o mercado de gás natural veicular voltar a crescer, desde que haja um aprimoramento das regras do mercado. Por outro lado, o GNV dificilmente ocupará na matriz energética brasileira o mesmo espaço que já teve um dia, especialmente porque o governo pretende incentivar o uso e desenvolvimento de outros combustíveis renováveis, como etanol, biogás e biodiesel, a fim de ajudar o Brasil a cumprir o compromisso firmado na COP 21 para reduzir as emissões de gases de efeito estufa.

Vantagens ambientais o GNV tem, pois sua queima é mais completa do que a da gasolina, do etanol ou do óleo diesel. Os veículos movidos a gás natural emitem menos gases poluentes, tais como os óxidos de nitrogênio (Nox), dióxido de carbono (CO₂) e, especialmente, o monóxido de carbono (CO). O problema reside na infraestrutura cara e custos de adaptação dos veículos.



FIQUE DE OLHO

- ✓ Monitorar a evolução dos preços dos combustíveis líquidos e seu impacto na competitividade do GNV;
- ✓ Verificar os programas de incentivo de concessionárias para fomentar as conversões;
- ✓ Acompanhar os debates em torno do programa Gás para Crescer e o impacto das medidas no mercado de GNV.

GLP

Comercialização em alta

2016 marca a retomada de crescimento no consumo de GLP, após passar 2015 com recuo nas vendas. Foram comercializados 7,4 milhões de toneladas do produto, aumento de 1,1% em relação ao ano anterior.

Por estar presente em quase 100% dos lares brasileiros, o crescimento desse produto é bastante restrito e está atrelado ao crescimento da população. Popularmente conhecido como gás de cozinha, o P13 continua sendo a mola propulsora desse setor, sendo responsável por 72% do total comercializado (5,3 milhões de toneladas).

O faturamento passou de R\$ 32 bilhões, em 2015, para R\$ 36,8 bilhões em 2016, um incremento de 15%, impulsionado basicamente pelos reajustes de preços do produto.

Um dos fatores que impede o GLP de ganhar maior expressão na matriz energética brasileira é a Lei 8.176/1991, que restringiu seu uso nos segmentos industrial, comercial e residencial (além da cozinha). Para diversificar o uso do produto, o segmento demandaria investimentos robustos e estratégias de longo prazo.

A arrecadação tributária somou R\$ 6 bilhões em 2016, ante os R\$ 5,2 bilhões do ano anterior, o que representa aumento de 15,4%. Do total, R\$ 4,7 bi-

lhões são contribuições do ICMS, que subiram 19,2% em relação a 2015. Já o volume de arrecadação de PIS/Cofins cresceu 1,2% no período. Dos produtos comercializados, a maior contribuição veio do P13, que somou R\$ 3,8 bilhões, ou seja, 63% do total da arrecadação em 2016.

Novo marco regulatório

O ano de 2016 encerrou com um avanço considerado histórico pelas vendas de gás LP, com a divulgação do

8.1 CONSUMO

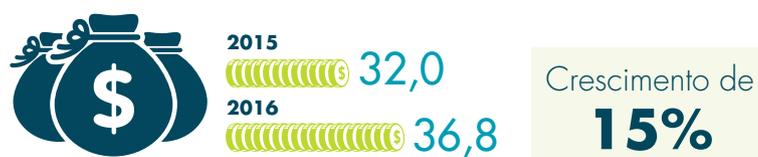
(Em milhões de toneladas)



Fonte: ANP

8.2 FATURAMENTO

(Em bilhões de R\$)



Fonte: Fecombustíveis

8.3 ARRECAÇÃO TRIBUTÁRIA

(Em bilhões de R\$)



Fonte: Fecombustíveis

novo marco regulatório do segmento em vigor desde o começo de 2017. Foram divulgadas as Resoluções 49, 50 e 51, que definem as regras para a revenda e distribuição do produto, com dois principais aspectos que atendem ao pleito dos revendedores. O principal deles cria a figura do revendedor independente, ou bandeira branca, nos mesmos moldes do que é permitido nos postos de combustíveis líquidos. O segundo pleito, a não verticalização do setor, foi atendido parcialmente, já que impede as distribuidoras de comercializarem botijões de até 90 quilos diretamente ao consumidor (podem fazer somente a venda direta a granel), mas têm permissão para serem sócias de revendas (veja mais em Legislações).

Venda da Liquigás

Um dos principais fatos para o mercado de GLP, em 2016, foi o anúncio da

venda da Liquigás, subsidiária da Petrobras, para a Ultragaz. A medida faz parte do plano de desinvestimentos da estatal para sanear seu caixa e reduzir sua dívida.

A operação encontra-se em avaliação pelo Cade e o resultado deve sair ainda em 2017.

Se aprovada, o setor de GLP vai ficar ainda mais concentrado. O *market share* da Ultragaz poderá chegar à casa dos 45% no país todo, podendo atingir 60% em alguns estados, como na Bahia e São Paulo, por exemplo. No entanto, a partir do novo marco regulatório, se consolidada a venda Liquigás e o aumento da concentração de mercado, a revenda independente pode representar uma alternativa para o revendedor insatisfeito.

A arrecadação tributária somou R\$ 6 bilhões em 2016, ante os R\$ 5,2 bilhões do ano anterior, alta de 15,4%. Do total, R\$ 4,7 bilhões são contribuições do ICMS, que subiram 19,2% em relação a 2015. Já o volume arrecadado de PIS/Cofins aumentou 1,2% no período

Preços

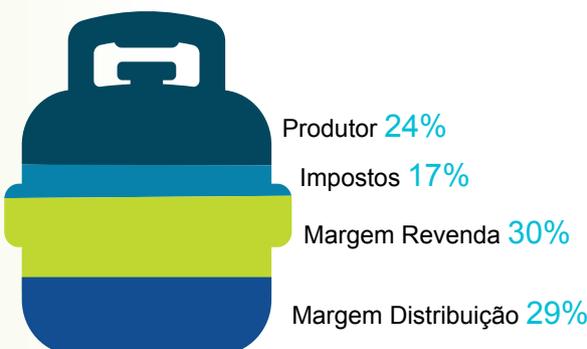
Os preços médios do GLP apresentaram variação em todos os elos da cadeia, com aumento de 10,8% na produção, 13,6% na distribuição e 12% na revenda entre 2015 e 2016. Pesaram os reajustes de preço do produto autorizados no período e as mudanças tributárias.

Atualmente, segundo dados do setor, 27% do volume de GLP vendido no país é importado pela Petrobras e, com a crise da estatal, as distribuidoras devem ampliar ainda mais seu papel como importadoras.

As distribuidoras conseguiram aumentar levemente seus ganhos na crise. As margens passaram de 39,6%, em 2015, para 41,3% em 2016, enquanto que as da revenda caíram de 30,7% para 29,8% no mesmo período.

8.4 COMPOSIÇÃO DO PREÇO

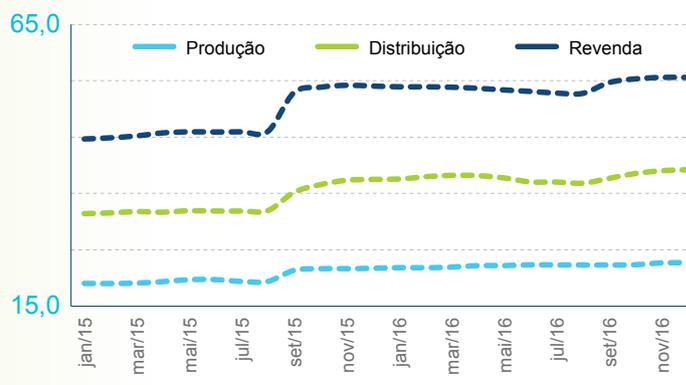
Botijão de 13 Kg



Fonte: ANP

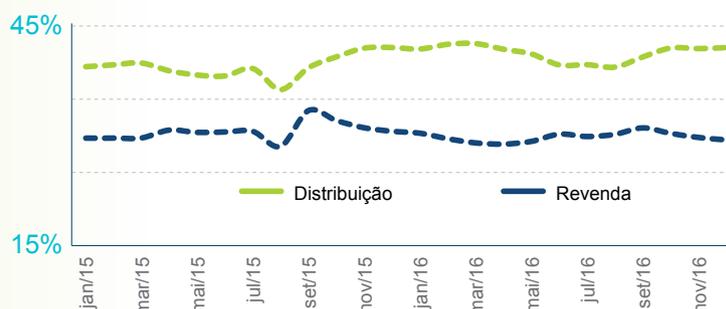
8.5 PREÇOS MÉDIOS NO UPSTREAM E DOWNSTREAM

(Em R\$/L)



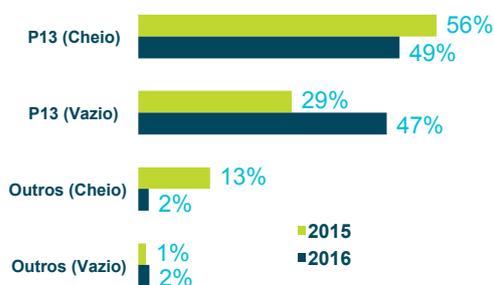
Fonte: ANP

8.6 MARGEM MÉDIA DO DOWNSTREAM



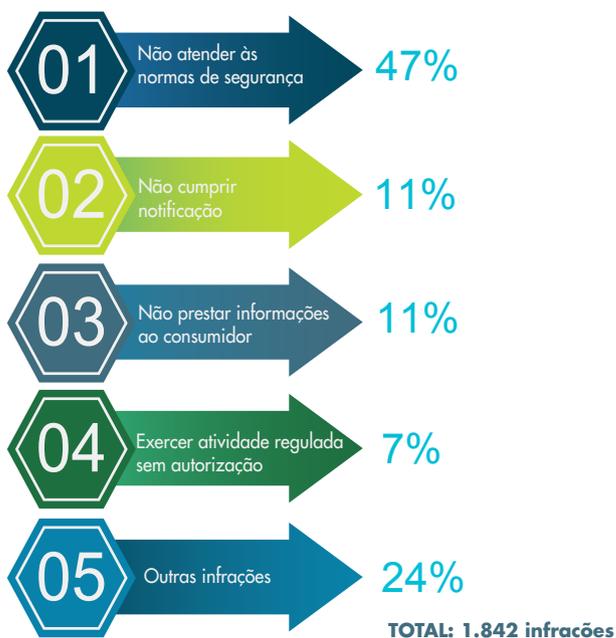
Fonte: ANP

8.7 PRODUTO APREENDIDO



Fonte: ANP

8.8 RANKING DAS INFRAÇÕES NA REVENDA



Fonte: ANP

8.9 RANKING DAS INFRAÇÕES NA DISTRIBUIÇÃO



Fonte: ANP

Fiscalização

A clandestinidade é um dos principais entraves do mercado de GLP, pelo elevado número de revendas e facilidade de atuação de vendas ilegais de forma pulverizada. Em 2016, a ANP aumentou a vigilância sobre o setor. Foram realizadas 5.534 ações de fiscalização em 4.354 revendas, resultando em 1.102 autos de infração. No total, foram apreendidos 5.607 botijões.

