

São Paulo/SP, 23 de julho de 2019.

RESOLUÇÃO CNPE Nº 12, de 04 de junho de 2019

Questionário:

Instituição: Abicom – Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis

Responsável pelas respostas: Sérgio de Souza Araujo

Telefone: 21-994587182

E-mail: sergio@abicom.com.br

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?

1.1. Deve ser observada a isonomia entre os agentes que atuam no mesmo elo da cadeia – A Resolução ANP nº 777/2019, de 08/04/2019 **dificulta a promoção da livre concorrência no setor;**

1.1.1. Os produtores podem importar produtos puros e misturados.

A importação dos misturados não é permitida aos importadores.

1.1.2. Os produtores também estão autorizados a realizar a mistura de óleo diesel e biodiesel, já os importadores não.

1.1.3. Os importadores foram proibidos de importar correntes de hidrocarbonetos, ao passo que isso foi permitido aos produtores;

1.1.4. Vedação da comercialização de produto entre importadores. A nova resolução só permite a comercialização do produto importado com:

I- Produtores;

II- Distribuidores;

III- Rerrefinadores de óleo lubrificante usado ou contaminado;

IV- Revendedor de óleo lubrificante;

V- Consumidores finais; e

VI- Mercado externo.

1.2. Para a **promoção da livre concorrência no setor**, devem ser observadas as diferenças de tratamento tributário. Atualmente a Petrobras goza de benefícios auferidos pelas Refinarias, que não são extensíveis aos agentes importadores e isto gera importantes distorções no mercado, como indicado a seguir:

COMPARAÇÃO ENTRE A FORMA DE TRIBUTAÇÃO DOS PRODUTORES E DOS IMPORTADORES.**a – Tributos Estaduais**

Os produtores de derivados de Petróleo apuram o ICMS pelo regime não cumulativo, ou seja, realiza-se uma conta de crédito e débito e paga-se o referido Imposto, apenas, sobre o valor acrescido à mercadoria. Quando o produtor der saída nos derivados de Petróleo, realiza-se a substituição tributária (MVA ou Pauta Fiscal), recolhendo, assim, por toda a cadeia.

Sendo assim, o Produtor, apenas, recolhe o ICMS quando efetivamente vender o seu produto.

Já o importador, no momento do Desembaraço aduaneiro, recolhe o ICMS por toda a cadeia de consumo de derivados de Petróleo. Ou seja, antes de vender o seu produto, o importador tem que recolher todo o ICMS, incidindo a substituição tributária (MVA ou Pauta fiscal). Mesmo que o importador possua créditos com os fiscos estaduais, ele não poderá utilizar nas próximas importações, devendo pedir restituição, que, na maioria das vezes demora anos para os Estados pagarem.

Este modelo de tributação traz uma série de ônus para os importadores, quais sejam:

I – Alto custo financeiro, prejudicando o fluxo de caixa, tendo em vista que o Importador paga todo o Imposto da cadeia, antes mesmo de vender os seus produtos;

II – Desconsideração da perda sobre os produtos no momento do pagamento do ICMS;

III – Impossibilidade de incentivos fiscais;

IV – Impossibilidade de compensação dos créditos de ICMS na importação;

V – Longo prazo de restituição do ICMS, quando existem diferença a menor, à título de pauta fiscal, ou MVA;

Já para os produtores, apurar o ICMS pelo regime não cumulativo normal, traz uma série de vantagens:

I – Menor impacto no fluxo de caixa, tendo em vista que o ICMS incide, apenas, sobre a margem agregada;

II – Menor impacto no fluxo de caixa, pois o produtor, apenas, recolhe o ICMS quando der saída nos seus produtos;

III – Impossibilidade de perda, pois o mesmo, apenas, paga o ICMS sobre o produto efetivamente vendido;

IV – Pode utilizar todo o seu crédito de ICMS na sua operação;

V – Não ocorre de recolher a Pauta fiscal ou o MVA a maior, tendo em vista que, apenas, recolhe quando der saída.

b – Tributos Federais – PIS e COFINS

Apesar recolherem o PIS e COFINS na sistemática não cumulativa, os Importadores de derivados de Petróleo, no momento do registro da (DI), são obrigados a recolher o PIS e COFINS com alíquotas “ad rem”, ou seja, valores fixos sobre o volume, conforme disposto na Lei nº 10.865/2004.

