

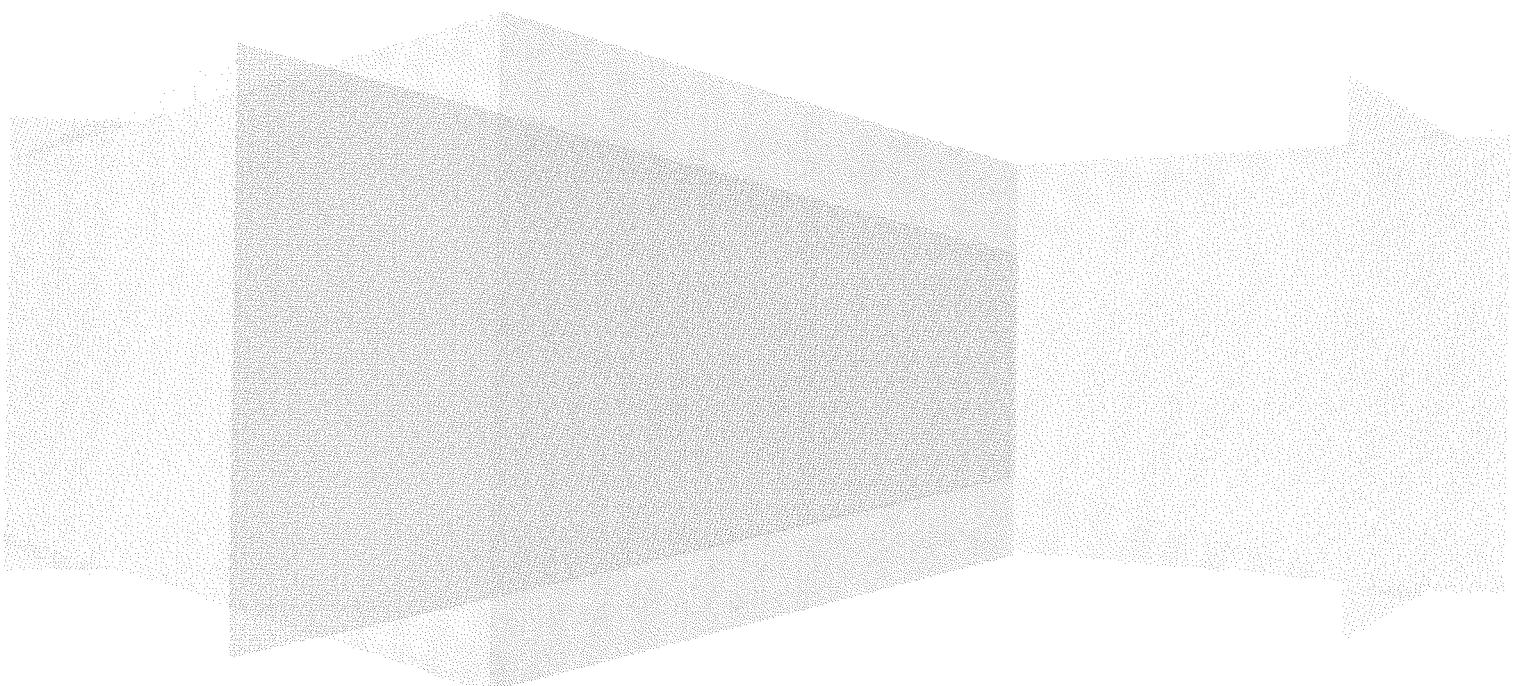


Proposta de Lei 220/XII sobre comercialização de combustíveis simples

Posição da APETRO

16 Setembro de 2014

Audiência na Comissão de Economia e Obras Públicas da
Assembleia da República



Posição da APETRO sobre a proposta de Lei 220/XII sobre comercialização de combustíveis simples

Caracterização do mercado dos combustíveis rodoviários em Portugal Continental

O mercado de venda dos combustíveis de Retalho apresenta uma vasta oferta de produtos e serviços em praticamente todo o território nacional, mercê do posicionamento no terreno de Operadores de tipos diferentes, desde as Companhias Petrolíferas integradas, como são as Associadas da Apetro, às Grandes Superfícies Comerciais (Hipermercados) e aos Operadores Independentes.

