



MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA
Gabinete do Ministro
Esplanada dos Ministérios - Bloco U, 8º andar, Brasília/DF, CEP 70065-900
Telefone: (61) 2032-5039 / gabinete@mme.gov.br

Ofício nº 214/2020/GM-MME

Brasília, 11 de maio de 2019.

A Sua Excelência a Senhora
Deputada **SORAYA ALENCAR DOS SANTOS**
Primeira-Secretária da Câmara dos Deputados
Câmara dos Deputados, Primeira Secretaria
70160-900 – Brasília – DF

Assunto: **Requerimento de Informação nº 318/2019.**

Senhora Primeira-Secretária,

1. Faço referência ao Ofício 1ªSec/RI/E nº 1148/20, de 14 de abril de 2020, da Câmara dos Deputados, relativo ao Requerimento de Informação nº 318/2019, de autoria da Deputada Alê Silva (PSL/MG), por meio do qual *"Requer informações ao Ministério de Minas e Energia sobre as formações dos preços da gasolina e do diesel e quanto a lentidão do repasse das suas reduções, anunciadas junto às refinarias para o consumidor final e pede outras providências"*.
2. A esse respeito, encaminho a Vossa Excelência esclarecimentos contidos na Nota Técnica nº 21/2020/SDR/ANP-RJ, de 29 de abril de 2020, elaborada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP.

Atenciosamente,

BENTO ALBUQUERQUE
Ministro de Estado de Minas e Energia



Documento assinado eletronicamente por **Bento Costa Lima Leite de Albuquerque Junior, Ministro de Estado de Minas e Energia**, em 11/05/2020, às 20:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
http://www.mme.gov.br/sei/controlador_externo.php?



[acao=documento conferir&id orgao acesso externo=0](#), informando o código verificador **0394788** e o código CRC **5B65AA4A**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 48300.000901/2020-03

SEI nº 0394788

Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP

SUPERINTENDÊNCIA DE DEFESA DA CONCORRÊNCIA, ESTUDOS E REGULAÇÃO ECONÔMICA

NOTA TÉCNICA Nº 21/2020/SDR/ANP-RJ

Rio de Janeiro, 29 de abril de 2020.

Assunto: Esclarecimentos acerca da formação de preços de combustíveis no Brasil.

Ref.: Ofício nº 71/2020/ASPAR/GM-MME (SEI 0730957); Ofício Secretaria/RI/E/nº 1148/2020; Requerimento de Informação nº 318, de 2020.

1. INTRODUÇÃO

1. O Ofício nº 71/2020/ASPAR/GM-MME (SEI 0730957) do Ministério de Minas e Energia solicitou providências desta ANP para atendimento ao Ofício Secretaria/RI/E/nº 1148/2020, de 14 de abril de 2020, da Câmara dos Deputados, e ao Requerimento de Informação nº 318, de 2020, de autoria do Deputada Alê Silva (PSL/MG).
2. No exercício de suas atribuições legais e regimentais, esta Superintendência elaborou a presente Nota Técnica, com o objetivo de prestar esclarecimentos técnicos acerca da formação de preços de combustíveis no Brasil, respondendo às perguntas formuladas no referido Requerimento.
3. Além desta Introdução, o presente documento compõe-se de: Seção 2, que trata dos esclarecimentos efetivamente e; a Seção de Considerações Finais.

2. ESCLARECIMENTOS ACERCA DA FORMAÇÃO DE PREÇOS DE COMBUSTÍVEIS NO BRASIL

4. Previamente às respostas específicas, cabem esclarecimentos mais gerais sobre: o abastecimento de combustíveis, a presença da Petrobras neste mercado e o papel da ANP no que diz respeito a preços e defesa da concorrência.

2.1. Abastecimento de combustíveis

5. A cadeia de abastecimento de combustíveis no Brasil, em descrição sintética, pode ser subdividida em três etapas:

- a) o fornecimento primário, efetuado por refinadores de petróleo, centrais petroquímicas, formuladores de combustíveis, produtores de biocombustíveis (etanol e biodiesel) e importadores;
- b) a distribuição, que consiste em operações como o armazenamento, a mistura (de combustíveis fósseis com biocombustíveis), o transporte, a transferência e a venda atacadista; e
- c) a revenda, atividade de comercialização ao consumidor final exercida pelos revendedores varejistas (postos) e transportadores-revendedores-retalhistas (TRR).

