

Energia Empresa entrega 10% a 15% a mais de produtos para clientes, com alta de volume nas refinarias, segundo presidente da estatal

Petrobras diz ter parado leilão de combustível para avaliar estoques

Kariny Leal e Fábio Couto
Do Rio

Em meio às pressões no mercado de combustíveis, a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, disse ontem que a companhia cancelou os leilões de gasolina e diesel, agendados para segunda e terça-feira (17), para reavaliar estoques disponíveis. A decisão da estatal causou reação por parte de distribuidoras, que têm levantado preocupação com os preços dos derivados devido à guerra no Oriente Médio e também pelas incertezas no abastecimento.

A Petrobras vinha fazendo leilões de combustíveis pelos preços do mercado internacional, acima dos praticados nas refinarias da companhia, que estão defasados em relação aos produtos importados. O certame se dá com base nos preços das refinarias mais um ágio. Os leilões tinham o objetivo de atender pedidos das distribuidoras além dos contratos firmados.

“No início do ano, as distribuidoras não queriam comprar toda gasolina da Petrobras porque tinham uma encomenda menor do que imaginaram inicialmente e porque estavam preferindo importar”, disse a presidente da petroleira nesta quarta (18). “Quando a Petrobras fez o planejamento em janeiro até abril, estávamos naquele cenário, com distribuidores preferindo importar. Desde o início da guerra, em 28 de fevereiro, o cenário se alterou.”

A presidente da estatal reforçou que a companhia tem cumprido os compromissos de entregas e não deixou de atender clientes. “Mais do que isso, temos adiantado entregas em cerca de 10% a 15% no geral.” Quanto à possibilidade de novo aumento de diesel, Chambriard disse que a companhia tem feito análises diárias.

Além do cancelamento dos leilões pela Petrobras, distribuidoras vinham relatando nos últimos dias que navios carregados com diesel destinados ao Brasil estariam optando por vender para clientes que paguem mais caro pelo insumo.

Segundo Chambriard, esses navios, que não são ocupados pela Petrobras, encontraram melhores oportunidades de vendas. “A inteligência competitiva da Petrobras identificou seis navios de terceiros direcionados ao Brasil que desviaram quando já estavam próximos a portos brasileiros. Imagino que tenham encontrado melhores vendas à vista em outros lugares, mas isso não nos compete.”

Conforme a executiva, o fator de utilização do parque de refino da Petrobras fechou o mês de março em 95%. A expectativa é de



Magda Chambriard, presidente da Petrobras: "Interromper operação é fácil, recuperar não é tão fácil"

que em abril chegue a 98,5%.

“Temos feito das tripas coração para ampliar as entregas das refinarias”, disse Chambriard. “Postergamos a manutenção de refinarias. Há unidades operando a 100,2% de fator de utilização. Isso significa que estamos fazendo derivados acima da capacidade instalada em algumas refinarias. Temos noção que somos uma empresa estatal que precisa acudir o país na segurança energética quando há essa demanda.”

Na visão da executiva, o desenrolar do conflito no Oriente Médio mostra que a guerra vai se estender além do que era esperado inicialmente. Segundo ela, a empresa projeta o petróleo atingindo um pico de preços e depois recuando até o fim do ano. O preço do petróleo, que antes do conflito estava na casa de US\$ 60 o barril, tem girado acima de US\$ 100,

com momentos de volatilidade mais expressiva. “O que as expectativas têm em comum é que, em geral, todas estão erradas.”

A presidente da Petrobras disse que a guerra interrompeu a produção de 8 milhões de barris/dia de petróleo cru no Oriente Médio, o equivalente a 7,5% da demanda global, de 106 milhões de barris

"Temos feito das tripas coração para ampliar as entregas das refinarias para distribuidoras"
Magda Chambriard

por dia, estimado pela S&P Global antes da guerra, para o primeiro trimestre de 2026. “Interromper operação é fácil, recuperar não é tão fácil”, disse Chambriard.

Ontem, antes das falas de Chambriard, associações do setor emitiram nota conjunta segundo a qual as decisões do governo trazem riscos. Em referência ao pacote de medidas, Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP), Associação dos Importadores de Combustíveis (Abicom) e Federação Nacional das Distribuidoras de Combustíveis, Gás Natural e Biocombustíveis (Brasilcom) disseram que os mecanismos podem criar incertezas regulatórias e distorções. “É preciso considerar a possibilidade de continuidade da elevação dos preços internacionais e seu impacto no mercado brasileiro, que depende em cerca de 30% de diesel importado.”

Negociação como a de 2022 pode ser saída para ICMS

Fábio Couto
Do Rio

Após o governo editar um pacote de medidas para mitigar os efeitos da alta do petróleo sobre os preços dos combustíveis, resultado da guerra no Oriente Médio, o ICMS entrou no radar. Ontem o governo propôs aos Estados a isenção do tributo para importação de diesel, cujos preços são atrelados ao mercado internacional. Mexer no ICMS, porém, exige aprovação dos governadores, que temem perda de receita e alguns sinalizaram que não querem mudanças na alíquota.

