

## QUESTIONÁRIO – ABASTECE BRASIL – LIVRE CONCORRÊNCIA

### **1. Do ponto de vista do seu segmento, que cuidados devem ser tomados ou que diretrizes devem ser observadas para a promoção da livre concorrência no setor?**

O caminho para se gerar livre concorrência no setor logístico de combustíveis passa necessariamente por proporcionar um ambiente de mercado onde haja maior protagonismo do setor privado, permitindo que o mercado busque automaticamente o seu equilíbrio. Caberia ao Poder Público definir as regras, fiscalizar e dar direcionamento de longo prazo. Além, claro, de combater com firmeza e devida priorização as fraudes e evasões fiscais, que tem sido objeto de grandes distorções no mercado de combustíveis, e fonte de financiamento para a ilegalidade.

Tem que se ter em mente que o setor logístico de larga escala demanda investimentos maciços e que exigem longo prazo para implementação e retorno. Por isso, em linhas gerais, um ambiente estável, com segurança jurídica e regulatória, e simplificação tributária permitirão a formação de um ambiente propício, onde o agente privado conseguirá fazer suas projeções de fluxos e rentabilidade para analisar investimentos em novos projetos.

Além disso, agilidade e simplificação nos processos de obtenções de licenças facilitarão a entrada de novos agentes e a construção e expansão de sistemas logísticos eficientes na logística de combustíveis. É importante também que se preserve a possibilidade de formação de preço livre, sem instrumentos artificiais. Por mais que tenham bons objetivos, estes instrumentos artificiais na formação de preços geram distorções extremamente danosas a livre concorrência. Geram ainda imprevisão para os fluxos logísticos, tão necessária para o desenvolvimento de modais de larga escala.

### **2. Quais os benefícios e custos para o consumidor decorrentes das restrições regulatórias à verticalização da cadeia produtiva, incluindo a participação societária, a titularidade dos ativos, entre outros fatores de relação comercial, tais como: a participação da distribuidora nas operações de revenda e a responsabilidade pela requalificação do botijão de GLP? Se possível, indicar números para os benefícios e custos apontados.**

Em um mercado livre e sem monopólios como caminha para ser o setor dutoviário, não vemos benefícios nestas restrições, em especial porque os sistemas dutoviário já possuem regras claras e maduras quanto ao Open Access e isonomia comercial.

Talvez crie alguma dificuldade adicional para viabilizar-se os investimentos, pois normalmente os mesmos são feitos com base numa modelagem de Project Finance, o que implica na necessidade de maior envolvimento de “atores” do mercado (produtor, distribuidor, transportadores, etc) no projeto, a fim de atrelar seu desenvolvimento à demanda por transporte.

**3. Quais os benefícios e custos para o consumidor decorrentes das restrições regulatórias à venda direta para a revenda varejista e os demais agentes do mercado, tais como: a comercialização direta por produtores/importadores a revendedores/TRR e a obrigatoriedade de que TRR compre apenas de distribuidores? Se possível, indicar números para os benefícios e custos apontados.**

Com base no que é noticiado, é possível que a eventual medida de liberação de venda direta de produtores de biocombustíveis aos postos de combustível traga pouco ou nenhum benefício ao consumidor final, tendo em vista que as margens destes produtos já refletem um mercado mais competitivo.

Além dos tópicos já debatidos por outros agentes, entendemos que esta análise deve envolver a consideração de alguns pontos cruciais sobre o mercado de biocombustíveis, afim de se identificar impactos sobre o elo final da cadeia (Revenda Varejista de Combustíveis), como:

- **Produção vs Demanda de Etanol**

Convém destacar que a região Centro-Sul do país concentra a maior parte da produção nacional de Etanol (em torno de 90% com base nas informações do ano safra 2018/2019). As regiões produtoras são muito concentradas no interior de São Paulo, Triângulo Mineiro, Sul de Goiás e em locais mais distantes de Centros Consumidores, como o Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Enquanto que a demanda (centros consumidores) está concentrada nas principais regiões metropolitanas do país. Assim, há uma significativa distância a ser percorrida (média atual em torno de 700 km) E, com a expansão da produção para o Centro-Oeste, esta distância média tende a crescer.