Segundo os dados disponibilizados em 12 de Fevereiro de 2014 pela DGEG, no 1º grupo temos 5 Operadores – **BP, Cepsa, Galp, Oz Energia e Repsol**, com um total de 1830 Postos de Abastecimento de Combustíveis. No grupo das grandes superfícies temos 6 operadores – **Ecomarché, Intermarché, Jumbo, Leclerc, Pingo Doce e Recheio**, totalizando 235 Postos. Finalmente os **Operadores Independentes**, são mais de cinquenta, sendo que três ultrapassam a meia centena de Postos, havendo vários outros com 2 a 4 dezenas. No total operam 812 posições.

Segundo as publicações da Autoridade da Concorrência e dados publicados pela APED, as grandes superfícies têm vindo a conquistar quota de mercado, em detrimento das Companhias Petrolíferas integradas, constituindo-se já, no seu conjunto, como o maior fornecedor de combustíveis a retalho no continente no segmento de condutores particulares.

Esta multitude de Operadores, aliada às políticas comerciais colocadas no terreno, oferece uma ampla escolha de produtos e serviços aos consumidores, um largo espectro de preços e múltiplas campanhas de descontos e programas de fidelização. Um estudo de mercado, recentemente referido na imprensa, afirmava que cerca de 66% dos consumidores particulares adquirem os produtos das marcas das companhias petrolíferas, com valores inferiores entre 3 a 16 c/l aos preços indicados nas bombas e reportados no site da DGEG. Acresce ainda que os operadores empresariais normalmente contratualizam com os distribuidores de combustíveis, quer por fornecimento direto nas suas instalações quer através de cartões de frota, permitindo-lhes obter condições mais favoráveis em preço e num conjunto de serviços adicionais que os ajudam a otimizar a gestão das suas frotas.

A dinâmica descrita evidencia que estamos perante um mercado altamente concorrencial, com o conseqüente benefício dos consumidores, e em que não se detetam falhas graves no seu funcionamento. Aliás, basta atentar que o acordo com a **“Troika”, no seu capítulo sobre o mercado da energia, não dedica uma única linha ao dos combustíveis**, o que não acreditamos ser uma omissão, mas um reconhecimento de não existirem imperfeições significativas no seu funcionamento.

Para além disso, os relatórios aprofundados da Autoridade da Concorrência, as suas Newsletter trimestrais e os Boletins Mensais escarpelizam em grande detalhe o funcionamento deste mercado. Também a disponibilização pela DGEG dos preços praticados em todos os

Postos de Combustível de Portugal Continental, não tem, que saibamos, paralelo em qualquer outro mercado retalhista, **permitindo ao consumidor uma escolha informada.**

Devido à retração do consumo nos últimos anos, que atingiu valores entre os 16% para o gasóleo e 21% para a gasolina entre 2010 a 2013 e à agressividade comercial colocada no mercado pelos diferentes tipos de Operadores, a rentabilidade deste setor de atividade económica está hoje colocada em causa, com muitos Postos de Abastecimento a enfrentarem dificuldades económicas e financeiras, apesar de todos os esforços de racionalização e redução de custos que têm sido levados a cabo. A maioria das áreas de serviço nas autoestradas, encontra-se em situação de rutura como já tivemos ocasião de explanar a diversos responsáveis governamentais. Acresce a isto as características do mercado português com baixos volumes médios de vendas por posto (*vide Folha de Opinião nº 52 da Apetro, publicada em 19/11/2012*).