Na distribuição, foram realizadas 172 ações em 93 distribuidoras, com 39 autuações.

Apesar do esforço no combate às irregularidades e de iniciativas como o programa “Gás Legal” - que, inclusive, ajudou a legalizar muitos revendedores -, é difícil para a ANP cobrir um país com as dimensões do Brasil, num universo de cerca de 67 mil revendedores de GLP. Por conta disso, a agência reguladora utiliza-se das forças-tarefa e está em vias de remodelar o programa Gás Legal para fortalecer no combate aos agentes irregulares.

De todas as transgressões em 2016, as de maior incidência foram não atender às normas de segurança e não cumprir notificação, tanto na distribuição quanto na revenda.

Pouca alteração

O *market share* das principais distribuidoras praticamente ficou inalterado em 2016, com leve aumento da participação da líder Ultragaz e queda de 1 ponto percentual da Liquigás. Supergasbrás e Nacional não tiveram mudanças.

8.10 MARKET SHARE DAS DISTRIBUIDORAS



Fonte: ANP

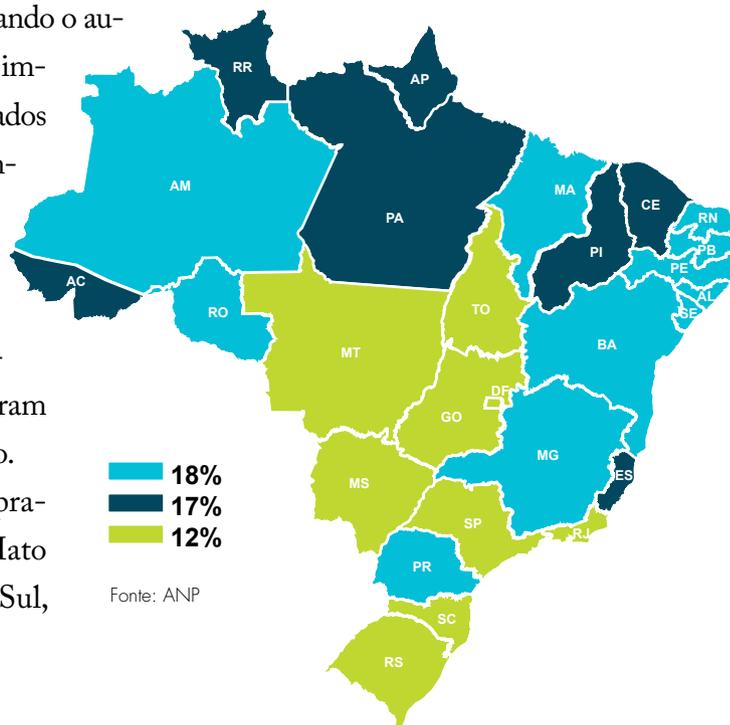
Mudanças no ICMS

A crise financeira dos estados acabou influenciando o aumento das alíquotas de ICMS do GLP, fator que impactou nos preços na ponta final da cadeia. Dez estados elevaram a alíquota, sendo que Bahia, Amapá e Rondônia, que praticavam uma tarifa de 12% sobre a produção em 2015, subiram para 17% no Amapá e 18%, no caso da Bahia e Rondônia.

Alagoas, Amazonas, Maranhão, Paraíba, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Sergipe ampliaram seus percentuais de 17% para 18% no ano passado.

A alíquota de ICMS mais baixa (12%) é praticada nos estados de Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo e Tocantins.

8.11 ALÍQUOTAS DE ICMS



Fonte: ANP



FIQUE DE OLHO

- ✓ Acompanhar o impacto do novo marco regulatório, que deve redesenhar o mercado;
- ✓ Decisão do Cade sobre a venda da Liquigás para a Ultragaz. Se aprovada, a fusão deve movimentar o mercado;
- ✓ A ANP promete ter uma agenda de fiscalização intensa em 2017, com a ampliação do trabalho de inteligência na ação repressiva e de comunicação e educação dos agentes.

LUBRIFICANTES

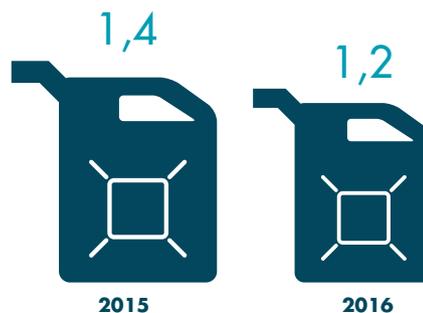
Desafio persiste

Por mais um ano consecutivo, o setor de óleo lubrificante sentiu os efeitos da crise econômica brasileira e registrou queda de comercialização. As vendas totais do produto, em 2016, caíram 13,5%, passando de 1,4 milhão de metros cúbicos, em 2015, para 1,2 milhão de metros cúbicos, no ano passado. O resultado negativo foi puxado pela queda no consumo dos óleos lubrificantes automotivos, que acompanhou o recuo nas vendas do setor automobilístico. De acordo com dados da Anfavea, o número total de licenciamentos de autoveículos novos nacionais teve queda de 17,2% em 2016, na comparação com o ano anterior. Com menos veículos novos circulando nas ruas e estradas brasileiras, o consumo de óleo lubrificante também caiu. A crise econômica no país também refletiu no aumento da periodicidade de troca de óleo dos veículos. Em função do desemprego e da renda comprometida, muitos brasileiros optaram por estender a troca de óleo, contribuindo também para diminuir o consumo de lubrificantes. Para 2017, o desempenho do mercado de lubrificantes vai depender do cenário político; porém, há a expectativa de crescimento em torno de 1% nas vendas.

A comercialização de óleo lubrificante no Brasil vem mantendo estabilidade ao longo dos anos, fruto do desenvolvimento de novos motores e do aumento da eficiência energética dos veículos estabelecida pelo Inovar-Auto. Essas mudanças impõem, cada vez mais, desafios às empresas que atuam no setor, que vão desde a produção de óleos básicos mais nobres até a questão da compatibilidade com os biocombustíveis, principalmente do biodiesel misturado ao diesel. A preocupação se deve porque a alta temperatura de evaporação do biodiesel pode causar acúmulo no lubrificante, prejudicando sua performance durante o uso nos motores dos veículos, principalmente nos da frota antiga. Na prática, o biodiesel em contato com o óleo lubrificante pode trazer problemas como, por exemplo, redução da viscosi-

9.1 COMERCIALIZAÇÃO DE ÓLEO LUBRIFICANTE ACABADO

Em milhões de m³



Fonte: ANP

dade, alteração do ponto de fulgor, baixo teor de fuligem, baixa diluição por diesel e alta diluição por biodiesel.

Além das dificuldades envolvendo a performance do produto, o mercado de lubrificantes ainda enfrenta outro obstáculo: o sistema tributário brasileiro. A cobrança do ICMS-ST dificulta a ampliação das operações do revendedor atacadista de lubrificante para outros estados. Essa limitação ocorre em função da disputa fiscal, com a cobrança de diferentes alíquotas de ICMS nos estados, para atrair investimentos. Por conta disso, atualmente, a configuração no mercado brasileiro é composta por uma grande maioria de revendedor atacadista exclusivo de um único produtor atuando nos estados. Ao contrário do que ocorre nos Estados Unidos, por exemplo, onde existem vendas que atuam em mais de um estado e são multimarcas, ou seja, revendem produtos de mais de um fabricante.

Em função da complexidade para operações em grandes áreas territoriais, o distribuidor precisa estar próximo do ponto de consumo, visto que o país não possui uma malha rodoviária pavimentada que facilita a logística

Aliás, o número de comerciantes atacadistas que atuam no setor é uma incógnita, pois não há controle, por parte da ANP, da quantidade de revendedores atacadistas em operação no país. Cálculos do Sindilub estimam que, atualmente, existam cerca de 550 empresas atuando no mercado de lubrificantes. Isso ocorre porque a agência reguladora, por meio da Resolução nº 10/2007, revogou a Portaria 131/1999, que estabelecia o cadastro, junto a ANP, de pessoas jurídicas com a finalidade de comercializar óleos lubrificantes, graxas e aditivos em frascos para aplicação automotiva no país. A regulamentação vigente define critérios somente para registro de produção e importação de produtos. Sem saber quantos revendedores atacadistas existem no mercado brasileiro, aumenta o risco de irregularidades no segmento, já que não existe fiscalização nessas empresas sobre o cumprimento de regras, como ambientais, operacionais e de qualidade, por exemplo.

O custo logístico também é outro fator que inibe a manutenção do sistema atual da venda atacadista de lubrificantes no Brasil. Em função da complexidade para operações em grandes áreas territoriais, o distribuidor precisa estar próximo do ponto de consumo, visto que o país não possui uma malha rodoviária pavimentada que facilita a logística.

Estável

O número de agentes manteve-se estável, totalizando 337 agentes em atividade no mercado de lubrificantes em 2016, ante 335 em 2015. Coletores e importadores registraram aumento no número de agentes. No caso dos importadores, não é possível identificar se as empresas utilizaram o produto para consumo próprio ou para comercialização. O número de produtores em atuação no mercado caiu, de 94, em 2015, para 90, em 2016; enquanto que o de rerrefinadores manteve-se estável.

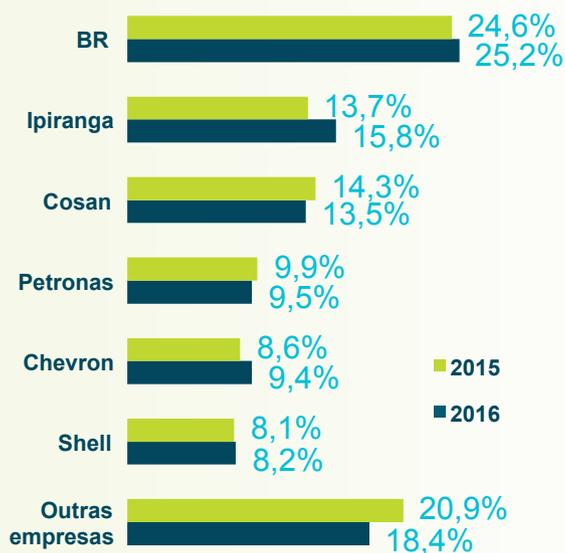
	2015	2016
Produtores	94	90
Coletores	21	22
Rerrefinadores	15	15
Importadores	205	210

Fonte: ANP

Sem mudanças

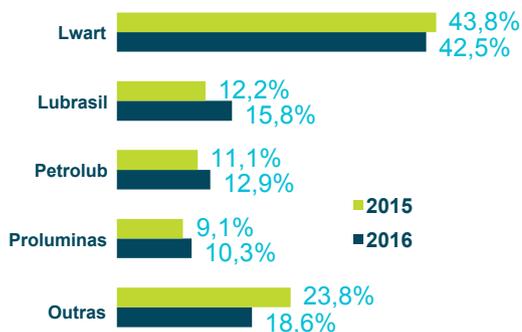
A BR manteve a liderança no *ranking* dos produtores/importadores de lubrificantes em 2016. Sua participação no mercado passou de 24,6%, em 2015, para 25,2% no ano passado. No entanto, houve dança das cadeiras entre as principais produtoras do mercado. A Ipiranga assumiu a segunda posição, com 15,8%; enquanto a Cosan passou do segundo para o terceiro lugar, ficando com 13,5% de participação. A Shell manteve a sexta posição. À sua frente, entraram Petronas e Chevron, com 9,5% e 9,4%, respectivamente.

