

Publi-reportagem

Regulação do Sector dos Combustíveis em

A inexistência de condições para o normal funcionamento de mercados concorrenciais em determinados sectores de actividade económica justifica a intervenção do Estado através da regulação, do fomento de políticas de defesa da concorrência e correcção de externalidades, procurando prevalecer o interesse público e maximizar o bem-estar social.

1. Regulação Directa

O mercado dos combustíveis em Cabo Verde, com uma configuração ou estrutura duopolista e verticalizada, foi regulado de forma directa pelo Estado/Governo, através de um formato que garantia uma margem sobre os custos determinada com base numa taxa fixa, constituindo, assim, fraco incentivo ao aumento de produtividade e eficiência dos operadores.

Com a referida estrutura, que vigorou até 2002, o Governo pretendeu proteger os agentes económicos e consumidores em geral da volatilidade das bruscas flutuações de preços dos combustíveis no mercado internacional.

No final de cada ano, as petrolíferas apresentavam as suas estruturas de preços dos combustíveis para a aprovação do Governo. A seguir à aprovação, caso o preço da estrutura de um produto fosse inferior ao preço oficial, as petrolíferas pagavam o diferencial ao Governo, caso contrário, seria o Governo a pagar. Deste modo se estabeleceu um fundo de estabilização dos preços dos combustíveis, que mantinha os preços sem alteração por longos períodos de tempo. Na década de 90 do século passado, por exemplo, ocorreram apenas duas mudanças de preços, em 1992 e 1996.

A aplicação do mecanismo tornou-se insustentável, a partir de 1999, com o aumento do consumo e do preço do crude no mercado internacional. Os subsídios a pagar pelo Estado às petrolíferas alcançaram montantes exorbitantes (valores superiores a dois milhões de contos em 2001) com reflexos negativos nas finanças públicas e na tesouraria das empresas dados os atrasos nas transferências. Tal situação levou o Governo em 2002, com o apoio do Banco Mundial, a realizar um estudo, do qual se concluiu pela necessidade de introdução de medidas correctivas com vista a estimular a eficiência, reduzir/eliminar o peso dos subsídios aos produtos petrolíferos nas Finanças Públicas e assegurar a sustentabilidade a longo prazo das duas petrolíferas, bem como dos retalhistas que operavam no mercado nacional.

2. Regulação Independente

A Resolução n.º 25/2002 de 22 de Julho e a Resolução n.º 2/2003 de 3 de Fevereiro instituíram um novo quadro legal para determinação do preço final dos combustíveis, baseado no regime de Custo de Serviços (cost plus) e de preços uniformes para todo o território nacional, e que deveria observar os seguintes princípios:

- Princípio da variação dos preços dos produtos petrolíferos no mercado interno de acordo com a sua evolução no mercado internacional;
- Princípio do controlo pela agência reguladora do sector dos custos de manuseamento interno e sua fixação periódica, após discussão com as petrolíferas;
- Princípio da eliminação progressiva das ineficiências e distorções do sector e actividades conexas;
- Princípio da eliminação, no Orçamento do Estado, dos subsídios ao sector petrolífero e definição de novas políticas de incentivos, direccionadas a consumidores específicos e devidamente identificados.

A fórmula para a fixação dos preços dos produtos petrolíferos, no mercado interno era a seguinte: Preço de Venda ao Consumidor Final (PVCF) = Custo & Frete + Outros Custos associados à Importação + Custos Operacionais + Retorno sobre os Investimentos + Impostos & Direitos + Comissão de Agentes.

O modelo foi desenvolvido com base no pressuposto de que uma empresa de logística comum deveria iniciar as operações em 2004, o que facilitaria a utilização de uma estrutura única de preços capaz de refletir, para cada importação, as variações internacionais dos preços de combustível, bem como as flutuações cambiais.

A Agência de Regulação Económica – ARE – criada pelo Decreto-Lei n.º 26/2003 de 25 de Agosto, iniciou as suas funções em Fevereiro de 2004, com o objetivo de regular vários sectores, de entre os quais o dos combustíveis. Por conseguinte, com a incumbência de implementar e monitorar o novo mecanismo de fixação de preços.

A dificuldade encontrada na criação da empresa de logística comum traduziu em dificuldades acrescidas para a ARE, confrontada com estruturas diferenciadas entre as duas empresas, com alguns parâmetros diferenciados que obrigavam a ponderações com vista a determinar o preço final do produto, geran-

do diferenciais, ora negativos ora positivos, que nem sempre se anulavam. O Estado continuou com a política de subsidiação dada a complexidade do mecanismo.

