

Rio de Janeiro, 01 de agosto de 2019.

Ao Ministério de Minas e Energia

Departamento de Combustíveis Derivados de Petróleo - DCDP
Secretaria de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - SPG
Esplanada dos Ministérios, Bloco U, 9º andar, Sala 946
70065-900 - Brasília - DF

Em atenção ao e-mail recebido em nome do Abastece Brasil destinado a esta empresa, vimos apresentar as nossas respostas ao questionário anexo ao e-mail, e informar que a BR Distribuidora indica os representantes citados abaixo, para comparecerem na reunião prevista para o dia 15/08, conforme convite recebido em 22/07/2019.

- HILTON CAVALCANTI GAMA
- BRUNO DA SILVA CHAFIM
- ENRICO SEVERINI ANDRIOLO

Aproveitamos a oportunidade para agradecer pelo convite e reafirmar nossos votos de estima e apreço, colocando-nos à disposição para prestar qualquer informação adicional.

Atenciosamente,



Hilton Cavalcanti Gama

ANEXO - QUESTIONÁRIO - ART. 2º DA RESOLUÇÃO CNPE Nº 12/2019

Instituição:	BR Distribuidora
Responsáveis pelas respostas:	Hilton Cavalcanti Gama
Telefone:	21 2354-2300
E-mail:	hilton@br.com.br

QUESTÃO 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?

R: A organização do setor de combustíveis deve basear-se em premissas que garantam o interesse estratégico do país, garantindo o abastecimento energético em todo o território nacional, como questão de interesse público, preservando o direito do consumidor, a competição em toda a sua cadeia, o investimento e a participação de novos agentes.

Para a promoção da livre concorrência é necessária uma discussão profunda entre os vários agentes responsáveis, sendo conveniente que a implementação das várias medidas seja realizada de maneira coordenada pelos órgãos governamentais. Dessa forma, faz-se necessário priorizar questões estratégicas e estruturais a fim de favorecer um ambiente regulatório e jurídico seguro para a atração de novos investidores.

Para tal, entendemos que deve-se focar na criação de um ambiente tributário simplificado de forma a impedir o mercado irregular, que se apresenta principalmente sob a forma sonegação e o não pagamento de impostos.

Com relação a sonegação e o não pagamento de impostos as principais questões a serem resolvidas são:

- venda de combustíveis por distribuidora sem emissão de nota fiscal;
- correntes de diesel e gasolina importadas com alíquota diferenciada¹;
- passeio de nota²;
- simulação interestadual devido às diferenças de alíquotas e bases de cálculo entre UFs³;
- barrigas de aluguel⁴;
- devedor contumaz⁵;
- liminares contra regimes especiais e pagamento de tributos;
- incentivos fiscais.

¹ Importação de produtos para usos específicos e posterior distribuição irregular como combustíveis. Exemplo: importação de naftas para uso em petroquímica e "transformação" em gasolina sem operação química.

² Caminhões tanque fazem várias viagens com as mesmas notas fiscais. Incidência principalmente no etanol e em locais próximos a usinas, menos sujeitos à fiscalização.

³ Caminhões tanques com notas fiscais destinadas a outro estado (com alíquota ou preço de pauta inferior) descarregam no estado de origem.

⁴ Distribuidoras que em geral trabalham apenas com etanol, vendem notas fiscais e não recolhem os impostos.

⁵ Empresários que utilizam como estratégia de negócio de sua empresa o não recolhimento de tributos.

No segmento de distribuição de combustíveis, a relação tributos/margem em geral fica em torno de 4/1, o que torna a sonegação e o não pagamento de impostos um atrativo que traz um grande diferencial



competitivo para o fraudador. Nesse sentido entendemos como fundamental uma fiscalização mais efetiva e uma atuação judiciária ágil e punitiva.

A estrutura do mercado e sua regulação, incluindo as questões fiscais e tributárias, devem ser tais de forma a não permitir as práticas irregulares e mitigar a insegurança jurídica para não prejudicar os investimentos no setor.

QUESTÕES 2 e 3

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 das distribuidoras nas operações de revenda e a responsabilidade pela requalificação do botijão de GLP? Se possível, indicar números para os benefícios e custos apontados.

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.

