

PROJETO DE LEI Nº , 2019.**(Do Sr. Hugo Motta)**

Altera a Lei nº 9.478, de 16 de agosto de 1997, que “*dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências*”.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

Art. 68-B. *Os agentes produtores de etanol hidratado combustível poderão comercializá-lo:*

I – com outros agentes produtores;

II – com agentes distribuidores;

III – com o mercado externo; e

IV – diretamente com agentes revendedores varejistas de combustíveis automotivos.

Art. 68-C. *Os agentes revendedores varejistas poderão adquirir etanol hidratado combustível:*

I – diretamente de agentes produtores;

II – de distribuidores;

III – diretamente de agentes importadores; e

IV – de outros revendedores varejistas de combustíveis automotivos.

CAPÍTULO IX-B

Da Comercialização, Estocagem e Revenda Varejista de Combustíveis Líquidos e Produtos Derivados de Petróleo e de Gás Natural

Art. 68-D. *Os agentes produtores de combustíveis líquidos derivados de petróleo e de gás natural poderão comercializá-los:*

I - com outros agentes produtores;

II - com agentes distribuidores;

III – com o mercado externo; e

IV - diretamente com agentes revendedores varejistas.

Art. 68-E. *Os agentes revendedores varejistas poderão adquirir combustíveis líquidos derivados de petróleo:*

I – diretamente de agentes produtores;

II – de distribuidores;

III – diretamente de agentes importadores; e

IV – de outros revendedores varejistas de combustíveis automotivos

Art. 68-F. *O revendedor varejista poderá adquirir gás natural:*

I – de concessionária estadual de distribuição de gás natural canalizado;

II – de autoprodutor de gás natural;

III – de auto-importador de gás natural;

IV – de comercializador de gás natural;

V – de distribuidor de gás natural liquefeito;

VI – de distribuidor de gás natural comprimido; e

VII – de distribuidor de combustíveis.

Art. 68-G. *O revendedor varejista de combustíveis automotivos poderá exercer a atividade de distribuição de gás natural comprimido a granel e de gás natural liquefeito a granel.*

Parágrafo único. *O revendedor varejista de combustíveis automotivos que opte por exercer as atividades descritas no caput poderá, mediante autorização*

prévia da ANP, construir, ampliar e operar Unidades de Compressão de Gás Natural Comprimido, bem como Unidades de Regaseificação de Gás Natural Liquefeito.

Art. 68-H. *O agente produtor do Gás Liquefeito de Petróleo poderá comercializar o produto diretamente com o consumidor final, desde que comprove o cumprimento de todos os requisitos estabelecidos em lei específica e a segurança do deslocamento do produto até a entrega ao comprador.*

Art. 68-I. *O revendedor varejista de combustíveis automotivos deverá informar, de forma clara, ostensiva e atualizada, a origem dos combustíveis automotivos comercializados.*

Parágrafo único. Caso comercialize combustíveis de origens distintas, o revendedor varejista deverá informar visualmente, em cada uma das bombas, a origem do combustível.

Art. 68-J. *Caso opte por comercializar produto da marca de determinado distribuidor de combustíveis líquidos, o revendedor varejista deverá:*

I – exibir a marca comercial do distribuidor de forma destacada, visível à distância durante o dia e a noite, para que seja de fácil identificação pelo consumidor; e

II – comprometer-se a adquirir do distribuidor parcela mínima de todo o combustível comercializado pelo revendedor.

§ 1º A quantidade de combustível comprometido pela comercialização do produto da marca do distribuidor será objeto de avença firmada entre o revendedor varejista e o distribuidor de combustíveis, em montantes nunca inferiores a 25% (vinte e cinco por cento) do total dos combustíveis comercializados pelo revendedor e nunca superiores a 50% (cinquenta por cento) desse mesmo total.

§ 2º Sem prejuízo da observância dos patamares fixados no § 1º, o montante não comprometido dos combustíveis comercializados pelo revendedor varejista poderá ser adquirido livremente de qualquer fornecedor, distribuidor, importador ou revendedor de combustíveis, incluindo-se o distribuidor do produto da marca comercializada.

Art. 68-K. *O distribuidor de combustíveis líquidos poderá participar do quadro de sócios de revendedor varejista de combustíveis automotivos, assim como exercer a atividade de revenda varejista de combustíveis automotivos.*

Art. 68-L. *Fica autorizado o funcionamento de bombas de autosserviço, operadas pelo próprio consumidor, nos postos de abastecimento de combustíveis de todo o território nacional.*

Parágrafo único. *A ANP regulamentará em até 180 (cento e oitenta) dias, contados da publicação desta Lei, os procedimentos e requisitos necessários para o funcionamento das bombas de autosserviço de que trata o caput.*

Art. 68-M. *A Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO e a ANP deverão realizar, em todos os aeródromos públicos do país, estudo de viabilidade técnico-econômica quanto à possibilidade de instalação de rede subterrânea de dutos e hidrantes para o transporte de combustível de aviação até o aeródromo.*

