

CONVITE PARA REUNIÃO SOBRE O

ART. 2º DA RESOLUÇÃO CNPE Nº 12, DE 04 DE JUNHO DE 2019

Data: 30/07/2019 **Horário:** 16:00 às 16:45

Local: Ministério de Minas e Energia, Bloco U, Brasília, DF, Sala Plenária

Participantes: Ministério de Minas e Energia; Casa Civil; Ministério da Economia, Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; ANP; EPE; Cade

Agenda:

- 1) Abertura do Ministério de Minas e Energia (5 minutos)
- 2) Exposição do convidado sobre o seu posicionamento e perspectivas sobre as diretrizes para a promoção da livre concorrência no abastecimento de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis no País (30 minutos).
- 3) Comentários finais

Observação: A utilização de apresentação é opcional. Sugere-se que o tempo seja utilizado para a instituição explorar os pontos que, sob o seu ponto de vista, devem ser aprimorados para a promoção da livre concorrência no setor, o que poderá ser detalhado e aprofundado por meio do questionário.

QUESTIONÁRIO

Em complemento às contribuições a serem oferecidas na reunião, solicita-se responder o questionário anexo **impreterivelmente no prazo de 5 dias úteis após a data de envio deste convite**. As respostas devem ser encaminhadas para o e-mail abastecebrasil@mme.gov.br.

Observação: O rol de perguntas foi formulado para um conjunto amplo de agentes. Portanto, não se aplicando a pergunta ao seu segmento, ela não precisa ser respondida.

CONTEXTO

A Resolução nº 12, de 4 de junho de 2019, do Conselho Nacional de Política Energética - CNPE, estabeleceu diretrizes para a promoção da livre concorrência no abastecimento de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis no País.

O art. 2º da resolução, em especial, prevê que o Ministério de Minas e Energia, em conjunto com outros órgãos da administração pública federal, desenvolvam estudos para subsidiar o CNPE na formulação de medidas voltadas para a promoção da livre concorrência.

Os estudos devem tratar de possível aprimoramento das regras relativas aos modelos de negócios e arranjos societários entre agentes regulados, bem como as condições de acesso de terceiros a dutos de transporte e terminais terrestres para movimentação de produtos.

Assim, cumprindo com o compromisso da transparência e da participação ampla da indústria na formulação de políticas, serão realizadas reuniões com representantes dos diversos segmentos do setor, da academia e de outras instituições, para que tenham a oportunidade de apresentar suas considerações e possam contribuir para os fins pretendidos. Adicionalmente, a interlocução em comento envolve um questionário específico anexo a este documento.

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. O ASSUNTO É MUITO COMPLEXO E DIFÍCIL DE SER RESUMIDO EM POUCAS LINHAS:

NO BRASIL, COMO É DE CONHECIMENTO PÚBLICO, O REFINO DE PETRÓLEO ESTÁ CENTRALIZADO NA PETROBRAS.

NÃO É POSSÍVEL FALAR EM “LIVRE CONCORRÊNCIA NO SETOR”, ANTES DA PETROBRAS SER PRIVATIZADA POIS, ATÉ AGORA, É ELA QUEM DITA AS NORMAS DO MERCADO DE COMBUSTÍVEIS NO BRASIL E, MUITAS VEZES, PARA ATENDER A PRESSÕES POLÍTICAS, A EXEMPLO DO SUBSÍDIO DE PREÇOS.

EMBORA, HÁ MUITOS ANOS, A DAXOIL SOFRA AS CONSEQUÊNCIAS DESSE QUASE MONOPÓLIO, TENHO DÚVIDAS SOBRE OS EFEITOS QUE A PRIVATIZAÇÃO POSSA TRAZER PARA O SEGMENTO.

O PROJETO “ABASTECE BRASIL”, VEM INCENTIVANDO A CONSTRUÇÃO DE NOVAS REFINARIAS NO BRASIL, TODAVIA, NÃO VEJO COMO VIABILIZAR UM NOVO PROJETO PARA REFINAR PETRÓLEO, SE NÃO EXISTE PETRÓLEO A SER REFINADO EM UMA NOVA REFINARIA, POIS A GRANDE MAIORIA DO PETRÓLEO ONSHORE, QUE HOJE É PRODUZIDO PELOS PRODUTORES INDEPENDENTES, É ADQUIRIDO PELA DAXOIL, NÃO SOBRANDO VOLUME SUFICIENTE PARA VIABILIZAR UMA NOVA REFINARIA, A NÃO SER QUE A PETROBRAS SE COMPROMETA VENDER O PETRÓLEO DE SUA PROPRIEDADE, PARA OS NOVOS INTERESSADOS EM CONSTRUIR NOVAS REFINARIAS.

PENSO QUE, ANTES DE SE FALAR EM PRIVATIZAÇÃO, CONSEQUENTEMENTE EM “LIVRE CONCORRÊNCIA NO SETOR”, O GOVERNO DEVERÁ FACILITAR, DESBUROCRATIZAR E DISPONIBILIZAR TODA INFRA ESTRUTURA EXISTENTE PARA AS EMPRESAS INTERESSADAS EM PARTICIPAR DA PRIVATIZAÇÃO, TAIS COMO, ACESSO AOS TERMINAIS, TANQUES, DUTOS E DEMAIS SETORES ENVOLVIDOS NO SEGMENTO.

