

A política de preços dos combustíveis no Brasil antes e depois da flexibilização do monopólio estatal do mercado de petróleo.

Marival Matos dos Santos¹

Resumo: Este artigo analisa os preços dos combustíveis derivados do petróleo e a correlação com os três modelos de mercado petrolífero brasileiro, no período 1900-2021. Em especial, o estudo considera a atual fase da política neoliberal e os efeitos adversos na economia brasileira a partir da falsa premissa, segundo a qual a abertura do mercado de petróleo e a competição iriam melhorar as condições de oferta e os preços ao consumidor final.

Palavras-chave: Preços. Política. Combustíveis. Monopólio. Estado. Privado.

The fuel price politic in Brazil before and after the flexibilization of the state monopoly of the oil market.

Abstract: This article analyzes oil-derived fuel prices and their correlation with the three models of the Brazilian oil market, in the period 1900-2021. In particular, the study considers the current phase of neoliberal policy and the adverse effects on the Brazilian economy from the false premise, according to which the opening of the oil market and competition would improve supply conditions and prices for the final consumer.

Keywords: Prices. Politic. Fuels. Monopoly. State. Private.

¹MSc (UFBA). Ex-professor UFS. Doutorado (Ed.D)-ULHT/Portugal. Atual Vice-Diretor de Comunicação da AEPET-BA. Aposentado PETROBRAS. E-mail: Marival.Mattos@gmail.com

1. Aspectos Metodológicos

Categoria analítica: preços dos combustíveis no Brasil e no mundo, custos de extração e refino de petróleo, estrutura/composição dos preços dos principais derivados no mercado brasileiro. Análise da correlação da política de preços dos combustíveis com os mercados antes e depois da criação da PETROBRAS, como a divisora de águas, na política do petróleo e na administração dos preços dos derivados.

2. Aspectos introdutórios

Entre 1938 e 2015, os preços dos combustíveis eram administrados considerando a função social do Conselho Nacional do Petróleo (CNP) e da PETROBRAS. A evolução dos paradigmas do mercado de petróleo e da política de preços, no Brasil, apresenta diferentes trajetórias de participação estatal, sintetizadas em quatro fases, conforme a seguinte linha de tempo:

Quadro 1: Linha do tempo do mercado de petróleo e preços.

ANTES DA PETROBRAS	DEPOIS DA PETROBRAS	
Estado ausente 1900-1938	Estado Executivo Monopolista 1953-1997	Estado Regulador 1998-2021
CNP 1938	Contratos de Risco 1975	Concessão. Partilha. Cessão Onerosa 1997 2010 2016 2018
MERCADO		
Oligopólio Preços Livres	Monopólio Preços Administrados	Oligopólio Preços Liberalizados

Fonte: SANTOS (2021) – Elaboração do autor.

Temos as seguintes fases na linha de tempo do desenvolvimento do mercado de petróleo brasileiro e da política de preços dos combustíveis:

Fase I – De 1900 até a descoberta do primeiro poço comercial de petróleo em Candeias, em 14/12/1941, não havia petróleo no Brasil. Antes de a PETROBRAS ser criada e instituído o monopólio estatal do mercado de petróleo, em 1953, os preços dos combustíveis eram livres, ou seja, podiam ser reajustados de acordo com os preços internacionais, tributos de importação e custos de distribuição. Em 1934 foi instalada em Uruguaiana (RS) a primeira refinaria nacional de capital privado – Destilaria Sul-Rio-Grandense (Grupo Ipiranga) que operava com petróleo importado da Argentina. Em 1936, entrou em operação uma nova refinaria privada em São Caetano do Sul (São Paulo) do grupo Matarazzo para consumo próprio. O mercado de refino e distribuição era um oligopólio. Em 1938, o governo federal interveio no mercado criando o Conselho Nacional do Petróleo (CNP) para regular o setor, inclusive os preços;

Fase II – De 1941 a 1953 foi o período de grandes descobertas de petróleo no Recôncavo baiano pelo Conselho Nacional do Petróleo (CNP), o que viabilizou a montagem da primeira refinaria estatal do Brasil a partir de 1948, denominada Refinaria Nacional de Petróleo, em São Francisco do Conde (BA) e começou a operar em 17/9/1950 com capacidade para refinar 2.500bpd. As descobertas de petróleo e a campanha “O Petróleo é Nosso” motivaram a criação da PETROBRAS e a instituição do monopólio estatal do mercado de petróleo pela Lei 2.004/1953, assinada pelo presidente Getúlio Vargas. Entretanto, ainda importávamos combustíveis. O mercado era ainda um oligopólio e os preços continuaram livres até 1953, porém sob a tutela estatal;

Fase III – Abrange o desenvolvimento da indústria brasileira de petróleo de forma verticalizada durante o monopólio. Nesta fase, em apenas 13 anos de desenvolvimento do parque de refino, a PETROBRAS alcançou, em 1967, a autossuficiência para, praticamente, todos os combustíveis consumidos no Brasil. A política de preços era uniforme, regulada por subsídios e pelo tabelamento de preços em todo o território nacional. Quase sempre a PETROBRAS foi utilizada como instrumento governamental para controlar processos inflacionários. O domínio do monopólio permitiu que os preços dos

derivados fossem administrados pela PETROBRAS no exercício de sua função social e de sua missão Constitucional;

IV Fase – Abrange o período de 1998 até os dias atuais em 2021. Fase de abertura do mercado que voltou a ser oligopólio no **upstream** da indústria, porém com a predominância de um monopólio da PETROBRAS no **midstream**, especificamente, no refino até 2020. Neste período, vige a falácia do mercado competitivo, no setor petróleo, cuja abertura beneficiaria a sociedade brasileira. Porém, o que se constata é a atual trajetória de elevação de preços dos combustíveis como consequência dos preços livres e da aplicação automática dos reajustes dos combustíveis pela política da paridade internacional/importação. Nos anos 1990, com a flexibilização do monopólio, criação da Agência Nacional do Petróleo (ANP) e a instituição do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), a política de preços começou a ser adaptada para a introdução de uma economia de mercado no Brasil, dando início a um processo gradual de liberalização de preços e de retirada dos subsídios.

O Estado transformou-se em regulador (uma versão do Estado Mínimo) do setor petrolífero e os preços dos combustíveis tornaram-se, outra vez, efetivamente, livres a partir de 2002 até o momento atual, sendo que no período de 2003 a 2015, a PETROBRAS continuou abastecendo o país exercendo sua função social sem gerar inflação e sem prejudicar os consumidores e manteve a sua lucratividade com os maiores lucros da história da Companhia.

Em 2016, começou a privatização fatiada da PETROBRAS, a política de preços, inteiramente baseada na paridade internacional/importação, passou a ser ajustada de acordo com a variação cambial do dólar e a volatilidade do preço internacional do barril de petróleo. Essa prática perniciosa vem se acentuando durante o governo Jair Bolsonaro que alienou a BR - Distribuidora, a Transporte Associado de Gás (TAG), a Liquigás, e pretende alienar, além da RLAM, mais sete refinarias da PETROBRAS, o que, certamente, produzirá maior escalada dos preços, em efeito dominó, sem precedentes na política setorial, com reflexos negativos no custo de vida, tornando a sociedade brasileira refém de um monopólio regional privado no segmento da refinação.

3. Do CNP à PETROBRAS – Arranque Estatal

A partir de 17 janeiro de 1912, a Standard Oil Company do Brasil, sob o nome ESSO, foi autorizada a se instalar em nosso país por decreto do presidente Hermes da Fonseca. Portanto, a ESSO foi a pioneira na distribuição de produtos petrolíferos como querosene e gasolina vendidos em tambores e latas no Brasil a preços livres. Em 1913, foi autorizada a entrada da Anglo-Mexican Petroleum Products Company, atualmente SHELL.

Em 1915, a TEXACO começou a operar no Brasil por meio do decreto assinado pelo então presidente Venceslau Brás.

Em 1926, a Reforma Constitucional estabeleceu que as riquezas do subsolo não poderiam ser transferidas para estrangeiros. Mas, nesse primeiro ciclo, o mercado poderia ser caracterizado como um oligopólio focado na distribuição, constituído pelas empresas ESSO, SHELL e TEXACO. A indústria de refino ainda não existia no país.

O período 1930-1938 é marcado por um avanço na forma de se tratar a política do petróleo no Brasil e, em 1931, o Decreto 20.223 subordinou todas as jazidas minerais ao poder público. Foi o início da nacionalização. Criou-se em 1933, o Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM) em substituição ao Serviço Geológico Mineralógico Brasileiro (SGMB). Em 1934, foi instituído o Código de Minas que estabelecia normas para a exploração das riquezas minerais. Com essas medidas legais, inicia-se no Brasil uma política de barreiras institucionais à entrada de empresas privadas no mercado de petróleo.

Entretanto, o arranque estatal do setor petróleo em nosso país começou com o Conselho Nacional do Petróleo (CNP), criado por Getúlio Vargas em 1938, para executar a Política Nacional do Petróleo do País e se acelerou com a criação da PETROBRAS também por Getúlio Vargas, em 1953, a partir da edição da Lei 2.004/1953.

A criação da PETROBRAS resultou do desenvolvimento natural de várias expressões do Capital Intelectual do País, notadamente, o Capital Político que, soberanamente, exerceu o seu papel na defesa dos interesses nacionais, em uma época em que começava a crescer a dominação cultural

norte-americana no Brasil. Assim, o historial do setor petróleo brasileiro e da política de preços dos combustíveis, no Brasil, é marcado pela PETROBRAS que se tornou a grande divisora de águas na política petrolífera nacional.

Antes da PETROBRAS, o setor era aberto à livre iniciativa e nenhuma empresa estrangeira privada se propôs a explorar, produzir e refinar petróleo no Brasil. Ao contrário, o parecer dos técnicos era que não havia petróleo no Brasil. Com a criação da PETROBRAS o mercado passou a ser reservado e monopolizado para a sua execução plena entre 1954 e 1997, sob o respaldo da Lei 2004, de 3 de outubro de 1953 quando o mercado tornou-se um monopólio legal mediante a presença marcante do Estado empresarial no setor petrolífero.

O desenvolvimento do capital intelectual do Brasil no setor petróleo acelerou-se após as descobertas de petróleo em 1939/1941 capitaneadas pelo CNP até 1953. Estas descobertas viabilizaram a entrada do Brasil como *player* na indústria petrolífera mundial e não, simplesmente, como prestador de serviços, como queriam as sete irmãs² da indústria mundial do petróleo.