Sobre o faturamento oriundo da venda dos derivados de Petróleo, os Importadores, caso escolham, podem realizar a adesão para recolherem o PIS e COFINS com base em alíquotas “ad rem, sobre uma unidade de medida”³. Apesar de a Lei nº 10.865/2004 afirmar que é uma escolha dos importadores recolherem PIS e COFINS sobre as vendas com base em alíquotas “ad rem”, os mesmos são compelidos, pois caso escolham recolher com base em alíquotas “ad valorem”, valores percentuais, não aproveitariam os créditos nem dos valores pagos a título de PIS e COFINS importação.

Ou seja, o importador paga PIS e COFINS com alíquota fixa sobre volume na importação e paga com alíquota fixa sobre o volume para as receitas oriundas da venda. Portanto, o saldo a pagar sobre a venda, sempre será zero. Tal situação inviabiliza o creditamento sobre os custos incorridos na operação do importador, pois nunca haverá saldo a pagar de PIS e COFINS com a venda. Além do mais, existe restrição legal para compensar créditos tributários nas Declarações de Importações⁴.

Somada a esta impossibilidade de aproveitamento dos créditos de PIS e COFINS para a compensação sobre os valores devidos a título destas contribuições, o Importador deve recolher as mesmas no momento do registro da (DI) via débito automático, gerando problemas de fluxo de caixa. Este pagamento antecipado, por sua vez, gera a desconsideração de possíveis perdas.

Já os Produtores poderão fazer a opção de recolher o PIS e COFINS com base nas alíquotas “ad valorem”, determinado percentual, podendo, assim, aproveitar os créditos com os seus custos, não tendo problemas de fluxo de caixa com o pagamento antecipado, nem muito menos, de desconsideração sobre possíveis perdas, tendo em vista que os mesmos somente pagarão o PIS e COFINS depois de ter tido as receitas com as vendas.

Este modelo de tributação traz uma série de ônus para os importadores bem parecidos com os trazidos pelo ICMS, quais sejam:

I – Alto custo financeiro, prejudicando o fluxo de caixa, tendo em vista que o Importador paga todo o PIS e COFINS da cadeia, antes mesmo de vender os seus produtos;

II – Desconsideração da perda sobre os produtos no momento do pagamento do PIS e COFINS “ad valorem”;

III – Impossibilidade de obter incentivos fiscais, tendo em vista que não se pode utilizar nenhum crédito ou realizar compensação na (DI);

IV – Impossibilidade de creditamento sobre os custos para a redução do valor a pagar a título de PIS e COFINS;

Já para os produtores, podem apurar o PIS e COFINS pelo regime não cumulativo normal, trazendo uma série de vantagens:

I – Menor impacto no fluxo de caixa, tendo em vista que o PIS e COFINS incidirá com a Receita;

II – Impossibilidade de perda, pois o mesmo, apenas, paga o PIS e COFINS quando auferir receita;

III – Pode utilizar todo o seu crédito de PIS e COFINS na sua operação;

Além de todos estes benefícios com a Apuração do PIS e COFINS, os produtores usufruem de diversos incentivos fiscais, conforme se demonstrará a seguir.

BENEFÍCIOS FISCAIS CONCEDIDOS AO PRODUTORES

Benefícios fiscais Estaduais.

A Petrobrás possui refinarias nos seguintes Estado brasileiros: a) Pernambuco; b) Rio Grande do Norte; c) Rio de Janeiro; d) Bahia; e) Ceará; f) São Paulo; g) Rio Grande do Sul; h) Paraná; i) Minas Gerais; j) Amazonas.