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.

2. NÃO TRABALHAMOS COM GLP

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.

3. BENEFÍCIOS: NA VENDA DIRETA PRODUTOR/CONSUMIDOR, O CONSUMIDOR FINAL PODERÁ TER COMO BENEFÍCIO O CUSTO DA INTERMEDIÇÃO QUE É FEITO PELAS DISTRIBUIDORAS, TODAVIA, A FIGURA DO DISTRIBUIDOR É MUITO IMPORTANTE PARA O SEGMENTO POIS É ELE, DISTRIBUIDOR, QUE OPERA A COMPLICADA LOGÍSTICA QUE O MERCADO REQUER.

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?

4. OUTRO ASSUNTO DE MUITA COMPLEXIDADE:

A LIVRE CONCORRÊNCIA NO SETOR ESTÁ INTIMAMENTE LIGADA AO PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS.

O PRINCIPAL EFEITO NEGATIVO NO PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS, É O VILÃO QUE SE CHAMA “CARGA TRIBUTÁRIA”.

A CARGA TRIBUTÁRIA, QUE HOJE ENTRA NO CUSTO DOS COMBUSTÍVEIS, É ALGO EXTORSIVO, INSUPORTÁVEL.

SE NÃO HOVER UMA REFORMA TRIBUTÁRIA SÉRIA, O PROBLEMA JAMAIS SERÁ RESOLVIDO.

AFIRMO QUE ESTE ASSUNTO TAMBÉM É DE MUITA COMPLEXIDADE, PELO FATO DE QUE, SE ANTES DE PROMOVER A REFORMA TRIBUTÁRIA NÃO HOVER UMA REFORMA ADMINISTRATIVA, AMPLA GERAL, IRRESTRITA, “ENXUGANDO A MÁQUINA”, NÃO EXISTIRÁ MEIOS DE PROMOVER A REFORMA TRIBUTÁRIA, POIS REDUZIR IMPOSTOS SEM “ENXUGAR A MÁQUINA”, SIGNIFICARÁ “QUEBRAR” DE VEZ A MAIORIA DAS PREFEITURAS E GOVERNOS ESTADUAIS QUE DEPENDEM DOS IMPOSTOS PARA SOBREVIVER.

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?

5. SEM COMENTÁRIO: NÃO TRABALHAMOS COM GLP.

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

6. SEM COMENTÁRIO: NÃO TRABALHAMOS COM GLP.

7. Quais medidas poderiam ser adotadas para combater as revendas clandestinas de GLP?

7. SEM COMENTÁRIO: NÃO TRABALHAMOS COM GLP.

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)?

8. SEM COMENTÁRIO: NÃO TRABALHAMOS COM GLP.

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?

9. A IMPOSSIBILIDADE DE ACESSO AOS ATIVOS DA INFRA ESTRUTURA, SEMPRE DIFICULTARAM A NOSSA ATUAÇÃO NO MERCADO!

NUNCA HOUVE NEGATIVA FORMAL NAS NOSSAS REINVIDICAÇÕES.

TODAVIA, TAMBÉM NUNCA HOUVE QUALQUER CONCORDÂNCIA NOS ASSUNTOS QUE PLEITEAMOS.

A RESPOSTA SEMPRE FOI: “ESTAMOS ESTUDANDO O ASSUNTO”.

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?

10. OS ATIVOS DE INFRA ESTRUTURA PARA MOVIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEIS, QUE, EM NOSSO CASO, NECESSITAM SER APRIMORADOS, ESTÁ RELACIONADO À TANQUES E UTILIZAÇÃO DE ÁREA PORTUÁRIA PARA VIABILIZAR AS IMPORTAÇÕES, CONTRIBUINDO PARA EVITAR OS CONSTANTES PAGAMENTOS DE “DEMURRAGE” QUE SOFREMOS POR FALTA DESSA INFRA ESTRUTURA, CUJOS CUSTOS IMPACTAM NO CUSTO FINAL DA MATÉRIA PRIMA IMPORTADA E, CONSEQUENTEMENTE, NO PREÇO FINAL DO PRODUTO ACABADO.

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?

11. SIM, DEVE HAVER PLENO ACESSO AOS ATIVOS DE INFRA ESTRUTURA, CUJOS ENTRAVES DEVERÃO SER FACILITADOS PELAS AGÊNCIAS REGULADORAS.

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.

12. O SETOR DE ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS, TEM QUE CONTINUAR SENDO REGULADO.

TODAVIA, ESSA REGULAÇÃO TEM QUE SER REVISTA POIS ELA É MUITO BUROCRATIZADA ATRAVÉS DE INFINDAVEIS DESPACHOS, RESOLUÇÕES, PORTARIAS, INSTRUÇÕES NORMATIVAS, AUTORIZAÇÕES.....

ANEXO -

DAXOIL REFINO S/A

**QUESTIONÁRIO - ART.
2º DA RESOLUÇÃO CNPE**

Nº 12/2019 Instituição:

Responsável pelas

respostas:

Telefone:

E-mail:

FRANCISCO CARLOS

CARVALHO

(71) 991263669

CARLOS@DAXOIL.COM.BR