6. O refino é o conjunto de processos destinados a transformar o petróleo em derivados de petróleo, dentre os quais os combustíveis gasolina A e óleo diesel A. Em 2019, o refino foi responsável por 80% do fornecimento primário de gasolina A e 76% de fornecimento primário de óleo diesel A. Importadores, centrais petroquímicas e formuladores responderam pelo restante.

2.2. Presença da Petrobras no abastecimento de combustíveis

7. A Petrobras, empresa de economia mista e controle estatal, detentora de 98% da capacidade instalada de refino, foi responsável, em 2019, por 76% do fornecimento primário de gasolina A e 75% do fornecimento primário de óleo diesel A.

8. Os distribuidores, em atendimento às previsões legais, misturam etanol anidro à gasolina A, de modo a obter a gasolina C (27% de etanol anidro na gasolina comum, 25% na gasolina premium), comercializada à revenda. Do mesmo modo, adicionam biodiesel ao óleo diesel A, para obterem o óleo diesel B (11% de biodiesel). Atualmente, estão autorizados pela ANP 155 distribuidores de combustíveis líquidos^[1] e 39.352 revendedores varejistas de combustíveis automotivos^[2].

9. A Petrobras Distribuidora, no primeiro trimestre de 2020, teve participação de 27% na comercialização nacional de óleo diesel B e 22% de gasolina C^[3]. A *holding* Petróleo Brasileiro S.A. detém, atualmente, 37,7% das ações da Petrobras Distribuidora, tendo deixado de possuir o controle acionário da distribuidora em julho de 2019^[4].

2.3. Papel da ANP quanto a preços e defesa da concorrência

10. Em toda a cadeia de produção, importação, distribuição e revenda de combustíveis e derivados de petróleo, desde 2002, vigora no Brasil o regime de liberdade de preços. 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.

11. A Agência, no exercício de suas atribuições, atua na proteção dos interesses dos consumidores quanto a preço, qualidade e oferta dos produtos (Art. 8º, I, Lei nº 9.478/1997), por meio da proteção do processo competitivo dos mercados (defesa da concorrência). Quando toma conhecimento de fato que possa configurar indício de infração da ordem econômica, a Agência comunica imediatamente ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), para que este adote as providências cabíveis no âmbito da legislação pertinente (Art. 10, Lei nº 9.478/1997).

2.4. Respostas aos questionamentos do Requerimento de Informações

12. Feitos os esclarecimentos iniciais, seguem respostas aos questionamentos formulados:

1 - Como é feita a formação dos preços da gasolina e do diesel antes de chegarem nas refinarias da Petrobras?

13. A Petrobras, devido à sua forte presença no fornecimento primário de derivados de petróleo, tem grande influência na formação dos preços médios nesta etapa da cadeia. Por essa razão, cabem aqui comentários sobre as diretrizes adotadas e divulgadas pela empresa na precificação dos seus produtos, especialmente do diesel e da gasolina. Conforme divulgado pela Petrobras, desde 2016, a empresa tem adotado reajustes de preços com frequência superior à observada em períodos anteriores, e considera para a formação dos seus preços os seguintes fatores: preço de paridade de importação (PPI), formado pelas cotações internacionais dos produtos, acrescidas dos custos de internação (transporte e taxas portuárias); margem que remunera os riscos da operação (como volatilidade do câmbio e dos preços); tributos pertinentes^[5].

14. A ANP, desde novembro de 2018, tem publicado em seu site a média semanal dos preços de paridade de importação (PPI) para gasolina, diesel, querosene de aviação (QAV) e GLP referentes à semana anterior^[6]. Essas são informações de referência (levantadas e disponibilizadas à ANP pela agência de informações S&P Global Platts) e não significam operações comerciais específicas de determinada empresa, no entanto, representam estimativas de quais seriam os preços nos principais pontos de importação dos respectivos produtos. Essa iniciativa integra o conjunto de medidas de ampliação da transparência na formação de preços, adotadas pela ANP com vistas a facilitar o acompanhamento e a compreensão da variação dos preços dos combustíveis por parte da sociedade.