Destes Estados, os seguintes Estados concedem diferimento do ICMS: a) São Paulo (Decreto nº 45.490/2000); b) Pernambuco (Decreto nº 45.971); c) Minas Gerais (Decreto nº 40.456/1999); d) Paraná (Decreto nº 7871/2017); e) Bahia – Além de diferimento, concede redução da base de cálculo (Decreto nº 13.780/2012); f) Rio Grande do Norte (Decreto 13.640/1997); g) Ceará (Decreto nº 24.569); Rio Grande do Sul (Decreto nº 37.699); i) Amazonas (Decreto nº 20.686); j) Rio de Janeiro (Decreto nº 27.427).

Os benefícios acima relacionados não deverão ser aplicados nas operações de importação de produtos acabados, promovendo, desta forma, a isonomia e livre concorrência na comercialização de combustíveis.

1.3. Devem efetivamente ser praticados Preços de Paridade de Importação (PPI), levando em conta os valores dos produtos no mercado internacional; câmbio; os custos logísticos, precificados com base no custo de oportunidade do vendedor marginal; bem como margem para remuneração dos riscos inerentes da operação.

1.3.1. A prática de subsídios cruzados, como evidenciado nos Gráficos 1 e 2 a seguir, deve ser eliminada:

Gasolina – 19/07/19

Desvio dos Preços por polo em relação à média Brasil (R\$/L)

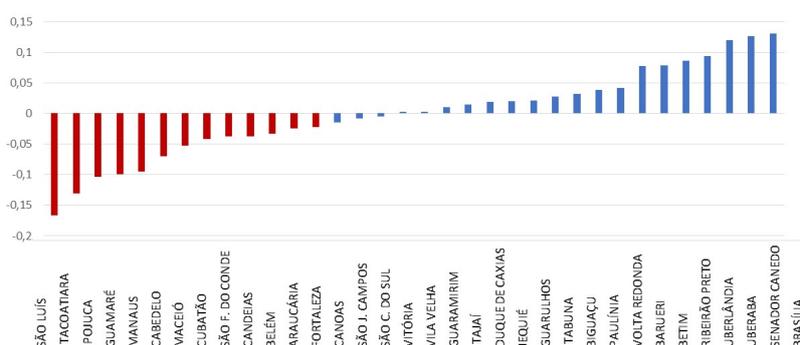


Gráfico 1. Desvios dos Preços de Gasolina da PETROBRAS por polo em relação à média Brasil (R\$/L)

Óleo Diesel – 19/07/19

Desvio dos Preços por polo em relação à média Brasil (R\$/L)

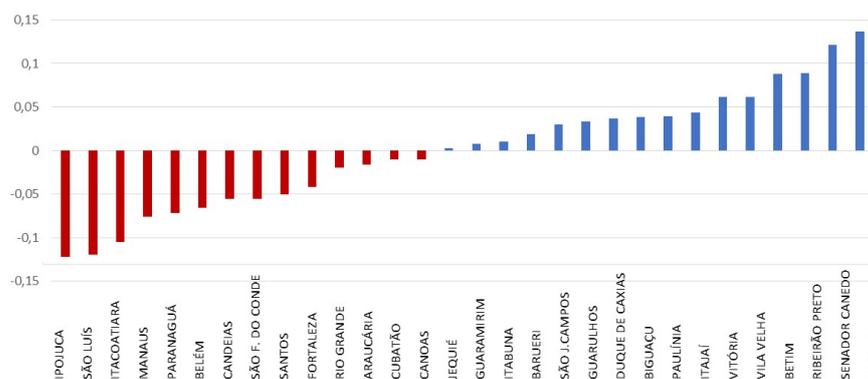


Gráfico 2. Desvios dos Preços Óleo Diesel PETROBRAS por polo em relação à média Brasil (R\$/L)

1.3.2. Mesmo após a assinatura do Termo de Cessação de Conduta (TCC) entre Petrobras e CADE (com anuência da ANP), que teve o objetivo de eliminar condutas anticompetitivas na comercialização de combustíveis, os Gráficos 3 e 4, a seguir, evidenciam que persiste a prática de preços abaixo da PPI, inclusive abaixo dos Preços de Referência publicados pela própria Agência Reguladora.