Apreciação na generalidade da Proposta de Lei 220/XII

Perante o quadro descrito afigura-se-nos claro que a aproximação seguida na proposta de Lei, embora apresente algumas alterações relativamente ao que nos foi dado a conhecer em ocasiões anteriores, **continua a configurar uma intromissão injustificada e desnecessária no livre funcionamento de um mercado liberalizado**, apresentando-se **desequilibrada** face aos pretensos benefícios que pretende oferecer aos consumidores e às obrigações impostas aos comercializadores.

Injustificada porque:

1. **Subverte completamente o modelo de funcionamento do mercado de venda dos combustíveis rodoviários**, frustrando as legítimas expectativas dos Operadores que verão o seu modelo de negócio e os seus investimentos comprometidos, o que terá consequências negativas, como por exemplo:
 - **Encerramento de Postos de Abastecimento** de combustível, face à sua já precária situação económico-financeira;
 - **Redução dos seus horários de funcionamento** e da oferta de serviços complementares;
 - Consequente **rarefação da rede de postos com um pior serviço aos consumidores e perda de postos de trabalho;**
 - **Possível reposicionamento de alguns Operadores** relativamente ao interesse em permanecerem no mercado português (*lembramos a saída ao longo dos últimos anos das grandes marcas internacionais: Mobil, Shell, Esso, Total, Agip*).
2. Implica **alterações profundas à infraestrutura de muitos Postos de Abastecimento**, com investimentos e custos de operação acrescidos, numa altura em que se assiste a uma forte quebra do consumo e a uma maior agressividade comercial que leva ao esmagamento das margens. Algumas dessas alterações poderão mesmo ser **tecnicamente inviáveis e / ou não compatíveis com o licenciamento concedido a essas posições.**

3. Provoca a **erosão do valor das Marcas** ao obrigar todos os Operadores a comercializar produtos indiferenciados. Aliás, desconhecemos a existência de qualquer outro mercado liberalizado onde se obrigue à oferta de todas as gamas de produtos no mesmo estabelecimento. O normal é que o consumidor faça a sua escolha em termos do tipo de estabelecimento que procura e, só depois, entre os produtos que ele disponibiliza.
4. **Apresenta várias irregularidades jurídico-constitucionais**, a nível quer da Constituição da República Portuguesa quer do Tratado de Funcionamento da União Europeia.
5. **Configura uma clara intervenção nos mecanismos de estabelecimento dos preços** com a criação de um preço de referência fixado administrativamente num mercado que se define como liberalizado. Se apesar de todas as evidências em sentido contrário, o Governo considera que os preços de venda dos combustíveis, resultantes do normal funcionamento do mercado, não são adequados, **teria sempre a alternativa de voltar ao regime de preços regulados**. Nesta opção haveria que garantir uma rentabilidade adequada desta atividade, à semelhança do que acontece noutros setores intervencionados.

Desnecessária porque o consumidor já dispõe de uma oferta alargada de diversos tipos de produtos, serviços e condições comerciais. **Desequilibrada** porque não vem melhorar significativamente essa oferta e impõe condições inaceitáveis para os operadores. Para além disso, afeta particularmente as Companhias petrolíferas agravando a desigualdade de tratamento em relação a outros tipos de operadores, já que a estes não é exigido que disponibilizem mais do que os produtos simples, **criando uma clara situação de falta de equidade no tratamento dos vários tipos de operadores**, com custos agravados para as Companhias petrolíferas.

Para além disso o conceito de **“low cost”**, que parece estar subjacente a esta iniciativa, é muito mais abrangente que a simples disponibilização de determinados produtos. Requer um conjunto de condições, a começar por um modelo de negócio específico, desde a fase do investimento inicial, às regras de operação, à oferta e a outras características que não são as que se encontram nos Postos de Abastecimento tradicionais.

Conclusão

Com estes comentários pretendemos deixar mais uma vez claro, como sempre o temos feito, as nossas preocupações, não deixando de mostrar disponibilidade para o diálogo na procura de soluções racionais e que, verdadeiramente, possam conduzir à melhoria de funcionamento deste mercado, deixando os seus atores e os consumidores fazerem as escolhas que mais lhes interessam.