A PETROBRAS recebeu todo o capital estrutural do CNP entre 1953 e 1954 quando começou a verticalizar a indústria brasileira de petróleo exercendo o seu poder de monopólio. Portanto, a fase do Estado Monopolista Executivo foi um período que permitiu a soberania nacional na indústria do petróleo e petroquímica e sem choques de preços dos derivados, mesmo havendo choques nos preços internacionais do barril de petróleo a partir de 1973 até 1986. O objetivo da criação da PETROBRAS era suprir o mercado nacional para acabar com as importações de petróleo e de combustíveis. Enquanto a PETROBRAS desenvolveu a indústria implantando suas operações em diversas regiões do país, estrategicamente, próxima dos principais mercados consumidores, o CNP estabelecia a política de preços dos combustíveis até 1990 quando foi criado o Departamento Nacional de Combustíveis (DNC) pelo ex-presidente Fernando Collor.

² É o que pretendem atualmente fazer da PETROBRAS uma empresa apenas exportadora de óleo cru.

4. A PETROBRAS, o Estado Regulador via ANP e a política de preços dos combustíveis no Brasil.

Em 1994, Fernando Henrique Cardoso assumiu a Presidência do Brasil. Em 1995, a Emenda Constitucional 09/1995 flexibilizou o monopólio do mercado brasileiro. Dois anos após a aprovação da referida EC 09/1995 foi aprovada a Lei 9.478/1997 que extinguiu o Departamento Nacional de Combustíveis (DNC) e criou uma agência para regulação do mercado: a Agência Nacional de Petróleo (ANP) que, depois, absorveu a regulação do mercado de biocombustíveis. A referida lei criou também o Conselho Nacional de Políticas Energéticas (CNPE).

A nova Lei do Petróleo (Lei 9.478/1997) passou a entregar o petróleo brasileiro a quem o descobrisse, ficando o Estado dependente da eficiência técnica e da experiência das empresas estrangeiras que entraram no setor sob a justificativa de que trariam investimentos maciços que complementaríamos o abastecimento nacional, o que não passou de uma falácia. Ao contrário, foi a PETROBRAS que, avançando no campo *offshore*, tornou-se líder mundial em exploração e produção de petróleo em águas profundas. Foi premiada em 1992 pela OTC (EUA). Descobriu mais petróleo e gás ampliando as reservas provadas nacionais, e atingiu a autossuficiência mesmo cerceada pelo novo marco regulatório que passou a entregar o ouro negro brasileiro ao capital transnacional mediante leilões.

Deste modo, a evolução da criação da indústria brasileira do petróleo e sua consolidação ocorreu sob a égide do Estado Monopolista Executivo, entre 1953 a 1997, período em que houve grandes aprendizagens da PETROBRAS e do Brasil na formação do capital técnico-científico nacional extremamente necessário para a alavancagem da indústria petrolífera brasileira.

Atualmente, defende-se a tese, relativamente falaciosa, segundo a qual o desenvolvimento das nações depende menos das riquezas minerais (petróleo, nióbio, ouro, quartzo, manganês, etc.) e muito mais do acesso ao conhecimento ou capital técnico-científico. Entretanto, o petróleo e os combustíveis fósseis são a grande locomotiva da economia mundial e ainda continuarão respondendo por 85% a 90% da matriz energética global.

Com a criação da ANP, o Estado, ao flexibilizar o monopólio permitindo a entrada de petrolíferas no *upstream* da indústria do petróleo, transformou-se em Estado Regulador do mercado, e os preços dos combustíveis, a partir de 2002, tornaram-se, outra vez, efetivamente livres ainda no governo do ex-presidente Fernando Henrique Cardoso. Entretanto, as jazidas e reservas brasileiras de petróleo continuaram sob o domínio do monopólio da União que, através da Lei 9.478/1997, passou a conceder, para as empresas estrangeiras, a exploração das jazidas petrolíferas completamente mapeadas pela PETROBRAS em troca de compensações financeiras mínimas, e com um agravante: a União não era a proprietária do petróleo descoberto pelas empresas estrangeiras.

Portanto, durante aproximadamente 50 anos de monopólio (1953-1997/2002), os preços dos combustíveis, no Brasil, eram administrados considerando a função social da PETROBRAS que abasteceu o mercado nacional aos menores custos.

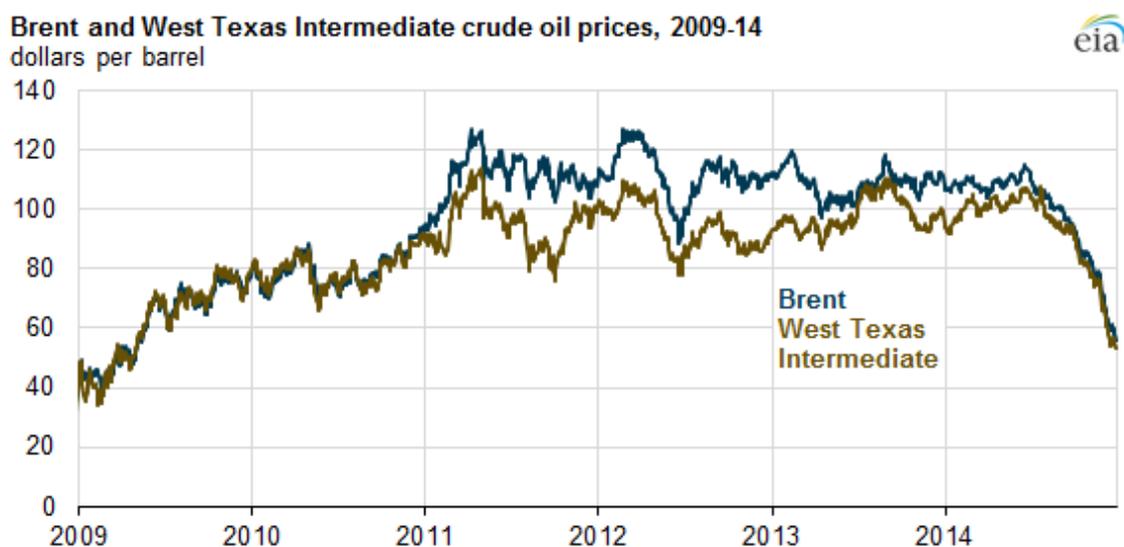
A partir de janeiro de 2003, o Partido dos Trabalhadores (PT) assumiu o governo brasileiro com Luiz Inácio Lula da Silva, na presidência do Brasil. Por volta de 2006/2007 foi anunciada a descoberta do Pré-Sal, e em 2009, Lula sancionou a Lei 11.909, de 4 de março de 2009, conhecida como Lei do Gás, que dispõe sobre as atividades relativas ao transporte de gás natural, conforme o disposto no Art. 177 da Constituição Federal, bem como sobre as atividades de tratamento, processamento, estocagem, liquefação, regaseificação e comercialização de gás natural, e alterou a Lei 9.478, de 6 de agosto de 1997 – Lei de Concessões do Petróleo. Entretanto, o atual governo Bolsonaro instituiu a Lei 14.134, em 8 de abril/2021 que revogou a Lei do Gás 11.909/2009.

No apagar das luzes do governo Lula, em 2010, foi aprovado um novo marco regulatório do mercado de petróleo, a partir da Lei 12.351/2010, de 22 de dezembro de 2010, que instituiu o Modelo de Partilha de exploração dos campos de petróleo já descobertos na Bacia de Campos, no Estado do Rio de Janeiro, e os campos riquíssimos sob a camada do Pré-Sal, na Bacia de Santos, no Estado de São Paulo. Com o Modelo de Partilha, antagônico à Lei da Entrega do Petróleo – Lei 9.478/1997, o Brasil passou a conviver com três modelos de regulação, uma vez que em junho/2010 o ex-presidente Lula

sancionou a Cessão Onerosa que estabeleceu a exploração do petróleo pela PETROBRAS, em áreas determinadas pelo Governo Federal (União), de acordo com a Lei 12.276, de 30 de junho de 2010, à qual autorizou a União a ceder onerosamente à Petróleo Brasileiro S.A. - PETROBRAS o exercício das atividades de pesquisa e lavra de petróleo, gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos de que trata o inciso I do art. 177 da Constituição Federal.

No que se refere à política de abastecimento de derivados do petróleo, durante os governos Lula-Dilma não ocorreram choques de preços dos combustíveis produzidos e comercializados pela PETROBRAS, mesmo com os preços internacionais do petróleo entre US\$ 110 e 125/bbl. Ver gráfico.

Gráfico 1 – Preços do petróleo entre 2009 a 2014



Fonte: EIA-US Energy Information Administration, base Bloomberg (2014)

No governo do ex-presidente Michel Temer (2016-2018), foram alterados os art. 2º, 4º, 9º, 10, 14, 15, 20 e 30º da Lei nº 12.351/2010, por meio da Lei 13.365, de 29 de novembro de 2016, com o objetivo de facultar à PETROBRAS o direito de preferência para atuar como operadora e possuir participação mínima de 30% nos consórcios formados para exploração de blocos licitados no regime de partilha de produção.

Em 2018, Michel Temer, no final do seu governo, aprovou a Lei 13.679, que alterou as Leis 12.304 (PPSA)³, de 2 de agosto de 2010, e a Lei 12.351/2010 (Partilha), modificando as diretrizes sobre a política de comercialização de petróleo e gás natural e outros hidrocarbonetos, além de alterar o disposto no inciso VI do art. 9º da Lei 12.351/2010 que trata das competências do CNPE, entre as quais a de propor ao Presidente da República a política de comercialização do petróleo destinado à União nos contratos de partilha de produção, observada a prioridade de abastecimento do mercado nacional.

Deste modo, o período de 1998 até atualmente (2021) marca uma nova fase na política do petróleo e dos preços dos combustíveis em nosso País.

Essa nova política atende aos novos *players* no mercado brasileiro de petróleo, gás e derivados, composto até o ano de 2020 por 40.461 postos revendedores de combustíveis, localizados 15.529 na região Sudeste, 3.633 no Centro-Oeste, 10.591 no Nordeste, 2.888 na região Norte, 7.820 na região Sul. No mercado de gás, há cerca de 72.049 revendedores de GLP. E no mercado de petróleo e combustíveis líquidos há 633 importadores e exportadores, sendo 425 importadores/exportadores de petróleo e combustíveis líquidos e 208 importadores/exportadores de lubrificantes, os quais respondem por um crescimento de 55% das importações de derivados de petróleo, no valor de R\$226 bilhões, nos últimos 4 anos (2017-2020).

Isso daria para a construção de, pelo menos, três refinarias nacionais de petróleo, com capacidade de 350 mbpd cada uma, o que possibilitaria a geração de empregos, rendas e impostos no Brasil, aumentando a capacidade de processamento do nosso parque de refino dos atuais 2.331 mbpd para 3.400mbpd, tornando o Brasil autossuficiente em derivados de petróleo.

