

# POSTOS DE COMBUSTÍVEIS *SELF-SERVICE* NO BRASIL

## SELF-SERVICE GAS STATIONS IN BRAZIL

Clarissa Pasqualotto Ecco\*  
Rosecler Maschio Gilioli\*\*

### RESUMO

Este trabalho tem como tema, o estudo de Postos de combustíveis *self-service* no Brasil. A metodologia utilizada é de natureza qualitativa, de nível exploratório, com estratégia de pesquisa bibliográfica. Ao decorrer do artigo, pode ser observado diversas análises referente a licenciamento, segurança no trabalho, legislações, e aos custos referentes a construção e funcionamento de um posto de combustível no Brasil, bem como, vivências na prática laboral deste setor. Os resultados do estudo apontam os desafios na possível implantação de postos de combustíveis *self-service*/autosserviço no Brasil. Esclarecemos os impactos positivos tanto aos empresários, quanto aos clientes, onde ambos podem ter ganho de eficiência com a simplificação do negócio e no principalmente custo final do produto, onde esta redução poderia ser repassada ao consumidor. Também abordamos os impactos negativos, desvantagens e riscos, que incluem: possibilidade de desemprego de frentistas; riscos que o consumidor estará exposto ao operar uma bomba de combustíveis devido a periculosidade que a atividade oferece, assim como a segurança dos próprios postos, que pode estar a mercê de assaltos e vandalismos caso não haja funcionários no local.

**Palavras-chave:** Postos de combustíveis de autoatendimento. *Self-service*, autoatendimento.

### ABSTRACT

This work has as its theme, the study of self-service fuel stations in Brazil. The methodology used is of a qualitative nature, at an exploratory level, with a bibliographic research strategy. Throughout the article, several analyzes can be observed regarding licensing, safety at work, legislation, and the costs related to the construction and operation of a gas station in Brazil, as well as experiences in the labor practice of this sector. The results of the study point out the challenges in the possible implementation of self-service / self-service gas stations in Brazil. We clarify the positive impacts for both businessmen and customers, where both may have gained efficiency by simplifying the business and mainly in the final cost of the product, where this reduction could be passed on to the consumer. We also address the negative impacts, disadvantages and risks, which include: possibility of gas station attendant unemployment; risks that the consumer will be exposed to when operating a fuel pump due to the dangerousness that the activity offers, as well as the security of the stations themselves, which may be at the mercy of assaults and vandalism if there are no employees on site.

**Keywords:** Self-service. Self-service. Self-service gas stations.

---

\* Universidade de Caxias do Sul. [rgilioli@terra.com.br](mailto:rgilioli@terra.com.br)

\*\* Universidade de Caxias do Sul.

## **Introdução**

O setor de combustíveis no Brasil é um dos campos mais suscetíveis a mudança nestes últimos anos. É considerado o quarto maior mercado do mundo, são mais de 40.000 postos de combustíveis, mais de 180 distribuidoras, que empregam em toda a cadeia cerca de meio milhão de pessoas e movimentam cerca de 400 bilhões de reais anualmente (NETO, 2017).

Todos nós dependemos do setor de combustíveis de alguma forma, seja para a locomoção, ou para termos próximo a nós os produtos e serviços que consumimos, desta forma, é importante considerar a proporção que o setor toma no mercado atual, principalmente no Brasil e buscar formas para melhorá-lo.

O sistema *self-service* ou autosserviço, “diz-se do sistema em que o cliente efetua o serviço que, normalmente, é feito por um funcionário” segundo o Dicionário Online de Português, ou seja, no caso dos postos de combustíveis, a proposta é pensarmos na possibilidade do próprio cliente efetuar o abastecimento do seu veículo. Esta forma de atendimento pode trazer aos postos e a população, diversos efeitos, tanto positivos quanto negativos, os quais serão expostos e explicados no decorrer deste trabalho.

Este artigo tem como objetivo, avaliar a possibilidade de implantarmos postos *self-service* no Brasil, analisando os pontos positivos e negativos, tanto para a população em geral, quanto aos trabalhadores e empresários do setor, a partir da visão de um empresário do setor. Fica claro que este assunto pode gerar diversas discussões, e este é nosso propósito com este trabalho, questionar o óbvio e já existente, possibilitando abrir novos caminhos e novas escolhas a população brasileira.

## **1 Referencial teórico**

Neste capítulo serão apresentados aspectos da legislação brasileira sobre postos de combustíveis e aspectos da legislação sobre postos de combustíveis *self-service*.

### **1.1 Aspectos da legislação brasileira sobre postos de combustíveis**

Nesta seção estão apresentados aspectos das licenças ambientais, Agência Nacional do Petróleo – ANP e segurança no trabalho.

### **1.1.1 Licenças ambientais**

Inicialmente é necessário entender e analisar a legislação do município o qual pode determinar áreas específicas ou restrições para a implantação de um posto de combustíveis. A Certidão de Viabilidade emitida pelo município indicará a possibilidade ou não da construção de um novo empreendimento em cada local.

Para que um posto de combustíveis seja autorizado a iniciar suas atividades e possa atuar com responsabilidade, o licenciamento ambiental é essencial, já que o setor apresenta um risco importante ao ecossistema. Esta é considerada a etapa mais burocrática e lenta dentro do processo de regularização, pois varia de acordo com a localização e capacidade de estoque de combustíveis.

Em relação as normas ambientais, cada estado possui a sua própria regulamentação, mas de um modo geral, as principais normas ambientais que regulam o setor são:

A Resolução CONAMA 273, de 29 de novembro de 2000, trata da prevenção e controle dos riscos ambientais nos postos de combustíveis. Essa resolução define as exigências e determina os tipos de instalações e licenças a serem concedidas para que um posto de combustíveis possa ser aberto e mantenha seu funcionamento (MMA, 2019).

