

Programa ABASTECE BRASIL COMBUSTÍVEIS - Respostas ao Questionário Anexo

Com vistas ao aprimoramento das regras do mercado de petróleo e gás no Brasil, a Firjan reconhece a importância do Programa Abastece Brasil Combustíveis do Ministério de Minas e Energia. Em atendimento à solicitação para reunião sobre o abastecimento de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis, seguem respostas ao questionário anexo.

Instituição:	Firjan
Responsável pelas respostas:	Thiago Valejo Rodrigues
Telefone:	(21) 2563-4368
E-mail:	tvalejo@firjan.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?

Os princípios que devem fundamentar a transição para um ambiente de mercado competitivo no segmento de abastecimento de combustíveis são a segurança, a transparência e justiça. Nesse sentido, no aperfeiçoamento dos instrumentos de regulação, importante contemplar medidas que possibilitem a divulgação do teor dos contratos que baseiam a composição dos preços.

Além disso, deve-se promover condições acesso à infraestrutura e logística para movimentação de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis, de modo a estimular um maior número de agentes nesse mercado.

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.

Ao restringir o número de agentes econômicos atuantes, o processo concorrencial se torna, em geral, mais difícil. Modelos de negócios e arranjos societários que permitam um mercado com múltiplos atores, tendem a trazer benefícios para o consumidor final. Especificamente, a restrição de requalificação do botijão e a comercialização de GLP em recipientes de outras marcas, traz mais custos que benefícios, por concentrar o mercado.

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.

Quanto maior a diversidade de agentes em todos os elos da cadeia, maior o incentivo para a competitividade. Ao mesmo tempo, impedir a possibilidade de revenda varejista direto pelo distribuidor, pode provocar uma dupla margem de lucro - do distribuidor e do revendedor, deixando o produto final mais caro para o consumidor. A integração de atividades, desde que não provoque uma distorção no mercado, deve ter como premissa a redução do preço, com maior eficiência e eliminando a necessidade de margem adicional dentro da cadeia de distribuição.

Deve-se prezar também pela segurança e qualidade do produto, sem tomar do consumidor sua liberdade de escolha por marca ou melhor relação custo-benefício. Por exemplo, fatores como a aquisição do GLP somente em quantidade suficiente para completar todo o recipiente transportável, não sendo permitidas compras em menores quantidades, podem gerar um custo mais elevado para o consumidor final.

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?

De modo geral, sugere-se a adoção de medidas para garantir uma publicação ampla dos preços de venda pelos produtores, importadores e reguladores, a fim de contribuir com a diretriz de transparência no mercado. Outro ponto fundamental é estabelecer condições de acesso aos dutos de transporte e terminais de armazenagem de combustíveis.

Para os combustíveis líquidos, a obrigatoriedade de mistura de biocombustíveis, como o etanol na gasolina, por exemplo, causa uma assimetria no mercado. O Rio de Janeiro, por exemplo, não produz etanol anidro. O consumo desse biocombustível somente na gasolina comum, cuja obrigatoriedade de mistura é de 27% (Portaria MAPA Nº 75 DE 05/03/2015), já atingiu patamar de mais de 200 mil m³ somente no período de janeiro a maio de 2019, segundo dados da ANP. No mesmo período, o consumo de etanol nas bombas de gasolina atingiu patamar superior a 300 mil m³. Com a oferta de etanol puro aquém da produção, o que pode acontecer para este biocombustível é uma tendência de aumento do preço para o consumidor final. Sugere-se, então, que a regulação considere a prática global média de mistura de 10% de etanol na gasolina.

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?

Para o GLP, sugere-se utilizar como modelo o mercado de gás natural veicular - GNV, onde o cilindro certificado pode ser abastecido em posto de qualquer bandeira, da mesma forma a lógica pode ser aplicada para o botijão. Também, possibilitar a venda em frações menores que todo o vasilhame que contém o GLP pode aumentar a procura e dinamizar o mercado.

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

-

7. Quais medidas poderiam ser adotadas para combater as revendas clandestinas de GLP? Como regra, o incentivo à fiscalização deve ser prática adotada para evitar não conformidades na revenda de GLP. Outro ponto que pode ser considerado é a implementação de sensores digitais nos vasilhames, de modo a proporcionar um maior controle de localização e direcionar a fiscalização.

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)?

As medidas sugeridas podem dinamizar o mercado, contribuindo para uma maior participação de agentes econômicos e ampliar também o número de consumidores.

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?

-

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?

São necessários investimentos na ampliação da capacidade logística para propiciar um aumento na oferta de combustíveis líquidos no mercado interno. Como infraestruturas essenciais para o mercado, destacam-se o transporte de combustíveis por dutos, rodovias, através de caminhões tanque, ferrovias. Considerar também as bases de armazenamento e terminais de importação.

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?

Nos mesmos moldes que o programa Novo Mercado de Gás, o acesso às infraestruturas de armazenamento e transporte deve ser negociado, com regras claras, transparentes e diretrizes da ANP. Em situações de não acordo, deve ser previsto arbitramento da Agência para evitar travas no mercado. Assim, prevê-se o aumento do número de ofertantes de combustíveis e maior concorrência, o que pode fazer com que os preços fiquem mais competitivos.

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.

-