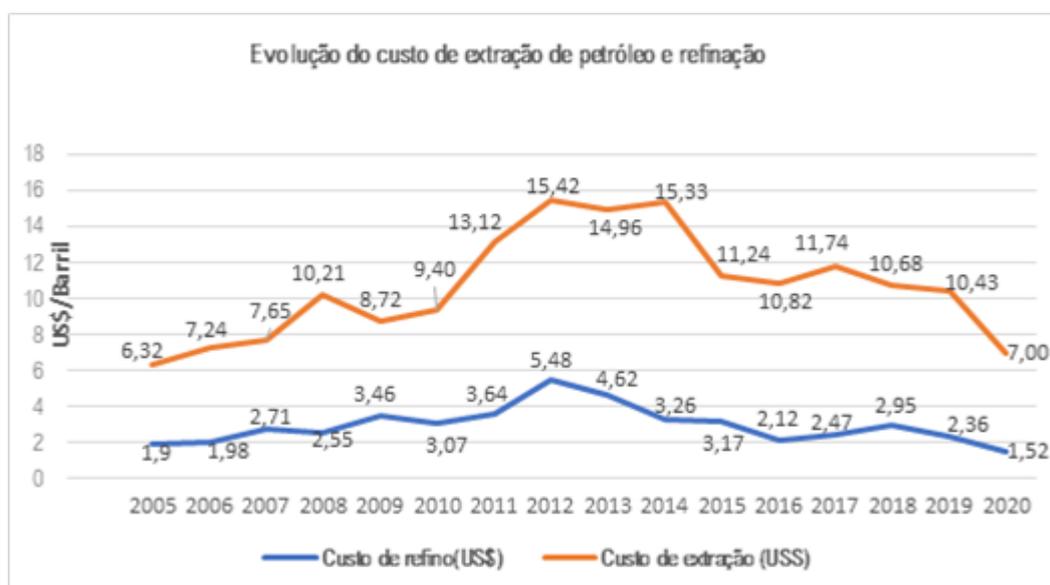
O desmonte da PETROBRAS, em especial, a alienação da BR DISTRIBUIDORA, a entrega do mercado de gás e do parque de refino nacional, impede o fim da política de Paridade de Preços Internacionais/Importação e o reajuste automático dos preços internos dos nossos combustíveis.

³³³A Lei 12.304/2010 autorizou o Poder Executivo a criar a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Administração de Petróleo e Gás Natural S.A – Pré-Sal Petróleo S.A (PPSA).

5. Os custos de refino da PETROBRAS e a capacidade de refinação nacional.

Os custos de refinação de petróleo bruto no Brasil eram, em 1989, de US\$2,00 por barril refinado, caiu para US\$1,80 em 1990, e em 1991/1992 foi de US\$2,01 enquanto nos EUA o custo no período 1990-1992 foi de US\$2,50 em refinarias similares. Os custos de refinação, nas refinarias da PETROBRAS, estão variando entre US\$1,9/bbl. (2005) e US\$1,52/bbl (2020), por barril de petróleo processado, conforme gráfico a seguir:

Gráfico 2: Evolução do custo de extração de petróleo e refinação (2005-2020)



Fonte: PETROBRAS/IBP – Elaboração própria (2021)

Como se observa no gráfico acima, o custo médio de refinação nas refinarias da PETROBRAS é de aproximadamente US\$ 1,52 por barril de petróleo refinado. Considerando que um barril (inglês) de petróleo equivale a 159 litros, logo: $\frac{\text{US\$ } 1,52}{159 \text{ litros}} = \text{US\$ } 0,00956/\text{litro}$ de petróleo refinado. Considerando o câmbio atual, em junho de 2021 na proporção de 1 dólar para aproximadamente R\$5,1, logo: $0,00956 \times 5,1 = 0,04876$ reais

Ou seja, o custo de refinação de 1 litro de petróleo nas refinarias sai por, aproximadamente, R\$ 0,05.

Portanto, este é o custo médio para todos os derivados refinados na PETROBRAS, cuja capacidade de refinação relacionamos abaixo:

Tabela 1- Capacidade nominal de refinação nacional.

REFINARIAS PETROBRAS	MUNICÍPIO	INÍCIO	CAPACIDADE Barris/dia
REPLAN - Refinaria de Paulínia	Paulínia (SP)	1972	433.966
RLAM - Refinaria Landulpho Alves de Mataripe	São Francisco do Conde (BA)	1950	377.388
REVAP – Refinaria Henrique Lage	São José dos Campos (SP)	1980	251.592
REDUC – Refinaria Duque de Caxias	Duque de Caxias (RJ)	1961	251.592
REPAR – Refinaria Getulio Vargas	Araucária (PR)	1977	213.864
REFAP – REFINARIA Alberto Pasqualini	Canoas (RS)	1968	220.143
RPBC – Refinaria Presidente Bernardes	Cubatão (SP)	1955	179.184
REGAP – Refinaria Gabriel Passos	Betim(MG)	1968	166.051
RNEST – Refinaria Abreu e Lima	Ipojuca (PE)	2014	115.009
RECAP – Refinaria de Capuava	Mauá (SP)	1954	62.898
REMAN – Refinaria Isaac Sabbá	Manaus	1956	45.916
FASF/RLAM	Madre de Deus (BA)	1950	3.774
LUBNOR –Lubrificantes/derivados do Nordeste	Fortaleza (CE)	1966	10378
SIX – Industrialização do Xisto	São Mateus do Sul (PR)	1972	-
TOTAL PETROBRAS		-	2.331755
REFINARIAS PRIVADAS			
REFINARIA IPIRANGA – Destilaria Rio Grande	Uruguaiana (RS)	1937	17.014
UNIVEN	Itupeva (SP)	2.007	5.158
DAX OIL	Camaçari (BA)	2.008	2.095
TOTAL REFINARIAS PRIVADAS			24.267
CAPACIDADE BRASIL			2.356.022

Fonte: Elaboração própria (2021) – Base ANP (2019).

Estava em montagem, em Itaboraí, no Rio de Janeiro, desde 2007, a Refinaria do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ), projetada para processar inicialmente 150 mbpd de petróleo pesado de Marlim/Roncador. Previa-se a entrada em operação do COMPERJ entre 2013/2014 e a expansão, a partir de 2014, de uma nova unidade de refino de 300 mbpd – Trem II para a produção de combustíveis e lubrificantes, com interligação para produção de produtos petroquímicos, em parceria com os grupos ULTRA/BRASKEM. A montagem já consumiu mais de US\$14 bi com 80% do empreendimento concluído.

Porém, o projeto foi, provisoriamente, paralisado devido às crises na PETROBRAS, resultantes das investigações da Operação Lava-jato; aumento da oferta de gás de *fracking* nos EUA; a consequente redução dos preços internacionais de petroquímicos; a indefinição do preço do LGN (Gás Natural Líquido), oriundo da produção do Pré-Sal; a desistência dos grupos ULTRA/BRASKEM e o desinteresse de novos sócios para concluir o projeto, face também à crise do Subprime 2008/2012, o que afetou o EVTE do investimento. Porém, em junho de 2021, a PETROBRAS reiniciou as obras de montagem do COMPERJ, atual POLO GÁSLUB, cuja operação parcial está prevista para 2022. Apesar do desinteresse de novos sócios para a continuidade do ex-COMPERJ, entretanto, o mercado está aberto à livre competição para a entrada de grupos privados no refino, mas, somente 4 das 17 refinarias nacionais são privadas, 1,03% apenas da capacidade de refino do país.

Porém, com ou sem novos sócios para expandir a oferta de refino no Brasil, em parcerias ou não, com a PETROBRAS, a empresa planeja privatizar, além da RLAM⁴, mais sete refinarias: REPAR (PR), REFAP (RS), RNEST (PE), LUBNOR (CE), REGAP (MG), REMAN (AM) e SIX (PR), cujo processo de venda já está na chamada fase vinculante de estágio mais avançado. A venda das refinarias resultará em monopólios privados o que vai elevar, mais ainda, os preços dos combustíveis, prejudicando os consumidores brasileiros.

6. Preços internacionais do petróleo e dos combustíveis

O preço médio do petróleo está variando entre US\$70 e US\$72 por barril. O preço médio no varejo por galão americano (3,875 litros) do diesel está em US\$3.21. O galão de gasolina está em US\$3.08. Pela Paridade de Importação, os preços FOB – (Free on Board) do litro do diesel e da gasolina seriam respectivamente, US\$0.8481 (diesel) e US\$ 0.8137 no Porto de New York, considerando apenas o valor do produto, sem as taxas de importação, os custos de frete, movimentação, armazenamento e serviços associados.

⁴ A Refinaria Landulpho Alves (RLAM) já foi vendida ao Fundo de Investimentos Mubadala, dos Emirados Árabes. Se a venda, que está sendo questionada nos Tribunais e no Congresso Nacional, for confirmada, o percentual de 1,03% de participação de outros grupos no setor refino aumentará para cerca de 17,05%.

Os preços internacionais do petróleo e dos principais derivados até o dia 10 de junho de 2021 foram os seguintes, conforme a tabela abaixo:

Tabela 2 – Preços Internacionais do petróleo e principais derivados

Preços de Atacado do petróleo à vista, 10/06/21			
Produtos	Área	Preço	Variação percentual *
Petróleo Bruto (\$ / barril)	WTI	70,34	+0,6
	Brent	71,65	+0,5
	Louisiana Light	72,39	+0,6
Gasolina (RBOB)(\$ / galão)	Porto de New York	2,20	+0,6
	Costa do Golfo	2,16	+0,7
	Los Angeles	2,29	+0,6
Óleo de aquecimento (\$ / galão)	Porto de New York	1,91	+0,5
	Costa do Golfo	1,80	+1,0
<u>Crack Spread</u> (\$ / barril)	Costa do Golfo (LLS)	17,38	+1,3
Diesel com baixo teor de enxofre (\$ / galão)	Porto de New York	2,14	+0,8
	Costa do Golfo	2,09	+0,8
	Los Angeles	2,09	+0,7
Propano(\$ / galão)	Mont Belvieu, TX	0,94	0,0
Preços de varejo do petróleo (<u>AAA</u>), 6/10/21 (\$ / galão)			
Gasolina normal	Média dos EUA	3,08	+0,1
Diesel	Média dos EUA	3,21	+0,1

Fonte: EIA-US. Energy Information Administration (2021)

7. O incentivo à concorrência: oferta e preços dos combustíveis no Brasil.

Um dos objetivos propugnados para a abertura do setor petróleo no Brasil era o de que a competição iria melhorar as condições de oferta e os preços ao consumidor final. A análise dessa premissa passa pela retrospectiva a partir do início da abertura do mercado, evolução e conduta dos agentes, conforme os seguintes pontos:

- Primeiro: a PETROBRAS no exercício do monopólio, não definia oferta, atendia a demanda; não definia preços, cumpria o que era determinado pelo Governo Federal que era e ainda é acionista majoritário. Durante quase 50 anos de monopólio (1953/1997/2002) a Companhia entregava ao mercado as quotas de produção, de acordo com a demanda nacional;

- Segundo: como em qualquer País, no Brasil, os preços e a oferta de derivados de petróleo nunca deixaram de ser um problema, entretanto o governo brasileiro sempre procurou controlar práticas anticompetitivas de algumas empresas distribuidoras e revendedoras, na tentativa de conter aumentos abusivos de preços, sonegação e adulteração de produtos;

- Terceiro: leis anticartel, antitruste, antidumping e antioligopólio, existem nos países centrais, como também no Brasil. Porém, em nosso país, a pressão das *supermajors* petrolíferas é tão grande que tais mecanismos não têm surtido efeito para conter a voracidade dos cartéis da área energética. E, como se sabe, conforme a teoria econômica, tal voracidade tende sempre a um fechamento mundial sob controle de poucos grupos nesse mercado global do petróleo que nem sempre funciona segundo as leis de oferta e procura da ciência econômica.