Ainda, a Lei 9605, de 12.02.1998, que determina quais as sanções a serem impostas aos crimes ambientais. É importante enfatizar os artigos 54 e 56 da Lei 9605:

Art. 54. (caput) Causar poluição de qualquer natureza em níveis tais que resultem ou possam resultar em danos à saúde humana, ou que provoquem a mortandade de animais ou a destruição significativa da flora: [...]; Art. 56. (caput) Produzir, processar, embalar, importar, exportar, comercializar, fornecer, transportar, armazenar, guardar, ter em depósito ou usar produto ou substância tóxica, perigosa ou nociva à saúde humana ou ao meio ambiente, em desacordo com as exigências estabelecidas em leis ou nos seus regulamentos (PLANALTO, 1998, p. 1).

O procedimento para licenciamento de postos é altamente fiscalizado e burocrático, como já citado anteriormente. De acordo com sua capacidade é requerido um montante de Licenças específicas, conforme IAP (S/A):

Postos de combustíveis com tanques de até 15.000 litros:

- a) LAS — Licença Ambiental Simplificada;
- b) RLAS — Renovação da Licença Ambiental Simplificada;

Postos de combustíveis com tanques acima de 15.000 litros:

- a) LP — Licença Prévia;
- b) LI — Licença de Instalação;
- c) RLI — Renovação da Licença de Instalação;
- d) LO — Licença de Operação;
- e) RLO — Renovação da Licença de Operação.

Postos de combustíveis com tanques acima de 15.000 litros e instalados antes de 2001 (conforme Resolução CONAMA 273):

a) LOR— Licença de Operação de Regularização. Caso o posto de combustíveis realize seu próprio transporte, deve-se especificar no requerimento de licenciamento que além de revenda o mesmo será também responsável pelo transporte.

Além das licenças ambientais exigidas, o revendedor precisa realizar os procedimentos conforme as regras da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) a qual impõe uma vasta quantidade de regras para os procedimentos a serem adotados, além do armazenamento de líquidos inflamáveis e combustíveis.

Também cabe aqui, expor as principais normas que estabelecem os procedimentos mínimos para uma manutenção segura e ambientalmente adequada para o setor, são elas:

ABNT NBR 15594-3: 2008 — estabelece quais devem ser os procedimentos mínimos para uma manutenção segura e ambientalmente adequada para o posto de combustível, e serve de referência para um plano de manutenção e constante verificação. (BRASIL POSTOS, 2015)

ABNT NBR 15428:2006 — expõe normas sobre o armazenamento de líquidos inflamáveis e combustíveis — Manutenção de unidade de abastecimento (BRASIL POSTOS, 2015),

ABNT NBR 15456:2007 — expõe normas sobre o armazenamento de líquido inflamável e combustíveis — Construção e ensaios de unidade de abastecimento (BRASIL POSTOS, 2015).

ABNT NBR 15594-1:2008 — a qual trata de normas legais em relação as operações de abastecimento, descrevendo os deveres do cliente e do atendente, além de apresentar prescrições referente as aferições realizadas em cada bico de abastecimento (BRASIL POSTOS, 2015).

ABNT NBR 15594-3:2008 — Armazenamento de líquidos inflamáveis e combustíveis — Posto revendedor de combustível veicular (serviços) — Parte 3: Procedimento de manutenção (BRASIL POSTOS, 2015).

ABNT NBR 7148:2013 — Petróleo e derivados de petróleo — Determinação da massa específica, densidade relativa e °API — Método do densímetro (BRASIL POSTOS, 2015).

ABNT NBR 13787:2013 — Armazenamento de líquidos inflamáveis e combustíveis — Procedimento de controle de estoque dos sistemas de armazenamento subterrâneo de combustíveis (SASC) (BRASIL POSTOS, 2015).

ABNT NBR 14606:2013 — Armazenamento de líquidos inflamáveis e combustíveis — Entrada em espaço confinado em tanques subterrâneos e em tanques de superfície (BRASIL POSTOS, 2015).

ABNT NBR 15594-6:2013 — Armazenamento de líquidos inflamáveis e combustíveis — Parte 6: Operação e manutenção — Lavagem automotiva (BRASIL POSTOS, 2015).

ABNT NBR 14639:2014 — Armazenamento de líquidos inflamáveis e combustíveis — Posto revendedor veicular (serviços) e ponto de abastecimento — Instalações elétricas (BRASIL POSTOS, 2015).

### **1.1.2 Agência Nacional do Petróleo – ANP**

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) foi criada em 1997, pela lei nº 9.478. Este é o órgão que regula as atividades das indústrias de petróleo, gás natural e de biocombustíveis no Brasil, com diversas finalidades:

Uma das finalidades da ANP é a fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo, do gás natural e dos biocombustíveis, diretamente ou mediante convênios com outros órgãos públicos. A atuação da Agência na fiscalização abrange as áreas de exploração, produção, refino e processamento de petróleo e gás natural, movimentação de petróleo e derivados, biocombustíveis e gás natural, e o abastecimento de derivados de petróleo e gás e biocombustíveis. A ANP zela para que as empresas reguladas cumpram os contratos de exploração e produção de óleo e gás e ponham em prática os procedimentos e técnicas comprovadamente eficazes para a segurança das operações, a eficiência energética, a proteção do meio ambiente e da saúde humana, e atua para garantir a qualidade dos combustíveis e o cumprimento das regras vigentes pelos agentes do mercado do abastecimento nacional (ANP, S/A, p. 1).

Ao cumprir a todas as etapas legais determinadas pela ANP, a mesma emite um Certificado da Agência Nacional de Petróleo, a qual regulariza e comprova que o posto de combustível está apto a exercer suas atividades no varejo do setor.

### **1.1.3 Segurança no Trabalho**

As Normas Regulamentadoras de segurança no trabalho devem ser obrigatoriamente observadas pelas empresas privadas e também públicas regidas pela CLT (Consolidação das Leis do Trabalho). O não cumprimento das leis e normas sobre segurança e medicina do trabalho acarreta ao empregador penalidades previstas na legislação pertinente.