§ 1º *A INFRAERO e a ANP deverão efetivar os estudos mencionados no caput em até 24 meses após a publicação desta Lei.*

§ 2º *Nos aeródromos em que for constatada a viabilidade do empreendimento, a INFRAERO deverá efetivá-lo, preferencialmente por meio de parcerias com a iniciativa privada.*

§ 3º *A infraestrutura de rede subterrânea de dutos e hidrantes poderá ser utilizada de forma compartilhada por todo e qualquer produtor ou distribuidor de combustível de aviação, desde que:*

a) obedeça à regulamentação a ser feita pela ANP quanto ao uso compartilhado de rede subterrânea de dutos e hidrantes de transporte de combustíveis de aviação; e

b) remunere o responsável pela instalação e manutenção da infraestrutura, nos moldes a serem regulamentados pela ANP.

§ 4º *Nos aeródromos em que já haja rede subterrânea de dutos e hidrantes para transporte de combustível de aviação, o uso da infraestrutura está autorizado a todo e qualquer produtor e distribuidor de combustível de aviação, desde que:*

a) remunere o produtor ou o distribuidor responsável pela instalação e manutenção da infraestrutura, nos moldes a serem arbitrados pela ANP; e

b) os custos associados a eventual ampliação estrutural que se faça necessária para atender aos novos produtores ou distribuidores acessantes sejam compartilhados por todos os agentes, descontando-se da quota-parte do(s) produtor(es) ou distribuidor(es) original(is) os investimentos incorridos para a instalação do projeto original da rede.

Art. 2º. Revogam-se as disposições em contrário, especialmente a Lei nº 9.956, de 12 de janeiro de 2000.

Art. 3º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O gás de cozinha, como é popularmente conhecido o Gás Liquefeito de Petróleo (GLP), tem papel fundamental na rotina das famílias brasileiras. Percebe-se o aumento nos preços dos botijões de gás sempre que as refinarias reajustam o seu preço, onerando ainda mais a família brasileira em um de seus itens essenciais.

Quase diariamente, vemos na grande mídia o reajuste do preço do gás de cozinha, preocupando brasileiros e empresários que dependem do produto para suas atividades.¹ O custo gerado para os bolsos do cidadão prejudica o acesso da população mais carente a esse produto, o que pode ter consequências ainda mais trágicas, como o aumento do mercado ilegal.

Estudo de 2018 da CNI revela que *“o preço do gás natural no mercado final no Brasil é um dos mais elevados do mundo”*². O mesmo estudo ressalta a falta de competitividade no setor de gás natural, causada pela baixa disponibilidade e o alto custo de capital, impactando negativamente todo o setor e seus preços finais.

Portanto, o preço abusivo e o aumento do valor nas refinarias se dão pela conhecida alta concentração do setor de gás brasileiro, distorção que pode ser constatada em todo o segmento de óleo e gás.

¹ Em 06/02/2019, “Reajuste do preço do gás de cozinha fica entre 0,5% e 1,4%, diz Sindigás” (Correio Braziliense: https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2019/02/06/internas_economia.735896/reajuste-do-preco-do-gas-de-cozinha-ficara-entre-0-5-e-1-4.shtml); em 09/01/2019, “Após mais de 7,5% de aumento no preço do gás de cozinha, novo reajuste preocupa consumidores e empresários” (G1: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2019/01/09/apos-mais-de-75-de-aumento-no-preco-do-gas-de-cozinha-novo-reajuste-preocupa-consumidores-e-empresarios.ghtml>); em 06/11/2018, “Preço do botijão de gás de cozinha aumenta 8,5% nas refinarias” (Jornal Nacional: <https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2018/11/06/preco-do-botijao-de-gas-de-cozinha-aumenta-85-nas-refinarias.ghtml>).

² Estudo divulgado em: <https://static.poder360.com.br/2018/06/28-GAS-NATURAL-ELEICOES-2018.pdf>

Além disso, determinadas imposições legislativas acabam por onerar, ainda mais, o valor dos produtos derivados do petróleo. A necessidade de inclusão das distribuidoras em processos que poderiam ser conduzidos diretamente por agentes produtores revela um desequilíbrio existente na cadeia produtiva.

Durante a pesquisa exaustiva que fizemos sobre o tema para a construção de um projeto que pudesse minimizar o sofrimento das famílias brasileiras, nos deparamos com importantes proposições legislativas apresentadas anteriormente e que foram, por regra regimental, arquivadas no final da legislatura passada.

Uma delas é do ex-Deputado Federal Mendonça Filho, que deu ensejo à importante discussão na Casa sobre a possibilidade de venda direta do etanol hidratado combustível da usina ao revendedor varejista (PL nº 10.316/2018). Por ter sido arquivada, entendemos por bem incluir o tema em nosso projeto para dar continuidade à abertura do mercado como um todo.

Para que o setor de óleo e gás possa se desenvolver de maneira benéfica aos avanços do país e melhorar seus preços para o consumidor final, incorporamos outros temas debatidos no âmbito da Agência Reguladora e do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE). É papel do Congresso Nacional a implementação de medidas que possam ser diretamente sentidas nos orçamentos familiares da população brasileira de modo a desenvolver o mercado, garantindo também a devida segurança jurídica aos investidores.