15. Desde agosto de 2019, por força da Resolução ANP nº 795/2019, os produtores e importadores de derivados de petróleo devem publicar os *preços de lista* vigentes, bem como os praticados nos doze meses anteriores, por data de vigência, com descrição das modalidades de venda, no sítio eletrônico da empresa, para um rol de produtos que inclui, entre outros: gasolina A comum, gasolina A Premium, óleo diesel A S10, óleo diesel A S500, óleo diesel marítimo e óleo diesel não rodoviário^[7]. O

conceito de *preço de lista*, para efeitos da referida resolução, foi definido como: preço vigente de venda informado aos clientes, por ponto de entrega e modalidade de venda, sem tributos, para pagamento à vista, em reais por metro cúbico. Caso o produtor ou importador não possua sítio eletrônico, deve disponibilizar as informações de preços de lista por correio eletrônico, em horário comercial, para qualquer interessado.

2 - Em índices percentuais e de acordo com os preços anteriores, qual o valor da queda dos preços destes combustíveis, antes das refinarias, acumulados entre os meses de Novembro de 2019 e Março de 2020?

16. Conforme explanado anteriormente nesta Nota Técnica, o refino é o conjunto de processos destinados a transformar o petróleo em derivados de petróleo, dentre os quais os combustíveis gasolina A e óleo diesel A. Os produtores autorizados pela ANP, além de produzirem internamente, também podem importar combustíveis, o que efetivamente faz a Petrobras, por exemplo.

17. Com vistas a responder a pergunta formulada, são apresentados, a seguir, dados relativos a: (i) preços de gasolina e diesel observados no mercado internacional, gerados pela Argus Media; (ii) variações nos Preços de Paridade de Importação - PPI desses combustíveis, calculados pela S&P Platts (a partir de cotações internacionais produzidas pela própria Platts), e divulgados regularmente no site da ANP, e; (iii) variações nos preços médios ponderados desses combustíveis praticados por importadores e produtores.

18. Na tabela 1 e no gráfico 1 são exibidas cotações indicativas do comportamento dos preços, no mercado internacional, do petróleo (West Texas Intermediate - WTI) e dos derivados gasolina (RBOB Nymex Futures Contract) e diesel (ULSD NYH cargo del - Houston close), em dólares americanos, entre os meses de nov/19 e mar/20, publicados pela Argus Media. Essas são cotações que, pelas suas características, podem ser consideradas referências relevantes dos preços dessas commodities para o mercado brasileiro.

19. A Tabela 1 evidencia quedas em todas as cotações médias, em dólares, no período considerado, ao passo que o Gráfico 1 detalha a evolução das cotações diárias.

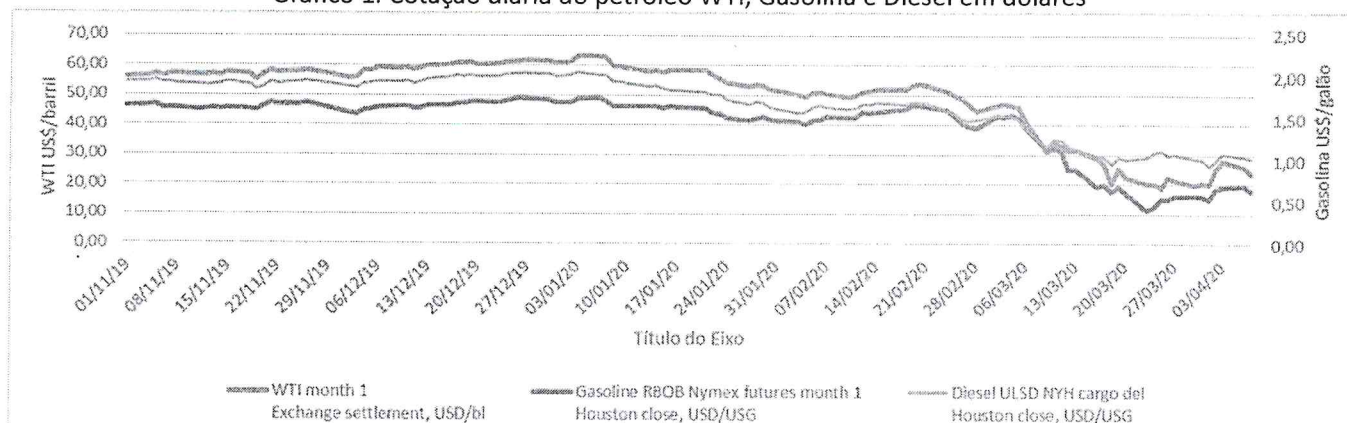
Tabela 1 - Cotação do petróleo WTI, Gasolina e Diesel em dólares