Uma das normas existentes em relação à gestão da segurança e saúde dos trabalhadores no segmento de combustíveis: é a Norma Regulamentadora 20 (NR 20), do Ministério do Trabalho, que estabelece os requisitos mínimos contra os fatores de riscos inerentes às atividades relacionadas aos inflamáveis e líquidos combustíveis.

## **1.2 Aspectos da legislação sobre postos de combustíveis *self-service***

Em março de 1998, foi apresentado ao plenário, um projeto de Lei nº4.224, de 1998, apresentado pelo Deputado Aldo Rebelo o qual proíbe a instalação de bombas de auto-serviço nos postos de abastecimento de combustíveis junto a outras questões abordadas.

O Congresso Nacional decreta: Art.1º Fica proibida a instalação de bombas operadas pelo próprio consumidor (tipo auto-serviço) nos postos de abastecimento de combustíveis, em todo o território nacional; Art. 2º O descumprimento de disposto nesta Lei implicará em aplicação de multa equivalente a 2.000 (duas mil) UFIR ao posto de combustível infrator e à distribuidora à qual o posto estiver vinculado; Parágrafo único. A reincidência do descumprimento desta Lei implicará no pagamento do dobro do valor da multa estabelecida no *caput* deste artigo e, em caso de constatação do terceiro descumprimento, no fechamento no posto; Art. 3º Compete ao Ministério das Minas e Energia determinar as providências necessárias para a fiscalização e o controle do fiel cumprimento desta Lei; Art 4º O poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90(noventa) dias a partir de sua publicação; Art 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua promulgação; Art 6º Revogam-se as disposições em contrário (BRASÍLIA, 1998, p. 60).

Segundo o projeto citado cima, esta lei foi apresentada de acordo com diversas questões observadas no funcionamento de um posto de combustíveis, como o manuseio

dos produtos, a necessidade de treinamentos específicos que sigam normas de segurança aos trabalhadores e a população de um modo geral. De acordo com os argumentos, a manipulação sem treinamento poderia acarretar elevados riscos para a população em geral. Além disso, o projeto ressalta que o sistema de auto-serviço provocaria um elevado número de desempregos ao país.

A partir deste projeto, em 12 de janeiro de 2000, o Congresso Nacional, sob o governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso, aprovou a Lei nº 9956, a qual proíbe o funcionamento de bombas de auto-serviço nos postos de combustíveis:

Art. 1º Fica proibido o funcionamento de bombas de auto-serviço operadas pelo próprio consumidor nos postos de abastecimento de combustíveis, em todo o território nacional; Art. 2º O descumprimento do disposto nesta Lei implicará aplicação de multa equivalente a duas mil UFIR ao posto de combustível infrator e à distribuidora à qual o posto estiver vinculado; Parágrafo único. A reincidência no descumprimento desta Lei implicará o pagamento do dobro do valor da multa estabelecida no caput deste artigo, e, em caso de constatação do terceiro descumprimento, no fechamento do posto; Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação (PLANALTO, 2000, p. 1).

A partir destes dois momentos importantes para o setor de varejo de combustíveis e das argumentações dos projetos, a maior preocupação foi com o desemprego que poderia ser causado, além dos riscos oferecidos às pessoas que utilizariam as bombas de autoatendimento.

No Brasil, dezoito anos após a aprovação da Lei de proibição de postos *self-service*, em dezembro de 2018 surge um novo Projeto de Lei do Senado nº 519, com o intuito de revogar a Lei nº 9.956 de 12 de janeiro de 2000. Este novo projeto, buscou autorizar a instalação de bombas de autosserviço nos postos de abastecimento de combustíveis. Neste momento, houve grande movimentação e esperança do setor, o qual acreditou na possibilidade da mudança, que é vista pelos revendedores como um ponto positivo, já que, o custo operacional com a equipe é uma grande colaboradora para o preço do produto no Brasil tornar-se mais alto do que no exterior. Até o dado momento, a tramitação em maio de 2019, que está pronta para a pauta na comissão, coloca-se contrária ao projeto. Desta forma, acredita-se que as justificativas para tal decisão, mantêm-se a mesma do ano 2000: Desemprego e riscos.

Em junho de 2019, surge um novo Projeto de Lei 2302/2019, o qual busca a permissão pelo funcionamento de bombas de autosserviço e a revogação da Lei 9.956 de 12 de janeiro de 2000 e explicam:

Data vênua, entendemos que essa lei fere o direito de livre iniciativa, que vem a ser um dos fundamentos da República Federativa do Brasil. Isso porque proíbe um modelo de negócio sem que se demonstre um risco para a sociedade decorrente dessa atividade (BRASÍLIA, 2018, p. 2).

As justificativas para este novo projeto, colocam o quanto a população acaba prejudicada pelo alto custo do combustível, causado pelos encargos trabalhistas:

Ao bem da verdade, por mais que se busque proteger empregos, não é por meio da proibição de um modelo de negócio que isso ocorrerá. Além disso, esse neo-ludismo que supostamente protege empregos acarreta em um combustível mais caro, que prejudica justamente a população mais pobre (BRASÍLIA, 2018 p. 2).

Até o momento, não houveram mais evoluções quanto a este projeto, mas entende-se que há vários movimentos políticos a favor desta mudança, fazendo várias comparações com outros países. Os Estados Unidos por exemplo, desde a década de 1950 já trabalham com esta forma de atendimento, onde possuem um sistema eletromecânico, ou seja, a cada abastecida as bombas zeram, oferecendo precisão e mais segurança ao cliente.

## **2 Método de Pesquisa**

Neste item são indicados os métodos e as técnicas que orientaram o estudo, mostrando como foi desenvolvido o trabalho para poder alcançar de maneira satisfatória, os objetivos propostos.