No Brasil, com ou sem abertura do mercado, os preços internos dos combustíveis sempre acompanharam o mercado internacional, porém sem reajustes automáticos. Nos governos Lula-Dilma (2003-2015), os preços internos permaneceram livres, contudo administrados, porque, além da verticalização da empresa, a relativa autossuficiência alcançada na produção de alguns derivados (exceto diesel, GLP e gasolina) permitiu uma capacidade

muito maior para a PETROBRAS amortecer as elevações dos preços internacionais nos nossos preços internos dos combustíveis.

A diferença era que, durante o monopólio estatal do mercado de petróleo a PETROBRAS exercia sua função social. Atualmente, a PETROBRAS perdeu sinergia com a desverticalização crescente da indústria e já não apresenta flexibilidade para sustentar os preços no curto prazo. Essa flexibilidade de não repassar ao consumidor os reajustes automáticos dos preços, no curto prazo, perdurou até 2015 quando a PETROBRAS acompanhava as tendências internacionais do mercado petrolífero e não repassava automaticamente os aumentos de preços ao consumidor. Um estudo empírico de Shepard (1993) demonstrou que o lucro da firma verticalmente integrada é superior ao lucro conjunto das empresas que só operam no *upstream* ou *downstream* e o seu preço ao consumidor final é inferior.

Para o ex-presidente da empresa, José Sérgio Gabrielli, se antes da autossuficiência já não se praticavam ajustes automáticos no curto prazo, nos governos Lula-Dilma, com a produção de petróleo nacional superior ao consumo, havia maior flexibilidade de mais tempo para observar as tendências internacionais e não repassar aumentos de preços ao consumidor no curtíssimo prazo. Porém, manter esse *delay*, a longo prazo, é impossível. “Considerando que o mercado de combustíveis está totalmente livre, não é possível manter no longo prazo, o preço doméstico maior ou menor que o internacional” (GABRIELLI, 2006, p.16)⁵.

O que se verifica é que, em determinados períodos, como em 1993 (fase da vigência do monopólio e de controle da inflação), o preço da gasolina no Brasil era US\$0,68 por litro, superior ao da gasolina americana (US\$0,40) e superior aos preços cobrados na Bolívia, Canadá, Paraguai, México, Indonésia e Equador, porém era inferior aos preços europeus (Itália, Holanda, França, Bélgica, Alemanha, Espanha, Grã-Bretanha) e inferiores aos preços cobrados na Argentina, Uruguai e em Israel. Já em relação ao diesel, o preço no Brasil era, no mesmo ano (maio/1993), US\$0,35 o litro, inferior aos preços norte-

⁵ Gabrielli, ex-presidente da PETROBRAS, Revista IstoÉ, n.1, 2006.

americanos, europeus e Israel, porém superior ao preço do México, Equador e Indonésia. Em 24/05/2021, o preço do litro da gasolina nos EUA era US\$ 0.70, no Brasil US\$0.88, inferior ao Canadá (US\$1.10), França (US\$1.79), Itália (US\$1.84) e inferior à média global (US\$1.09). Já para o valor do diesel, no mesmo dia 24/05/2021, nos EUA, o preço foi US\$0.76, enquanto no Brasil custava US\$0.70, inferior ao México (US\$1.04), China (US\$0.93), Índia (US\$1.18), Alemanha (US\$1.52) e inferior à média global (US\$0.99). A diferença explica-se pela estrutura tributária de cada país.

Portanto, o mercado de combustíveis passou por radicais transformações no Brasil já a partir da EC 09/95 quando os preços dos combustíveis foram desqualizados com a inclusão do valor dos fretes de transferência/coleta (álcool) na formação do preço. Em 1996 foram liberados os preços da gasolina, álcool hidratado e querosene de aviação a partir das refinarias e da distribuição à revenda, porém nenhuma distribuidora poderia vender gasolina ou álcool a seus clientes, no mesmo dia, com uma diferença superior a 3% entre o maior e o menor preço praticado, a partir de uma mesma base de distribuição. Em 1999 foi autorizada a importação de óleos combustíveis e exportação de petróleo. No ano 2000, foi autorizada a produção de gasolina pelas Centrais Petroquímicas. Em 2001, foi aprovada a Reforma Tributária para os Combustíveis (EC 33⁶ e a Lei 10.336/2001 instituiu a CIDE)⁷ e foi liberado o preço do óleo diesel. E por fim, em 2002, terminou o período de transição para a liberação do mercado. Daí em diante passou a vigorar a livre formação de preços nas refinarias e liberação para importação de gasolina e diesel.

Entretanto, a liberação gradual de preços da distribuição aos postos foi pouco efetiva dado que os distribuidores praticavam *mark-up* quase iguais aos

⁶EC 33 Altera os art. 149, 155 e 177 da Constituição Federal. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Emendas/Emc/emc33.htm. Acesso em 20.Abr.2021

⁷ BRASIL, República Federativa. Lei 10.336/2001 - Institui Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (CIDE), e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10336.htm Acesso em 20.Abr.2021

seus revendedores, sob a justificativa de custos muito semelhantes o que evidenciava a prática de acordos colusivos entre distribuidores.

No final de 2001, as Portarias 316 e 317 do CONFAZ liberaram por completo os preços de todos os combustíveis em todos os estágios da cadeia produtiva. Além disso, foram criados mais agentes fornecedores de combustíveis: centrais petroquímicas, formuladores, importador e exportador.

No segmento de distribuição, a flexibilização dos requisitos de entrada, a partir de 1993, provocou um aumento significativo do número de distribuidoras, atingindo o número de 322, em 2001. A participação de mercado das distribuidoras, excluindo as cinco maiores (BR Distribuidora⁸, Ipiranga, Shell, Esso e Texaco), alcançou 34% do volume comercializado em 2003 contra 24% em 1999, segundo o Anuário Estatístico de 2004 da ANP. Para garantir às distribuidoras emergentes condições comerciais similares àquelas concedidas às grandes foi estabelecido um sistema de quotas sob controle da ANP. Além do aumento do número de distribuidoras regionais houve a entrada das *majors* como a espanhola Repsol/YPF e a italiana Agip (SANTOS 2006).

A Agip iniciou suas operações no País em 1998 ao comprar a Companhia São Paulo de Distribuição. Em 2001, adquiriu da Shell 254 postos na Região Sul e 285 postos na Região Centro-Oeste, além de seis bases de distribuição.

Já a Repsol/YPF, em troca de ativos, firmou parceria com a PETROBRAS no ano 2000 e recebeu o direito de fornecer 40 mil metros cúbicos mensais de derivados para 234 postos localizados nas Regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste, mais 30% de participação na REFAP, representando uma capacidade de refino de 60 mil bpd, mais 10% de participação no campo de petróleo Albacora Leste que tinha reservas de 850 milhões de barris de petróleo e produzia 180 mil bpd. Em contrapartida, a estatal brasileira recebeu a refinaria de Bahia-Blanca, na Argentina, com capacidade de refino de 30.500 bpd e uma rede de 700 postos de combustíveis no território argentino.

⁸ Venda pela PETROBRAS a um consórcio de Bancos internacionais e nacionais (Citibank, Credit Suisse, JP Morgan, Itaú, Santander). Porém, em 17/9/2019, de acordo com a Bloomberg, os maiores acionistas da BR DISTRIBUIDORA depois da PETROBRAS são a BlackRock, Vanguard, FMR, Itaú e Norges Bank. Entre os principais investidores locais estão a Verde, Kapitalo, SPX e o Opportunity. A PETROBRAS ficou com 37.5% e os demais 62.5%.

Nota-se, então, que estes novos entrantes disputavam os mercados periféricos além de absorver parte das redes das líderes que preferiram concentrar-se nos mercados maiores. No entanto, a Repsol, com a produção de Albacora Leste, passou também a ser a única empresa privada no Brasil com operação integrada, participando das atividades de exploração e produção de petróleo, refino e comercialização de combustíveis. Isso porque além dos 30% na REFAP, a Repsol era proprietária de 30% da refinaria de Manguinhos e de 320 postos em oito estados brasileiros. No final do governo Lula, em 2010, a REFAP voltou a ser 100% da PETROBRAS, mas o atual governo Bolsonaro planeja vender 60% ou mais da participação na REFAP.

Concomitantemente ao aumento do número de distribuidores houve, também, um crescimento da adulteração de combustíveis e da sonegação de impostos. A reação da ANP foi aumentar os requisitos em termos de barreiras legais e técnicas à entrada no setor. Exemplo disso foi a exigência de maior capacidade de armazenagem própria e de capital mínimo mais elevado para fazer frente aos impostos. Estes requisitos obtiveram sucesso parcial em reduzir a sonegação e a adulteração, porém passaram a ser contestados legalmente. Em abril de 2003, cerca de 53 distribuidoras questionaram na Justiça os critérios da ANP para entrada e permanência no setor.

No segmento de revenda de combustíveis houve um aumento significativo dos postos de Bandeira Branca, isto é, aqueles que não mantêm vínculo contratual permanente com as distribuidoras. Segundo o Anuário Estatístico da ANP, entre 1999 e 2003, o número de postos de Bandeira Branca passou de 2,3 mil para 10.100, isto é, 32% do total. Em 2019 os postos de Bandeira Branca representavam 45,4% (18.436) do total de 40.970.

