

Rio de Janeiro, 19 de maio de 2020.

Ao

Abastece Brasil

Secretaria de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (SPG)

Ministério de Minas e Energia

Esplanada dos Ministérios, Blocos U – Sala 946

CEP 70065-900 – Brasília - DF

Att. Sra. Marisa Barros e Sr. Pedro Milhomem

Assunto: Contribuições ao Abastece Brasil

Prezados,

No último dia 30/04/2020, tivemos o prazer em participar da reunião virtual do Subcomitê Novo Cenário de *Downstream* (Infraestrutura), em que diversos atores puderam dialogar sobre suas visões, preocupações e sugestões de ações em relação a potenciais impactos ao mercado de combustíveis no Brasil com eventual desinvestimento de ativos de refino da Petrobras.

Nesta reunião, explicamos nossa preocupação sobre uma necessidade de expansão do uso de modais logísticos de larga escala em detrimento da operação rodoviária predominante atualmente, uma vez que com a abertura do mercado de refino, haverá uma descentralização das cadeias de suprimentos, e para que isso seja funcional, a logística será um elemento importante.

O corredor entre São Paulo e o Centro-Oeste, mesmo tendo uma infraestrutura logística já montada, ainda opera com elevada dependência do modal rodoviário. Se considerarmos que São Paulo é tradicional grande consumidor de biocombustíveis produzidos no Centro-Oeste, e este se supre também do excedente de derivados das refinarias de São Paulo. Então, em cenários de médio e longo prazo, pode-se projetar potencial aumento de volumes transportados, e conseqüentemente, necessidade de ampliação de capacidades dos modais logísticos dutoviários e ferroviários.



O investimento em logística de larga escala, como dutovias, necessitam de grandes aportes financeiros e, conseqüentemente, requerem longos prazos para retorno aos investidores. Porém, são grandes alavancas de competitividade (redução de custos e ganho de produtividade), eficiência, com elevados níveis operacionais de saúde, segurança e meio ambiente, e que possuem enorme potencial de trazer benefícios assessórios, tais como redução do tráfego de caminhões e acidentes nos grandes centros urbanos e emissão de gases geradores do efeito estufa.

Destacamos algumas condições importantes que servem de estímulo para ampliação de modais logísticos eficientes, tais como uma maior previsibilidade de mercado, sem interferências de agentes exógenos; o combate a fraudes fiscais, que geram competitividades artificiais a determinados fluxos; a intensificação ao combate as derivações clandestinas e uso indevido de faixas de dutos. Propomos ainda, a criação de um fórum específico para tratar de aspectos tributário da logística de combustíveis, uma vez que as operações em modais de larga escala guardam suas particularidades (operações multimodais associadas, fluxos interestaduais, particularidade de bateladas, comboios, etc.).

Assumimos o compromisso de retornar ao grupo com um pouco mais de detalhes sobre nossas sugestões, em específico as tributárias. No documento anexo, temos um detalhamento um pouco maior sobre estes temas.

Certos de que temos uma agenda com enorme potencial de desenvolvimento, com a qual buscamos contribuir ao máximo, nos colocamos à disposição.

Atenciosamente,

LOGUM LOGÍSTICA S.A

Abastece Brasil – Obstáculos trazidos por aspectos tributários identificados na prestação de serviço de etanol por modal dutoviário.

Prezados,

A operação de prestação de serviço de transporte, ou armazenagem, por meio do modal dutoviário, está sujeita a ocorrência de fenômenos naturais muito particulares, e ainda, se submete a práticas tributárias específicas conforme disposto nos Protocolos ICMS nº 2 e 5 de 2014.

Os Protocolos em referência foram editados exatamente por reconhecer que o ordenamento jurídico brasileiro impunha às operações em análise um cenário de insegurança jurídica e trazia ineficiência tributária aos contribuintes envolvidos. Isso porque, os dispositivos até então existentes não contemplavam todos os aspectos necessários para um tratamento tributário adequado ao modal dutoviário.

Apesar dessa adequação normativa, a realização dessas operações por sistema interligado de dutos ainda não tinha seus diversos fenômenos e particularidades integralmente conhecidos. Assim, ao longo da consecução de tais atividades uma série de fenômenos passaram a ser conhecidos e diversas rotinas e controles foram aperfeiçoados a partir dessa curva de aprendizado.

Em adição às particularidades da operação e sua aderência aos Protocolos, a expansão ou construção de malha dutoviária demanda relevantes investimentos e tem se mostrado uma solução no auxílio a melhora da logística no país. Para investimentos dessa natureza, o governo federal instituiu o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (“REIDI”), instituído pela Lei nº 11.488/2007.

Ocorre que alguns conceitos trazidos pela referida legislação, e ainda, alguns requisitos para análise do projeto no âmbito de tal regime especial não contemplam algumas das particularidades percebidas em investimentos dessa natureza, o que acaba por onerar com os respectivos encargos tributários partes essenciais do projeto de infraestrutura que se pretende incentivar.