Este estudo contou com a aplicação de um método de natureza qualitativa. A etapa de natureza qualitativa busca “investigar um fenômeno, compreendê-lo em sua profundidade. É abordada com o intuito de construir uma intervenção, uma proposição, relações a respeito de um determinado tema” (ROESCH, 2009, p. 145-146).

A fase qualitativa teve uma abordagem de nível exploratório, pois o estudo teve como objetivo, demonstrar a natureza do problema e sugerir novas alternativas (GIL, 2017). “Estudos exploratórios enfatizam a descoberta de novas ideias e versões a respeito de um determinado assunto” (MARCONI; LAKATOS, 2008, p. 20).

Ainda, na fase qualitativa, foi utilizada a estratégia de pesquisa bibliográfica que, segundo Marconi e Lakatos (2008), abrange a bibliografia já tornada pública em relação ao tema de estudo. A pesquisa bibliográfica utiliza-se fundamentalmente das contribuições de diversos autores sobre determinado assunto.



Como processo de coleta de dados, compõe a pesquisa bibliográfica deste estudo, publicações avulsas, *sites* especializados no assunto, artigos, boletins, jornais, revistas, livros, pesquisas, monografias, teses, entre outros. Também, fazem parte desta pesquisa, materiais publicados em eventos, seminários e congressos. Para este trabalho, a pesquisa bibliográfica tem como escopo específico, o levantamento de estudos teóricos e empíricos sobre a implantação de postos de combustíveis *self-service* no Brasil.

### 3 Desenvolvimento do Estudo

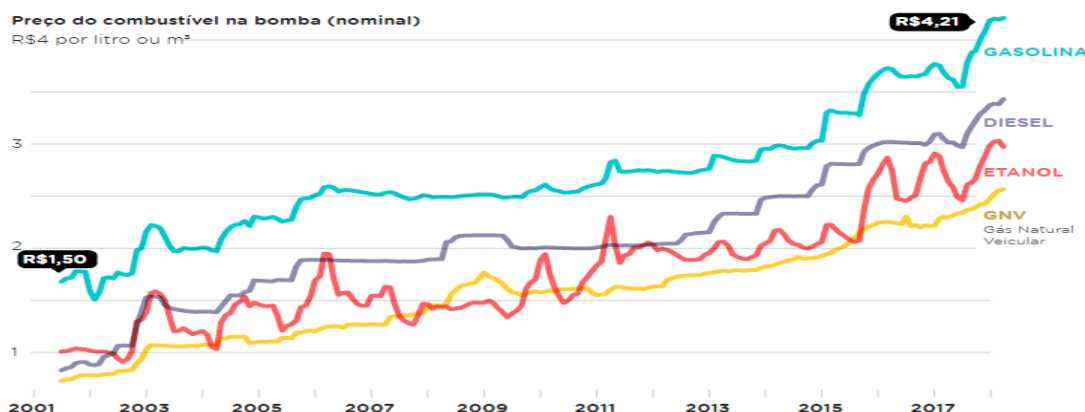
Neste capítulo estão elencados impacto dos custos operacionais no preço de venda dos combustíveis, desafios na implantação postos de combustíveis *self-service*, riscos, impactos positivos e vantagens e, por fim, impactos negativos e desvantagens na implantação postos de combustíveis *self-service*.

#### 3.1 Impacto dos custos operacionais no preço de venda dos combustíveis

A partir de 2000, ano que ocorreu a aprovação da lei que proíbe o funcionamento de postos *self-service* ou de autosserviço no Brasil, foram perceptíveis diversas oscilações nos preços de venda dos combustíveis para o consumidor final, conforme verifica-se no gráfico 1.

Inicialmente, o aumento causa impacto devido a crescente dos dezessete anos analisados<sup>1</sup>.

Gráfico 1 - Oscilações nos preços de venda dos combustíveis para o consumidor final

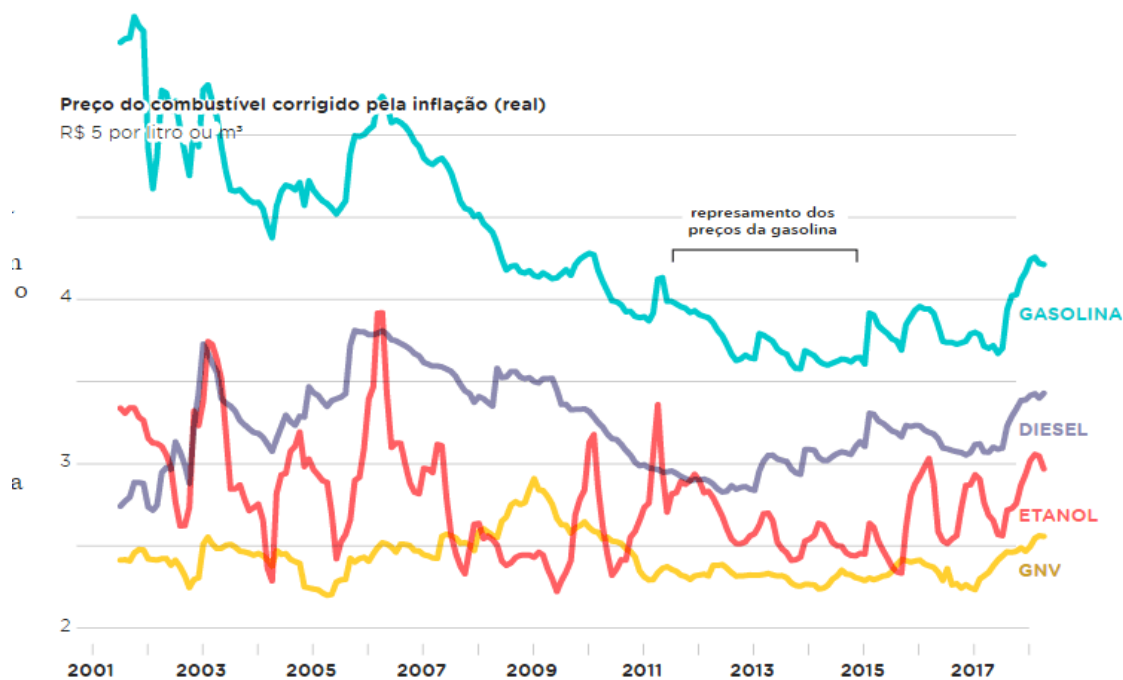


Fonte: ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis), 2018.