Além da competição na revenda, a presença destes revendedores aumentou a competição na distribuição, uma vez que viabilizou a presença das distribuidoras emergentes que não dispunham de uma rede credenciada própria. Com a política de liberação do mercado e a livre concorrência, o governo do ex-presidente Fernando Henrique Cardoso liberou os preços de outros derivados de petróleo e do álcool hidratado combustível (SANTOS, 2006).

O resultado desta política de abertura do setor petróleo no Brasil foi a formação de cartéis que passaram a combinar os preços e aumento dos lucros, elevando os preços dos combustíveis ao máximo possível. De acordo com o PROCON, em pesquisas encomendadas pelo Ministério Público, os postos de vendas de derivados de petróleo praticavam e ainda **praticam crime contra a ordem econômica**. Deste modo, o livre mercado de combustíveis no Brasil já apresentava, desde 2002, práticas anticompetitivas, colusivas, generalizadas em todas as capitais brasileiras e continua até o presente (2021).

No Distrito Federal têm-se os preços mais elevados do País com quase 90% dos revendedores sob suspeita de cartelização. Esta é a prática atual do mercado aberto. Só para se ter uma ideia do que ocorreu, no ano 2000, em Brasília, a BR Distribuidora, então subsidiária da PETROBRAS, reajustou a gasolina que vende aos postos, de R\$1,33 para R\$1,34 o litro, com aumento de apenas R\$0,01 no ano 2.000. A maioria dos 136 revendedores no Distrito Federal reajustou a gasolina em R\$0,11, ou seja, de R\$1,52 para R\$1,63, sobre o aumento da distribuidora, o que corresponde a um reajuste de 1.000% aos consumidores. Em junho/2021, o preço médio por litro da gasolina, no Distrito Federal, custava R\$5,539, variando entre R\$5,69 (mínimo) e R\$5,959 (máximo). Como se observa, até em Brasília, onde está instalado o Poder Executivo Federal, ocorrem estas práticas abusivas devido à falácia da “concorrência”.

Portanto, o governo Fernando Henrique Cardoso (FHC) assistiu quase passivamente à desorganização do mercado que se anarquizou em consequência da propaganda enganosa sobre a eficiência da abertura à competição e da política de preços implementados, utilizando como referência a política de preços dos combustíveis nos EUA. Deste modo, ainda no final do governo FHC, em 2002, a gasolina brasileira custava duas vezes mais do que a dos EUA no posto de abastecimento. A disparidade foi consequência de dois fatores: primeiro, a tributação brasileira é muito maior. Segundo, as margens de distribuição e revenda são mais do que o triplo do mercado americano. Em 2002, de acordo com os dados do Sindicato dos Distribuidores do Rio de Janeiro – SINDICOM (2006), para abastecer o veículo, o consumidor pagava 55,8% de impostos por litro do produto. Nos Estados Unidos, de acordo com o

Departamento de Energia, DoE (2006), a carga tributária variava de 26% a 38%.

Assim, não se tem no Brasil, a competitividade que se verifica nos países em que o refino e a distribuição de combustíveis são efetivamente competitivos em vez da falácia de concorrência e eficiência do mercado.

Entre 1996 a 2004, a produção de petróleo no País cresceu em média 8,2% ao ano. Porém, os constantes recordes de produção inclusive do Pré-Sal, a partir de 2010, não beneficiaram o consumidor. Até 2015, os preços dos combustíveis foram reajustados abaixo da inflação e de forma não automática com a variação nos preços internacionais. Segundo IBGE (2004), após 10 anos do Plano Real o índice acumulado da inflação chegou a 167,21%. Porém, nos postos de combustíveis, os preços subiram mais de 300%. Em 1994, o litro da gasolina custava R\$0,50 e o álcool R\$0,42. No início de 2004, os preços atingiram R\$2,04 e R\$1,22, respectivamente. Já o preço do botijão de gás foi elevado, no mesmo período, de R\$5,24 para R\$ 37,00 (aumento de 606,11%).

De acordo com a FECOMBUSTÍVEIS⁹ (2006), o pior exemplo de mercado liberado é o da Argentina que tem o cartel mais eficiente da América do Sul. Antes de a Argentina liberar o mercado, o litro da gasolina custava US\$ 0.40. Em 2005, o preço de um litro já era de US\$1.10. Após a abertura do mercado, verifica-se que as distribuidoras se tornaram proprietárias dos principais postos em Buenos Aires e respondem por 50% das vendas. Em junho de 2021, na Argentina, o litro da gasolina estava sendo vendido ao preço de US\$1.012, e no Brasil a US\$1.133.

Verifica-se que o que aconteceu na Argentina foi um progressivo sucateamento da estatal Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) em função das políticas danosas determinadas pelo próprio Governo, principalmente, após a adoção do modelo neoliberal pelo ex-presidente Carlos Saúl Menem e o ex-ministro de Economia, Domingo Cavallo, que determinaram uma política suicida de preços abaixo dos custos de produção “para deter a inflação”, usando a referida estatal. A deterioração de preços inviabilizou a infraestrutura

⁹ Pereira (2006), presidente da Fecombustíveis (Federação Nacional do Comércio Varejista de Combustíveis e de Lubrificantes). Disponível em www.fecombustiveis.org.br

da Argentina – petróleo, telecomunicações e o setor elétrico, o que jogou os consumidores contra as empresas estatais, sendo todas privatizadas.

Tão logo a Shell e a Esso assumiram o mercado, com a saída de cena da YPF, o preço do litro da gasolina subiu de US\$0.29 para US\$0.71 o litro — um aumento de 144,8%, em benefício das *majors*, prejudicando os consumidores. Além disso, as duas “irmãs” compraram, a preços irrisórios, as jazidas petrolíferas argentinas com reservas estimadas em apenas 249 milhões de barris. Embora o petróleo já custasse US\$20 o barril no mercado internacional, as jazidas foram “privatizadas” ao preço médio de US\$0.62 o barril. Logo, “não se resolve nada eliminar o monopólio estatal e, após a privatização, criar-se o monopólio privado” (BUCHANAN, 1993)¹⁰. Portanto, o que está ocorrendo atualmente no Brasil de Jair Bolsonaro e Paulo Guedes é o chamado Efeito Orloff¹¹. No Brasil, a seguinte tabela mostra a evolução das margens por litro¹², comparativamente aos EUA.

Tabela 3 – Mark Up por litro de combustível (2006)¹³

	Margem por Litro (%)	
	Brasil	EUA
Refinador	18	72
Distribuidor	11	3
Revendedor	9	4
Impostos	26	21
Subsídios	18	Sem Subsídios

Fonte: PETROBRAS (1994); SANTOS (2006)

¹⁰ JAMES BUCHANAN, Prêmio Nobel de Economia (Jornal Zero Hora, 18/04/93 – Seção Palavras).

¹¹ Efeito Orloff – uma brincadeira que fazia referência à propaganda de TV de uma marca de Vodka cujo slogan era “eu sou você amanhã”, veiculada nos idos de 1986, Disponível em: <https://inteligenciapolitica.com.br/internacional/efeito-orloff-o-colapso-eleitoral-dos-neoliberais-da-argentina-diz-algo-ao-brasil/>- Acesso em 23.mai.2021.

¹² Markup ou Mark Up é um termo usado em economia para indicar quanto, do preço, do produto está acima do seu custo de produção e distribuição. Significa diferença entre o custo de um bem ou serviço e seu preço de venda. Pode ser expresso como uma quantia fixada ou como percentual. O valor representa a quantia efetivamente cobrada sobre o produto a fim de obter o preço de venda. O preço de venda, em qualquer setor produtivo é um dos principais elementos de diferenciação e de competitividade.

¹³ Vamos observar que essa estrutura de preços (2006) é muito menos onerosa para o consumidor brasileiro que o atual custeio. O problema e a solução estão na estrutura tributária.

O quadro seguinte demonstra o equacionamento do cálculo da composição dos custos, preços e *Mark Up* da gasolina comum no Brasil.

Quadro 2 – Composição do preço de venda da Gasolina no Brasil

Estruturas de formação dos preços - Gasolina Comum	
1. Composição do Custo da Gasolina "A" desde o produtor	
A. Preço de Realização (1)	
B. Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - CIDE (2)	
C. PIS/PASEP e COFINS (3)	$C = (PIS + COFINS \times (1 - \text{Índice de Redução (4)}))$
D. Preço de Faturamento sem ICMS	$D = A + B + C$
E. ICMS Produtor (5)	$E = [(D / (1 - ICMS\%))] - D$
F. Base de Cálculo do ICMS cheio (6)	$F = D / (1 - ICMS\%) \times (1 + MVA\%)$
G. Substituição Tributária ICMS	$G = (F \times ICMS\%) - E$
H. Faturamento Produtor	$H = D + E + G$
2. Composição do Preço do Álcool Anidro	
I. Preço do Álcool Anidro (1)	
J. Frete de Coleta (1)	$K = I + J$
K. Faturamento do Álcool Anidro	
3. Composição do Custo da Gasolina "C" a partir da Distribuidora Mix (7)	
N. Margem da Distribuidora (1)	$M = [(H + L) \times 0,80] + (K \times 0,20)$
O. Frete da Base de Distribuição até o Posto Revendedor (1)	$P = (M + N + O) \times CPMF\%$
P. CPMF Da Distribuição	
Q. Preço de Faturamento da Distribuidora	$Q = M + N + O + P$
4. Composição do Preço de Venda da Gasolina	
R. Preço de Aquisição de Revenda	$R = Q$
S. Margem da Revenda (1)	
T. CPMF da Revenda	$T = (R + S) \times CPMF\%$
U = Preço na Bomba de Gasolina "C"	$U = R + S + T$
OBS.	
(1). Valores não sujeitos à tabelamento	
(2). Decreto 5.060, de 30/04/04	
(3). Lei 10.865, de 30/04/04	
(4). Decreto 5.059, de 30/04/04	
(5). Aliquotas estabelecidas pelos governos estaduais	
(6). Margem de Valor Agregado (MVA) estabelecida em Convênios ICMS ou Preço Médio ao Consumidor Final (PMPF) estabelecido por Atos COTEPE	
(7). Resolução CIMA 35, de 22/02/06	
Quadro. Composição do Preço da Gasolina no Brasil	
Fonte: BR DISTRIBUIDORA (2006)	

Os preços da gasolina e do diesel, em 2006, no Rio de Janeiro foram os seguintes, conforme a tabela abaixo:

Tabela 4 – Preço da Gasolina e do Diesel – Rio de Janeiro (2006)

Preço da Gasolina e do Diesel na cidade do Rio de Janeiro (2006)				
Gasolina (R\$)	Estrutura de Preço por Litro		Diesel (R\$)	
Margem %				Margem %
	2,5110	Preço na Bomba ANP (1)	1,8080	
10	0,2766	Distribuição e Revenda (2)	0,2242	13
8	0,1982	Custo do Álcool Anidro (3)	-	-
33	0,8166	ICMS	0,2434	13
18	0,4406	CIDE/PIS/COFINS	0,2180	12
31	0,7790	Realização PETROBRAS (4)	1,1224	62
Fonte: Elaboração própria. Base (ANP-2006)				
Notas				
(1) Período de Coleta de 11/06/06 a 17/06/06 (Composição: 80 % Gasolina A e 20% Álcool Anidro)				
(2) Distribuição e Revenda: Calculada por diferença (inclui frete)				
(3) Custo do Álcool Anidro - Inclui aquisição ao produtor e frete de coleta (estimado). Aquisição ao produtor				
(4) Preço de Realização: Refinaria Duque de Caxias (RJ)				

Após 2009, com a alta, quase que permanente, dos preços internacionais do barril do petróleo, os mercados de combustíveis liberalizados foram abalados pela instabilidade, prejudicando os consumidores, de tal modo, que inúmeros países em desenvolvimento reduziram o ritmo do processo de liberalização dos preços que vinham implementando ou até mesmo reverteram essa tendência, estabelecendo algum tipo de controle (KOJIMA, 2013).