9.3 MARKET SHARE DOS PRODUTORES/IMPORTADORES



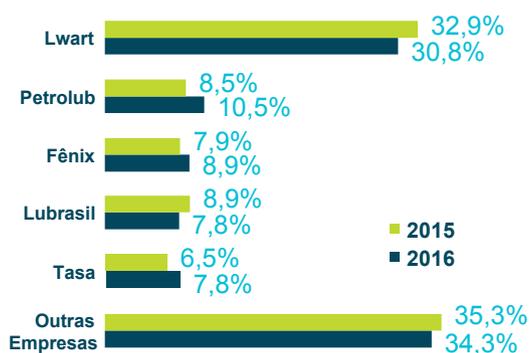
Fonte: ANP

9.4 MARKET SHARE DO RERREFINO



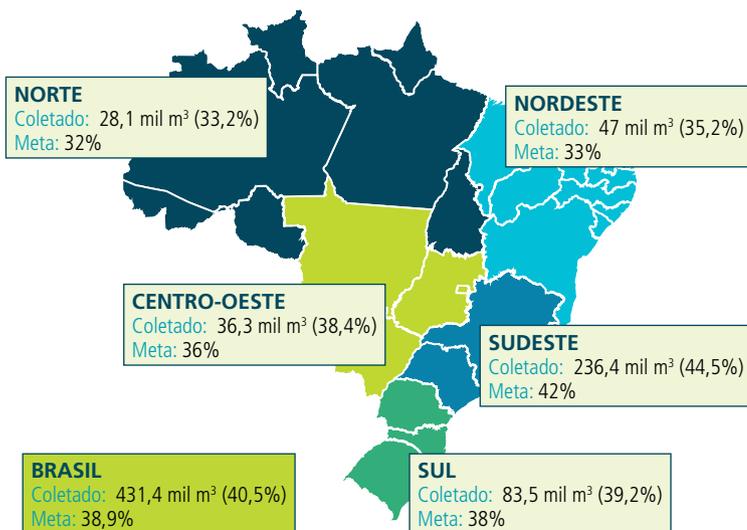
Fonte: ANP

9.5 MARKET SHARE DOS COLETORES



Fonte: ANP

9.6 COLETA DE PRODUTO USADO OU CONTAMINADO



Fonte: ANP

Dentro da meta

Mais uma vez, o recolhimento de Óleo Lubrificante Usado ou Contaminado (OLUC) atingiu a meta estabelecida para o ano. Em 2016, do total de 1,2 milhão de metros cúbicos de óleo comercializado, 431,4 milhões de metros cúbicos foram recolhidos, o que representou 40,5% do total. O percentual ficou acima da meta estabelecida, que era de 38,9%.

Em relação aos coletores, a participação desses agentes no mercado também sofreu modificações entre as empresas na comparação com 2015. A Lubrasil foi a que mais perdeu espaço no *ranking*, caindo da segunda para a quarta posição, com 7,8%, empatando com a Tasa. Já a Petrolub assumiu a vice-liderança, atingindo 10,5% de participação no mercado. A Fênix também subiu uma posição, passando do quarto para o terceiro lugar. A Lwart manteve sua liderança no *market share*.

Após a coleta, o OLUC é encaminhado para o processo de rerrefino, que retorna ao mercado como óleo básico. Em 2016, a comercialização de óleo usado ou contaminado subiu 1,4%, alcançando 239,1 mil metros cúbicos. Em 2015, esse volume ficou em 235,8 mil metros cúbicos.

No *ranking* das empresas rerrefinadoras não houve alteração do *market share*. A Lwart perdeu 1,3 ponto percentual, mas manteve sua liderança no mercado, com 42,5%. A Lubrasil foi a que mais ampliou sua participação, em 3,6 pontos percentuais, e manteve o segundo lugar no *ranking*. A participação de Petrolub e Proluminas subiu em 1,8 ponto percentual e 1,2 ponto percentual, respectivamente.

Jogue Limpo

O Programa Jogue Limpo, destinado para implantação da logística reversa de embalagens plásticas de óleo lubrificantes usadas no país, recolheu mais 90,6 milhões de recipientes. O resultado ficou dentro da meta estabelecida pelo Ministério do Meio Ambiente e pelos 11 estados mais o Distrito Federal onde o sistema possui termos de compromissos assinados.

Já a quantidade de embalagem plástica destinada para a reciclagem ficou abaixo do volume registrado em 2015, que foi superior a 94 milhões. Isto ocorreu em função da queda nas vendas de óleo lubrificante no país. Desde o início do programa, foram enviadas para reciclagem 550 milhões de embalagens.

Por outro lado, o número de municípios atendidos pelo programa passou de 3.250, em 2015, para 4.213 em 2016. Não houve alteração na quantidade de pontos

geradores cadastrados, permanecendo em mais de 42 mil pontos, mas em relação às centrais de recebimento, o programa encerrou 2016 com 19 locais cadastrados, duas a menos que o verificado no ano anterior.

Atualmente, o programa está presente nos estados do Sul, Sudeste e Nordeste, com exceção de Maranhão e Piauí. A expansão para os demais estados só deve acontecer após inserção de aditivo ao Acordo Setorial do sistema de Logística Reversa de Embalagens Plásticas de Óleo Lubrificante em andamento (Confira as discussões em Meio Ambiente). A coleta é feita a partir de rotas específicas definidas pelos operadores logísticos, considerando os pontos geradores cadastrados. As embalagens são levadas para as centrais, onde são segregadas e encaminhadas para a reciclagem ou outro destino ambientalmente correto.



FIQUE DE OLHO

- ✓ Desenvolvimento da criação de novos produtos que visam a diminuir os atritos com o uso de diversos tipos de combustíveis, em especial o biodiesel;
- ✓ Acompanhar o desempenho do setor em meio à crise econômica nacional;
- ✓ Monitorar as discussões em andamento em torno do novo acordo setorial para o Jogue Limpo;
- ✓ Acompanhar a evolução do mercado em linha com a redução das emissões de gases poluentes e aumento da eficiência energética dos veículos;
- ✓ Monitorar as discussões da reforma tributária, redação final e seu impacto no segmento;
- ✓ Acompanhar as discussões do aditivo do acordo setorial de logística reversa do setor de lubrificantes.

MEIO AMBIENTE

The background features a series of diagonal white lines that create a grid of diamond-shaped sections. The colors used include a dark teal, a light grey, a vibrant lime green, and a bright cyan. The text 'MEIO AMBIENTE' is positioned within a light grey diagonal band that runs from the top-left towards the bottom-right.

Qualidade comprometida

Com a retração da economia e grande parte das empresas descapitalizadas em 2016, os avanços na área ambiental deixaram a desejar.

Além da não renovação de frota, que contribuiu para piorar a qualidade do ar pela circulação de carros antigos, as fraudes envolvendo o uso inadequado, ou não uso, do agente redutor líquido automotivo (Arla 32) continuaram acontecendo e os resultados esperados para a fase P7 (destinada aos veículos pesados) do Proconve não foram totalmente alcançados. Utilizado em caminhões e ônibus com sistema SCR, o Arla 32 é um composto químico, feito a base de ureia, que reduz as emissões de gases poluentes presentes nos gases de escape dos veículos a diesel, sendo necessário para atender a fase P7.

Quando os limites desta fase foram estabelecidos, para que os veículos pudessem atingir os níveis restritos de emissões de particulados, a indústria optou por elevar as emissões de NOx, que acabou ficando com índices similares aos das fases P3 ou P4. Para controlar a emissão deste gás, foram instituídos os sistemas de pós-tratamento com o Arla 32. Porém, seja por desconhecimento ou mesmo em uma tentativa equivocada de economia, mui-

tos motoristas passaram a burlar o uso da substância, instalando *chips* para adulterar o veículo ou mesmo usando água ou Arla adulterado. Sem o uso do redutor líquido, os índices de emissões de particulados ficam muito superiores aos estabelecidos na P7. Cada caminhão que não utiliza Arla 32 em seu sistema, ou compra produto fora das especificações, aumenta em 4,5 vezes as emissões de óxidos de nitrogênio na atmosfera. Em 2016, o *déficit* de uso do Arla ficou entre 45% e 50% em relação ao consumo de diesel S10. Ou seja, cerca de metade dos veículos que deveriam utilizar o produto não o fizeram.

Para combater as fraudes e burlas, principais responsáveis por esse *déficit*, a Polícia Rodoviária Federal e o Ibama realizaram diversas operações de fiscalização nas rodovias do país. No entanto, ainda existe um grande trabalho a ser feito do ponto de vista de fiscalização, inclusive com a adoção de equipamentos que permitam analisar mais detalhadamente os veículos. Este equipamento, uma espécie de sensor capaz de fazer a leitura dos dados do OBD (sistema de autodiagnóstico do veículo) já foi homologado, mas ainda não está efetivamente sendo utilizado nas fiscalizações.

Vale destacar que este tipo de fraude é tratado como crime ambiental.

Porém, apesar de responder pela maior parcela de problemas relacionados à qualidade do ar, a frota de pesados não é a única responsável pela poluição gerada por emissões automotivas. Segundo dados do laboratório de emissões da Cetesb, os veículos leves são as principais fontes de emissão de monóxido de carbono (CO) e hidrocarbonetos (HC),

sendo os automóveis à gasolina os maiores emissores de CO (43,6%). A frota de veículos a gasolina também contribui para aumentar as emissões em função da idade média dos automóveis ser mais avançada que os da frota *flex*. O segmento das motocicletas, mesmo tendo frota menor, também tem participação significativa na emissão de CO e HC (19,6% e 7,8%, respectivamente) em função de seus fatores de emissão serem maiores.





Shutterstock

Laboratório de diesel

De acordo com o cronograma estabelecido pelo Proconve, os ônibus urbanos deveriam ter passado a usar o diesel S50 em janeiro de 2004; e os demais veículos pesados movidos a diesel em janeiro de 2005, no que seria a fase P6 do programa. Porém, este cronograma não foi cumprido e, em função disso, o governo paulista, o governo federal, o Ministério Público Federal, a indústria automotiva e os segmentos envolvidos na produção, distribuição e comercialização de diesel, além da ANP, assinaram, em outubro de 2008, um Termo de Ajustamento de Conduta, antecipando a fase seguinte. Na prática, houve um salto da fase P5 para a P7 e todos os elos da cadeia tiveram que se adequar.