<sup>1</sup> Os valores monetários foram corrigidos pelo índice IGP-M para valores de abril de 2018.

Por outro ângulo é necessário corrigir estes valores de acordo com a inflação, para poder analisar de forma ampla e correta. Desta forma, atenta-se ao gráfico 2 com a correção adequada, além do período de represamento ocorrido entre 2011 e 2014, que ocorreu com o intuito de segurar o aumento da inflação.

Gráfico 2 – Correção dos valores de acordo com a inflação



**Fonte:** ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis), 2018.

Para o consumidor final, considerando a inflação deste período, é visível que o preço manteve-se de acordo com a economia. Por outro lado, é necessário avaliar o quanto prejudicados foram – e ainda são – os empresários do setor com estas oscilações e as inúmeras leis criadas, que dificultam e burocratizam os processos administrativos, além de aumentar o custo para manter o negócio em funcionamento.

Quando fala-se sobre oscilações de preços de venda dos combustíveis, entendemos que por trás delas existem inúmeros fatores que contribuem a este fato. Desta forma, é importante compreendermos o investimento que deve ser feito para que um posto de combustíveis funcione dentro das leis e com saúde financeira.




O SEBRAE através de sua cartilha explicativa “Como montar um posto de combustível”, esclarece as diferentes formas de investimentos que são imprescindíveis para abrir e manter um posto no mercado:

Investimento compreende todo o capital empregado para iniciar e viabilizar o negócio até o momento de sua auto-sustentação. Pode ser caracterizado como:

- Investimento fixo: compreende o capital empregado na compra de imóveis, equipamentos, móveis, utensílios, instalações, reformas etc.;
- Investimentos pré-operacionais: são todos os gastos ou despesas realizadas com projetos, pesquisas de mercado, registro da empresa, projeto de decoração, honorários profissionais e outros;
- Capital de giro: é o capital necessário para suportar todos os gastos e despesas iniciais, geradas pela atividade produtiva da empresa. Destina-se a viabilizar as compras iniciais, pagamento de salários nos primeiros meses de funcionamento, impostos, taxas, honorários de contador, despesas de manutenção e outros (SEBRAE, ANO, p. 12.)

Quando aborda-se o tema custos em relação a um posto de combustível, os impostos são os primeiros a serem ressaltados. De acordo com a tabela 1, divulgada pela Fecombustíveis (Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes) fica claro que em média no Brasil, 44% do preço da gasolina é decorrente aos seus impostos, assim como 23% do preço do diesel e 26% do preço do Etanol (FECOMBUSTÍVEIS, 2019).

Tabela 1 - Preço dos combustíveis

	Gasolina	Diesel	Etanol
	44% 	23% 	26% 
<b>ICMS</b> (imposto estadual, varia conforme o estado)	25% a 34% do valor de pauta	12% a 25% do valor de pauta	12% a 32% do valor de pauta
<b>PIS/COFINS</b> (imposto federal)	R\$ 0,7925/litro	R\$ 0,3515/litro	R\$ 0,1309/litro para o produtor e R\$ 0,1109 para o distribuidor
<b>CIDE</b> (imposto federal)	R\$ 0,1000/litro	R\$ 0,000/litro	não incide sobre o etanol

Fonte: <http://www.fecombustiveis.org.br/revendedor/tributacao/> (Julho/2019 – Média Brasil)

Além desta média Brasileira, precisa-se compreender a realidade dos estados em relação aos impostos sobre o preço dos combustíveis. Desta forma, seguem as tabelas 2 e 3 divulgadas também pela Fecombustíveis, referentes a primeira quinzena do mês de agosto de 2019.

Tabela 2 - Impostos sobre o preço dos combustíveis – Parte 1

GASOLINA (R\$/L)				ETANOL (R\$/L)			
UF	Tributos Federais (CIDE + PIS/COFINS)	Tributo Estadual (ICMS)	CIDE + PIS/COFINS + ICMS	UF	Tributo Federal (PIS/COFINS)	Tributo Estadual (ICMS)	Tributos (PIS/COFINS + ICMS)
AC	0,652	1,214	1,866	AC	0,242	0,960	1,201
AL	0,652	1,328	1,979	AL	0,242	0,962	1,204
AM	0,652	1,147	1,799	AM	0,242	0,850	1,092
AP	0,652	0,974	1,626	AP	0,242	0,925	1,167
BA	0,652	1,248	1,900	BA	0,242	0,700	0,942
CE	0,652	1,334	1,986	CE	0,242	0,884	1,125
DF	0,652	1,149	1,800	DF	0,242	0,869	1,110
ES	0,652	1,253	1,905	ES	0,242	0,984	1,226
GO	0,652	1,333	1,984	GO	0,242	0,678	0,920
MA	0,652	1,254	1,906	MA	0,242	0,951	1,192
MT	0,652	1,136	1,788	MT	0,242	0,616	0,857
MS	0,652	1,079	1,730	MS	0,242	0,843	1,084
MG	0,652	1,525	2,177	MG	0,242	0,482	0,723
PA	0,652	1,301	1,953	PA	0,242	0,999	1,241
PB	0,652	1,304	1,956	PB	0,242	0,829	1,071
PE	0,652	1,334	1,986	PE	0,242	0,803	1,045
PI	0,652	1,460	2,112	PI	0,242	0,774	1,016
PR	0,652	1,215	1,867	PR	0,242	0,504	0,746
RJ	0,652	1,668	2,320	RJ	0,242	1,204	1,446
RN	0,652	1,317	1,968	RN	0,242	0,845	1,086
RO	0,652	1,174	1,826	RO	0,242	0,999	1,241
RR	0,652	1,038	1,690	RR	0,242	0,926	1,168
RS	0,652	1,375	2,026	RS	0,242	1,211	1,453
SC	0,652	1,025	1,677	SC	0,242	0,905	1,147
SE	0,652	1,272	1,924	SE	0,242	0,966	1,208
SP	0,652	1,032	1,683	SP	0,242	0,306	0,548
TO	0,652	1,362	2,014	TO	0,242	1,059	1,300

