

P179 – COMPETITIVIDADE DO GNV - Ciclo P&D 2012/2013

Paula Campos¹, Marcos Avó², Daniel Panico², Carlos Tristan², Guilherme Ary Plonski³

¹ COMGÁS

² Lunica Consultoria

³ FIA

Resumo – O foco deste trabalho foi analisar as condições de competitividade do GNV em comparação com outros energéticos (óleo diesel, gasolina e etanol), identificar os fatores mais críticos nesse sentido e gerar uma agenda positiva em relação ao tema. A avaliação técnico-financeira realizada considerou três fatores que influenciam a competitividade do GNV: políticas de incentivo, tributação e vantagens financeiras para usuários. A agenda proposta contempla incentivos tributários, regulatórios e econômicos; além de campanhas de esclarecimento sobre o GNV. Entende-se que essas medidas são fortalecidas com uma visão sistêmica e estruturante do energético, considerando o papel do combustível na matriz veicular estadual e nacional a longo prazo.

Palavras-chave: análise técnico-financeira; competitividade do GNV

Introdução

Este trabalho discute a competitividade do GNV em comparação com três outros combustíveis – etanol, gasolina e diesel – considerando suas características e condições específicas como fontes potenciais de entendimento e aprendizado da competitividade do GNV. O objetivo é determinar os fatores críticos para a competitividade e gerar uma agenda em relação ao tema, junto à COMGÁS e agentes externos.

Desenvolvimento

A realização do projeto se deu a partir de 4 etapas, desde o mapeamento dos fatores de competitividades até a definição da agenda a ser seguida para o GNV.

A. Mapeamento dos fatores de competitividade de diesel, gasolina, etanol e GNV

Historicamente, o combustível com maior produção e maior consumo pelo setor rodoviário é o óleo diesel (MME, 2013; ANP, 2012). O etanol e a gasolina apresentam tendências inversamente proporcionais.

Cada um dos combustíveis apresenta os seus fatores de competitividade.

De acordo com ANP (2013), o consumo de diesel é diretamente influenciado pela atividade econômica (ou Produto Interno Bruto) e pelo setor agropecuário (16% do consumo nacional). Em relação a custo, os principais fatores de influência são o preço e os tributos (20% do preço final), além do biodiesel (obrigatoriamente 5% da composição de todo o óleo diesel comercializado). Outros fatores de natureza regulatória são a restrição de uso em veículos de passeio e a viabilidade de outros substitutos, como o diesel da cana de açúcar.

A gasolina tem sua produção e consumo limitados devido à capacidade produtiva da Petrobrás e a prioridade dada ao óleo diesel. Além disso, os tributos representam cerca de 35% do preço final e as margens praticadas por distribuidores e revendedores são as mais altas do mundo (Petrobrás, 2014). O preço internacional e a necessidade de importação também são aspectos influentes nesse sentido. Em relação a composição, 25% da gasolina é de etanol anidro. Os principais substitutos são o etanol hidratado (veículos flex) e diesel.

O etanol, devido ao seu poder calorífico, se torna competitivo somente se o seu preço for

abaixo de 70% do da gasolina, portanto essa relação é o principal fator de competitividade do etanol. Devido à matéria-prima em comum (cana-de-açúcar), o preço do etanol também depende do preço do açúcar no mercado internacional: quanto mais caro o açúcar no mercado, menos cana é destinada à produção de etanol. O governo deu incentivos fiscais para a retomada do consumo, como desonerações e a mistura de 25% na gasolina, além disso, os veículos flex tem aumentado sua participação na frota de veículos leves nos últimos anos (ANP, 2013)

As tendências históricas do uso desses combustíveis são apresentados na Figura 1.



Figura 1 - Competitividade histórica dos combustíveis

B. Definição e Priorização dos Fatores que Influenciam a Competitividade do GNV

Os três fatores que influenciam a competitividade do GNV são: Políticas de incentivo relativas ao GNV, Tributação incidente sobre o GNV, Clareza das vantagens financeiras do GNV para usuários.

Apenas distribuidoras de 8 estados brasileiros fazem campanhas de incentivo ao consumo de GNV. Os incentivos governamentais são escassos e restringem-se a ações municipais e estaduais. Em âmbito federal, por sua vez, as medidas em favor do etanol e da gasolina prejudicaram a competitividade do GNV. Para o governo federal, a prioridade da oferta de GN é para uso em termelétricas.