De acordo com estudos de Fagundes, Vargas e Losekann (2015), devido à política de preços orientada para o controle inflacionário entre 2011 e 2014, a PETROBRAS perdeu cerca de US\$ 98 bi em um período de grande crescimento da demanda interna por combustíveis e dos altos investimentos no Pré-Sal. Entretanto, os referidos autores¹⁴ defendem que se o alinhamento com os preços internacionais não é politicamente viável, a experiência internacional indica que se programe um fundo de estabilização, teoricamente autofinanciado, como mecanismo de compensação da empresa, a exemplo do Chile e Peru e outros países, cujas políticas de preços são similares, combinando-se o fundo de estabilização com uma regra de banda de preços, semanalmente ajustada pelo governo e definida de acordo com um preço de referência baseado nos preços de PPI/PPE. Se os preços de paridade permanecerem dentro da banda seriam transferidos ao público, porém se ultrapassam os limites máximos e mínimos, o subsídio ou a contribuição seria de 100% da diferença (ALMEIDA, OLIVEIRA e LOSEKANN, 2015).

¹⁴ Fonte: Rev. Econ. Polit. 35 (3), Jul-Set 2015. <https://doi.org/10.1590/0101-31572015v35n03a09> - Acesso em 11.jun.2021

7.1. Preço de paridade de importação (PPI)

PPI é o preço dos combustíveis importados acrescidos dos custos estimados de movimentação e armazenamento nos terminais definidos pela Resolução ANP 743/2018.

Para além da influência da Paridade Internacional/Importação e das intermediações pelas Companhias Distribuidoras e Postos Revendedores, o preço nas bombas é ainda afetado pelo custo de aquisição do álcool anidro junto às usinas produtoras, já que a gasolina automotiva no Brasil é composta de 75% de gasolina pura e 25% de álcool anidro. O mesmo acontece com o álcool hidratado. Os preços dos combustíveis importados e reajustados pela paridade internacional estão demonstrados na tabela abaixo sem os impostos.

Tabela 5 – Preço de Paridade de Importação - PPI

PREÇOS DE PARIDADE DE IMPORTAÇÃO								
- semana de 31/05 a 04/06/2021								
GASOLINA A COMUM								
	Manaus	Itaqui	Suape	Aratu	Santos	Paranaguá	Tramandaí	Guamaré
PREÇO (R\$/l)	2,4664	2,4672	2,4664	2,4689	2,4908	2,4762	2,4970	2,6185
▲ Semanal	↓ -0,79%	↓ -0,79%	↓ -0,79%	↓ -0,80%	↓ -0,86%	↓ -0,87%	↓ -0,88%	↓ -0,97%
	D. de Caxias	Betim	Cubatão	Mauá	Paulínia	S. J. Campos	Araucária	Canoas
PREÇO (R\$/l)	2,6683	2,6888	2,5247	2,5418	2,5836	2,5702	2,5348	2,5554
▲ Semanal	↓ -1,06%	↓ -1,08%	↓ -0,90%	↓ -0,92%	↓ -0,97%	↓ -0,95%	↓ -0,94%	↓ -0,94%
DIESEL A S10								
	Manaus	Itaqui	Suape	Aratu	Santos	Paranaguá	Tramandaí	Guamaré
PREÇO (R\$/l)	2,6150	2,6258	2,6125	2,6277	2,6464	2,6342	2,6516	2,7646
▲ Semanal	↓ -1,25%	↓ -1,31%	↓ -1,28%	↓ -1,32%	↓ -1,36%	↓ -1,38%	↓ -1,37%	↓ -1,42%
	D. de Caxias	Betim	Cubatão	Mauá	Paulínia	S. J. Campos	Araucária	Canoas
PREÇO (R\$/l)	2,8240	2,8445	2,6803	2,6974	2,7392	2,7259	2,6928	2,7100
▲ Semanal	↓ -1,52%	↓ -1,53%	↓ -1,39%	↓ -1,41%	↓ -1,45%	↓ -1,43%	↓ -1,43%	↓ -1,43%
QAV								
	Manaus	Itaqui	Suape	Aratu	Santos	Paranaguá	Tramandaí	Guamaré
PREÇO (R\$/l)	2,6043	2,6145	2,6019	2,6163	2,6339	2,6215	2,6388	2,7540
▲ Semanal	↓ -1,13%	↓ -1,19%	↓ -1,16%	↓ -1,20%	↓ -1,24%	↓ -1,26%	↓ -1,25%	↓ -1,31%
	D. de Caxias	Betim	Cubatão	Mauá	Paulínia	S. J. Campos	Araucária	Canoas
PREÇO (R\$/l)	2,8115	2,8319	2,6678	2,6849	2,7267	2,7133	2,6801	2,6972
▲ Semanal	↓ -1,40%	↓ -1,42%	↓ -1,28%	↓ -1,29%	↓ -1,33%	↓ -1,32%	↓ -1,31%	↓ -1,31%
GLP								
	Suape	Santos						
PREÇO (R\$/P13)	36,6340	37,2840						
▲ Semanal	↑ 1,15%	↑ 0,99%						

Fonte: S&P Global Platts¹⁵ (Junho/2021)/Resolução ANP 43/2018.

Para a gasolina, diesel e QAV são divulgados os preços de Paridade de Importação nos Portos de Itaqui (MA), Suape (PE), Aratu (BA), Santos (SP), Paranaguá (PR), Manaus (AM) e Tramandaí (RS), considerando o valor do produto, taxas e os custos de frete, movimentação, armazenamento e serviços

¹⁵ A metodologia da S&P Global Platts pode ser acessada em <https://www.spglobal.com/platts>

associados. Adicionalmente, são divulgados os preços nos pontos de entrega de Guimarães (RN), Duque de Caxias (RJ), Betim (MG), Cubatão (SP), Mauá (SP), Paulínia (SP), São José dos Campos (SP), Araucária (PR) e Canoas (RS), nos quais também incluem-se os custos de frete rodoviário. Os preços do GLP referem-se à PPI nos portos de Suape (PE) e Santos (SP), considerando a composição de 70% de propano e 30% de butano. Todos os preços divulgados não incluem tributos.

Por último, os preços também são afetados por constantes reajustes nas bases de cálculo para cobranças de ICMS pelos Estados. O conjunto de tributos, como ICMS, CIDE, PIS e COFINS incidente sobre os combustíveis, representa cerca de 51% do preço da gasolina e 25% do diesel. A diferença entre os preços das refinarias e o preço cobrado ao consumidor final é quase o dobro devido à margem de lucros dos intermediários (distribuidores, fornecedores, importadores), custo do etanol anidro (no caso da gasolina) e do biodiesel (no caso do diesel). A quantidade de álcool ofertada pelos produtores resulta do comportamento da safra de cana-de-açúcar, bem como da cotação de açúcar nos mercados interno e externo. As novas margens por litro, baseadas nos preços médios da PETROBRAS e no levantamento de preços ao consumidor final, em 13 capitais e regiões metropolitanas brasileiras, publicadas pela ANP, para a semana de 14 a 20/02/2021 foram as seguintes:

Tabela 6: Margens atuais (fev/2021) por litro na Bomba

Gasolina	Margem por litro (%)	Diesel
8	Distribuidor & Revenda	12
16	Biocombustível (Etanol Anidro/Biodiesel)	13
28	ICMS	14
14	CIDE/PIS/COFINS	8
34	REALIZAÇÃO PETROBRAS	53

Fonte: Elaboração própria (Base: ANP – 2021)

O comportamento dos preços dos combustíveis (Gasolina, Diesel e Gás de Cozinha) no Brasil, e os lucros líquidos, valores de mercado, a dívida bruta e líquida da PETROBRAS, e o valor do dólar estão demonstrados na tabela abaixo.

Tabela 7 - Comportamento dos preços dos combustíveis (Gasolina, Diesel e Gás de Cozinha) no Brasil e a evolução dos lucros da PETROBRAS.

	Lucro Líquido		Valor de Mercado		Dívida Líquida		Paralelo	Comercial	Gasolina	Diesel	Gás de Cozinha	ANUAL
	R\$ Bi	US\$ Bi	R\$ bi	US\$ bi	R\$Bi	R\$						
2002	8.09	15.5	54	-	-	4	3.53	1.96	1.28	26	12.53	
2003	17.79	15.4	87	-	-	3.05	2.94	1.99	1.39	28.80	9.3	
2004	16.88	42	112	-	-	3.01	2.65	2.30	1.69	29.97	7.6	
2005	23.72	74	173.5	-	24.8	2.52	2.32	2.48	1.88	30.18	5.69	
2006	25.91	108	230	-	18.77	3.01	2.65	2.53	1.87	33.02	3.14	
2007	21.51	215	430	-	26.67	2.37	2.13	2.51	1.88	32.76	4.46	
2008	32.98	106	224	-	48.8	2.50	2.33	2.52	2.12	33.38	5.90	
2009	28.98	210.3	347	-	73.4	1.86	1.74	2.55	1.99	38.21	4.31	
2010	35.18	236,5	380	-	62.1	1.82	1.66	2.60	2.02	38	5.91	
2011	33.31	158	292	-	103	2.03	1.86	2.90	2.067	39	6.50	
2012	21.18	124.2	255	-	147.8	2.18	2.04	2.91	2.15	40	5.84	
2013	23.57	91.3	215	-	221.56	2.52	2.35	3.051	2.33	41	5.91	
2014	(21.58)	104,9	128	-	282.08	2.86	2.66	3.23	2.62	45	6.41	
2015	(34.83)	25	101	100.4	392.13	4.16	3.95	3.79	2.96	51	10.67	
2016	(14.82)	64.5	209	96.4	314.12	3.42	3.25	3.92	3.03	56	6.29	
2017	-0,446	66	216	84,8	280.8	3.49	3.31	4.47	3.47	67	2.95	
2018	25.77	96	316	69.4	268.8	4.02	3.87	5.01	3.66	72	3.75	
2019	40.13	77	344	78.8	311.2	4.18	4.02	4.86	3.70	63	4.31	
2020	7.10	55.4	310.8	63.16	325.9	5.25	5.19	4.85	3.57	65	4.52	
2021							5.05	6.89	6.13	110	-	

Fonte: Elaboração própria (2021).