Fonte: <http://www.fecombustiveis.org.br/revendedor/tributacao/> (2019)

Tabela 3 - Impostos sobre o preço dos combustíveis – Parte 2

GASOLINA (R\$/L)				ETANOL (R\$/L)			
UF	Tributos Federais (CIDE + PIS/COFINS)	Tributo Estadual (ICMS)	CIDE + PIS/COFINS + ICMS	UF	Tributo Federal (PIS/COFINS)	Tributo Estadual (ICMS)	Tributos (PIS/COFINS + ICMS)
AC	0,652	1,214	1,866	AC	0,242	0,960	1,201
AL	0,652	1,328	1,979	AL	0,242	0,962	1,204
AM	0,652	1,147	1,799	AM	0,242	0,850	1,092
AP	0,652	0,974	1,626	AP	0,242	0,925	1,167
BA	0,652	1,248	1,900	BA	0,242	0,700	0,942
CE	0,652	1,334	1,986	CE	0,242	0,884	1,125
DF	0,652	1,149	1,800	DF	0,242	0,869	1,110
ES	0,652	1,253	1,905	ES	0,242	0,984	1,226
GO	0,652	1,333	1,984	GO	0,242	0,678	0,920
MA	0,652	1,254	1,906	MA	0,242	0,951	1,192
MT	0,652	1,136	1,788	MT	0,242	0,616	0,857
MS	0,652	1,079	1,730	MS	0,242	0,843	1,084
MG	0,652	1,525	2,177	MG	0,242	0,482	0,723
PA	0,652	1,301	1,953	PA	0,242	0,999	1,241
PB	0,652	1,304	1,956	PB	0,242	0,829	1,071
PE	0,652	1,334	1,986	PE	0,242	0,803	1,045
PI	0,652	1,460	2,112	PI	0,242	0,774	1,016
PR	0,652	1,215	1,867	PR	0,242	0,504	0,746
RJ	0,652	1,668	2,320	RJ	0,242	1,204	1,446
RN	0,652	1,317	1,968	RN	0,242	0,845	1,086
RO	0,652	1,174	1,826	RO	0,242	0,999	1,241
RR	0,652	1,038	1,690	RR	0,242	0,926	1,168
RS	0,652	1,375	2,026	RS	0,242	1,211	1,453
SC	0,652	1,025	1,677	SC	0,242	0,905	1,147
SE	0,652	1,272	1,924	SE	0,242	0,966	1,208
SP	0,652	1,032	1,683	SP	0,242	0,306	0,548
TO	0,652	1,362	2,014	TO	0,242	1,059	1,300

Fonte: <http://www.fecombustiveis.org.br/revendedor/tributacao/> (2019)

Conforme as tabelas acima, vê-se que referente ao Etanol, o Rio Grande do Sul é o estado com maior incidência de impostos em comparação aos outros estados. Quanto a Gasolina, ele perde apenas por Minas Gerais, Piauí, Rio de Janeiro e Tocantins. Já no

Diesel S500 e no Diesel S10, o Rio Grande do Sul está entre os três estados com a menor incidência de impostos, perdendo apenas por Santa Catarina e Paraná.

De acordo com as tabelas acima, compreendemos com mais clareza parte da composição dos preços dos combustíveis, além de ampliarmos mais uma vez o que leva a busca por baixa de custos em outras questões que envolvem o negócio.

Além das cobranças do governo em relação aos impostos e todas as exigências legais para o funcionamento do negócio, temos também, questões trabalhistas muito rigorosas que elevam ainda mais o custo de venda final dos combustíveis.

De acordo com a convenção conjunta coletiva 2018/2019 incluindo o Sindicato dos Trabalhadores em Postos de Serviços de Combustíveis e Derivados de Petróleo do Estado do Rio Grande do Sul – SINTRAPOSTOS – e o Sindicato Intermunicipal do Comercio Varejista de Combustíveis de Lubrificantes do estado do RioGrande do Sul – SULPETRO, são assegurados aos trabalhadores do setor: Piso salarial, horas extras, seguro de Vida, auxílio saúde, exames periódicos, periculosidade, cesta básica, auxílio funeral, convênio farmácia, uniformes e equipamentos de segurança individuais, para suas práticas laborais diárias.

Estes processos e direitos dos trabalhadores, incidem em ainda mais custos operacionais aos empresários, sendo que a despesa com mão-de-obra é o terceiro maior custo de um posto de combustíveis, perdendo apenas para os impostos e o próprio custo dos produtos.

### **3.2 Postos de combustíveis self-service no Brasil: possibilidades e empecilhos**

Em decorrência dos altos custos para os empresários do setor, além do custo básico operacional, muitos iniciaram uma maratona de busca por redução de custos operacionais, buscando estabilizar a lucratividade e o benefício de manter o negócio. Desta forma iniciam as ideias da legalização dos postos self-service/autoserviço no Brasil.

Entende-se que para ocorrer a redução de impostos, dependemos da estabilidade econômica do país, o que por hora, não há perspectiva breve de acontecer. Sendo assim, o funcionamento de postos *self-service* poderiam trazer um grande ganho de eficiência, com a simplificação do negócio, e no custo final do produto ao consumidor.