Na época da assinatura, uma das exigências foi a instalação de um laboratório para testar, especificamente, as emissões dos veículos a diesel. No entanto, isso só aconteceu no início de 2017. Até então, o único laboratório mantido pela Cetesb, na cidade de São Paulo, priorizava os testes em veículos leves. O laboratório, instalado pela Cetesb no município de São Bernardo do Campo (SP), foi inaugurado em janeiro de 2017 e vai realizar pesquisas sobre emissões de motores diesel para dar subsídios ao governo na formulação de políticas públicas de controle da poluição veicular. Será possível analisar a concentração de poluentes como NO_x, monóxido de carbono, hidrocarbonetos, dióxido de carbono, material particulado e amônia.

Agora, os vários representantes do mercado de diesel já começaram a discutir os parâmetros para a definição de uma nova fase do Proconve.

Sem acordo

Outro tema que não foi adiante em 2016 foi a proposta do Instituto Jogue Limpo, para ampliar o programa de coleta de embalagens lubrificantes no restante do país com a instalação dos Pontos de Entrega Voluntária (PEVs). Para que esta mudança seja feita, é necessário fazer um aditivo no Acordo Setorial do Sistema de Logística Reversa de Embalagens Plásticas de Óleo Lubrificante, com a concordância de todos os signatários do documento, o que não aconteceu.

Até o final de 2016, o Ministério do Meio Ambiente havia estabelecido como meta que o instituto passasse a atender 4.213 municípios, coletando 4,4 mil toneladas de embalagens. Para cumprir tal meta, o Jogue Limpo apresentou a proposta de instalação dos PEVs nas regiões onde o programa não chegou, como é o caso da região Norte, mas também estender a mesma ideia nos locais que já fazem parte da rota de coleta. A ideia era

de que os postos revendedores (além de outros empreendimentos que atualmente integram a coleta do Jogue Limpo) instalassem um sistema de coleta e armazenamento de resíduos em sua área, na qual outros geradores (inclusive concorrentes dos postos) poderiam depositar seus resíduos. Com isso, o Jogue Limpo economizaria com a logística de coleta, não tendo de percorrer diversos pontos.

Inicialmente, a proposta do Instituto não contou com a discussão prévia dos demais agentes envolvidos com a logística reversa e a Fecombustíveis teme que a revenda possa assumir risco pelos resíduos de terceiros descartados em sua área. Além disso, a revenda defende que a adesão ao PEV deve ser voluntária, dependendo do interesse do empresário, e que a retirada do ponto também deve ser por decisão do revendedor. Sem consenso, o tema segue em discussão em 2017. De qualquer maneira, o projeto-piloto dos PEVs, implantado em lojas de troca de óleo, no final do ano passado em Maceió (AL), coletou em seu primeiro mês de operação (novembro de 2016) quase 5 mil embalagens plásticas de óleo lubrificante usadas. O caminhão do Jogue Limpo passa uma vez por semana em cada ponto.

Instalação dos PEVs pelo Instituto Jogue Limpo para coleta de lubrificantes continuou sem definição em 2016



Licenciamentos

Para os postos de combustíveis foi também um ano complicado. Desde outubro de 2015, a ANP passou a fiscalizar uma série de documentos (entre os quais a licença de operação ambiental), de acordo com a Resolução ANP 57/2014. No entanto, em muitas cidades brasileiras, a obrigação foi difícil de ser cumprida porque os órgãos públicos vinculam a emissão das licenças a outras autorizações, e o revendedor fica perdido em meio a tanta burocracia. Enquanto isso, no ano passado, a Proposta de Emenda Constitucional (PEC) 65, que altera (e simplifica) o licenciamento ambiental de obras públicas, passou a ser debatida e foi aprovada na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania da Câmara dos Deputados e no Senado Federal. Há também mais dois projetos de lei, um no Senado (PL 654/2015) e outro na Câmara (PL 3729/2004), que propõem mudanças



Stock

no licenciamento ambiental. Paralelamente, o Ministério do Meio Ambiente criou um grupo de trabalho para discutir nova proposta de licenciamento ambiental nacional. As discussões começaram a avançar, porém os trabalhos foram suspensos após o afastamento de um dos integrantes do grupo.



FIQUE DE OLHO

- ✓ Introdução da nova fase do Proconve para veículos pesados. Ainda não há consenso, mas o tema deverá ficar em pauta e ser debatido ao longo de 2017;
- ✓ Renovação da frota também está no radar das autoridades, na tentativa de controlar as emissões veiculares;
- ✓ Fiscalizações da Polícia Rodoviária Federal e do Ibama para o combate ao Arla 32 podem ganhar avanços com um novo dispositivo que está sendo testado, capaz de ler os dados do sistema de autodiagnóstico dos veículos para atestar se houve uso de produtos inadequados em substituição ao Arla 32;
- ✓ Acompanhar os debates da revenda com o Instituto Jogue Limpo e o Ministério do Meio Ambiente para expansão do programa de coleta de embalagens plásticas de lubrificantes.

LEGISLAÇÕES

The background features a complex geometric design. A prominent diagonal band in light grey/white contains the title 'LEGISLAÇÕES'. Below this, a large lime green square is positioned. The rest of the page is composed of various shades of teal and blue, with white lines creating a grid-like pattern of triangles and squares.

Gosto amargo

Após cinco anos de discussão na Subcomissão de Postos Revendedores de Combustíveis, foi publicada a Portaria 1.109, em 22 de setembro de 2016, que aprova o Anexo 2 da Norma Regulamentadora nº 9 (NR-9). O referido anexo estabelece os requisitos de segurança e saúde no trabalho para as atividades com possibilidade de exposição ocupacional ao benzeno em postos revendedores de combustíveis, complementando as exigências e orientações já previstas na legislação de Segurança e Saúde no Trabalho em vigor no Brasil.

Até a publicação da Portaria 1.109, não havia uma regulamentação específica sobre o tema para o setor de combustíveis. A legislação em vigor no país, estabelecida pelo Acordo Nacional do Benzeno, de 28 de setembro de 1995, previa somente regras gerais para as empresas que produzem, transportam, armazenam, utilizam ou manipulam benzeno e suas misturas líquidas contendo 1% ou mais em volume, de forma que não incluíam o segmento de *downstream*.

As discussões para elaborar uma proposta sobre o tema só foram iniciadas em 2011, quando foi criada a Subcomissão de Postos Revendedores de Combustíveis, formada por representantes dos trabalhadores, do governo e dos empregadores (distribuidoras e revenda).

A principal motivação, tanto de representantes dos trabalhadores como do governo, para a definição de regulamentação própria sempre envolveu os vapores contendo benzeno expelidos no ar, que podem ser inalados pelos frentistas. Pelo Acordo Nacional do Benzeno, o entendimento é que qualquer exposição é capaz de levar a uma alteração de saúde porque não se conhece qual é o mecanismo de ação do benzeno no organismo. Ou seja, independentemente da quantidade, a mínima exposição à substância traz risco à saúde do trabalhador.

É importante ressaltar que à época da elaboração do Acordo Nacional do Benzeno, a definição de padrão de referência do benzeno foi baseada em regras vigentes na Alemanha, que consideravam que uma única exposição oferece risco. Hoje, as regras em vigor no país europeu não seguem mais essa metodologia e consideram um limite de exposição ao benzeno entre o tolerável e o aceitável.

No Brasil, nunca se comprovou, de fato, a nocividade do produto químico na saúde do trabalhador. Atualmente, o limite máximo de teor de benzeno permitido na composição da gasolina nacional é de 1%, conforme especificação da Resolução ANP 40/2013. Porém, a gasolina A tem saído das refinarias

brasileiras com menos de 1% e, após a adição de etanol anidro, este percentual tem caído em torno de 0,5%.

Independentemente dos reais efeitos à segurança e saúde do trabalhador, o fato é que, para a revenda, a publicação da Portaria acabou tendo gosto amargo, visto que algumas adequações trarão aumento nos custos do negócio, como a substituição do parque de bombas e instalação de máquina de lavar para higienizar os uniformes dos funcionários. Vale lembrar que, nos últimos anos, o setor vem sendo impactado com adequações regulatórias, como a questão do licenciamento ambiental e do Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros e a implantação da Norma Regulamentadora nº 20 (NR-20).

Novas bombas medidoras

Uma das principais regras estabelecidas pela Portaria 1.109 é a troca das bombas de gasolina, que deverão ter sistema de recuperação de vapores para impedir que os vapores de gaso-

lina sejam expelidos no ar no momento do abastecimento. Os prazos foram definidos de forma a coincidir com o cronograma do Regulamento Técnico Metrológico (RTM) do Inmetro, estabelecido pela Portaria 559, de 15 de dezembro de 2016.

O novo RTM estabelece os requisitos técnicos, metrológicos e de segurança de *software* e *hardware* aplicáveis a todo parque de bombas de combustíveis do país. Na prática, as novas regras visam coibir as fraudes nas bombas medidoras, mais conhecida como bomba baixa ou bomba fraudada, substituindo os atuais equipamentos por modelos mais sofisticados e invioláveis.

Pelo novo regulamento, os fabricantes terão prazo de até três anos, a partir da data de publicação da Portaria, para disponibilizarem as novas bombas medidoras ao mercado. Já a revenda terá prazo de 72 meses a 180 meses, dependendo do ano de fabricação, após a publicação da Portaria, para substituir as bombas medidoras pelos novos modelos.

Regras para TRRNI

A ANP publicou a Resolução nº 10, em 15 de março de 2016, que estabelece os requisitos necessários para autorização da atividade de Transportador-Revendedor-Retalhista na Navegação Interior (TRRNI). Pela regulamentação, este agente só pode adquirir combustíveis a granel por meio de distribuidora, que deverá entregar os produtos diretamente nas embarcações do TRRNI, sendo proibida a retirada do produto na companhia por meio de caminhão-tanque pelo TRRNI.

GLP: novas regras

Em 2016, a ANP, finalmente, publicou o novo marco regulatório do segmento de GLP. A nova regulamentação, fruto de três anos de discussões entre a Agência e os agentes, está estabelecida pelas Resoluções 49, 50 e 51, todas publicadas no dia 2 de dezembro de 2016 e que definem os requisitos para o exercício das atividades de distribuição e revenda de GLP no país.

O novo marco regulatório foi bem recebido pela revenda de GLP, já que ao menos dois importantes pleitos da categoria foram atendidos pelo órgão regulador. Uma delas refere-se à figura do revendedor independente, ou bandeira branca, e a outra diz respeito à proibição da venda direta de gás LP envasado de até 90 quilos ao consumidor pelas distribuidoras.

A verticalização do setor foi o grande embate entre revenda e distribuição durante o período de discussão do marco regulatório. A demanda da revenda sempre foi pela não verticalização do setor, e acabou sendo parcialmente atendida. A ANP proibiu as distribuidoras de venderem GLP envasado até 90 quilos ao consumidor final, porém, permitiu às distribuidoras constituir sociedade com as revendas e vender GLP a granel diretamente ao consumidor. As distribuidoras têm prazo de 360 dias para encerrar as atividades de revenda de GLP, ou informar o quadro de sócios em revendas, se for o caso.



