


D:RG

# Preço dos Combustíveis

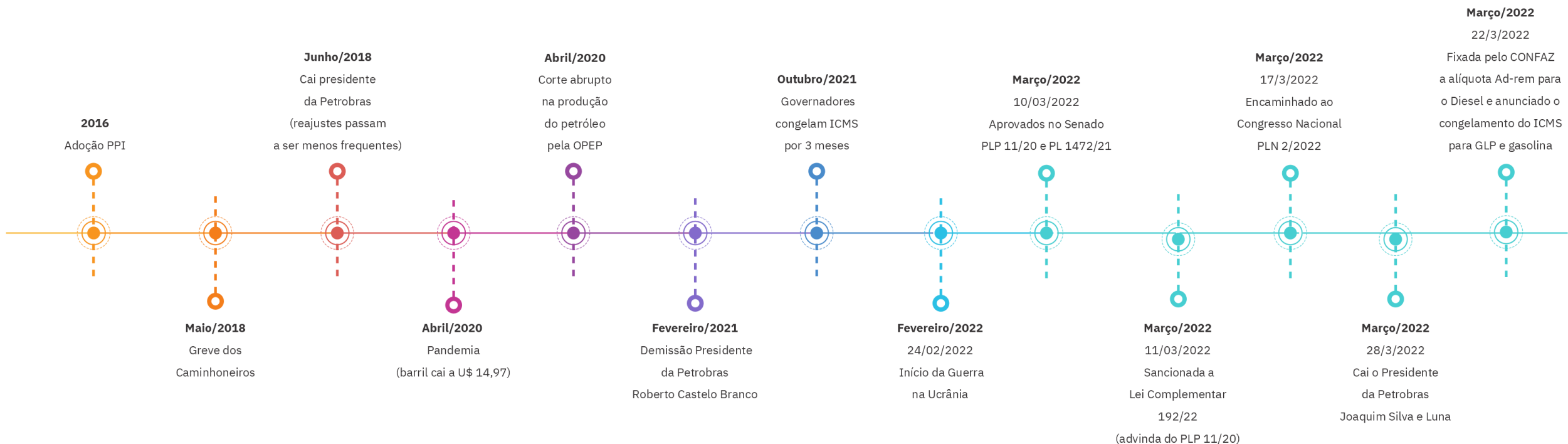
## Parte I



  
MINISTRO DE ESTADO  
DA ECONOMIA

## Cenário Geral

Os preços dos combustíveis têm incomodado o governo federal. Devido ao impacto desses preços sobre a inflação e, via de consequência, sobre a avaliação do presidente, a equipe econômica e o Ministério de Minas e Energia vêm trabalhando na busca de medidas que minimizem os efeitos dos aumentos frequentes. Nesse documento mostraremos algumas dessas medidas e o que ainda pode ser feito.



# Alíquota única do ICMS sobre combustíveis

## O que é

Lei complementar que fixa uma alíquota única de ICMS sobre combustíveis (gasolina; etanol anidro combustível; diesel; biodiesel; e gás liquefeito de petróleo, inclusive o derivado do gás natural) e zera as alíquotas de PIS e Cofins sobre o diesel; biodiesel; querosene de aviação e gás liquefeito de petróleo durante o ano de 2022 em todo o território nacional. A alíquota do ICMS será definida pelo Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ) e passa a ser monofásica, ou seja, incidirá apenas uma vez ao longo da cadeia produtiva.

## Cenário

A aprovação do PLP 11/2020 foi defendida pelo presidente Bolsonaro ao longo do ano de 2021. Com o início da Guerra da Ucrânia, e consequente disparada dos preços do petróleo, a pressão para que o Congresso Nacional entregasse alguma resposta aos aumentos dos combustíveis cresceu. Dado o contexto, o texto foi aprovado no início de março e, logo no dia seguinte, sancionado e convertido na [Lei Complementar 192/22](#).

## Impacto esperado

O objetivo da lei é de baixar os preços dos combustíveis ao consumidor. O governo argumenta que mais de metade do preço que chega às bombas vêm dos impostos incidentes sobre o produto e não tem relação necessariamente com a Política de Paridade de Importação da Petrobras.