R: Até o momento a BR Distribuidora não desenvolveu nenhum estudo aprofundado para levantamento dos benefícios e custos para o consumidor envolvidos em uma possível verticalização da cadeia.

A cadeia de distribuição de combustíveis deve garantir o fornecimento de derivados de petróleo em todo o território nacional. Para tal, a regulação atual prevê diversas exigências às distribuidoras como por exemplo a existência de estoques mínimos operacionais, contratos de etanol anidro, etc.

Para um cenário de verticalização, a regulação deve garantir a simetria concorrencial e a isonomia entre os agentes (produtores, importadores, distribuidores, TRRs, entre outros).

Com relação a venda direta, algumas medidas essenciais devem ser avaliadas para mitigar o risco de incentivar/agravar o comércio irregular e a competição desleal, sendo fundamental a implantação da monofasia tributária, tanto federal quanto estadual, concomitantemente. Outros fatores, como uma ampla avaliação dos impactos sobre o Programa RenovaBio e suas metas, já que são as distribuidoras a parte obrigada do sistema, devem ser cuidadosamente avaliados, assim como a garantia de que as obrigações relativas à comercialização de etanol pelas usinas para um revendedor sejam idênticas às existentes nas operações entre um distribuidor e um revendedor, de forma a garantir a isonomia entre os agentes e níveis de competição saudáveis.

No que diz respeito aos TRRs, estes, por não possuírem estruturas para recebimento de produtos diretamente de produtores e importadores, compram atualmente de distribuidoras, que efetuam as operações de recebimento, blending de biodiesel, garantia de qualidade e carregamento de caminhões de entrega, de forma eficiente e em grande escala. Para que os TRRs possam comprar diretamente de produtores/importadores, precisarão investir e se estruturar em bases para distribuição. Poderão ter custos semelhantes ou até maiores (pela menor escala) do que os incorridos pelas distribuidoras. Ainda assim, se autorizados a adquirir produtos diretamente dos produtores ou importadores, e revender aos postos revendedores, os TRRs potencialmente passarão a atuar de forma semelhante aos distribuidores e,

A handwritten signature in blue ink, located in the bottom right corner of the page.

no nosso entendimento, a isonomia a todos os agentes é de fundamental importância para se manter a competição em níveis saudáveis e em igualdade de condições. Dessa forma, obrigações como estoques mínimo operacionais, contratos de etanol anidro, capital mínimo, tancagem e estrutura física, devem ser iguais aos TRRs e distribuidoras. Além disso, haverá necessidade de revisão no marco regulatório que prevê reserva de mercado aos TRRs para atender clientes com tancagem de até 15m³, observando-se também a necessidade de atendimento às responsabilidades fiscais e ambientais.

QUESTÃO 4

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?

R: É fundamental (i) que seja implantada a simplificação tributária de toda a cadeia de combustíveis; (ii) que sejam disponibilizadas novas áreas para terminais logísticos juntos aos portos; (iii) que devam ser estimulados novos ativos em infraestrutura pelo poder público como forma de aumentar a atratividade de novos investimentos privados.

Deve-se também empregar todos os esforços para mitigação de insegurança jurídica no ambiente de negócios, pois essa insegurança pode levar à concessão de liminares e assimetrias de atuação no mercado.

QUESTÕES 5, 6, 7 e 8

Não se aplica.

QUESTÃO 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?

R: O acesso a ativos de infraestrutura é relevante para o mercado de distribuição de combustíveis, cabendo destacar que as operações são realizadas de acordo com estudos técnicos que avaliam alternativas logísticas que levam em consideração fluxos logísticos que competem entre si, e desta forma geram uma melhor opção para o suprimento de combustíveis.

Adicionalmente, entende-se que devem ser estimulados novos ativos em infraestrutura pelo poder público como forma de aumentar a atratividade de novos investimentos privados e a entrada de novos Operadores Logísticos.

A handwritten signature in blue ink, located at the bottom left of the page.

QUESTÃO 10

Quais 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?

R: Os principais portos do País que recebem produtos importados carecem de uma infraestrutura de transporte ferroviário, o qual possibilita uma maior interiorização podendo gerar uma eficiência de custos.