Agência Petrobras

A instituição da revenda independente é considerada uma grande vitória da categoria, pois permite maior autonomia ao segmento uma vez que o modelo multimarcas, instituído pela Portaria 297/2003, não funcionou como o esperado. Com a nova regra, o revendedor independente não pode exibir marca comercial de distribuidor específico, sendo proibido manter cores ou sinalizações que remetam a alguma bandeira; mas pode adquirir produto de uma ou mais distribuidoras, de revendedor de GLP vinculado e/ou revendedor de GLP independente. Já o revendedor vinculado, ou embandeirado, precisa identificar a marca a qual está associado em seu estabelecimento. Com as novas classificações (independente e vinculado), os revendedores tiveram prazo de 180 dias para informar à ANP se permaneceriam como independentes ou se atrelados a alguma distribuidora.

Biodiesel em destaque

Em 2016, os produtores de biodiesel puderam comemorar mais uma conquista. O governo federal atendeu ao pleito da categoria e alterou a Lei 13.033, de 24 de setembro de 2014, que dispõe sobre a adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel comercializado ao consumidor final. A Lei 13.263, publicada em 23 de março de 2016, definiu novos percentuais de adição do biocombustível ao diesel, a serem implantados de forma gradual. O percentual de 8%, ou B8, teve início em 1º de março de 2017. Em 2018 e 2019, haverá novos aumentos, para 9% e 10%, respectivamente.

A entrada em vigor dos novos percentuais, no entanto, estava condicionada à realização de testes e ensaios em motores que validem a utilização da mistura. Para isso, o MME publicou a Portaria 262, em 20 de junho de 2016, que criou um grupo de trabalho encarregado de conduzir, em até 12 meses, o programa de testes para validar o uso de misturas até B10 – o que não aconteceu para a inserção do B8 – e, em até 36 meses, para misturas de até 15%. A Lei, no entanto, estabelece que a responsabilidade pelo aumento ou não do percentual de biodiesel ao diesel em até 15% é do CNPE.

No âmbito da ANP, a agência publicou duas resoluções relativas ao biodiesel. A Resolução 30, de 24 de junho



de 2016, estabelece a especificação de óleo diesel BX a B30 em caráter autorizativo. A norma atende à legislação vigente que permite a definição de diretrizes para comercialização e uso de biodiesel, em caráter autorizativo, em quantidade superior ao percentual de adição do biocombustível ao diesel obrigatório fixado em lei específica. A outra, a Resolução 34, de 29 de julho de 2016, determina que o uso experimental ou específico de biodiesel ou óleo diesel BX, em quantidade superior ao percentual de mistura de biodiesel obrigatória, está sujeito à prévia anuência da ANP.

Envelope de segurança

Na tentativa de garantir maior agilidade aos procedimentos relativos na expedição da amostra-testemunha, a ANP alterou o item 2 do Regulamento Técnico nº 1/2007, anexo à Resolução nº 9, de 7 de março de 2007. O item trata das especificações do envelope de segurança para guarda da amostra-testemunha.

A Resolução nº 17/2016 alterou ainda os parágrafos únicos dos Artigos 3º e 4º, da Resolução 44/2013, que trata da obrigatoriedade da coleta da amostra-testemunha nas modalidades FOB e CIF. Pela nova redação, todos os envolvidos no procedimento, tanto no FOB quanto no CIF, deverão assinar o formulário de identificação da amostra-testemunha.

Mais prazo

O Inmetro publicou a Portaria 453, em 11 de outubro de 2016, em que altera o Parágrafo 2º, do Art. 2º da Portaria 528/2014, que aprova o Regulamento Técnico Metroológico sobre provetas de vidro de 100 ml utilizadas para os testes de teor de etanol anidro na gasolina. Na prática, os revendedores ganharam mais seis meses de prazo para fazerem a substituição das provetas. O prazo, que inicialmente expirava em dezembro de 2016, foi estendido para 4 de junho de 2017.

Direitos trabalhistas

Um dos últimos atos de Dilma Rousseff ainda como presidente da República teve relação com direitos dos trabalhadores. A ex-presidente sancionou a Lei 13.257, publicada em 8 de março de 2016, que dispõe sobre políticas públicas para a primeira infância no Brasil e ampliação do prazo de licença-paternidade e licença-maternidade. A partir de agora, o trabalhador passa a ter dois dias para acompanhar consultas médicas e exames complementares durante a gravidez da esposa ou companheira, além de ter direito a um dia por ano para acompanhar o filho de até seis anos em consulta médica. Em relação ao prazo de licença-paternidade e licença-maternidade, não houve alteração para a revenda, visto que a Lei 13.257 só permite o benefício para empresas integrantes do Programa Empresa Cidadã, que concede incentivo fiscal para empresas tributadas com base no lucro real. Ou seja, os prazos continuam em 5 dias para licença-paternidade, e em 120 dias, para licença-maternidade.

Outra lei sancionada pela ex-presidente Dilma Rousseff foi a Lei 13.287, publicada em 11 de maio de 2016, que acrescentou à CLT o Art. 394-A, que trata da proteção das trabalhadoras gestantes ou em período de aleitamento. O novo texto estabelece que a funcionária gestante ou lactante deve ser afastada de qualquer atividade, operação ou local insalubre enquanto durar a gestação e a lactação. A regra prevê ainda que a funcionária está apta a exercer suas atividades em locais salubres.

CONVENIÊNCIA

Em busca das tendências

2016 não foi um ano fácil para o revendedor em função da crise econômica, sendo considerado um dos períodos mais complicados para o setor devido à redução do consumo de combustíveis. O segmento de conveniência também foi afetado pela crise, porém, o impacto foi menor para aqueles que conseguiram encontrar uma via de acesso alternativa, implementando novidades e adaptando o *mix* de produtos. Dados da pesquisa CREST, feita no Brasil pela consultoria GS&MD Gouvêa de Souza em parceria com o NPD Group, mostram que embora, em 2016, o número de clientes das lojas de conveniência tenha caído cerca de 8% em relação a 2015, o *ticket* médio aumentou em decorrência do maior consumo de produtos pela classe A e do arrefecimento da inflação (o IPCA encerrou o ano em 6,29%), o que ajudou a dar sustentabilidade ao negócio.

Apesar de o consumidor estar mais contido no ano passado, as vendas na área de *food service* mantiveram-se em alta, com aumento de 3% em relação a 2015, segundo o mesmo levantamento.

Por outro lado, houve uma mudança de comportamento do consumidor em 2016. Com a crise, uma parcela da população passou a consumir menos refeições fora de casa ou passaram a comprar alimentos prontos para levar. Entre

aqueles que mantiveram o hábito de fazer refeições fora de casa, observou-se que buscaram preços mais baixos no momento da compra. Ou seja, os revendedores precisaram se adaptar à demanda de seus clientes, diversificando a oferta de produtos, para manter suas vendas.

Potencial

As tendências de mercado apontam que a loja de conveniência representa uma das alternativas de diversificação de negócios para a revenda brasileira, que possui vasto espaço para crescimento se comparado com o mercado norte-americano, onde o setor de conveniência se encontra consolidado. No Brasil, há 7.366 lojas de conveniência para um universo de 41.689 postos, segundo últimos dados divulgados pelo Sindicom.

É fato que o bom desempenho da loja de conveniência depende muito da sua localização e da renda da população. Porém, os revendedores que percebem a atividade como nicho de negócio conseguem obter melhores resultados. Assim, aqueles que investiram em bom atendimento, ambiente acolhedor e variedade de produtos tiveram resultados favoráveis, que ajudaram a compensar o baixo consumo



Alimentação saudável permanece entre as tendências no setor de conveniência



de combustíveis. Outros que apostaram em alimentação saudável, produtos frescos e pratos prontos para levar para casa ou investiram em padaria também conseguiram atrair a clientela.

Além disso, a gestão da conveniência requer certa complexidade. Há muito mais produtos para serem gerenciados, regras de higiene e limpeza a serem seguidas, controle de estoque, inventário e, especialmente, bom treinamento de equipe. A maioria da revenda ainda enxerga o negócio como um minimercado, fazendo com que o empreendimento não seja explorado em todo o seu potencial, o que, conseqüentemente, impacta nos resultados.

Apesar de dar um pouco mais de trabalho, é preciso levar em consideração a lista de vantagens e o potencial de negócio. O primeiro deles é que o varejo da conveniência converge com o comportamento do consumidor moderno,

que possui menos tempo, tem a rotina mais atribulada, com famílias menos numerosas e que vive em apartamentos com cozinhas menores.

Outro fator é que a área de *food service* se mantém como tendência de mercado ano após ano. No Anuário Sindicom 2016, a alimentação fora do lar representou 17,4% do faturamento das lojas vinculadas ao sindicato em 2015. Dados do Instituto Foodservice do Brasil mostram que 33% dos gastos com alimentos são feitos fora de casa.

Outra tendência é o consumo de alimentos e bebidas saudáveis. Vale lembrar

que tanto os jovens da geração *Millennials* como os que atingiram a maturidade estão mais preocupados com a saúde e buscam qualidade nos produtos que consomem.

Prova disso é que as vendas de água, água de coco, sucos (tanto fabricados quanto naturais) e chás representaram aumento de 33,1% em relação à participação no faturamento das lojas associadas ao Sindicom em 2015.

Também deve-se levar em conta que os produtos como chocolates, balas, cigarros e salgadinhos geram compras por impulso e ajudam a ampliar as vendas da loja.

Loja independente

Para a Aghora Conveniência houve a percepção de que os negócios ficaram estagnados em 2016, ou seja, não houve queda nem aumento muito expressivo do número de lojas (atualmente são 90 em todo o país). Isto porque, por conta da crise econômica, muitos revendedores preferiram esperar a melhora da economia do país para voltar a investir. Das 30 lojas, apenas duas foram fechadas no ano passado. Por outro lado, 15 interessados voltaram a procurar a marca no começo de 2017, o que traz otimismo à empresa.

Grandes distribuidoras

As lojas am/pm (Ipiranga), BR Mania (BR Distribuidora) e Select (Raízen), a exemplo de anos anteriores, utilizaram diferentes estratégias e ações de *marketing* para ampliar as vendas.

No caso da Ipiranga, houve a consolidação da am/pm Suprimentos, empresa do Grupo Ultra que funciona como distribuidor nacional de grande parte dos produtos da conveniência. Agora, o revendedor vai comprar direto com a Ipiranga os produtos para suas lojas.

Outra ação da marca, em 2016, foi o lançamento de uma linha de doces, incluindo *cannolis* e *cookies*, com a assinatura do confeitiro americano Buddy Valastro, para o cardápio da padaria am/pm.

A BR Mania reforçou a propaganda de produtos e promoções nas padarias, cafeterias e refeições em geral (especialmente promoção de combos). Além disso, lançou, no ano passado, o desafio nacional “Meu Café, Minha Mania”, um concurso realizado de julho a setembro, do qual participaram promotores das lojas BR para escolher as bebidas geladas para o cardápio de verão.