Há diferentes opiniões sobre esta possível mudança operacional de um posto de combustíveis: apenas *self-service*, ou seja, sem frentistas para atendimento; com um

número menor de frentistas, oferecendo ao menos uma bomba de autoatendimento, podendo ser de escolha do cliente a forma de compra e atendimento.

Independente da forma de trabalho, uma questão é certa: é necessário dar poder de escolha ao cliente, inclusive em relação ao custo, pois as bombas de autoatendimento poderiam oferecer um preço mais baixo de venda considerando que o cliente faria o trabalho do frentista. No momento atual, o cliente não tem a opção de escolher como quer ser atendido, como em supermercados por exemplo, onde muitos já estão adaptando seu funcionamento ao estilo *self-service*. O cliente acaba sendo forçado através das leis, a ser atendido por frentistas, por não ter outra opção de atendimento em postos do Brasil.

Ao analisar-se os prós e contras desta possível forma de funcionamento de postos, encontramos muitos argumentos em relação ao grande número de desemprego que poderia gerar.

A proposta sobre o fim da proibição do self service pode resultar em demissão massiva dos trabalhadores e trabalhadoras em postos de combustíveis. A medida, caso aprovada, coloca em risco uma categoria composta por cerca de 550 mil trabalhadores em todo o país de acordo com estimativa da Federação Nacional dos Empregados em Posto de Serviços de Combustíveis e Derivados de Petróleo (Fenepospetro). Atualmente no Brasil a profissão do frentista é protegida pela Lei 9.956/2000, que proíbe em todo o território nacional o funcionamento de bombas operadas pelo próprio consumidor. Essa lei garante milhares de empregos no país (BRASIL POSTOS, 2019, p. 1).

Ao analisar esta questão, precisa-se ter consciência dos milhares de empregos diretos e indiretos que estariam em risco. Porém, é necessário mencionarmos que os postos não iriam zerar seu número de colaboradores, mas poderiam incluir uma bomba de abastecimento de autoatendimento, mantendo o número de colaboradores, aumentando faturamento e baixando o custo, assim repassando ao cliente um preço mais baixo. Também é importante lembrarmos que há serviços como borracharia, troca de óleo, lavagem de automóveis, loja de conveniência, padaria e restaurante, anexados aos postos de combustíveis, o que ainda continuariam em funcionamento normalmente, ou melhor, poderia aumentar seu fluxo em função da maior rotatividade de clientes, assim gerando mais empregos.

Além do desemprego, um forte argumento são os riscos que o consumidor estaria exposto ao operar uma bomba de combustíveis:

Sem a figura do frentista, o manuseio da bomba será de responsabilidade do próprio consumidor. Entretanto, o contato direto

com combustíveis se configura como atividade de alto risco, que só deve ser executada por profissionais treinados e qualificados. Além de inflamável, a gasolina contém benzeno, tolueno e xileno — substâncias nocivas à saúde humana (BRASIL POSTOS, 2019, p. 1).

No Brasil, um frentista trabalha pelo menos seis horas diárias, operando diretamente as bombas de combustíveis. Com esta base, ele atua pelo menos 1584 (mil quinhentas e oitenta e quatro) horas anuais – já descontando seu mês de férias e não contabilizando as horas extras que possa vir a trabalhar. Uma pessoa leiga que abastece seu carro uma vez por semana, levará no máximo 15 (quinze) minutos para este abastecimento, o que resulta em 60 (sessenta) minutos mensais, ou seja, durante um ano, esta pessoa estaria exposta por 12 (doze) horas no total, menos de 1% da quantidade de horas que um frentista expõe-se durante o ano.

Outros dois argumentos contra esta forma de funcionamento de posto, são: segurança do local e aumento de filas. O primeiro, é referente a rodovias que possuem pouco fluxo à noite, e que possuem o posto como possível local de proteção e segurança, o que é uma realidade em nosso país. Porém, precisamos voltar a trabalhar com a ideia de postos mistos, ou seja, com frentistas, mas também com possibilidades de autoatendimento. Desta forma, durante a noite por exemplo, pode ser mais seguro para o frentista que está trabalhando em um horário e local vulneráveis, e poderá optar por não atender em caso de suspeitas, sem deixar o cliente sem atendimento.

Quanto ao aumento de filas, os argumentos são contraditórios:

Outra alegação daqueles que defendem a implementação do autoatendimento nos postos de combustível é que a medida reduziria as eventuais filas para atendimento. Entretanto, para a presidente do Sindicato do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes e de Lojas de Conveniência do Município do Rio de Janeiro (Sindcomb), Maria Aparecida Schneider, uma pessoa sem treinamento levará muito mais tempo para abastecer do que um profissional capacitado (BRASILPOSTOS, 2019, p. 1).

Sabe-se que independente da forma de atendimento, em muitos momentos as filas são inevitáveis, considerando o ritmo de trabalho de cada um e o horário de maior fluxo. Por outro lado, deverá ter um trabalho lento e gradual para que o consumidor tenha autonomia de abastecer seu próprio carro com segurança, precisão e agilidade.

Por fim, o Quadro 1 apresenta um resumo dos desafios, impactos positivos e vantagens, impactos negativos e desvantagens, riscos na implantação postos de combustíveis *self-service*.

Quadro 1 - Resumo dos desafios, impactos positivos e vantagens, impactos negativos e desvantagens, riscos na implantação postos de combustíveis *self-service*.