Alguns portos, como Cabedelo, Belém e Maceió necessitam de investimentos pelo poder público como, por exemplo, em calado e outros recursos físicos que possibilitem a movimentação de combustíveis. Outros pontos de infraestrutura que precisam ser melhores ofertados pelo poder público são berços de atracação, píer, serviços de dragagem e sinalização.

Citamos também a necessidade de aprimoramentos regulatórios no âmbito ambiental como por exemplo a redução no tempo para obtenção das licenças, o nível de exigências nos órgãos ambientais e a cobrança de compensações ambientais mesmo quando não há impactos esperados, dentre outras.

Prevendo um cenário de crescimento do País e o provável aumento da demanda por QAV, teremos dificuldade em viabilizar sua importação em SP pelo acesso aos dutos que levam o produto de São Sebastião até o Aeroporto de Guarulhos. Dessa forma entendemos que essa questão merece atenção especial.

QUESTÃO 11

Deve haver pleno acesso a ativos de infraestrutura (terminais, bases e dutos)? Quais as possíveis consequências oriundas do pleno acesso?

R: Entende-se que deve ser observado o direito do carregador proprietário em função do investimento realizado em seus ativos, cabendo mencionar que esse investidor realizou investimentos em função de contratos assumidos junto ao poder público, tomando para si riscos para construir o seu Terminal/Base. Adicionalmente o livre acesso deve existir sim, nos casos em que houver a eventual capacidade ociosa do ativo, neste caso primando pela cobrança de uma tarifa de mercado, que possibilite um tratamento isonômico.

Uma análise importante refere-se ao fato que um livre acesso a ativos de infraestrutura, sem levar em consideração os investimentos realizados por seu proprietário, poderá atender apenas o mercado na visão do curto prazo. Na visão de médio e longo prazo, esse pleno acesso poderá comprometer novos investidores internos e externos, pois os mesmos poderão adiar ou mesmo afastar-se de investimentos em infraestrutura no País, uma vez que novos projetos não possuirão a segurança jurídica necessária que garanta a sua plena utilização por seu investidor, o que poderá desestimular a atratividade de novos projetos de investimentos.



QUESTÃO 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.

R: Chamamos a atenção para o debate sobre uso de marca e contratos de exclusividade por se tratarem de importantes instrumentos de proteção dos direitos do consumidor, no que tange a qualidade e a garantia de procedência do produto.

A exigência de que a empresa revendedora não venda combustível de origem diversa daquela que anuncia ao consumidor, regulada pela Resolução ANP nº 41/2013, sempre foi considerada um importante instrumento de proteção ao direito à informação dos consumidores de combustíveis.

Uma vez que a fiscalização legal está prevista na própria lei do petróleo, os órgãos de proteção e defesa do consumidor (PROCON) dos diferentes estados poderiam passar a desempenhar as atividades de fiscalização, caso seja necessário.

Em relação à questão tributária e ao roubo de carga as empresas deste segmento disponibilizam uma série de informações via SIMP, Nfe, Cte, Siscomex e outros. Os órgãos de polícia e receitas federal e estadual também possuem uma série de dados correspondentes a movimentação e comercialização de produtos. Dessa forma, sugerimos a criação de um centro integrado de monitoramento de combustíveis, que possa incorporar os dados de tais sistemas, além de novos sistemas de monitoramento de deslocamento de produto, fazendo o cruzamento de informações fiscais e físicas, a exemplo de iniciativas já adotadas em outros mercados.

A partir do uso de novas ferramentas tecnológicas como Big Data, pode-se cruzar informações fiscais e físicas, o que permitiria monitorar, em tempo real, o deslocamento, armazenamento e distribuição de combustíveis, contribuindo para a garantia do abastecimento nacional e a detecção de fraudes fiscais e adulterações. Cria-se, assim, condições para um planejamento de fiscalizações mais eficientes e menos custosas, assegurando um combate eficaz ao comércio irregular.

Como já citado, reforçamos a necessidade de aprimoramentos regulatórios no âmbito ambiental para a redução no tempo para obtenção das licenças, o nível de exigências nos órgãos ambientais e a cobrança de compensações ambientais, mesmo quando não há impactos esperados, dentre outras.

Por fim, encaminhamos em anexo o Estudo da BCG – Competitividade da Cadeia de Combustíveis para o Brasil, sobre os caminhos para aumento da competição no mercado de combustíveis no Brasil.