O ano de 2007 foi o que registrou a maior frota e o maior consumo histórico de GNV. Caso esse patamar de consumo tivesse se mantido, entre 2011 e 2013 seria possível ter economizado cerca de R\$ 1 bilhão com importação de gasolina. Caso o percentual da frota convertida tivesse se mantido (7,3%), a economia teria sido de aproximadamente R\$ 3 bilhões no mesmo período.

Em relação ao aspecto tributário, há historicamente uma diferença entre a Margem de Valor Agregado (MVA) regulada pela SEFAZ (Secretaria da Fazenda) para a tributação de GNV e as MVAs praticadas nos postos de abastecimento, levando as concessionárias a um recolhimento de impostos superior ao previsto.

Considerando apenas veículos leves, as vantagens para o consumidor no uso de GNV foram analisadas de acordo com a projeção do fluxo de caixa do usuário no tempo. A análise considerou as diferenças de consumo e preço do GNV e outros combustíveis (gasolina e etanol), em um período de 3 anos, sem inflação, com a conversão custando R\$ 4 mil.

Os resultados estão apresentados na Tabela 1:

Tabela 1 – Competitividade do GNV em relação a Gasolina e Etanol

| Combustível | Payback da conversão | Valor economizado em 3 anos |
|-------------|----------------------|-----------------------------|
| Etanol | 8,2 meses | R\$ 12.718 |
| Gasolina | 8,6 meses | R\$ 11.825 |

O Payback de 8 a 9 meses está dentro do prazo estipulado (de acordo com informações obtidas junto a taxistas, o tempo de payback não pode ser maior que 1 ano).

Outros fatores de influência na competitividade do GNV: preço e confiabilidade do kit de conversão, disponibilidade de postos de abastecimento, oferta de veículos 0km movidos a GNV e malha de distribuição de GN.

Resultados

A partir dos 3 fatores priorizados na análise desse trabalho, é possível depreender algumas propostas que devem compor uma agenda positiva para o desenvolvimento da competitividade do GNV, propostas na Tabela 2:

Tabela 2 – Agenda positiva para GNV

| Tema | Alternativas melhor avaliadas |
|-------------------------------|---|
| Tributos e regulação | Otimização tributária (Revisão periódica do MVA) |
| | Incentivos fiscais (ex.: redução de IPVA) e simplificação das inspeções |
| Kit de conversão | Parcerias e incentivos para baratear o kit |
| | Programa de financiamento do kit |
| Agenda do governo e campanhas | GNV como alternativa na matriz energética veicular nacional e estadual |
| | Integração dos governos federal e estadual no incentivo ao GNV |
| | Campanhas de esclarecimento para fortalecer credibilidade do GNV |

Como resultado adicional, mas bastante relevante, o trabalho quantificou um novo patamar para a MVA do GNV para fins de ICMS-ST (substituição tributária). Em vez dos 79,02%, o trabalho sugeriu que a MVA deveria ser ajustada para 60,3%.

PETROBRÁS. Composição do Preço da Gasolina. Disponível em: <<http://www.petrobras.com.br/pt/produtos-e-servicos/composicao-de-precos-de-venda-ao-consumidor/gasolina/>>. Acesso em: 12 jun. 2014.

Conclusões e Contribuições

A competitividade do GNV engloba um conjunto diversificado de fatores no contexto de um energético que tem desempenho atual aquém de seu histórico, caracterizando um desafio significativo de retomada e fortalecimento de sua posição relativa no mercado.

Entende-se que a agenda proposta de desenvolvimento da competitividade do GNV é fortalecida na medida em que compõe uma visão sistêmica do energético, não ficando circunscrita apenas a iniciativas e ações isoladas. Adicionalmente, entende-se que a competitividade do GNV será fortalecida caso seja empregada uma visão estruturante e de mais longo prazo do papel do gás na matriz energética veicular estadual e nacional.

O momento atual apresenta uma aparente janela de oportunidade para o avanço do GNV: fragilidades de outros energéticos, como a necessidade de importação da gasolina e a instabilidade de oferta e preço do etanol, favorecem ações mais agressivas do GNV neste momento.

Referências

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (ANP). **Anuário Estatístico Brasileiro do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis**. 2012. Disponível em: <<http://www.anp.gov.br/wwwanp/publicacoes/anuario-estatistico/2437-anuario-estatistico-2012>>. Acesso em: 12 jun. 2014.

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (ANP). **Evolução do Mercado de Combustíveis e Derivados: 2000-2012**. 2013. Disponível em: <www.anp.gov.br/SITE/acao/download/?id=64307>. Acesso em: 12 jun. 2014.

MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA (MME). Empresa de Pesquisa Energética. **Balanco Energético Nacional**. Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <<http://ben.epe.gov.br>>. Acesso em: 12 jun. 2014.