Ainda no ano de 2013, o CADE alertou³ para o "*elevado grau de concentração*" na "*cadeia de produção de petróleo e seus derivados*", demonstrando que "*as 4 maiores [empresas] detêm mais de 90% do mercado*". Em meio à crise no suprimento de combustíveis vivenciada mês de maio do ano passado, o CADE reiterou seu diagnóstico acerca das falhas de mercado anteriormente identificadas⁴.

³ A apresentação pode ser acessada em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/cdc/audiencias-publicas-1/realizadas-em-2013/carteis-de-combustiveis/apresentacao-cade>

⁴ A apresentação pode ser acessada em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/cme/audiencias-publicas/2018/23-05-2018-aumento-do-preco-dos-combustiveis>

De fato, a greve dos caminhoneiros evidenciou a necessidade premente de trazer os preços dos combustíveis para valores mais competitivos, o que passa, inevitavelmente, pela adoção de medidas voltadas a reduzir a concentração de mercado.

A urgência está estampada nos números apresentados pelo Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (IBRE/FGV): a paralisação dos caminhoneiros (i) provocou perdas de R\$ 75 a R\$ 100 bilhões aos setores produtivos do País – sobretudo sobre o agronegócio, que, sozinho, suportou aproximadamente R\$ 14 bilhões de perdas –, bem como (ii) ensejará a redução de 0,3% na previsão de crescimento do Produto Interno Bruto – PIB – de 2018⁵.

Sem que se adotem medidas estruturais, mas apenas paliativas e temporárias, corre-se o risco de apenas onerar o Tesouro (e os contribuintes) com soluções-tampão para crises, sem quaisquer garantias de que novas paralisações não ocorram e sem que se dê resposta ao anseio da população quanto à revisão e à modernização da política do setor.

Nesse contexto, com vistas à melhoria do ambiente de negócios, propõe-se a abertura do mercado de combustíveis líquidos derivados de petróleo, de gás natural e de etanol combustível, buscando eficiência na logística e observância à liberdade de escolha do consumidor (Lei nº 8.078/1990, art. 6º, inciso II), sobretudo mediante:

(i) a flexibilização das contratações, destacando-se a eliminação da obrigatoriedade (i.a) de intermediação da distribuidora entre produtor e revendedor, bem como (i.b) de, na aquisição de combustível de distribuidor-bandeira, contratar 100% do combustível com esse agente – medida similar àquela já adotada pela própria ANP durante a crise, por meio de seu Despacho n.º 671/2018, recentemente revogado a pretexto de estar solucionada a crise de abastecimento de combustíveis;

(ii) a ampliação das possibilidades de armazenamento de combustível;

(iii) a autorização para a instalação de bombas de autosserviço, como é comum em outros países, a fim de reduzir os custos operacionais dos postos de gasolina; e

⁵ Estudo divulgado em:

https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2018/06/04/internas_economia.685943/quanto-vai-custar-a-greve-dos-caminhoneiros-a-economia-brasileira.shtml

(iv) a eliminação de vedação imposta pela ANP à verticalização de distribuidor e revendedor de combustíveis, vedação essa que, segundo apurado pelo CADE, não converge para a redução de preços, mas, contrariamente, à sua majoração.

(v) a previsão de que a INFRAERO e a ANP realizem estudo de viabilidade técnico-econômica quanto à possibilidade de instalar dutos por meio dos quais seja possível escoar, diretamente da refinaria aos aeroportos, o combustível de aviação, eliminando-se a necessidade de utilização de transporte rodoviário.

Quanto a esse último ponto, observa-se que os aeroportos de Guarulhos, em São Paulo, e do Galeão, no Rio de Janeiro – ambos dotados, desde as décadas de 80 e 70, respectivamente, de dutos subterrâneos para abastecimento de aeronaves – foram alguns dos poucos não afetados pela greve dos caminhoneiros⁶ e, por isso, foram essenciais para permitir que as companhias aéreas conseguissem reorganizar suas rotas e manter a prestação dos serviços nos dias de crise.

Ressalta-se, por fim, que as medidas ora apresentadas – muitas das quais recomendadas pelo CADE e/ou de mérito já reconhecido pela própria ANP – podem ser colocadas em prática de forma imediata, proporcionando benefícios também imediatos ao mercado e aos consumidores.

Sala das Sessões, em 20 de março de 2019.

Deputado Hugo Motta

PRB/PB

⁶ Sobre o tema: (i) <https://todosabordo.blogosfera.uol.com.br/2018/05/28/por-que-os-aeroportos-de-guarulhos-e-galeao-nao-foram-afetados-com-a-greve/> e (ii) <https://g1.globo.com/economia/noticia/so-8-aeroportos-no-pais-estao-sendo-reabastecidos-regularmente-entre-eles-guarulhos-congonhas-galeao-e-santos-dumont.ghtml>