Média	WTI	Gasolina	Diesel	Var. WTI	Var. Gasol	Var. Diesel
	US\$/barril	US\$/galão	US\$/galão	Em relação ao mês de novembro		
Nov-19	57,159	1,648	1,931	-	-	-
Dez-19	59,806	1,668	1,985	4,6%	1,2%	2,8%
Jan-20	57,517	1,616	1,849	0,6%	-2,0%	-4,3%
Fev-20	50,526	1,537	1,622	-11,6%	-6,7%	-16,0%
Mar-20	29,888	0,898	1,185	-47,7%	-45,5%	-38,6%
*Abr-20	24,736	0,650	1,024	-56,7%	-60,6%	-47,0%

Fonte: Argus Media. Elaboração própria.

* O mês de abril contém dados até o dia 07 de abril.

Gráfico 1. Cotação diária do petróleo WTI, Gasolina e Diesel em dólares



Fonte: Argus Media. Elaboração própria.

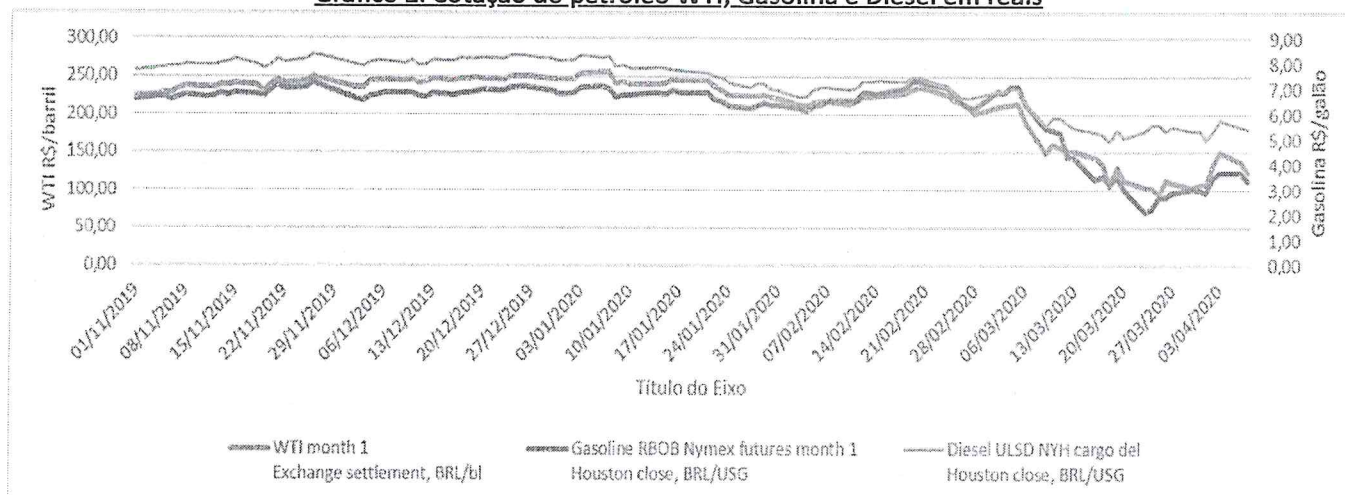
20. Fazendo a conversão dos valores da Tabela 1 para reais, observa-se como as quedas registradas nas cotações em dólares foram atenuadas pela desvalorização da taxa de câmbio.