A Select, da Raízen, investiu em iniciativas pontuais, como as promoções sazonais em datas comemorativas.

FECOMBUSTÍVEIS



De olhos bem abertos

A Fecombustíveis busca sempre o caminho do diálogo junto às autoridades no dia a dia de trabalho incessante na defesa dos legítimos interesses da revenda de combustíveis e de lubrificantes. Em 2016, não poderia ter sido diferente. A Federação, mais uma vez, participou de reuniões no Congresso Nacional e nos órgãos reguladores, consultas e audiências públicas, esteve engajada em campanhas e programas do setor e nos mais diversos eventos.

Os possíveis impactos da compra da Alesat pela Ipiranga, anunciada em 12 de junho de 2016 pelo Grupo Ultrapar (*holding* que controla a Ipiranga), sobre a concorrência no setor de combustíveis acenderam a luz amarela da revenda, que teme pela concentração de mercado no segmento de distribuição em função da efetivação da operação. A Ale figura na quarta posição do *ranking* das distribuidoras, com pequena fatia de participação no mercado nacional, porém, sua saída pode restringir o poder de negociação dos revendedores, que ficariam reféns de três grandes distribuidoras no país.

Desta forma, a Fecombustíveis ingressou como terceira interessada no processo instaurado pelo Cade e contratou a LCA Consultores para elaborar um estudo de avaliação do mercado para

averiguar as reais possibilidades de impactos concorrenciais da operação, tanto nas atividades de distribuição como nas de revenda. O estudo apontou relevantes preocupações concorrenciais, já que a saída da Alesat aumentaria a simetria entre as demais distribuidoras de grande porte. As características do mercado de distribuição no país foram consideradas um oligopólio e a consolidação da operação ofereceria risco ao ambiente concorrencial.

A iniciativa da Fecombustíveis trouxe sua primeira vitória à revenda. O Cade entendeu que “a operação pode resultar em elevação de preços dos combustíveis na distribuição e na revenda decorrente de um aumento do poder de mercado da Ipiranga e da elevação da possibilidade de atuação coordenada das empresas do setor”. Na decisão, emitida em fevereiro de 2017, que seguiu para análise do Tribunal do Cade (responsável pela aprovação, reprovação ou adoção de eventuais condicionantes), o órgão observou que, atualmente, somente quatro marcas são capazes de competir em nível nacional, incluindo a Ipiranga e Alesat, o que resultaria na redução do número de competidoras em um ambiente de mercado já concentrado. Em 2017, a Federação continuará



Paulo Miranda Soares, presidente da Fecombustíveis, participou de reuniões e eventos em defesa dos interesses da revenda

acompanhando o caso junto ao órgão antitruste para evitar possíveis prejuízos ao mercado de combustíveis do país e, conseqüentemente, à revenda.

Combate às irregularidades

O trabalho da Fecombustíveis também se destacou no combate às fraudes e irregularidades nas bombas de combustíveis. O assunto sempre foi polêmico para a revenda, marcada como vilã na sociedade por conta dos empresários que atuam de maneira desleal no mercado para conseguir vantagens comerciais e que constituem uma minoria. Isto porque, atualmente, não existe diferenciação na aplicação de penalidades, como no caso de um defeito mecânico ou problemas com a manutenção, por exemplo, dos casos de adulteração deliberada nas bombas de combustíveis, como a instalação de dispositivos eletrônicos, resultando em prejuízo ao consumidor. E a penalidade é pesada, com multas que podem variar de R\$ 20 mil a R\$ 5 milhões, de

acordo com a Lei 9.847/1999 – chamada de Lei das Penalidades. Além disso, o revendedor autuado ainda pode ser objeto de medida cautelar.

O combate aos agentes irregulares uniu a categoria no final de 2016 com o lançamento da campanha Combustível Legal, liderada pelo Sindicom, que ganhou a adesão da Fecombustíveis. Fruto deste trabalho, as ações visam combater a bomba fraudada por meio da alteração de legislações estaduais para punir com maior rigor os agentes mal-intencionados. O estado do Paraná, por exemplo, alterou a Lei 17.617, de 9 de julho de 2013. A nova legislação – Lei 18.950, de 22 de dezembro de 2016 – estabeleceu a cassação da inscrição estadual dos estabelecimentos em casos de instalação de dispositivos eletrônicos. A mudança representa uma vitória para a revenda de combustíveis no Paraná, que, ao lado de São Paulo, costuma enfrentar com mais frequência o problema. São Paulo também está revendo a legislação e até o momento não foi aprovada.

Em paralelo à questão regulatória, outras medidas na área metrológica vêm sendo adotadas para aumentar o controle aos fraudadores. A principal delas diz respeito ao novo padrão, definido pelo Inmetro, para as bombas de combustíveis, que deverão ser substituídas por modelos mais sofisticados e inviolá-

veis. A Fecombustíveis participou ativamente deste processo, contribuindo para definir uma transição mais justa e equilibrada para a revenda (Leia no capítulo Legislações) com prazo bem dilatado.

Além disso, a entidade adotou iniciativas institucionais com o claro objetivo de mostrar aos órgãos competentes os inúmeros prejuízos ao revendedor honesto. Entre as ações, destaque para o *workshop* promovido no final do ano passado, no Rio de Janeiro, em parceria com o Inmetro. Na ocasião, a Fecombustíveis enfatizou a importância para o mercado de uma legislação que puna, de fato, as práticas criminosas e que, conseqüentemente, manchem negativamente o setor de combustíveis.

Na parte da qualidade dos combustíveis, a Fecombustíveis também manteve posição firme no sentido de preservar conquistas recentes da categoria, como a obrigatoriedade da amostra-testemunha pelas distribuidoras, na modalidade FOB. A medida, determinada pela Resolução 44/2013, não foi bem recebida pelas companhias distribuidoras, que, na época, ingressaram processo na Justiça contra a ANP, alegando aumento na morosidade da coleta da amostra-testemunha. Para contribuir com a preservação da resolução e favorecer a otimização da coleta nas bases de distribuição, a Fecombustíveis apoiou o desenvolvimento de um equipamento, elaborado por servidores da ANP, o amostrador de combustíveis. O sistema automático tem como objetivo minimizar o tempo das coletas de amostras e contribuir para a redução de custos, principais argumen-

tos das companhias distribuidoras para realizar o procedimento.

Controle ambiental

Outro assunto de muita relevância para revenda é a Taxa de Controle e Fiscalização Ambiental (TCFA), cobrada pelo Ibama. Após a publicação da Portaria Interministerial 812, de 29 de setembro de 2015, que promoveu reajuste no valor da TCFA, a Fecombustíveis iniciou trabalho junto ao governo para rever a classificação de grau de risco dos postos de combustíveis. A entidade se reuniu com o ministro de Meio Ambiente, José Sarney Filho, para pedir a revisão da Lei 10.165, de 27 de dezembro de 2005, que institui a taxa. O pleito é para que os postos tenham uma classificação diferente das demais atividades incluídas na categoria médio porte, cujo valor cobrado é de R\$ 3,6 milhões a R\$ 12 milhões.

Embora os volumes movimentados em um posto sejam altos, a maioria das empresas tem estrutura familiar, o que difere – e muito – do porte de empresas que estão nesta categoria, que acumulam rendimentos em valores expressivos. Vale lembrar que o não pagamento da TCFA implica em penalidades, como multas de até 40% do valor da taxa e correções monetárias, além do risco de ser executado judicialmente e ter o nome da empresa inserido no Cadin. A Fecombustíveis atua junto ao Ibama para encontrar uma solução viável para tornar a cobrança da taxa menos abusiva aos postos de combustíveis.

Revenda em números

O Relatório Anual da Revenda de Combustíveis 2016 foi apresentado à imprensa e agentes do setor em 23 de junho, no auditório da CNC, no Rio de Janeiro (RJ). A publicação, desenvolvida pela Fecom- bustíveis, se tornou fonte de pesquisa para todos que atuam no setor e vem se aperfeiçoando a cada ano.



Eventos regionais

Pela primeira vez em Campina Grande

O 11º Encontro de Revendedores de Combustíveis do Nordeste Brasil reuniu cerca de 400 pessoas nos dias 9 e 10 de junho, em Campina Grande (PB), para debater temas importantes do setor, como meio ambiente e di-

reito da concorrência. Outro assunto de interesse da revenda abordado no evento foi o painel que discutiu a proibição do sistema de *self service*, que contou com a participação do presidente da Fecom Combustíveis, Paulo Miranda Soares como mediador.



Omar Aristides Hamad Filho, presidente do Sindipetro-PB, durante o discurso de abertura do 11º Encontro de Revendedores de Combustíveis do Nordeste Brasil

Dose dupla em Belém

A capital paraense recebeu, pela quarta vez, o 13º Encontro de Revendedores de Derivados de Petróleo e Lojas de Conveniência da Região Norte. Realizado nos dias 4 e 5 de agosto, o evento ocorreu em clima de comemoração pelos 40 anos do Sindicombustíveis-PA e pelo 400º aniversário de Belém. Durante o encontro, que reuniu cerca de mil pessoas, foram abordadas as dificuldades da revenda em mais um

ano de crise econômica. “Para muitos, o momento gera muito pessimismo, mas nosso entendimento é no sentido contrário, é a hora de focar todos os nossos esforços na excelência de atendimento e qualidade”, disse Ovídio Gasparetto, presidente do Sindicombustíveis-PA.



Ovídio Gasparetto, presidente do Sindicombustíveis-PA, realizou abertura do 13º Encontro de Revendedores da Região Norte

Ganhando espaço

Em 17 de setembro, foi realizada a Expo Conveniências, em Caxias do Sul (RS). Em sua quinta edição, o evento apresentou as novidades do setor de conveniência no mercado nacional, ao reunir 28 expositores e 850 visitantes em um espaço de mil metros quadrados. Muito diferente da primeira edição da Expo Conveniências, que contou com apenas cinco expositores e 250 pessoas. “É importante destacar o grau de maturidade e crescimento do evento, que se tornou referência nesse nicho de mercado”, ressaltou Luiz Henrique Martiningui, presidente do Sindipetro Serra Gaúcha, na cerimônia de abertura da Expo Conveniências.

Luiz Henrique Martiningui, presidente do Sindipetro Serra Gaúcha e anfitrião da Expo Conveniências



Em Cuiabá mais uma vez

O 5º Encontro dos Revendedores de Combustíveis Centro-Oeste/Brasil foi realizado, pela terceira vez, em Cuiabá (MT), nos dias 25 e 26 de outubro. Com cerca de 600 participantes, o encontro apresentou painéis sobre excelência de gestão, meio ambiente, histórias de superação e fiscalização no setor. O evento também foi palco de duras críticas à imprensa nacional, que responsabilizou os postos pelo não repasse da redução de preços dos combustíveis nas refinarias da Petrobras no final de 2016, e ao aumento das regras e burocracia que engessam o setor, mas também de mensagens de otimismo para o público presente. “Tenho 50 anos de experiência e não sei fazer outra coisa. Espero que meus colegas não desanimem. Vamos fazer um esforço, parar de reclamar e ter esperança”, disse Aldo Locatelli, presidente do Sindipetróleo.