Entretanto, em 2006, o Governo tomou a decisão de não subsidiar o preço dos produtos petrolíferos, lançando novo desafio à regulação. As acções desencadeadas pela ARE culminaram na publicação do Decreto-Lei nº 19/2009 de 22 de Junho, que veio dar corpo ao Sistema de Preços Máximos. O novo mecanismo entrou em vigor no dia 29 de Agosto de 2009.

O Sistema de Preço Máximo consiste na fixação de um preço - tecto, que deve vigorar durante um período de tempo determinado, findo o qual é corrigido de acordo com a evolução de um indexador de preços, Retail Price Index () na denominação britânica, do qual se deduz um valor (factorX) equivalente aos ganhos de eficiência, ou de produtividade, esperado para um determinado período (Regulatory lag).

Aplicado pela primeira vez em Inglaterra nos anos 80 do século passado, o Método de Preço Máximo enquadra-se no conjunto do Sistema de Regulação Por Incentivo de Desempenho em que a componente produtividade e redução de custos assumem papel preponderante.

O mecanismo Preço Máximo (price-cap) prevê a possibilidade de repasse para o preço final para dos custos variáveis sobre os quais os operadores não têm controlo (cost passthrough).

A fórmula adoptada em Cabo Verde é a seguinte:

PMVCF = CP + CUGSL + MMUD + IVA + Outros Impostos e taxas +/- ARR

- PMVCF – preço máximo de venda ao consumidor final por unidade (litro ou kg);
- CP – Custo de aquisição do produto no mercado internacional, incluindo custos de seguros de transporte marítimo internacional e despesas adicionais de importação;
- CUGSL – custo unitário de gestão do sistema de logística, que incorpora os custos relacionados com a gestão das instalações de armazenagem incluindo o retorno sobre o capital investido e o transporte marítimo inter-ilhas;
- MMMUD – Margem máxima unitária de distribuição e venda a retalho;
- IVA – Imposto sobre o valor acrescentado;

Cabo Verde



- Outros Impostos e taxas – Inclui as outras componentes fiscais e taxas em vigor não incluídas nos demais parâmetros;
- ARR – Arredondamento.

Com o novo mecanismo procura-se:

- Reduzir os riscos das assimetrias de informações;
- Incentivar a busca de eficiências da parte dos operadores e fazer com que os consumidores beneficiem com parte dos ganhos conseguidos;
- Realizar investimentos indispensáveis à melhoria da qualidade de serviço.

Em circunstâncias normais, está-se perante um sistema que introduz maior transparência e previsibilidade nas decisões de actualização, evitando-se as grandes oscilações inerentes ao sistema anterior muito ligado à cadência das importações.

3. Evolução dos parâmetros aprovados pela ARE

De acordo com a nova fórmula de cálculo, o custo de importação dos produtos petrolíferos é indexado à cotação do mercado internacional numa base bimestral (média das cotações diárias). Os outros parâmetros mantêm-se fixos durante o período definido pela ARE, o que reforça a previsibilidade e transparência do processo.

Quadro 1

Conforme se pode constatar no quadro nº1, a ARE procedeu, em Agosto de 2011, a um primeiro ajustamento nos parâmetros, os quais se traduziram numa redução de custos para o consumidor num valor superior a 530 mil contos, até Agosto de 2012.

4. Regime Fiscal Vigente

Quadro 2

O quadro 2 refere-se ao regime fiscal vigente para cada produto petrolífero.

5. Peso Relativo das Diversas Componentes do Sistema de Preços

Quadro 3

6. Evolução do preço do Crude em USD/EURO

Quadro 4

Aspecto importante que deve ser tomado em consideração na análise do impacto das actualizações é a variação cambial do Euro em Relação ao Dólar. Sendo o preço do petróleo no mercado internacional fixado em USD, a desvalorização do Euro em relação ao Dólar acaba por agravar o preço ao consumidor uma vez que as aquisições são efectuadas em Euro, moeda que tem paridade fixa com Escudo de Cabo Verde.