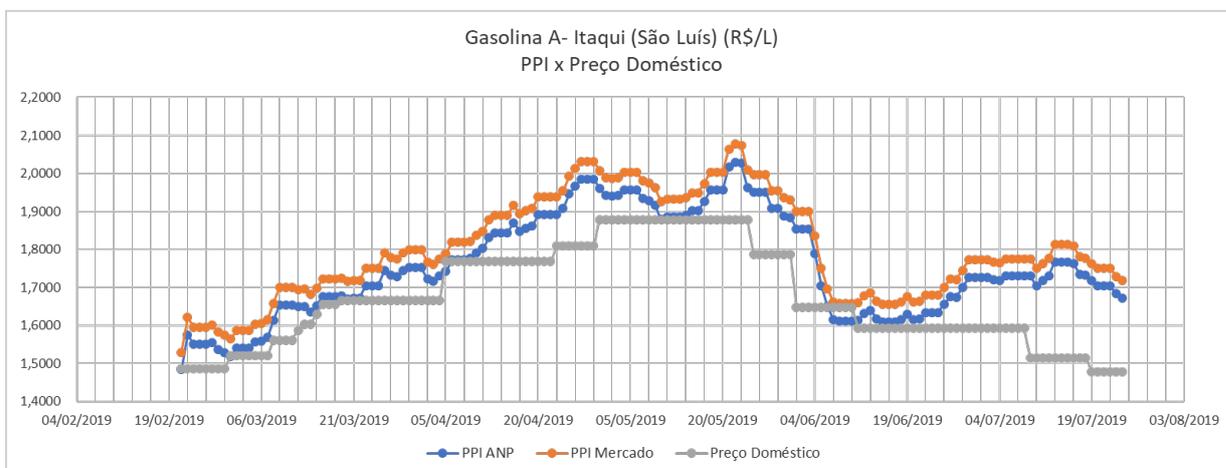


Gráfico 3. Gasolina A, polo de Itaqui (São Luís) : Preços Domésticos x Paridade de Importação (R\$/L)