Paulo Cardoso

Aldo Locatelli, presidente do Sindipetróleo, transmitiu mensagem de otimismo para a revenda no 5º Encontro dos Revendedores de Combustíveis Centro-Oeste/Brasil

Revenda vai à Campinas

Em 2016, o 5º Encontro dos Revendedores de Combustíveis do Sudeste foi realizado em Campinas (SP), nos dias 23 e 24 de novembro. O evento promoveu palestras e debates sobre economia, política, direito da concorrência, logística reversa e cenário do mercado de lubrificantes. O encontro reuniu mais de 900 participantes, entre autoridades públicas, revendedores, líderes sindicais e executivos do setor, como o diretor da ANP, Aurélio Amaral, e o vice-presidente Financeiro da CNC e presidente de honra da Fecombustíveis, Gil Siuffo.



Divulgação Recap

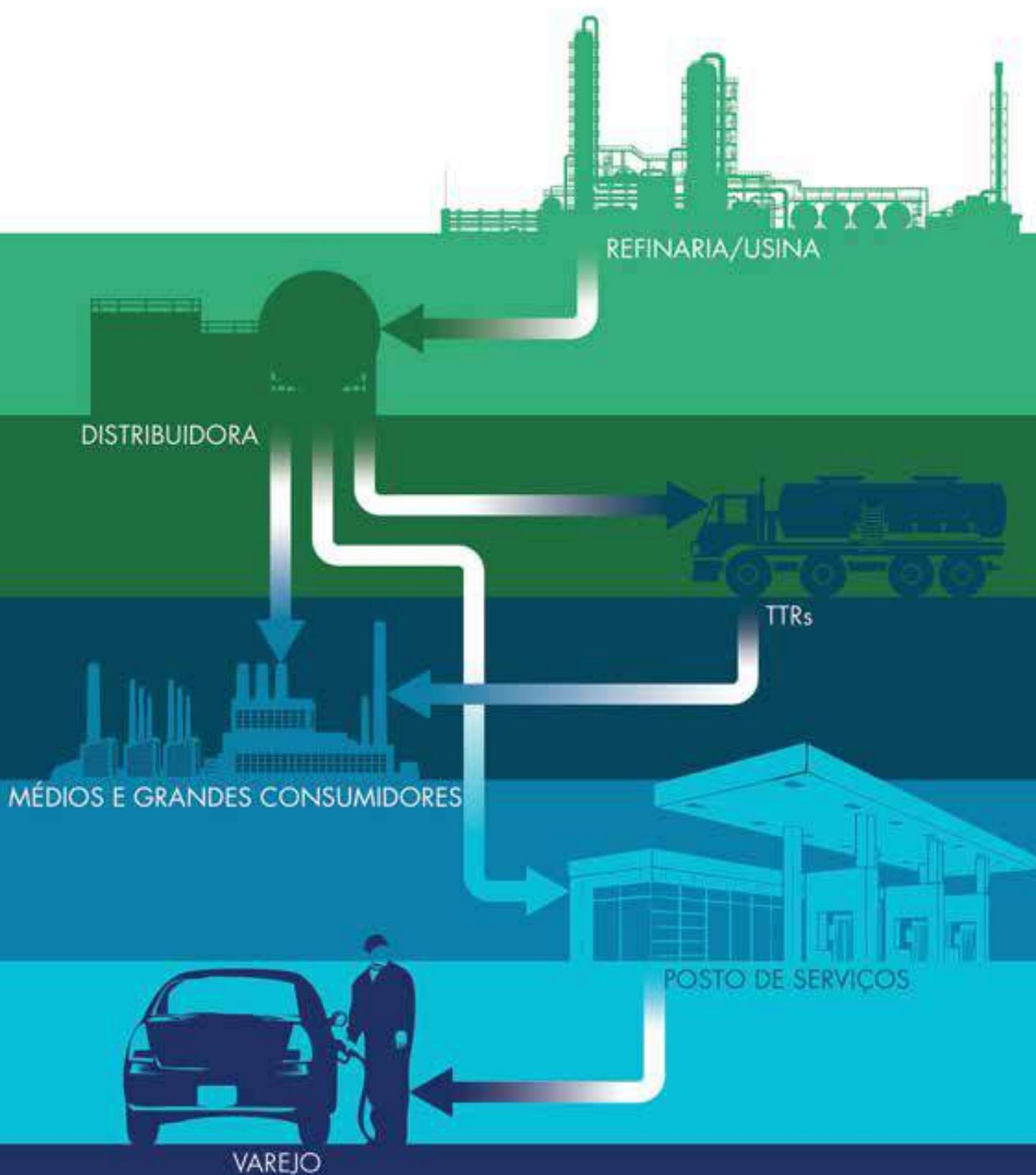
Flávio Martini de Souza Campos, presidente do Recap, e Laércio dos Santos Kalauskas, presidente do Sindilub, anfitriões do encontro de revendedores de Campinas



Paulo Miranda Soares entrega placa de homenagem à Magda Chambriard

Confraternização

O jantar de confraternização da Fecombustíveis, realizado no dia 9 de dezembro, no Rio de Janeiro (RJ), manteve o clima de união, presente em anos anteriores, entre os presidentes dos Sindicatos Filiados, autoridades políticas e executivos do setor. A Federação aproveitou a oportunidade para prestar homenagem à Magda Chambriard, por seu trabalho desenvolvido à frente da diretoria-geral da ANP, que cumpriu seu mandato até novembro.



- Anfavea** – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores
- ANP** – Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
- Cade** – Conselho Administrativo de Defesa Econômica
- Cadin** – Cadastro Informativo de créditos não quitados do setor público federal
- Cetesb** – Companhia Ambiental do Estado de São Paulo
- Cide** – Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico
- CIF** – *Cost, Insurance and Freight*
- CLT** – Consolidação das Leis Trabalhistas
- CNC** – Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo
- CNPE** – Conselho Nacional de Pesquisa Energética
- Comgás** – Companhia de Gás de São Paulo
- Compagás** – Companhia Paranaense de Gás
- EIA** – *U.S. Energy Information Administration*
- EUA** – Estados Unidos da América
- EPI** – Equipamento de Proteção Individual
- Fecomércio-DF** – Federação Nacional do Comércio do Distrito Federal
- FOB** – *Free on Board*
- GLP** – Gás Liquefeito de Petróleo
- Ibama** – Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
- IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- IBP** – Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis
- ICMS** – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
- ICMS-ST** – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços em Substituição Tributária
- Inmetro** – Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
- IPVA** – Imposto sobre Propriedades de Veículos Automotores
- MME** – Ministério de Minas e Energia
- MTE** – Ministério do Trabalho e Emprego
- PIB** – Produto Interno Bruto
- Proconve** – Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores
- SCR** – *Selective Catalytic Reduction*
- Sindicom** – Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Combustíveis e de Lubrificantes
- Sindilub** – Sindicato Interestadual do Comércio de Lubrificantes
- OBD** – *On-Board Diagnostics*
- Opep** – Organização dos Países Exportadores de Petróleo

CAPÍTULO 1 • ESTADOS UNIDOS

- 1.1 Vendas de gasolina e diesel
- 1.2 Biodiesel
- 1.3 Etanol
- 1.4 Composição do preço da gasolina no varejo
- 1.5 Composição do preço do diesel no varejo

CAPÍTULO 2 • CENÁRIOS

- 2.1 Expectativas de mercado para 2017
- 2.2 Matriz de consumo veicular
- 2.3 Licenciamento de autoveículos
- 2.4 Faturamento
- 2.5 Arrecadação tributária
- 2.6 Preço do gás natural
- 2.7 Balanço gás natural
- 2.8 Balanço do petróleo
- 2.9 Preço do petróleo tipo *brent* no mercado *spot*
- 2.10 Agentes do mercado
- 2.11 Postos revendedores por bandeira
- 2.12 Infrações e ações de fiscalização
- 2.13 Infrações na revenda de combustíveis
- 2.14 Infrações na distribuição de combustíveis líquidos

CAPÍTULO 3 • GASOLINA

- 3.1 Volume comercializado pela revenda
- 3.2 Arrecadação tributária
- 3.3 Faturamento
- 3.4 Vendas por tipo de posto
- 3.5 Alíquotas de ICMS
- 3.6 Defasagem entre os preços da gasolina brasileira e norte-americana
- 3.7 Importação de gasolina A
- 3.8 Fornecimento de gasolina A pela Petrobras
- 3.9 Composição do preço
- 3.10 Preços médios no *upstream* e *downstream*
- 3.11 Margem média da revenda
- 3.12 Índice de não conformidade
- 3.13 Não conformidade por bandeira
- 3.14 Especificação da não conformidade
- 3.15 *Market share* das distribuidoras

CAPÍTULO 4 • ETANOL

- 4.1 Volume comercializado pela revenda
- 4.2 Faturamento
- 4.3 Arrecadação tributária
- 4.4 Vendas por tipo de posto
- 4.5 Alíquotas de ICMS
- 4.6 *Market share* das distribuidoras
- 4.7 Composição do preço
- 4.8 Margem média da revenda
- 4.9 Preços médios no *downstream*
- 4.10 Preços médios do etanol anidro na usina
- 4.11 Preços médios do etanol hidratado na usina
- 4.12 Produção de etanol carburante
- 4.13 Produção de etanol por Região
- 4.14 Paridade de preços entre gasolina e etanol
- 4.15 Índice de não conformidade
- 4.16 Especificação da não conformidade
- 4.17 Não conformidade por bandeira
- 4.18 Mercado externo

CAPÍTULO 5 • DIESEL

- 5.1 Faturamento
- 5.2 Comercialização de S10 pela revenda
- 5.3 Composição das vendas por tipo de diesel
- 5.4 Composição das vendas por segmento
- 5.5 Vendas por tipo de posto
- 5.6 Arrecadação tributária
- 5.7 Alíquotas de ICMS
- 5.8 Defasagem entre os preços do diesel brasileiro e norte-americano
- 5.9 Importação
- 5.10 Composição do preço
- 5.11 Margem média da revenda
- 5.12 Preços médios no *upstream* e *downstream*
- 5.13 Índice de não conformidade
- 5.14 Não conformidade por bandeira
- 5.15 Especificação da não conformidade
- 5.16 *Market share* das distribuidoras

CAPÍTULO 6 • BIODIESEL

- 6.1 Produção x capacidade instalada
- 6.2 Informações regionais do B100
- 6.3 Leilões de B100
- 6.4 Matérias-primas utilizadas na produção de B100
- 6.5 *Ranking* das infrações na produção de biodiesel
- 6.6 *Market share* dos produtores

CAPÍTULO 7 • GNV

- 7.1 Comercialização de gás natural pelas concessionárias estaduais
- 7.2 Conversões
- 7.3 Alíquotas de ICMS
- 7.4 Economia do GNV
- 7.5 Preços médios no *downstream*
- 7.6 Margem média da revenda
- 7.7 Postos de GNV por Estado
- 7.8 *Market share* das concessionárias de gás

CAPÍTULO 8 • GLP

- 8.1 Consumo
- 8.2 Faturamento
- 8.3 Arrecadação tributária
- 8.4 Composição do preço
- 8.5 Preços médios no *upstream* e *downstream*
- 8.6 Margem média do *downstream*
- 8.7 Produto apreendido
- 8.8 *Ranking* das infrações na revenda
- 8.9 *Ranking* das infrações na distribuição
- 8.10 *Market share* das distribuidoras
- 8.11 Alíquotas de ICMS

CAPÍTULO 9 • LUBRIFICANTES

- 9.1 Comercialização de óleo lubrificante acabado
- 9.2 Agentes do setor
- 9.3 *Market share* dos Produtores/Importadores
- 9.4 *Market share* do rerrefino
- 9.5 *Market share* dos Coletores
- 9.6 Coleta de produto usado ou contaminado

AMOSTRA-TESTEMUNHA:

Amostra representativa de um produto que traz as mesmas características do produto de onde foi coletada. Normalmente coletada com o objetivo de servir como prova material em processos administrativos ou judiciais, podendo ser submetida à análise, para dirimir dúvidas quanto a sua natureza e origem. A amostra testemunha deve ser coletada na presença de prepostos das partes interessadas, identificada e acondicionada de acordo com a legislação ou regulamento que propõe sua coleta.