O imposto estadual passou a ser visto como uma medida a mais para reduzir os impactos da guerra sobre a gasolina e o óleo diesel no mercado doméstico.

A partir dos ataques de Estados Unidos e Israel ao Irã, em 28 de fevereiro, os preços dos derivados de petróleo subiram no país, mesmo sem a Petrobras, principal agente do mercado, ter mexido, em um primeiro momento, nos valores praticados pelas refinarias da companhia. O impacto se dá porque parte da demanda de combustíveis, especialmente o diesel, é atendida por meio de importações.

Antes de discutir mudanças no ICMS, o governo federal havia anunciado, na semana passada, a edição de decreto que zera a alíquota de PIS e Cofins sobre os preços dos combustíveis, correspondendo a um impacto evitado de R\$ 0,32 por litro. Também editou a Medida Provisória 1.340, para estabelecer subvenção econômica para produtores e importadores de diesel, no limite de R\$ 10 bilhões até o fim do ano. As iniciativas foram compensadas com a recriação de um imposto de exportação sobre petróleo bruto e diesel.

Janssen Murayama, advogado tributarista e sócio do Murayama, Afonso Ferreira e Mota Advogados, disse que o ICMS é um imposto que representa uma das principais fontes de arrecadação dos Estados. O setor de combustíveis é um dos que mais geram arrecadação. Por isso, avalia, qualquer redução de alíquota vai impactar o orçamento dos Estados: “Diante dessa relevância fiscal, sobretudo para manter o equilíbrio orçamentário dos entes federativos, temos essa dificuldade”, disse Murayama.

Leonardo Roesler, advogado tributarista e sócio do RCA Advogados, ressalta que a União não pode simplesmente forçar por decreto ou ato unilateral uma redução do ICMS, algo que é de competência dos Estados e do Distrito Federal. “O que a União pode fazer é construir uma solução legislativa nacional, como ocorreu em 2022, ou propor ainda um arranjo de com-

pensações financeiras que torne politicamente viável a adesão dos governadores”, afirmou Roesler.

Segundo dados da Petrobras, o ICMS representa 24,3% do preço da gasolina nas bombas; 17% do preço do diesel; e 17,4% do preço do gás de cozinha (GLP). A alíquota de ICMS sobre os combustíveis para 2026 são as seguintes: R\$ 1,57/litro para a gasolina; R\$ 1,17/litro para o óleo diesel; e R\$ 1,47/litro para o gás de cozinha (GLP). Os valores são definidos anualmente pelo Confaz, que reúne as secretarias de Fazenda dos Estados e do Distrito Federal e o Ministério da Fazenda.

O ICMS é cobrado por meio de alíquota em reais por litro (“ad rem”), fixa para todos os Estados e independentemente do preço do combustível. O imposto incide uma única vez, em um dos elos da cadeia — em geral sobre os produtores e importadores de combustíveis. É a chamada monofasia. Desde 1988, com a entrada em vigor da Constituição, até 2022, o ICMS era cobrado de forma proporcional ao preço (“ad valorem”), cujo percentual era definido pelos Estados. Como as alíquotas eram diferentes entre si, alguns Estados aplicavam percentuais mais elevados que outros, dentro do conceito da autonomia federativa.

A mudança ocorreu em 2022, ainda no governo de Jair Bolsonaro, quando o país sofria os efeitos da guerra entre Rússia e Ucrânia, entre os quais o aumento das cotações internacionais do petróleo, com reflexos no preço dos combustíveis. Na ocasião, o então presidente Bolsonaro editou uma medida que estabeleceu a monofasia e limitou a alíquota do ICMS em 17% para todos os Estados.

Haroldo Domingos Bertoni Filho, advogado tributarista e sócio do Toledo Marchetti Advogados, salienta que o ICMS vai ser substituído por um novo imposto, sobre o valor agregado (IBS/CBS), além do imposto seletivo, criado para incidir sobre produtos prejudiciais à saúde ou ao meio ambiente. O novo tributo mudará a sistemática de arrecadação, avalia Bertoni. “Existe, inclusive, todo um desenho para que essa transição aconteça, com uma transição específica para combustíveis que tem um tratamento específico. Talvez a gente consiga ter um cenário mais tranquilo no futuro”, afirmou.

Roesler, do RCA Advogados, salienta que o preço dos combustíveis não é apenas um problema relacionado à cotação do petróleo ou à guerra em si, mas é algo que afeta a previsibilidade empresarial. Para ele, toda vez que o país reage a um choque internacional, improvisando desonerações e subsídios, traz instabilidade para o mercado.

Renan Filho promete ações para conter frete rodoviário

Marlla Sabino, Mariana Andrade e Giordanna Neves
De Brasília

O ministro dos Transportes, Renan Filho, anunciou nesta quarta-feira (18) que o governo federal vai adotar medidas mais rígidas para garantir o cumprimento do piso mínimo do frete rodoviário, tanto por parte das empresas que contratam os serviços quanto pelas transportadoras. As ações incluem sanções mais severas, como o impedimento da contratação de frete em caso de tentativa de pagamento abaixo do piso e a suspensão do registro para atuar no transporte de cargas em casos recorrentes.