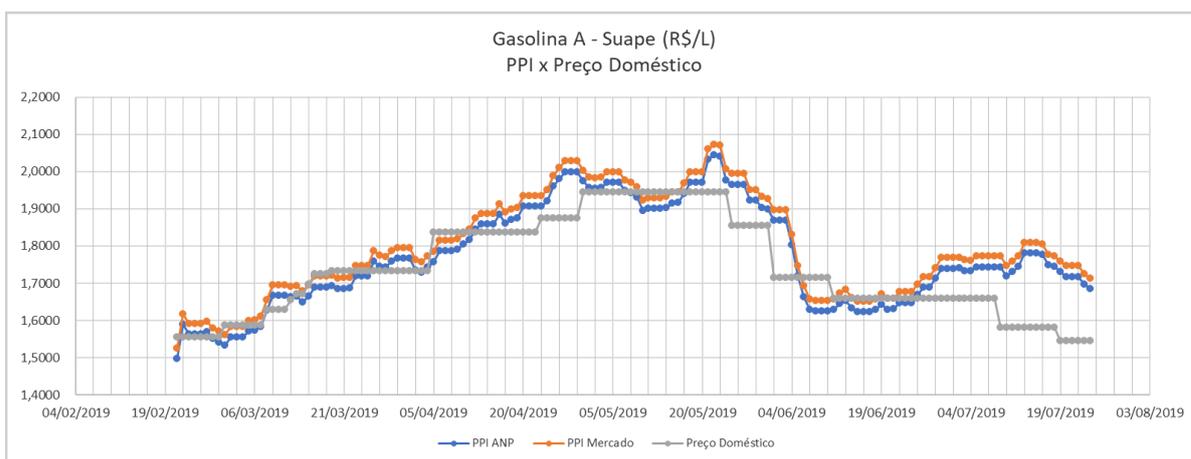


Gráfico 4. Gasolina A, polo de Suape (Ipojuca) : Preços Domésticos x Paridade de Importação (R\$/L)

Como forma de **promover a livre concorrência**, a Abicom sugere que até que se conclua o processo de venda das refinarias, a Petrobras deverá assumir o compromisso de comercializar apenas os derivados produzidos em suas refinarias, com preços alinhados com a PPI, com os agentes independentes complementando o abastecimento com as importações.

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

Revisão da Resolução ANP nº 777/2019, de 08/04/2019, determinando regras iguais para os agentes que realizam as mesmas atividades.

Ou proibindo a importação de produtos acabados pelos produtores.

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

A Petrobras possui, através da Transpetro, 48% da infraestrutura em terminais marítimos para armazenagem de derivados e biocombustíveis – exceto GLP (com 2.364 mil m³, de acordo com dados da ANP). Além disso, mesmo com o normativo de livre acesso aos terminais (Resolução ANP 251/2000), o importador está sujeito a várias restrições nos terminais da Transpetro que implicam em custos adicionais, como por exemplo:

- Petrobras possui prioridade na movimentação dos terminais, logo é possível que não aceitem as solicitações de acesso em alguns locais, ou sugiram alterações de datas, atrapalhando a programação do importador, ou até inviabilizando a carga, porém gerando custo extra já que a RANP 251/2000 prevê que o carregador deve pagar pelo serviço mesmo que o terminal não seja utilizado;
- As faixas de atracação diminutas dificultam a previsibilidade, pois, muito embora na solicitação de utilização do terminal tenha-se que informar uma faixa de 5 dias para a operação do navio (no dia 20 do mês anterior), as faixas disponibilizadas pela Transpetro são de apenas 2 dias, prazo difícil de ser informado com precisão tendo em vista o navio depende de várias condições para a chegada no ETA, que inclusive, por definição, é uma data estimada;

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?

Com o início das importações relevantes por agentes independentes a partir de 2016 e diante das negativas e dificuldades ao acesso à infraestrutura da TRANSPETRO, os importadores desenvolveram alternativas com investimentos e contratos de longo prazo com Operadores Logísticos, que suportaram suas operações até o momento.

Para permitir o crescimento econômico do país, serão necessários novos investimentos na ampliação da infraestrutura logística.

Apenas o aprimoramento do acesso à infraestrutura não irá promover a livre concorrência no setor. É preciso ter transparência na precificação doméstica e a prática de preços alinhados ao mercado internacional (PPI).

12. Comente outros pontos que julgar pertinentes sobre possibilidades de aprimoramentos regulatórios no setor de abastecimento de combustíveis.

Para a **promoção da livre concorrência no setor**, sugerimos que os produtores não sejam autorizados a realizar a importação de produtos refinados, ou se tiverem interesse, que tenham empresas que atendam a regulação exigida para os demais agentes importadores.

Para **promoção da livre concorrência na importação de etanol anidro**, nossa sugestão é de que não sejam renovadas as condições estabelecidas na Resolução CAMEX Nº 72/2017 e Portarias SECEX nº 23/2011 e nº 32/2017. Desse modo, todas as empresas importadoras de etanol, bem como os produtores, estarão sujeitos às mesmas condições, ou seja, para quaisquer volumes importados incidirá o Imposto de Importação, quando houver. Ainda que seja com a incidência de tarifa, a aplicação será para todos, sem vantagens competitivas a nenhum grupo de agentes.