As regiões Norte, Nordeste e Sul possuem demandas de Etanol superiores as suas capacidades de produções locais, sendo este déficit crescente. Com isso, estas regiões recorrem aos excedentes de produção das Regiões Sudeste e Centro-Oeste, com rotas que na maior parte das vezes, ultrapassam à 1.500 Km. Ou seja, inviabilizando qualquer ganho de competitividade para uma “venda direta”.

- **Logística Primária (da produção à distribuição)**

Dado ao fato de que em um modal logístico eficiente, há padrões de segurança e operacionais mais restritos (necessidade de concentração de carga para que a

operação seja viável), espera-se que em um cenário de venda direta do Produtor aos Postos, o modal logístico a ser utilizado seja exclusivamente o rodoviário.

Deve-se considerar que o transporte rodoviário para a distância média de abastecimento atual (~700 km), não é um modal logístico eficiente. Apesar de trazer flexibilidade (poder circular de diversas origens para diversos destinos), o Modal Rodoviário não tem escalabilidade, é mais poluente, gera engarrafamentos nos centros urbanos, e ainda possui índice de acidentes mais elevado.

Sem falar que o caminhão terá a longa jornada de retorno até a região produtora, e muitas vezes, o fará sem carga. Isso poderá gerar pressão de custos ao motorista e/ou transportador rodoviário, e uma parte dos efeitos deste desequilíbrio já puderam ser vistos nos protestos de Maio/2018.

- Varejo

Para viagens de longas rotas, geralmente, são utilizados caminhões de 45 a 60 m<sup>3</sup>. Entretanto, são poucos os postos que terão capacidade física de receber estes veículos em seus estabelecimentos para a entrega de produto. Geralmente, nas rotas de entrega de combustíveis das bases de distribuição para postos de combustível são usados caminhões de 15 a 30 m<sup>3</sup>, compartimentados para poder levar mais de um tipo de produto (Gasolina, Diesel e Etanol). Dado este fator, mais caminhões de pequeno porte estarão realizando viagens de longas distâncias, tornando ainda menos eficiente e mais perigosa a logística.

Sem falar que eventual abertura de venda direta de biocombustíveis aos postos revendedores pode desencadear outros pontos já elencados por outros agentes de mercado tais como potencial aumento de evasões fiscais; potencial aumento de adulteração de combustíveis; desestímulo ao RenovaBio, por exemplo.

Por estes motivos acima elencados, eventuais ganhos nos municípios vizinhos a regiões produtoras (onde geralmente há pouca demanda) dificilmente se refletirão nos principais centros consumidores (Regiões Metropolitanas de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte) ou no suprimento para as regiões Sul, Norte ou Nordeste (regiões onde as produções locais não conseguem atender as demandas existentes).

#### **4. Qual sua sugestão de aprimoramento regulatório para a promoção da livre concorrência no setor, a redução de custos da transação ou mitigar outros efeitos negativos sobre o preço dos combustíveis?**

Em uma análise apenas ao elo da logística primária da cadeia de combustíveis (do produtor à distribuição), a recomendação seria a de estimular que os modais logísticos sejam Open Access, porém, mantendo-se as ressalvas (respeitem aos

contratos existentes e as peculiaridades de investimento em um setor que demanda investimentos maciços e análises de longo prazo).

De resto, prover um ambiente propício ao mercado, com o Poder Público agindo apenas como regulador, fiscalizador e garantidor da equidade fiscal e da segurança pública, minimizando/eliminando as distorções que possibilitam a predominância daqueles que praticam irregularidades e obtém destas um diferencial competitivo.

- 5. Em que medida o modelo de certificação e a propriedade do botijão de GLP dificulta a sua atuação no mercado, tais como: aumento de custos operacionais e de investimento; e a cobrança inicial pelo uso do botijão (recipiente)? Quais alternativas você sugere para minimizar tais dificuldades?**

Não temos como contribuir, uma vez que esta pergunta não se aplica ao setor em que atuamos.

- 6. Existem alternativas comerciais ao material usado para confecção dos recipientes transportáveis de GLP, com potencial redução de custos operacionais e logísticos?**

Não temos como contribuir, uma vez que esta pergunta não se aplica ao setor em que atuamos.

- 7. Quais medidas poderiam ser adotadas para combater as vendas clandestinas de GLP?**

Não temos como contribuir, uma vez que esta pergunta não se aplica ao setor em que atuamos.