As novas medidas, que ainda não têm data para início, deverão ser aplicadas de forma gradual e proporcional, segundo ele. As punições poderão ser aplicadas para quem vende o produto e para o transportador, com a possibilidade até de os proprietários das empresas serem responsabilizados.

“A principal correção é que nós vamos, por meio de instrumento

jurídico adequado, aumentar a capacidade de ‘enforcement’ do ambiente regulatório. A empresa que não cumpre a tabela vai poder ser impedida de contratar frete”, afirmou o ministro em entrevista coletiva na sede da pasta. “Os objetivos são garantir cumprimento do piso do frete, proteger a renda do caminhoneiro, assegurar concorrência justa e melhorar a eficiência.”

A tabela do frete foi criada em 2018, no governo de Michel Temer. A medida, que era um dos pleitos dos caminhoneiros, fez parte de um pacote de ações para colocar fim à paralisação da categoria realizada à época e que durou cerca de dez dias.

Já as mudanças propostas agora pelo governo vão ao encontro de pleitos apresentados por lideranças de caminhoneiros, que ameaçam fazer greve frente ao aumento do preço do diesel, pressionado pelos conflitos no Oriente Médio. A lógica da medida é semelhante à adotada em outras áreas regulatórias, como no combate ao devedor contumaz de tributos.

Adicionalmente, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) passará a fiscalizar todas as operações de fretes no Brasil eletronicamente, bem como fortalecer as fiscalizações presenciais. Hoje, a agência dispõe principalmente de multas para punir infrações, que, segundo o ministro, acabam sendo discutidas posteriormente em outras instâncias, sem garantir a efetividade do frete mínimo.

Questionado sobre a efetividade das ações para evitar possível greve dos caminhoneiros, Renan afirmou que as medidas são “muito fortes” e atendem às principais demandas do setor. Para ele, as iniciativas contribuem para diminuir a tensão do cenário atual.

O governo identificou o descumprimento generalizado do piso por cerca de 20% das empresas, de forma sistemática, caracterizando uma “indústria”. “Não é algo pontual, é recorrente”, declarou Renan Filho. Segundo ele, empresas têm adotado o descumprimento da tabela de frete como estratégia para redução de custos.

Nos últimos quatro meses, empresas que descumpriram a tabela mínima foram multadas em R\$ 419 milhões. Aproximadamente 15 mil infratores foram identificados pelo governo federal.

Entre as empresas com maior número absoluto de autuações por descumprimento da tabela, estão BRF, Vibra Energia, Raízen, Ambev e Cargill, segundo o ministério. Já entre as empresas com maior volume de multas em valor estão BRF, Motz, TransÁgil, Unilever e Spal Indústria de Bebidas.

Os detalhes do instrumento jurídico a ser usado ainda não foram definidos pelo governo. O ministro indicou a possibilidade de necessidade de medida legal, mas defendeu que seja efetiva e imediata.

Para Guilherme Reisdorfer, sócio coordenador da área de licitações e gestão contratual do Vernalha Pereira Advogados, o governo tenta equilibrar uma conta difícil: atender às reivindicações dos caminhoneiros sobre o piso mínimo e, ao mesmo tempo, conter o impacto da alta do diesel. Em sua ava-

liação, o anúncio do governo pode gerar efeitos econômicos e jurídicos imediatos, inclusive com aumento da judicialização no setor.

“A aplicação de sanções como o cancelamento do registro para transporte é uma medida extrema que deve observar o devido processo legal. Será fundamental observar a garantia do direito à ampla defesa antes da aplicação das sanções e das medidas cautelares que o ministro destacou. Essas novas iniciativas podem ampliar a judicialização sobre o tema”, diz.

Sobre o modelo a ser adotado, o advogado aponta que a legislação tem previsão geral que atribui à ANTT competência para “adotar as medidas administrativas, coercitivas e punitivas necessárias ao fiel cumprimento” dos pisos, que é a base legal já adotada pela agência para determinar medidas fiscalizatórias e punitivas em caso de descumprimento dos pisos.

A Vibra afirmou que contrata fretes por meio de processos transparentes e alinhados às práticas de mercado, baseados na concorrên-

cia, sem imposição de preços. “A empresa esclarece que os valores que paga em fretes são estruturados a partir de componentes fixos e variáveis, que não podem ser avaliados de forma separadas.”

Já a Raízen e a MBRF disseram ter relações contratuais com grandes empresas, não fazendo o uso de transporte autônomo. Em notas separadas, as empresas ressaltaram que, nessas relações, o cálculo para o frete é baseado em duas premissas, o fixo e o variável, e que a fiscalização está considerando apenas um dos componentes.

A Ambev disse que os dados desconsideram “relações contratuais de longo prazo com transportadores dedicados” e não refletem “integralmente os parâmetros de mercado e especificidades da cadeia logística no país”.

A Spal disse que atua “em conformidade com a legislação” e que não foi notificada de todas as autuações, “tendo conhecimento de casos pontuais para os quais apresentará” defesa. As demais empresas não se manifestaram.