Observa-se, em 2003, que o preço da gasolina, no primeiro ano do governo Lula, era R\$1,96 ao final de dezembro de 2003, enquanto o lucro líquido e o valor de mercado eram respectivamente R\$17,79 bi e R\$87 bi.

Em 2006, o valor de mercado da PETROBRAS foi R\$230 bi para uma dívida líquida de apenas R\$18,77 bi. O preço da gasolina neste mesmo ano foi R\$2,53 e o lucro líquido da PETROBRAS foi R\$25,91 bi. No final do governo Lula, o preço da gasolina permaneceu praticamente inalterado, ou seja, aumentou de R\$1,99 para R\$2,60, variação de apenas 30% em 8 anos de governo, enquanto a inflação medida pelo IPCA no mesmo período foi 56.68%, o que demonstra o quanto a PETROBRAS foi útil no processo de contenção dos preços dos combustíveis para não gerar maiores índices inflacionários. Nem por isso, a PETROBRAS deixou de ter excelentes lucros. Ao contrário, a empresa teve, em 2010, um lucro líquido de R\$35,18 bi, o maior em toda a história da Companhia. E o valor de mercado da empresa, em 2010, atingiu R\$380 bi devido à maior capitalização financeira da história da PETROBRAS e da história do capitalismo, enquanto a dívida líquida registrada foi R\$62,1 bi. No governo Dilma, o valor de mercado começou a cair até atingir US\$25 bi no final de 2015. O preço da gasolina no final do primeiro ano no governo Dilma atingiu R\$ 2,90 e R\$3,79 no final de 2015.

7.2. Oferta de combustíveis, vendas, importação/exportação

O ano de 2020 foi crítico mundialmente em face da Pandemia do coronavírus e da contração da demanda global por combustíveis. Dado o excesso de oferta internacional, os preços caíram. As refinarias brasileiras passaram a operar com fator de utilização de apenas 78% da capacidade. A tabela seguinte expressa a oferta interna, vendas e importação/exportação:

Tabela 8. Oferta interna de derivados, vendas, import/export. em 2020.

Produto	Oferta (Mbpd)	Volume de vendas Consolidado (Mbpd)	Exportação Mbpd	Importação Mbpd
Diesel	716	687	-	18
Gasolina	356	343	-	10
Óleo Combustível	293	40	194	
Nafta	106	116	-	14
GLP	125	235	-	70
QAV	57	60	-	-
Outros derivados	175	182	50	5
TOTAL	1.828	1.663	-	-
Álcoois, nitrogenados renováveis e outros	-	8	-	-
Gás Natural	-	292	-	-
TOTAL MERCADO INTERNO (A)	-	1.963		-
SUBTOTAL MERCADO EXTERNO (b)			244 (b)	
PETRÓLEO (c)		-	713(c)	97
VENDA UNIDADES INTERNACIONAIS (d)		85 (d)	-	-
TOTAL MERCADO EXTERNO D = (b + c + d)		1.042	957(f)	
TOTAL MERCADO E=(A+D)		3.005	-	214(g)
EXPORTAÇÃO (IMPORTAÇÃO) LÍQUIDA H =(f-g)			743	

Fonte: Relatório da Administração - PETROBRAS (2020)

A produção (oferta) média de petróleo por dia no Brasil, em 2020, foi de 2,28 milhões de barris diários (MMbpd) de petróleo e LGN e de 2,84 milhões de barris de óleo equivalente por dia (MMboed) de produção total.

A Tabela seguinte apresenta os preços atuais dos combustíveis, atingindo em maio/2021 R\$6,88 para gasolina, R\$108 a R\$120,00 para o botijão de gás e R\$6,81 para o diesel (Estado do Acre), enquanto em São Paulo, a gasolina foi vendida a R\$5,70 e na Bahia a R\$5,87. O diesel em São Paulo custava R\$5,19 e na Bahia R\$4,79.

Tabela 9 – Amostragem dos preços dos combustíveis no Brasil –Jun/2021

PESQUISA POR MUNICIPIOS					
ESTADO/MUNICIPIO	Nº DE POSTOS PESQUISADOS	Preço Consumidor (R\$) - Diesel			
		PREÇO MÉDIO	DESVIO PADRÃO	PREÇO MÍNIMO	PREÇO MÁXIMO
ACRE	10	6,085	0,014	6,06	6,1
	26	5,438	0,122	5,139	5,81
	Nº DE POSTOS PESQUISADOS	Preço Consumidor (R\$) - GLP			
		PREÇO MÉDIO	DESVIO PADRÃO	PREÇO MÍNIMO	PREÇO MÁXIMO
CRUZEIRO DO SUL	4	108,75	2,5	105	110
RIO BRANCO	23	103,28	3,27	98	110
	Nº DE POSTOS PESQUISADOS	Preço Consumidor (R\$) Gasolina Comum			
		PREÇO MÉDIO	DESVIO PADRÃO	PREÇO MÍNIMO	PREÇO MÁXIMO
	10	6,88	0,012	6,86	6,89
	29	6,29	0,106	6,129	6,73
	Nº DE POSTOS PESQUISADOS	Preço Consumidor (R\$) - Gasolina Comum			
		PREÇO MÉDIO	DESVIO PADRÃO	PREÇO MÍNIMO	PREÇO MÁXIMO
SERGIPE					
ARACAJU	16	5,523	0,059	5,48	5,699
NOSSA SENHORA DO SOCORRO	3	5,722	0,057	5,689	5,788
	Nº DE POSTOS PESQUISADOS	Preço Consumidor (R\$) Diesel			
		PREÇO MÉDIO	DESVIO PADRÃO	PREÇO MÍNIMO	PREÇO MÁXIMO
ARACAJU	1	4,489	0	4,489	4,489
NOSSA SENHORA DO SOCORRO	2	4,989	0	4,989	4,989
	Nº DE POSTOS PESQUISADOS	Preço Consumidor (R\$) - GLP BOTIJÃO 13kg			
		PREÇO MÉDIO	DESVIO PADRÃO	PREÇO MÍNIMO	PREÇO MÁXIMO
ARACAJU	12	83,06	4,87	75	90
NOSSA SENHORA DO SOCORRO	6	78,32	3,85	74	83,9
	Nº DE POSTOS PESQUISADOS	Preço Consumidor (R\$) - GLP - BOTIJÃO 13 kg			
		PREÇO MÉDIO	DESVIO PADRÃO	PREÇO MÍNIMO	PREÇO MÁXIMO
PIAUI/TERESINA	27	89,26	1,46	85	90
	Nº DE POSTOS PESQUISADOS	Preço Consumidor (R\$) - Gasolina Comum			
		PREÇO MÉDIO	DESVIO PADRÃO	PREÇO MÍNIMO	PREÇO MÁXIMO
TERESINA	41	5,941	0,221	4,59	5,999
	Nº DE POSTOS PESQUISADOS	Preço Consumidor (R\$) - Diesel			
		PREÇO MÉDIO	DESVIO PADRÃO	PREÇO MÍNIMO	PREÇO MÁXIMO
TERESINA	20	4,669	0,08	4,51	4,879
	Nº DE POSTOS PESQUISADOS	Preço Consumidor (R\$) - GLP BOTIJÃO 13 kg			
		PREÇO MÉDIO	DESVIO PADRÃO	PREÇO MÍNIMO	PREÇO MÁXIMO
MARANHÃO					
SAO JOSE DE RIBAMAR	6	81,66	2,58	79,99	84,99
SAO LUIS	18	84,93	1,3	79,99	85,99
	Nº DE POSTOS PESQUISADOS	Preço Consumidor (R\$) - Diesel			
		PREÇO MÉDIO	DESVIO PADRÃO	PREÇO MÍNIMO	PREÇO MÁXIMO
SAO JOSE DE RIBAMAR	4	4,36	0,079	4,25	4,44
SAO LUIS	13	4,422	0,115	4,289	4,659
	Nº DE POSTOS PESQUISADOS	Preço Consumidor (R\$) - Gasolina Comum			
		PREÇO MÉDIO	DESVIO PADRÃO	PREÇO MÍNIMO	PREÇO MÁXIMO
IMPERATRIZ	2	5,584	0,021	5,569	5,599
SAO JOSE DE RIBAMAR	9	5,367	0,091	5,199	5,48
SAO LUIS	47	5,371	0,039	5,28	5,439
	Nº DE POSTOS PESQUISADOS	Preço Consumidor (R\$) - BOTIJÃO 13kg			
		PREÇO MÉDIO	DESVIO PADRÃO	PREÇO MÍNIMO	PREÇO MÁXIMO
BAHIA					
BRUMADO	4	82	4,08	77	87
CAMACARI	8	81,25	2,76	78	85
FEIRA DE SANTANA	5	75,4	3,5	72	79
GUANAMBI	15	85	0	85	85
ILHEUS	6	88,5	3,51	85	95
ITABUNA	8	83,5	3,51	75	85
JUAZEIRO	6	79,17	2,71	75	82
LAURO DE FREITAS	10	76,2	3,15	70	80
SALVADOR	38	79,79	4	70	85,99
SIMOES FILHO	6	74,5	7,04	65	82

Fonte: Elaboração do autor. Base ANP (junho de 2021)

8. Ranking internacional do preço da gasolina e do diesel

De acordo com a pesquisa da Global Petrol Prices, de 24/05/2021 a 14/06/2021, o preço final ao consumidor no Brasil estava abaixo da média mundial. A pesquisa¹⁶ abrange 167 países, na qual o preço médio da gasolina ao consumidor final, no Brasil, apresentava-se 19% inferior à média global e ocupava a 55ª posição do ranking sendo, portanto, inferior aos preços observados em 112 países.