**8. Outras alternativas de comercialização de GLP poderiam beneficiar o consumidor, tais como: a comercialização em menores quantidades, a não exclusividade de marca e a não cobrança inicial pelo botijão (recipiente)?**

Não temos como contribuir, uma vez que esta pergunta não se aplica ao setor em que atuamos.

**9. O acesso a ativos de infraestrutura (terminais, bases e dutos) dificulta sua atuação no mercado? Houve alguma negativa de acesso? Por quê? Caso nunca tenha tentado obter acesso, quais os motivos?**

Em nossa operação, enfrentamos essa situação no relacionamento com o sistema Petrobras, e conseguimos avançar. De fato, o acesso à estas infraestruturas são fundamentais para o desenvolvimento de Novos Projetos em mercados já estabelecidos.

**10. Quais os ativos de infraestrutura precisam ter acesso aprimorado para importação e movimentação de combustíveis? Quais novas áreas precisam ser desenvolvidas? Qual sua sugestão para aprimoramento regulatório do acesso à infraestrutura?**

Uma recomendação que poderia ser feita é a inclusão nos projetos de novos terminais portuários a reserva de faixas de acesso de modais logísticos de alta eficiência (dutovia ou ferrovia) nos projetos. Outro ponto importante ao nosso ver é a necessidade de formação de preço livre, sem interferência, trazendo artificialidades para os preços e consequentemente, imprevisão para os fluxos logísticos, tão necessária para o desenvolvimento de modais de larga escala.

Assim, conforme o avançar da estruturação do projeto, os agentes de mercados irão avaliar a viabilidade de implementação de um projeto de construção de modais logísticos eficientes.

**11. Deve haver pleno acesso a ativos de infraestrutura (terminais, bases e dutos)? Quais os possíveis entraves para efetivar esse acesso? Quais as possíveis consequências oriundas do pleno acesso?**

A Logum já segue a Resolução ANP no. 35/2012, determina que o Sistema Dutoviário deve seguir o princípio de Open Access. Isso significa que o operador dutoviário pode negociar sua capacidade disponível com qualquer agente que aceite seguir as normas de segurança e operacionais. Para isso, as tarifas devem ser públicas e deve haver isonomia para com os clientes.

Porém, o investimento na construção de um sistema logístico eficiente exige investimentos pesados e, conseqüentemente, justamente para se viabilizar financeiramente, requer um mínimo de estabilidade de receita. Por este motivo, deve-se permitir ao Operador Logístico celebrar contratos de longo prazo com volumes firmes de transporte, reservando assim uma fatia da Capacidade Operacional do sistema logístico para volumes oriundos de contratos firmes. Eventual regulamentação acerca deste tema, não pode impedir isso, sob pena de asfixiar qualquer investimento novo em modal logístico eficiente.

Este tipo de regulamentação é interessante ao mercado, pois oferece ao mercado a possibilidade de vários agentes de usufruírem dos benefícios de um modal logístico eficiente.

**12. Comente outros pontos que julgar pertinentes sobre possibilidades de aprimoramentos regulatórios no setor de abastecimento de combustíveis. Solicita-se ainda encaminhar estudos nacionais e internacionais ou outras referências bibliográficas para subsidiar o presente trabalho.**

Reforçamos a mensagem de que os principais meios para se gerar livre concorrência no setor logístico de combustíveis no Brasil seria proporcionar um ambiente seguro sob a ótica regulatória e jurídica, com uma simplificação tributária, o que acabará gerando um ambiente propício ao mercado.

Um incremento na atuação governamental para manter equilibrado o mercado é necessário. Este incremento deve ser entendido como ações que visem combater as trepanações (perfurações de dutos para roubo de combustíveis), bem como no combate às práticas de agentes em toda a cadeia que visem ganhar competitividade adotando práticas para burlar o devido recolhimento de tributos ou adulterações de combustíveis.

Ao se analisar a operação em si, esforços podem ser feitos no intuito de se gerar uma simplificação operacional na circulação de mercadorias (exemplo, a Implementação do DTe – Documento de Transporte Eletrônico que visa unificar uma série de documentos emitidos para caracterizar a operação de transporte), o combate efetivo a trepanações e uso indevido das faixas de dutos.