Dessa forma, o presente documento tem por objetivo expor e submeter à discussão algumas dessas situações que tem afetado a competitividade do modal dutoviário em comparação aos demais modais de transporte. Eventuais ineficiências apontadas podem ter um efeito direto no preço cobrado pela prestação do serviço, e, conseqüentemente, desincentivar a utilização desse modal mais sustentável e seguro.

Considerando o contexto amplamente detalhado, passaremos a abordar cada um dos diferentes aspectos identificados encaminhando também uma sugestão de resolução dessas questões.

1. ASPECTOS RELACIONADOS AOS PROTOCOLOS ICMS Nº 2 E 5 DE 2014

a. Alocação indevida de oscilações temporárias do volume de etanol como perdas

Como dito anteriormente, os produtos transportados por modal dutoviário estão sujeitos a uma série de fenômenos muito particulares, tais como o empacotamento-desempacotamento, que acarretam variações temporárias dos volumes medidos em curtos espaços de tempo.

Nesses casos não estamos diante de efetivas perdas ou sobras, as quais seriam passíveis da emissão das respectivas notas fiscais, mas apenas da variação de pressão e outras condições no sistema dutoviário que fazem com que o volume medido varie, mas sem nenhuma perda de produto.

Dessa forma, atualmente, a legislação impõe a apuração dos volumes de perdas e degradações mensalmente, com a respectiva emissão dos documentos fiscais exigidos e sua tributação nos moldes da legislação vigente, o que gera um ônus fiscal excessivo e indevido visto que o volume tido como perda é superior à realidade.

Isso porque, o volume desses produtos continua a variar e, normalmente, o produto tido como perdido, por exemplo, é objeto de venda tributada pelo ICMS. Ocorre que tanto a perda quanto a venda são tributadas para fins de ICMS, resultando em uma dupla tributação de determinado volume.

No entanto, se o período de observação quanto ao comportamento dos volumes envolvidos for estendido, há uma redução dos volumes relacionados às perdas. Essa observação se relaciona ao fato de que em um período maior, as oscilações temporárias tendem a ter seus efeitos suavizados, restando ao final de um período maior apenas os volumes que efetivamente foram perdidos.

Diante de tal fato, a ampliação do prazo para medição dos volumes de perdas e sobras resultaria em um tratamento mais justo, sob a ótica fiscal, uma vez que apenas seriam tributadas as perdas efetivas o que faria cessar a dupla tributação desses produtos, além de representar a realidade operacional do sistema dutoviário.

b. Operações de cabotagem com estados não signatários dos Protocolos ICMS nº 2 e 5/14 gera ineficiência tributária e acúmulo de crédito de ICMS.

Os Protocolos ICMS são acordos celebrados entre dois ou mais estados os quais contemplam determinados procedimentos e tratamentos tributários em determinadas operações. Dessa forma, essa espécie normativa só gera efeitos entre os Estados signatários.

Assim, a partir da publicação dos referidos Protocolos foi realizada uma série de iniciativas junto às unidades federadas com o intuito de ampliar a área de aplicabilidade desses Protocolos para regiões seja de captação de etanol (remetentes), quanto de recepção desse etanol (destinatários).

Ocorre que, atualmente, a adesão por novas unidades federadas tem se dado de maneira mais lenta do que a evolução do mercado pela demanda por novas operações que envolvam o fornecimento de etanol. Isso porque, é crescente a procura por transporte de etanol às regiões norte e nordeste como forma de complementar a quantidade produzida localmente durante a entressafra de produção do etanol.

Diante de tal contexto econômico, tem sido cada vez mais frequente a realização de operações de transporte de etanol envolvendo operação de cabotagem a partir de porto situado no Estado do Rio de Janeiro com destino às regiões norte e nordeste.

No rol de estados que figuram como destinatários desses produtos estão diversas unidades que não figuram como signatário dos Protocolos, o que traz uma relevante ineficiência ao modal dutoviário que antecede à cabotagem.

Tal ineficiência se deve ao acúmulo de crédito de ICMS por parte do estabelecimento armazenador, uma vez que nas saídas interestaduais caberá a ele o recolhimento do tributo estadual. No entanto, a diferença de alíquotas assim como o diferimento do etanol anidro, quando aplicável, implica em aumento de custo por parte dos clientes do armazenador.

Dessa forma, para que seja mantida a atratividade e a competitividade de modais mais sustentáveis, eficientes e seguros, há a necessidade de expansão das áreas de aplicação dos procedimentos dispostos nos Protocolos ICMS nº 2 e 5 de 2014. Essa questão poderá ser atendida com:

- a. a adesão pelas demais unidades aos Protocolos; ou
- b. a formalização desses procedimentos por meio de Ajuste SINIEF.

Por fim, cabe apenas esclarecer que essa sugestão de resolução não afeta a carga tributária incidente nessas operações. O seu objetivo é apenas de normatizar os procedimentos relacionados ao transporte por modal dutoviário, bem como evitar ineficiências fiscais tais como o acúmulo de créditos.

c. A operação com derivados de petróleo no sistema dutoviário possui entraves tributários em virtude dos Protocolos ICMS acobertarem apenas operações exclusivas com etanol.