Para o diesel, em uma amostragem de 166 países, o preço final no Brasil estava 30% inferior à média global e ocupava a 37ª posição do ranking, inferior a 129 países. Em ambos os casos, os preços médios no Brasil estavam abaixo dos preços registrados no México, Chile, Argentina, Peru, Canadá, Alemanha, França, África do Sul, China, Índia, Indonésia, Itália e Austrália.

A exceção são os Estados Unidos, embora seja um país economicamente desenvolvido, apresenta preços da gasolina baixos. As diferenças entre os preços da gasolina nos diferentes países devem-se a vários tipos de impostos e subsídios para a gasolina. Todos os países compram o petróleo nos mercados internacionais pelos mesmos preços, mas impõem diferentes impostos.

Essa é a razão que explica porque o preço da gasolina no mercado varejista mundial apresenta discrepâncias conforme a tabela seguinte:

¹⁶ Fonte: https://pt.globalpetrolprices.com/gasoline_prices/ Acesso 24.mai.2021

Tabela 10 – Ranking internacional dos preços dos combustíveis (2021)

PAÍSES	24/05/2021		14/06/2021	
	Gasolina	Diesel	Gasolina	Diesel
Venezuela	0.02	0.00	0.020	0.000
Irã	0.06	0.12	0.065	0.013
Angola	0.25	0.21	0.249	0.210
Nigéria	0.44	0.59	0.403	0.210
Arabia Saudita	0.52	0.14	0.621	0.139
Indonésia	0.65	0.70	0.746	0.729
EUA	0.78	0.76	0.904	0.850
Tanzânia	0.81	0.79	0.970	0.894
Brasil	0.88	0.70	1.122	0.888
Argentina	0.89	0.83	1.012	0.940
Taiwan	0.97	0.82	1.049	0.893
Zâmbia	0.97	0.86	0.970	0.858
Peru	0.99	0.90	1.020	0.952
Costa Rica	0.99	0.83	1.181	0.950
México	1.00	1.04	1.103	1.086
Austrália	1.04	1.02	1.097	1.060
África do Sul	1.05	1.06	1.217	1.203
China	1.06	0.93	1.159	1.022
Média Global	1.09	0.99	1.18	1.05
Canadá	1.10	0.94	1.250	1.064
Tailândia	1.12	0.80	1.152	0.822
Chile	1.18	0.80	1.301	0.902
Índia	1.29	1.18	1.342	1.243
Polônia	1.29	1.28	1.412	1.391
Japão	1.33	1.13	1.365	1.175
Nova Zelândia	1.61	0.94	1.640	1.034
Alemanha	1.64	1.52	1.801	1.639
Bélgica	1.65	1.72	1.773	1.793
França	1.79	1.69	1.859	1.735
Itália	1.84	1.69	1.943	1.773
Reino Unido	-	-	1.842	1.877
Portugal	-	-	2.022	1.725
países Baixos	-	-	2.172	1.738
Hong Kong	-	-	2.505	2.132

Fonte: GLOBAL PRICES PETROL (2021)

Segundo a Global Petrol Prices (2021), o preço médio de venda da gasolina mundialmente foi US\$1.18/litro, em 14/06/2021, correspondente ao valor de R\$6,1018 no Brasil. O preço médio global da gasolina foi US\$1.09 equivalente a R\$5,886 em 24/05/2021.

Os países mais ricos, exceto os EUA, apresentam preços mais altos enquanto os mais pobres e os países produtores e exportadores de petróleo têm preços consideravelmente mais baixos.

9. Considerações Finais

No Brasil, o preço dos combustíveis, nas refinarias e terminais nacionais é bem menor ao que é pago pelo consumidor final. Somente uma parte, cerca de 34% do preço da gasolina e 53% do preço do diesel, é da PETROBRAS. A gasolina produzida nas refinarias sai pura. Os distribuidores acrescentam álcool anidro, na proporção de 27% para a gasolina comum e aditivada e 25% para a gasolina Premium. Já o diesel sofre a adição de biodiesel, que pode variar de acordo com a política adotada. Esses custos são incorporados aos preços dos combustíveis que vão para as revendedoras onde o preço final é definido em função do custo de manutenção dos postos de gasolina e das margens de lucro das revendedoras.

Portanto, os preços nos postos de revenda incorporam a carga tributária e outros custos da intermediação dos importadores, distribuidores, revendedores e produtores de biocombustíveis – fatores sobre os quais a PETROBRAS não tem mais o controle, uma vez que está em vigor no Brasil o regime de liberdade de preços em todos os segmentos (produção, distribuição e revenda) do mercado de combustíveis e derivados de petróleo desde 2002. Isso significa que não há qualquer tipo de tabelamento nem fixação de valores máximos e mínimos, ou qualquer exigência de autorização oficial prévia para reajustes.

A tese de que o mercado liberalizado no Brasil aumentaria a oferta de petróleo e derivados e os preços cairiam resultou falaciosa. O aumento da oferta de derivados no Brasil, com a montagem de novas refinarias, apresenta-se, na atual conjuntura internacional, inviável para investidores privados. Num mercado que se caracteriza mundialmente pela cartelização dos negócios, nenhum *player* privado (supermajors) construiria uma nova refinaria no Brasil para disputar com a PETROBRAS que ainda é predominante no mercado. Nenhuma das megaempresas privadas reduziria o preço dos derivados produzidos frente a uma ociosidade ou excessos de ofertas localizadas.

O que ocorre no mercado mundial do petróleo, quando o refino fica ocioso, por recessão ou por outros fatores (pandemia atual) é o fechamento de refinarias ou alienações como estão previstas no Brasil. Mas, se os preços

caem porque a demanda se reduz ou a oferta se amplia, os países que são grandes produtores e refinadores acertam quotas e buscam manter o preço, uma vez que, normalmente, os preços sempre são rígidos para baixo.

Entretanto, o preço que é pago pelos consumidores brasileiros para a gasolina que sai da refinaria equipara-se aos preços internacionais, notadamente nos países cujos mercados de refinados são abertos à competição. Pequenas diferenças ocorrem em função do ambiente regulatório, estrutura tributária, eventuais subsídios governamentais, e da velocidade do repasse, automaticamente ou não, relativamente às variações dos preços internacionais do barril de petróleo e das variações cambiais refletidas nos preços internos.

Referências

- ALMEIDA, Edmar Luís Fagundes de; OLIVEIRA, Patrícia Vargas de; LOSEKANN, Luciano. Impactos da contenção dos preços de combustíveis no Brasil e opções de mecanismos de precificação. Rev. Econ. Polit. 35 (3) Jul-Set 2015. <https://doi.org/10.1590/0101-31572015v35n03a09>, Acesso em 11.jun.2021
- BRASIL, República Federativa. Lei 10.336/2001 - Institui Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (CIDE), e dá outras providências: Brasília: 2001.
- ABNT. Associação Brasileira de Normas Técnicas. NBR 14653-5 - Máquinas, equipamentos, instalações e bens industriais em geral. <http://www.abnt.org.br> Acesso 06.Abr.2021
- ANP. Agência Nacional de Petróleo. Volume de petróleo refinado por refinaria e origem (nacional e importada) - 2000-2021 (b), disponível em: <http://www.anp.gov.br/dados-estatisticos>. Acesso: 04:Abr.2021
- BRASIL. Presidência da República Federativa do Brasil. Casa Civil, Lei 9.491/1997. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9491.htm. Acesso 02.Abr.2021.
- BRASIL, Presidência da República Federativa do Brasil. Casa Civil. Lei 9478/1997. 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. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9478.htm#art62_ Acesso 2.Abr.2021
- FECOMBUSTÍVEIS (Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e Lubrificantes). (2013) Relatório Anual da Revenda de Combustíveis. 2013. Disponível em: Disponível em: www.fecombustiveis.org.br/ Acesso em: 30/03/2014.» www.fecombustiveis.org.br/

GABRIELLI, S. "Graça Foster foi inábil", diz Gabrielli. Entrevista concedida a SCHÜFFNER, C. Valor Econômico, RJ, 20.jul.2012. Disponível <http://www.valor.com.br/politica/2758662/graca-foster-foi-inabil-diz-gabrielli>
Acesso em: 11.jun.2014

IISD - International Institute for sustainable development (2010). Lessons learned from Brazil's experience with fossil-fuel subsidies and their reform, 2010. Disponível em: <https://www.iisd.org/publications/lessons-learned-brazils-experience-fossil-fuel-subsidies-and-their-reform>. Acesso em: 11. Jun.2021.

KOJIMA, Masami. Petroleum product pricing and complementary policies: experience of 65 developing countries since 2009. The World Bank - Policy Research Working Paper: 2013.

PETROBRAS-Petróleo Brasileiro SA. Plano Estratégico 2020-2024, <https://petrobras.com.br/fatos-e-dados/aprovamos-plano-estrategico-2020-2024.htm>. Acesso 05.Abr.2021.

PETROBRAS. Petróleo Brasileiro SA. Balanço Patrimonial (Exercício 2020). <https://br.investing.com/equities/petroleo-bras-balance-sheet>
Acesso 07.abr.21

SANTOS, Marival Matos. Pre-salt, Management and Sovereignty: opening or locking (Pré-sal, gestão e soberania: abertura ou fechamento) PETROBRAS, Oil & Gas Santos Offshore Conference. São Paulo: 2009

SANTOS, Marival Matos. Qualificação das Barreiras e a Viabilidade de Competição no Refino de Petróleo após a Quebra do Monopólio no Brasil. Dissertação de Mestrado em Economia. UFBA/FCE. Salvador: 2006.

SANTOS, Marival Matos. O desenvolvimento do Capital Intelectual e sua relatividade na alavancagem da atividade fim da PETROBRAS. Tese de Doutorado, Vol. I e II. Defesa em fevereiro de 2014, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias – ULHT/FSEA, Lisboa, Portugal: 2014

SANTOS, Marival Matos. A venda da RLAM - Um negócio das Arábias. Disponível:<https://www.jornaldodiase.com.br/noticias.php?id=21&pag=3>.
22 de Maio de 2021

SHEPARD, A. "Contractual Form, Retail Price, and Asset Characteristics In Gasoline Retailing." *The Rand Journal of Economics*, v. 24, No. 1, Spring, pp 429-451:1993.

SHEPARD, A. "Price Discrimination and Retail configuration." *Journal of Political Economy*, v.24, No. 1, Spring, pp-30-53: 1999.

VALERO, Juan Carlos. Evaluación económica del fondo de estabilización de precios de los combustibles en Colombia. Dissertação. Universidad Nacional de Colombia: 2010.