



**anp**  
Agência Nacional  
do Petróleo,  
Gás Natural e Biocombustíveis

## Tomada Pública de Contribuições (TPC)

| Empresa/Entidade                            | Nome          | Sugestão   |
|---|---------------|--|
| Centro Brasileiro de Infra Estrutura (CBIE) | Adriano Pires | Esta proposta visa contribuir para a Tomada Pública de Contribuições (TPC) com sugestões referentes ao estabelecimento de uma periodicidade mínima de reajuste do preço da gasolina e do óleo diesel nas refinarias.   |
|   |               | Justificativa:<br>O objetivo da contribuição do CBIE é, exclusivamente, colaborar com sugestão para reajuste de periodicidade de preços de diesel e gasolina nas refinarias.   |
|   |               | Solução Transitória:<br>A solução transitória, de caráter excepcionalíssimo e por um período exíguo de tempo, seria o estabelecimento de um gatilho para o reajuste de preços da gasolina e do diesel, como forma de reduzir o impacto dos repasses das variações de preços de referência internacional e/ou cambial. O gatilho consiste em uma variação de preços de mais ou menos ( $\pm$ ) 2% a 3%, que deverá ocorrer com uma periodicidade que dependerá desse acúmulo, independentemente de tempo, ou seja, não se tendo, à priori, a ideia se irá acontecer a cada de 7, 15 ou 30 dias.<br>A título de exercício, utilizando-se um percentual de gatilho de $\pm$ 2%, o com base na variação de preços dos combustíveis desde julho de 2017, quando a Petrobras realizou um ajuste de sua atual política de preços com mudanças quase que diárias, observa-se que, em média, para a gasolina se teve uma movimentação de preços (para cima e para baixo) a cada 8,4 dias e para o diesel foi de 12,2 dias.<br>A fixação de períodos longos para ajustes de preços podem gerar malefícios como distorções no setor, a começar pela logística (frequência e dias de compras, volumes de compra, especulações com estoques etc.). Também, podem prejudicar a Petrobras que dependendo do comportamento do preço do barril e da taxa de câmbio poderá, na prática, ser obrigada a se tornar, novamente, a única importadora. Por último, longos períodos de reajustes podem prejudicar o consumidor que poderão sofrer com aumentos muito elevados nos preços dos combustíveis represados ao longo do tempo.<br>É importante ressaltar que os percentuais de $\pm$ 2% a 3% têm que levar em conta o fato de que estes níveis de aumentos/reduções não podem ser indutores de janelas de importações, pois é outra forma de trazer distorções ao mercado.<br>Um ponto relevante a ser destacado é a restrição dessa sistemática às refinarias que hoje funcionam num regime de monopólio, não cabendo discutir a precificação dos demais segmentos, a saber, distribuição e de revenda, que estão em mercados de concorrência. A intervenção na precificação dos combustíveis ao longo de toda a cadeia vai contra a legislação vigente e compromete o nível de competitividade existente. O preço final dos combustíveis (gasolina e diesel) é composto por uma estrutura, em que cada uma das variáveis tem seu peso: além do preço de refinaria há o custo do biocombustível; fretes; a margem de distribuição e revenda; e os tributos.<br>O estabelecimento dessa proposta seria benéfico para a Petrobras e importadores por contribuir para a manutenção da competitividade no mercado de combustíveis. Para o consumidor final as vantagens seriam a previsibilidade e redução do impacto da volatilidade do preço internacional dos combustíveis sobre o preço na bomba.<br>Cabe voltar a destacar o caráter transitório dessa solução: o gatilho deveria ser utilizado no curtíssimo prazo. Ou seja, é essencial que se considere que a transitoriedade deve ser curta. Por isso, nesse período, é importante e propício que se acelere o processo de privatização das refinarias, com a posterior entrada em vigor do imposto regulatório, como premissa para finalizar os reajustes de preços por meio do gatilho. |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  |  | <p><b>Solução Definitiva:</b></p> <p>A solução definitiva seria criação de um imposto regulatório flexível, que se tornaria a origem de um Fundo de Estabilização dos preços ao consumidor final. Esse imposto teria como objetivo principal não repassar ao consumidor a volatilidade do petróleo no mercado internacional nem, tão pouco, da taxa de câmbio.</p> <p>A proposta é que o imposto flexível seja alto quando o preço do barril for baixo e baixo quando o barril for alto. Os produtores (refinarias) teriam a liberdade de fixar seus preços seguindo a tendência do mercado internacional e a liberdade, também, da periodicidade do reajuste do preço dos combustíveis. Dependendo do comportamento do preço do barril no mercado internacional e, mesmo, da taxa de câmbio, o ajuste se fará com a redução ou alta do imposto regulatório flexível e não via preço. O imposto regulatório poderia ter um piso e um teto.</p> <p>Para garantir a arrecadação federal necessária, com repartição do risco de preço entre os vários participantes do mercado, seria criada uma Contribuição sobre Combustíveis (CSC), um imposto flexível.</p> <p>A nova contribuição seria flexível e a alíquota poderia ter uma banda de variação entre zero e, por exemplo, os atuais R\$ 0,4615 por litro de PIS/Cofins incidente no preço do diesel e, no caso da gasolina, R\$ 0,7925 por litro. Pelo novo sistema, quando o petróleo e o câmbio estiverem acima de determinado nível, a contribuição será zerada. E quando petróleo e câmbio caírem abaixo do nível apurado, a contribuição subiria para compensar a renúncia fiscal, que seria calculada por uma conta gráfica.</p> <p>Uma das vantagens da proposta é o afastamento de um possível controle de preços e, até mesmo, um congelamento. Outro benefício desta sugestão está no fato da conta gráfica ser sobre a arrecadação do governo, e não sobre o preço do combustível. O imposto flexível sobre a gasolina, especificamente, é benéfico, também, para a competitividade do etanol, um fato importante pois qualquer alteração que se faça no preço da gasolina exige cuidado com o impacto disso sobre o etanol. Além disso, a proposta vai ao encontro de uma demanda da sociedade, claramente exposta na greve, por menos tributos. E, ao adotar esse novo imposto, o governo acenaria nesta direção.</p> <p>Vale notar que a efetividade dessa solução definitiva passa pela privatização das refinarias, sendo necessário o fim do monopólio no refino, logística e infraestrutura. Além disso, essa nova proposta não elimina os riscos de preço para o consumidor final, para a refinaria ou o Governo. Também, não estabelece tabelamento e preços máximos ou mínimos, respeitando-se as regras de mercado. Cria-se, sim, um sistema automático de arrecadação, de acordo com a variação de preços dos combustíveis. O risco não é eliminado, apenas dividido, com um bom nível de previsibilidade para o Tesouro. É bom lembrar que essa solução de criação do imposto do flex, que poderia originar um Fundo de Estabilização dos preços ao consumidor, existe em países onde prevalecem as regras de mercado na formação dos preços, à exemplo dos países europeus, e funciona muito bem há anos.</p> |
|--|--|--|

**Instruções para envio do formulário:**  
Após o preenchimento deste formulário, remeta-o à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) até o dia 02 de julho de 2018 pelo e-mail [tpc@anp.gov.br](mailto:tpc@anp.gov.br). A apresentação das informações de identificação contidas nesse formulário é obrigatória.