O transporte de produtos por meio de meio dutoviário cada vez mais se mostra uma alternativa sustentável, segura e eficiente, especialmente em relação aos combustíveis. No entanto, o disposto nos Protocolos nº 2 e 5 de 2014 se aplica apenas ao etanol, sem considerar extensão da norma aos combustíveis derivados de petróleo.

Assim, não há segurança jurídica do ponto de vista das práticas tributárias e a normatização das respectivas obrigações acessórias aplicáveis às operações com combustíveis derivados do petróleo, o que reduz a atratividade desse tipo de investimento e conseqüentemente a competitividade desse modal.

Como resultado, há uma concentração dos prestadores do serviço de transporte de produtos dessa natureza pelo modal rodoviário, o qual resulta em um maior tempo do início do transporte até o ponto de entrega, trazendo impactos ao meio ambiente, as estradas brasileiras e a segurança em seu transporte.

No sentido da descentralização e de trazer uma maior eficiência ao transporte brasileiro de combustíveis, a inclusão dos combustíveis derivados de petróleo nos procedimentos disciplinados pelos Protocolos ICMS nº 2 e 5 de 2014 podem ser relevantes na expansão de tais atividades.

2. Aspectos relevantes relacionados ao REIDI nos investimentos no sistema dutoviário

a. Padronização dos requisitos e prazos para análise de Projetos inviabilizando a obtenção do incentivo em tempo para a execução do projeto.

Como é sabido, o REIDI é um regime que tem por objetivo a desoneração de investimentos feitos em processos de infraestrutura. Para tanto, impõe uma série de requisitos e documentos para análise e aprovação do projeto a ser incentivado.

Nesse contexto, alguns desses requisitos precisam ser analisados previamente pelo órgão para garantir que a autorização seja publicada em tempo para a execução do projeto. No projeto da LOGUM, alguns investimentos essenciais são feitos antes dos trechos da efetiva expansão do sistema.

Assim, a imposição de apresentação de algumas licenças e autorizações como requisitos fundamentais para a iniciar a análise do pedido de habilitação do REIDI, pelo órgão competente, ocasiona demora na concessão do incentivo ao investimento e limita o alcance da obtenção.

Alguns gastos imprescindíveis à viabilização do projeto e seus objetivos são feitos em momento anterior a obtenção das respectivas licenças de construção e instalação, por exemplo, uma vez que são investimentos feitos em trechos distintos, mas diretamente relacionados.

Dessa forma, alguns dos requisitos impostos pela legislação devem ser relativizados para uma análise mais dinâmica e menos burocrática, para que o contribuinte não obtenha o benefício fiscal em momento posterior à finalização da obra.

b. Enquadramento da aquisição do lastro para obtenção do incentivo do REIDI

Com o objetivo de superar as limitações de vazão e o escoamento do etanol pelo sistema de transporte dutoviário, são fundamentais para o Projeto dutoviário a realização de obras que contemplam a ampliação da capacidade do duto RP18, obras de readequação da EMED REPLAN, obras de readequação em terminais de terceiros e, especialmente, a aquisição de lastro para preenchimento dos tanques e dutos e funcionamento operacional do sistema.

A ampliação da capacidade de entrega – uma vez que a empresa possui, atualmente, capacidade de captura superior à de entrega, com instalações construídas em Uberaba e Ribeirão Preto –, necessita da cobertura de etanol dentro dos dutos, caracterizada e reconhecida operacionalmente como “lastro”, o qual é parte integrante do nosso ativo imobilizado, que tem como finalidade aumentar a capacidade de entrega por meio de seu escoamento, justamente para acompanhar a evolução e ganho de escala com a construção dos novos dutos.

O lastro também é responsável direto pela manutenção da integridade dos dutos construídos, evitando a corrosão interna (iminente no caso da ocorrência de períodos sem produto dentro dos dutos), além de ser o principal instrumento de monitoração de pressão, vazão e densidade dos dutos, bem como um importante indicador de eventuais perdas, avarias e furtos.

O lastro a ser adquirido é destinado ao seu ativo imobilizado, assim como as máquinas, aparelhos e equipamentos necessários para operação dos dutos. Ou seja, o lastro não é objeto de posterior operação de saída, mas sim de incorporação como bem integrante do sistema dutoviário, utilizados para a consecução da atividade fim da empresa, sendo um bem material que integra o sistema dutoviário.

Desta forma, é fundamental que o benefício do REIDI também seja aplicado para as aquisições de lastro para a operacionalização dos dutos, uma vez que esse bem é



integrante do nosso ativo imobilizado e está abrangido pela lista de itens elencada nos artigos 3º e 4º da Lei 11.488/2007 e artigo 2º do Decreto 6.144/2007.

Atenciosamente,

LOGUM LOGÍSTICA S.A