Tabela 2. Cotação do petróleo WTI, Gasolina e Diesel em reais

Média de preços	WTI	Gasolina	Diesel	Var. WTI	Var. Gasolina	Var. Diesel
	R\$/barril	R\$/galão	R\$/galão	Em relação ao mês de novembro		
Nov-19	237,402	6,846	8,020	-	-	-
Dez-19	245,422	6,847	8,144	3,4%	0,0%	1,6%
Jan-20	238,427	6,698	7,663	0,4%	-2,2%	-4,5%
Fev-20	219,677	6,685	7,052	-7,5%	-2,4%	-12,1%
Mar-20	143,916	4,300	5,750	-39,4%	-37,2%	-28,3%
*Abr-20	130,324	3,425	5,392	-45,1%	-50,0%	-32,8%

* O mês de abril contém dados até o dia 07 de abril. Fonte: Argus Media e elaboração própria.

Gráfico 2. Cotação do petróleo WTI, Gasolina e Diesel em reais



Fonte: Argus Media. Elaboração própria.

21. No caso da gasolina, a queda em dólares foi de 60,6%, enquanto na conversão para reais, a queda foi de 50,0%. Para o diesel, a queda do preço em dólares foi de 47%, mas, em reais, foi de 32,8%. Nesse mesmo período, o petróleo bruto na cotação WTI caiu 56,7% em dólares e 45,1% em reais. Na Tabela 3 estão as médias mensais das cotações de fechamento do dólar comercial venda (PTAX 800) consideradas na conversão.

Tabela 3. Média mensal da taxa de câmbio

Média mensal câmbio	
Nov-19	4,16
Dez-19	4,11
Jan-20	4,15
Fev-20	4,34
Mar-20	4,88
*Apr-20	5,25

* O mês de abril contém dados até o dia 07 de abril. Fonte: Banco Central do Brasil-IPEA data

PPI e preços médios ponderados de produção e importação – Diesel S10

22. Os Preços de Paridade de Importação – PPI são estimativas do custo do produto importado trazido ao País, composto do valor do produto, taxas e custos de frete, movimentação, armazenamento e serviços associados, de modo a que o produto seja entregue em uma determinada localidade. Nas Tabelas 4 e 5, apresentamos os dados de PPI do diesel estimados pela S&P Platts e divulgados regularmente pela ANP e de preços médios ponderados praticados por produtores e importadores em semanas entre nov/19 e mar/20, bem como a variação nominal total no período dessas cotações, para diversas localidades.