Desafios na implantação postos de combustíveis <i>self-service</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aprovação da legalização dos postos <i>self-service</i> no Brasil</li> </ul>
Impactos positivos e vantagens dos postos <i>self-service</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• postos <i>self-service</i> podem trazer ganho de eficiência, com a simplificação do negócio, e no custo final do produto ao consumidor;</li> <li>• redução do valor de folha de pagamento com redução ou eliminação do número de frentistas;</li> <li>• bombas de autoatendimento podem oferecer um preço mais baixo de venda, considerando que o cliente faz o trabalho do frentista</li> </ul>
Impactos negativos e desvantagens, riscos na implantação postos de combustíveis <i>self-service</i> .	<ul style="list-style-type: none"> <li>• desemprego de frentistas;</li> <li>• riscos que o consumidor estará exposto ao operar uma bomba de combustíveis: contato direto com combustíveis se configura como atividade de alto risco, que só deve ser executada por profissionais treinados e qualificados. Além de inflamável, a gasolina contém benzeno, tolueno e xileno — substâncias nocivas à saúde humana;</li> <li>• segurança do local: rodovias que possuem pouco fluxo à noite, e que possuem o posto como possível local de proteção e segurança aos motoristas;</li> <li>• aumento de filas</li> </ul>

Fonte: elaborado pela autora

### **Considerações finais**

Através deste artigo, foi possível compreender de forma mais ampla os benefícios e prejuízos quanto a implantação de postos *self-service* no Brasil. Por meio de projetos de lei, gráficos e análises da prática, foi possível averiguarmos a quantidade de questões envolvidas em uma proposta de reativar esta forma de atendimento em postos do Brasil.

Não devemos deixar de observar os “três lados” da questão. Tanto do empresário, o qual precisa oferecer preços baixos ao cliente mesmo com o custo operacional sendo alto; bem como, a situação dos colaboradores já contratados, já que poderia ocorrer uma diminuição de contratações com a nova forma de trabalho; e por último, do cliente que poderia ser beneficiado através do preço, mas por outro lado, exposto as possíveis reações de autoabastecer seu próprio veículo.



Sabe-se ainda, que a aproximação com o cliente, o famoso “olho no olho”, traz benefícios em relação ao atendimento, porém, em muitos casos, o que o cliente pede e necessita é agilidade, objetividade e segurança no processo, o que o sistema *self-service* pode oferecer.

Quando pensamos em mudanças nas formas de trabalho da atualidade, não podemos deixar de citar o quanto a tecnologia vem fazendo parte destes processos. Muitos serviços já implantaram o sistema de autoatendimento: restaurantes, bares, supermercados, lojas de roupas, e até a própria internet oferece esta forma de atendimento, através dos sites de compras.

Desta forma, podemos pensar que os postos de combustíveis podem ser mais um destes locais que possam oferecer ao cliente o poder de escolher a forma de atendimento que deseja receber, seja ele através de um frentista, ou realizando o próprio abastecimento. E esta escolha só será possível se tivermos as diferentes formas de atendimento a disposição dos clientes, para que cada um deles decida de acordo com suas percepções e necessidades.

## **Referências**

ANP - Agência Nacional de Petróleo Gás Natural e Biocombustíveis. **Cartilha do Posto Revendedor de Combustíveis**. 4. ed.. Rio de Janeiro: ANP, 2008.

ANP - Agência Nacional de Petróleo Gás Natural e Biocombustíveis. **Dados estatísticos**. 2016. Disponível em: <http://www.anp.gov.br/dados-estatisticos>. Acesso em: 15 jun. 2019.

ANP - Agência Nacional de Petróleo Gás Natural e Biocombustíveis. **Fiscalização**. Disponível em: <http://www.anp.gov.br/fiscalizacao>. Acesso em: 17 jul. 2019.

BRASIL. Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19605.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19605.htm). Acesso em: 13 jun. 2019.

BRASIL. Lei nº 9.956, de 12 de janeiro de 2000. Proíbe o funcionamento de bombas de auto-serviço nos postos de abastecimento de combustíveis e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L9956.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9956.htm). Acesso em: 13 jun. 2019.

BRASIL. Resolução nº 273, de 29 de novembro 2000. Estabelece diretrizes para o licenciamento ambiental de postos de combustíveis e serviços e dispõe sobre a prevenção e controle da poluição. Disponível em:

<http://www2.mma.gov.br/port/conama/res/res00/res27300.html>. Acesso em: 13 jun. 2019.

BRASIL POSTOS. 4 Motivos para dizer não ao self service nos postos – visão do Sinpospetro. **Brasil Postos**, 2019. Disponível em: <https://www.brasilpostos.com.br/noticias/frentistas/4-motivos-para-dizer-nao-ao-self-service-nos-postos-visao-do-sinpospetro/>. Acesso em: 8 set. 2019.

BRASIL POSTOS. **Norma ABNT**. Disponível em: <https://www.brasilpostos.com.br/noticias/categorias/normas-legislacao/norma-abnt/>. Acesso em: 21 jun. 2019.

BRASÍLIA. Diário da Câmara dos Deputados, Ano LIII-Nº044, 1998

BRASÍLIA. Projeto de Lei do Senado nº 519 de 2018. 2018.

FECOMBUSTÍVEIS. **Tributação**. 2019. Disponível em: <http://www.fecombustiveis.org.br/revendedor/tributacao/>. Acesso em: 12 ago. 2019.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

MARCONI, M. de A.; LAKATOS, E. M.. **Metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 2008.

NETO, J. L. de A. O Mercado Brasileiro de Combustíveis. Caderno Opinião, 2017.

RIBERIO, D. Significado de Self-service. **Dicio Dicionário Online de Português**. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/self-service/>. Acesso em: 24 nov. 2019.

ROESCH, S. M. A. **Projetos de estágio e de pesquisa em administração**: guia para pesquisas, projetos, estágios e trabalho de conclusão de curso. São Paulo: Atlas, 2009.

SEBRAE. **Como montar um posto de combustível**. Disponível em: <http://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/ideias/Como-montar-um-posto-de-combust%C3%ADvel>. Acesso em: 20 jul. 2019.

SINDICATO Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do Estado do Rio Grande do Sul - Sulpetro; Sindicato dos Trabalhadores em Postos de Serviços de Combustíveis e Derivados de Petróleo do Estado do Rio Grande do Sul. **Convenção Coletiva de Trabalho 2018/2019**. Porto Alegre, 2019.