## Desafios para regulamentação

Caberá ao CONFAZ regulamentar a nova legislação. No dia 25 de março, o Conselho publicou o [Convênio ICMS 16/2022](#), em que fixa alíquotas para o diesel (apenas um dos combustíveis da qual trata a Lei Complementar 192/22). Essa primeira regulamentação, no entanto, já causou controvérsia entre entidades do setor, que argumentaram que o Convênio não fixa alíquota única e nem estabelece o caráter monofásico da incidência. Com pelo menos mais quatro tipos de combustíveis a serem regulamentados, a tendência é de que a publicação dessas medidas seja tumultuada. Além disso, ainda não está claro se a nova lei terá consequências efetivas para a diminuição dos preços a médio e longo prazos. Além disso, o governo federal precisará resolver uma questão orçamentária para que a matéria aprovada não o exponha a um possível crime de responsabilidade, dada a redução a zero das alíquotas de PIS e Cofins. Com a isenção dos tributos federais, o Executivo precisaria compensar a perda de receita por meio de aumento de receitas ou redução de despesas. Nesse contexto, para que não precisasse reorganizar o orçamento, foi enviado ao Congresso o PLN 2/2022, que isenta o governo dessa obrigação. A matéria já foi aprovada na Comissão Mista de Orçamento, mas ainda precisa passar pela sessão conjunta do Congresso Nacional.

# Subsídio para combustíveis

---

## O que é

Uma das alternativas na mesa para amortecer os preços ao consumidor. Por enquanto, há duas opções sendo discutidas:

1. Subsídio ao diesel, zerando todos os tributos sobre o combustível por três meses.
2. Vale-combustível de cerca de meio salário-mínimo a caminhoneiros, taxistas, motoristas de aplicativos e agricultores familiares para comprar gasolina, óleo diesel e gás natural veicular (GNV).

## Desafios para publicação

Ainda não está claro como a implementação da política se daria. O mais provável é que a publicação seja feita por meio de uma medida provisória que criaria o programa de subsídios. No entanto, além das questões orçamentárias, a publicação da MP também esbarra na legislação eleitoral, que proíbe a instituição de determinadas políticas em ano eleitoral, incluindo a desoneração de tributos. Questionado pela Advocacia-Geral da União se a publicação seria permitida, o Tribunal Superior Eleitoral (TSE) se negou a analisar o mérito da questão.

## Impacto esperado

A equipe econômica avalia que a implementação de subsídios ao diesel durante três meses teria o impacto orçamentário de R\$ 20 bilhões. Já o vale de cerca de meio salário-mínimo custaria R\$ 18 bilhões por ano ao governo, de acordo com o Ministério da Economia. Por isso, a ideia é de levar a medida adiante apenas no caso de acirramento das tensões da Guerra da Ucrânia e consequente aumento da instabilidade dos preços do petróleo.

# Propostas para o diesel

## Antecipação da importação de biodiesel

Prevista na [Resolução CNPE 14/20](#), a importação do combustível renovável deveria começar em 01/01/2023, no entanto, circula no CNPE uma proposta para que esse prazo seja adiantado. O objetivo seria facilitar a entrada desse insumo para conter a alta do diesel e, conseqüentemente, a insatisfação dos caminhoneiros. Todavia, com forte resistência dos produtores nacionais, sua inclusão na pauta do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) tem sido adiada.

## Impacto esperado

Hoje, o biodiesel, que é obrigatório na mistura com o diesel, é mais caro que o combustível fóssil e, por isso, as soluções todas parecem estar focadas em barateá-lo. Além disso, a grande diferença do diesel em relação aos demais combustíveis é sua relação direta com o aumento da inflação. Isso porque o combustível abastece o modal rodoviário, principal meio de transporte de cargas no Brasil. Enquanto isso, um dos maiores insumos para a produção do biodiesel é o óleo de soja e, portanto, a venda ou não desse combustível impacta na oferta do grão, que também alimenta a pecuária no país.