Regulação do Sector dos Combustíveis em Cabo Verde

Quadro 1

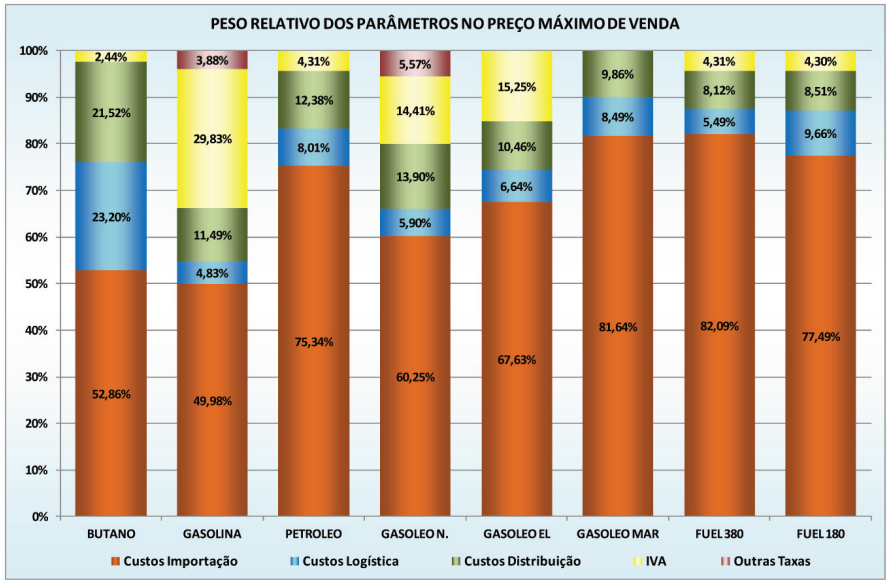
	ACTUALIZAÇÃO DOS PARÂMETROS LOGÍSTICA E DISTRIBUIÇÃO EM AGOSTO DE 2011							
	BUTANO	GASOLINA	PETRÓLEO	GASÓLEO N.	GASÓLEO EL	ASÓLEO MA	FUEL 380	FUEL 180
	ECV/Kg	ECV/L	ECV/L	ECV/L	ECV/L	ECV/L	ECV/Kg	ECV/Kg
Logística - Até Agosto de 2011	37,34	10,84	10,08	9,47	9,50	9,88	5,78	9,68
Logística - Actual	33,88	8,71	7,98	7,41	7,43	7,87	3,90	7,60
Diferença	3,46	2,14	2,10	2,07	2,07	2,01	1,88	2,08
	ECV/Kg	ECV/L	ECV/L	ECV/L	ECV/L	ECV/L	ECV/Kg	ECV/Kg
Distribuição - Até Agosto de 2011	33,07	21,81	12,98	18,38	12,32	9,63	6,07	7,05
Distribuição - Actual	31,41	20,72	12,33	17,46	11,71	9,14	5,76	6,70
Diferença	1,65	1,09	0,65	0,92	0,62	0,48	0,30	0,35

Quadro 2

REGIME FISCAL DOS COMBUSTÍVEIS REGULADOS - 2012						
PRODUTO	Direitos Alfandegários (%)	Direitos de Importação (%)	ICE - Imposto sobre Consumo Especial (%)	Taxa Comunitária (%)	Taxa Manutenção Rodoviária (Escudos/Litro)	IVA (%)
GASOLINA	0,00%	20,00%	10,00%	0,50%	7,00	45,00%
GASÓLEO NORMAL	0,00%	0,00%	10,00%	0,50%	7,00	18,00%
GASÓLEO ELECTRICIDADE	0,00%	0,00%	10,00%	0,50%		18,00%
GASÓLEO MARINHA	0,00%	0,00%	10,00%	0,50%		0,00%
PETRÓLEO	0,00%	5,00%	0,00%	0,50%		4,50%
FUEL 380	0,00%	5,00%	0,00%	0,50%		4,50%
FUEL 180	0,00%	5,00%	0,00%	0,50%		4,50%
BUTANO	0,00%	5,00%	0,00%	0,50%		2,50%

REGIME FISCAL EM ESCUDOS/LITRO - ACTUALIZAÇÃO DE AGOSTO 2012						
GASOLINA (Lts)	0,00	13,61	6,80	0,34	7,00	53,79
GASÓLEO NORMAL (Lts)	0,00	0,00	6,73	0,34	7,00	18,10
GASÓLEO ELECTRICIDADE (Lts)	0,00	0,00	6,73	0,34		17,07
GASÓLEO MARINHA (Lts)	0,00	0,00	6,73	0,34		0,00
PETRÓLEO (Lts)	0,00	3,50	0,00	0,35		4,29
FUEL 380 (kg)	0,00	2,71	0,00	0,27		3,06
FUEL 180 (kg)	0,00	2,84	0,00	0,28		3,39
BUTANO (kg)	0,00	3,59	0,00	0,36		3,56

Quadro 3



Quadro 4