ANP:

Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. Criada pela Lei no 9.478/1997, a autarquia especial é responsável pela regulação, contratação e fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo, do gás natural e dos biocombustíveis.

ARLA-32:

Agente redutor líquido automotivo. Também conhecido como AdBlue ou AUS 32, trata-se de um fluido, não tóxico, não explosivo, nem nocivo ao meio ambiente, produzido a partir de uma solução aquosa de ureia técnica (a de uso agrícola não serve). Nos veículos pesados fabricados a partir de 2012, que utilizam S10, há um tanque adicional para o produto, indispensável para reduzir as emissões de NOx.

BARRIL TIPO BRENT:

Refere-se ao óleo produzido no mar do Norte (Europa) e negociado na Intercontinental Exchange Futures de Londres.

BIODIESEL:

Biocombustível produzido a partir de derivados de óleos vegetais ou de resíduos, conforme especificação da ANP. Costuma ser denominado pela letra B, seguida de número que indica o percentual utilizado. Ex.: B2, adição de 2% de biodiesel; B100 (biodiesel puro).

CIDE:

Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico. Tributo federal previsto constitucionalmente, instituído pela Lei no 10.336, de 19 de dezembro de 2001. Incide sobre importação e comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados.

COMMODITY:

Do inglês, mercadoria. Termo utilizado para designar produtos que são comercializados em bolsas internacionais, normalmente matérias-primas, como minérios e produtos agrícolas. Apesar de terem origem em diversos produtores, suas características são uniformes.

DISTRIBUIDORA:

Agente da cadeia de abastecimento que faz a intermediação entre o produtor e o varejo. Único autorizado a comprar diretamente de refinarias e usinas. É responsável pela mistura do etanol anidro à gasolina A e do biodiesel ao diesel. É vedada a operação direta de postos pelas distribuidoras, com exceção do posto-escola. Pode fornecer combustível diretamente para grandes consumidores.

DOWNSTREAM:

Cadeia de distribuição e revenda.

ETANOL ANIDRO:

Álcool carburante (etanol) misturado à gasolina A nas distribuidoras para produção de gasolina C, que é comercializada nos postos de combustíveis.

ETANOL HIDRATADO:

Álcool carburante (etanol) vendido ao consumidor nos postos de combustíveis.

FLEX FUEL:

Veículos que utilizam etanol ou gasolina.

GASOLINA A:

Gasolina sem adição de etanol, a que sai da refinaria.

GASOLINA C:

Gasolina após a adição de etanol na distribuidora.

LICENCIAMENTO AMBIENTAL:

É a autorização formal pelos órgãos ambientais competentes a todo empreendimento e atividade considerada efetiva ou potencialmente poluidora e que possa causar degradação ambiental.

LOGÍSTICA REVERSA:

Conjunto de ações, procedimentos e meios destinados a viabilizar a coleta e a restituição dos resíduos sólidos ao setor empresarial, para reaproveitamento, em seu ciclo ou em outros ciclos produtivos, ou outra destinação final ambientalmente adequada (Lei 12.305/2010).

MARKET SHARE:

Participação de mercado.

MOTOR EURO 5:

Desde janeiro de 2012, todos os veículos fabricados no Brasil movidos a diesel contam com os chamados motor Euro 5. Os veículos leves (*pick-ups*, *vans*, e alguns tipos de caminhões e ônibus) passam a ter motores com sistema EGR. Já a maioria dos veículos pesados, como caminhões e ônibus, irão utilizar o SCR, que exige abastecimento em tanque próprio com Arla-32.

NOx:

Óxidos de nitrogênio é um tipo de gás emitido pelos veículos, que provoca irritação nos olhos, afeta o sistema respiratório e contribui para a formação da névoa da poluição nas grandes metrópoles.

P-13:

Botijão de GLP com 13 quilos, o mais utilizado nas residências brasileiras.

PPM:

Partes por milhão. Sigla normalmente utilizada para indicar a quantidade de enxofre presente no diesel.

PONTO DE ABASTECIMENTO:

Instalação dotada de equipamentos e sistemas destinados ao armazenamento de combustíveis, com registrador de volume apropriado para o abastecimento de equipamentos móveis, veículos automotores terrestres, aeronaves, embarcações ou locomotivas. Destinado ao abastecimento de grandes consumidores pelas distribuidoras. Não pode revender o combustível excedente para terceiros.

POSTO BANDEIRA BRANCA:

Também chamado de posto independente, não está vinculado a qualquer distribuidora. Não pode exibir a marca comercial das companhias, mas tem liberdade para comprar de qualquer uma delas. Deve informar na bomba a origem do produto.

POSTO EMBANDEIRADO:

Aquele que está vinculado a alguma distribuidora e assim declarado no cadastro da ANP. Só pode adquirir combustíveis da distribuidora da qual ostenta a marca.

PROCONVE:

O Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores foi criado em 1986 pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente. Seu objetivo é reduzir as emissões de poluentes de veículos novos, graças à implementação de combustíveis e motores mais modernos.

REQUALIFICAÇÃO:

Processo periódico de avaliação do estado dos recipientes de GLP, determinando sua continuidade se podem retornar ao mercado ou devem ser sucateados, de acordo com norma da ABNT.

RERREFINO:

Processo industrial a que são submetidos os óleos lubrificantes usados ou contaminados, permitindo que apresentem as mesmas características do óleo lubrificante básico e, portanto, possam ser comercializados.

REVENDEDOR VAREJISTA:

Pessoa jurídica autorizada para o exercício da atividade de revenda varejista de combustível automotivo. Só pode adquirir produtos de distribuidora, sendo vedada a compra direta da usina ou refinaria. Único agente a comercializar combustíveis no varejo para o consumidor.

SCR:

Selective Catalytic Reduction ou Redução Catalítica Seletiva é um sistema tecnológico de pós-tratamento dos gases emitidos pelos veículos movidos a diesel, que em conjunto com o Arla 32, reduz a emissão de óxidos de nitrogênio (NOx) e demais gases poluentes da atmosfera.

SOx:

Óxidos de enxofre é um gás que resulta da queima do enxofre presente nos combustíveis. Reduz a visibilidade e causa a chuva ácida, que provoca a corrosão de construções e a destruição da vegetação.

S10:

Diesel com baixíssimo teor de enxofre (10 partes por milhão), comercializado no Brasil desde 1º de janeiro de 2013.

S50:

Diesel com 50 partes por milhão de enxofre, que foi vendido no país até dezembro de 2012. Não é mais comercializado no Brasil.

TRR:

Transportador-Revendedor-Retalhista. Pessoa jurídica autorizada para o exercício da atividade de transporte e revenda retalhista de combustíveis, exceto gasolinas automotivas, gás liquefeito de petróleo, combustíveis de aviação e álcool combustível. Só pode adquirir de distribuidora, sendo vedada a compra direta da refinaria.

VEÍCULO HÍBRIDO:

Veículo que possui duas ou mais fontes de energia para movimentá-lo, como por exemplo, um motor de combustão interna e um motor elétrico. Esse último contribui para a redução no consumo de combustível e na emissão de poluentes.

VERTICALIZAÇÃO:

No setor de *downstream*, a verticalização caracteriza-se pela atuação das companhias distribuidoras (que vendem combustíveis no atacado) na operação comercial do varejo. A legislação atual brasileira determina que as atividades do varejo e atacado de combustíveis sejam separadas, sendo proibido às distribuidoras atuarem na operação de postos de serviços.

Adriano Pires (Centro Brasileiro de Infraestrutura – CBIE)
 Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)
 Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP)
 André Gevaerd (Rede Vip 24 Horas)
 Antonio Megale (Anfavea)
 Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (Abegás)
 Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea)
 Banco Central do Brasil
 Bernardo Souto (Fecombustíveis)
 Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada/ Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz
 Cesar Guimarães (Sindicom)
 Companhia Paranaense de Gás (Compagás)
 Conselho Nacional de Política Fazendária
 Deborah Amaral dos Anjos (Fecombustíveis)
 Edmilson Moutinho dos Santos (USP)
 Elcio Farah (Afeevas)
 Fabio Meneghin (Agroconsult)
 Felipe Klein Goidanich (Fecombustíveis)
 Francisco pessoa (LCA Consultores)
 Frederico Amorim (Cardinalis Consultoria)
 Giancarlo Pasa (Fecombustíveis)
 Gilberto Leal (SAE Brasil)
 Henry Joseph Jr (Anfavea)
 Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP)
 Instituto Jogue Limpo
 José Luiz Rocha (Abragás)
 Klaiston Soares D’Miranda (Fecombustíveis)
 Laboratório de Emissões da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb)
 Laercio Kalaukas (Sindilub)
 Marcelo Mendonça (Abegás)
 Ministério de Minas e Energia (MME)
 National Association Of Convenience Stores (NACS)
 Paulo Tonolli (Fecombustíveis)
 Pietro Gasparetto
 Planner Corretora
 Ricardo Guimarães (Aghora Conveniência)
 Ricardo Hashimoto (Fecombustíveis)
 Ricardo Vallejos (Comgás)
 Sérgio Bandeira de Mello (Sindigás)
 Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Combustíveis e de Lubrificantes (Sindicom)
 União da Indústria da Cana-de-Açúcar (Unica)
 U.S Energy Information Administration
 Vanderlei Rodrigues Ferreira (Cetesb)
 Vicente Pimenta (SAE Brasil)
 Walter Vitto (Tendências Consultoria Integrada)