## Aumento da proporção de biodiesel na mistura com o diesel

Atualmente, a composição é de 10% de combustível renovável para 90% de derivados de petróleo, conforme previsto na [Resolução 25/2021](#) do CNPE. Essa proporção foi fixada para todo o ano de 2022, mas os produtores do setor pressionam para que a porcentagem de combustíveis renováveis seja aumentada. Essa pauta, no entanto, não é apoiada pelo Ministério de Minas e Energia.

## Ampliação do leque do que é considerado biocombustível

Trazer para o mercado formal novas rotas de produção de combustíveis, tais como SAF (Sustainable Aviation fuel), HBIO, diesel verde e o hidrogênio verde, expandiria a concorrência entre os produtores e a oferta de combustíveis.

## Desafios da proposta

Para as duas primeiras propostas citadas, o grande desafio é conseguir consenso entre os principais atores envolvidos, que buscam manter suas reservas de mercado. Com relação à ampliação do leque do que é considerado biocombustível, o desafio é trazer ao Brasil esse insumo com preço competitivo no mercado nacional.

# Conta de estabilização de preços - PL 1472/2021

## O que é

Além de impor diretrizes para a política de preços de combustíveis derivados de petróleo e GLP, o projeto cria a Conta de Estabilização de Preços de Combustíveis (CEP-Combustíveis), um fundo cujo objetivo é equilibrar o valor desses produtos para os consumidores. A proposta também institui o vale-gasolina para motoristas autônomos de baixa renda e expande o auxílio gás.

Pelo relatório aprovado no Senado, a CEP-Combustíveis será abastecida por dividendos da Petrobras pagos à União, participações governamentais nos regimes de concessão e de partilha, receitas públicas não recorrentes do setor de petróleo e gás, em razão de cotações internacionais do petróleo bruto, entre outros rendimentos.

De autoria do senador Rogério Carvalho (PT/SE), a proposição foi aprovada no Senado em março deste ano, sob relatoria de Jean Paul Prates (PT/RN), assim como o PLP 11/2020. Todavia, diferentemente do PLP, ele ainda não foi deliberado na Câmara dos Deputados.

## Desafios para aprovação

O principal obstáculo para a aprovação da proposta é o governo, que alega que a medida custaria muito aos cofres públicos e traria uma resposta pouco efetiva à população, não sendo sustentável a longo prazo. Em contramão, os governadores são favoráveis, pois é uma alternativa que não mexe no ICMS e, conseqüentemente, no orçamento dos estados.

Nessa queda de braço, a proposta segue parada na Câmara e sem sinalização de que andar – ao menos neste ano. O presidente da Casa, Arthur Lira (PP/AL), já manifestou em coletiva que o projeto “está fora do radar”. Mesmo que volte a andar, é provável que o texto sofra muitas alterações por parte dos deputados, tendo em vista que o relatório vindo do Senado é amplo e ainda cheio de lacunas.

## Qual seria seu impacto

Para os consumidores, o impacto se daria em duas frentes – com a amortização da alta dos preços por meio da CEP-Combustíveis e com a transferência de renda direta para a população.

Essa conta seria utilizada por meio do sistema de bandas móveis de preços, que estipula valores gatilho para seu acionamento. Isto é, caso o aumento atinja o limite previsto, os rendimentos serviriam para amortizar a alta dos preços, caso os combustíveis estejam sendo vendidos abaixo do limite, o valor seria acumulado. Ou seja, o impacto da proposta no bolso dos consumidores dependeria das variações previstas pela regulamentação do fundo, que ficou a cargo do governo federal.

O governo, que é contrário à matéria, defende que a Conta de Estabilização pode vir a se tornar um mecanismo de controle de preços, o que vai de encontro com o que é defendido pela equipe econômica.



**Distrito  
Relações Governamentais**

SHS Quadra 6  
Complexo Brasil 21  
Bloco E salas 502 a 509  
Asa Sul Brasília DF  
70.316-000

[distritorelgov.com](http://distritorelgov.com)