Tabela 4. Preços de Paridade de Importação do Diesel – Em R\$/litro

Data	R\$/litro														
	Manaus	Itaquí	Suaçui	Aratu	Santos	Paranaguá	Tramandá	Guamaré	Duque de Caxias	Betim	Cubatão	Mauá	Paulínia	São José dos Campos	Araucária
28/10/2019 A 01/11/2019	2,1116	2,1462	2,1179	2,1540	2,1761	2,1676	2,1560	2,1742	2,2416	2,2486	2,1848	2,2022	2,2096	2,2073	2,1862
04/11/2019 A 08/11/2019	2,1473	2,1892	2,1581	2,1771	2,2239	2,2153	2,2027	2,2143	2,2887	2,2957	2,2319	2,2493	2,2567	2,2545	2,2339
11/11/2019 A 15/11/2019	2,1816	2,2264	2,1939	2,2144	2,2626	2,2547	2,2423	2,2502	2,3281	2,3351	2,2713	2,2887	2,2961	2,2938	2,2732
18/11/2019 A 22/11/2019	2,1809	2,2241	2,1921	2,2121	2,2595	2,2514	2,2394	2,2484	2,3250	2,3320	2,2602	2,2856	2,2930	2,2908	2,2700
25/11/2019 A 29/11/2019	2,2555	2,2963	2,2652	2,2843	2,3307	2,3224	2,3107	2,3215	2,3961	2,4032	2,3393	2,3567	2,3641	2,3619	2,3409
02/12/2019 A 06/12/2019	2,2018	2,2449	2,2130	2,2330	2,2803	2,2722	2,2600	2,2693	2,3457	2,3528	2,2869	2,3063	2,3137	2,3115	2,2908
09/12/2019 A 13/12/2019	2,2002	2,2478	2,2144	2,2359	2,2854	2,2777	2,2649	2,2706	2,3509	2,3579	2,2940	2,3115	2,3189	2,3166	2,2962
16/12/2019 A 20/12/2019	2,2456	2,2925	2,2594	2,2806	2,3296	2,3217	2,3093	2,3156	2,3951	2,4021	2,3383	2,3557	2,3631	2,3608	2,3403
23/12/2019 A 27/12/2019	2,2859	2,3324	2,2994	2,3205	2,3695	2,3614	2,3494	2,3556	2,4349	2,4420	2,3781	2,3956	2,4030	2,4007	2,3800
30/12/2019 A 03/01/2020	2,2763	2,3238	2,2904	2,3120	2,3617	2,3527	2,3439	2,3466	2,4272	2,4342	2,3704	2,3878	2,3952	2,3929	2,3713
06/01/2020 A 10/01/2020	2,2643	2,3177	2,2817	2,3059	2,3592	2,3493	2,3440	2,3379	2,4247	2,4317	2,3679	2,3853	2,3927	2,3905	2,3678
13/01/2020 A 17/01/2020	2,1987	2,2646	2,2237	2,2530	2,3132	2,3037	2,2985	2,2799	2,3787	2,3857	2,3218	2,3393	2,3467	2,3444	2,3223
20/01/2020 A 24/01/2020	2,1417	2,2098	2,1679	2,1983	2,2599	2,2503	2,2456	2,2242	2,3254	2,3324	2,2686	2,2860	2,2934	2,2912	2,2689
27/01/2020 A 31/01/2020	2,0201	2,0818	2,0423	2,0701	2,1280	2,1185	2,1130	2,0986	2,1935	2,2005	2,1367	2,1541	2,1615	2,1593	2,1371
03/02/2020 A 07/02/2020	1,8992	1,9427	1,9103	1,9306	1,9785	1,9688	1,9622	1,9666	2,0440	2,0510	1,9872	2,0046	2,0120	2,0097	1,9874
10/02/2020 A 14/02/2020	1,9473	1,9828	1,9534	1,9707	2,0146	2,0046	1,9981	2,0096	2,0800	2,0871	2,0232	2,0407	2,0481	2,0458	2,0232
17/02/2020 A 21/02/2020	2,0204	2,0554	2,0260	2,0433	2,0872	2,0770	2,0708	2,0823	2,1526	2,1596	2,0958	2,1132	2,1206	2,1184	2,0956
24/02/2020 A 28/02/2020	1,9280	1,9681	1,9367	1,9561	2,0029	1,9929	1,9868	1,9929	2,0683	2,0754	2,0125	2,0289	2,0363	2,0341	2,0114
02/03/2020 A 06/03/2020	1,9363	1,9871	1,9512	1,9753	2,0283	2,0184	2,0128	2,0075	2,0937	2,1007	2,0369	2,0543	2,0617	2,0595	2,0370
09/03/2020 A 13/03/2020	1,6855	1,7405	1,7027	1,7289	1,7850	1,7749	1,7703	1,7589	1,8505	1,8575	1,7936	1,8111	1,8185	1,8162	1,7935
16/03/2020 A 20/03/2020	1,5165	1,5673	1,5306	1,5556	1,6102	1,6001	1,5952	1,5868	1,6756	1,6826	1,6188	1,6362	1,6436	1,6414	1,6187
23/03/2020 A 27/03/2020	1,4896	1,5291	1,4968	1,5173	1,5655	1,5553	1,5498	1,5531	1,6310	1,6380	1,5741	1,5916	1,5990	1,5967	1,5739
30/03/2020 A 03/04/2020	1,4613	1,4984	1,4667	1,4865	1,5337	1,5236	1,5179	1,5229	1,5992	1,6062	1,5424	1,5598	1,5672	1,5650	1,5421
Variação total	-30,8%	-30,2%	-30,7%	-30,3%	-29,5%	-29,7%	-29,6%	-30,0%	-28,7%	-28,6%	-29,4%	-29,2%	-29,1%	-29,1%	-29,5%

Fonte: S&P Platts

Nota: Valores não contemplam impostos federais (PIS/PASEP e Cofins) no valor total de R\$ 0,3515

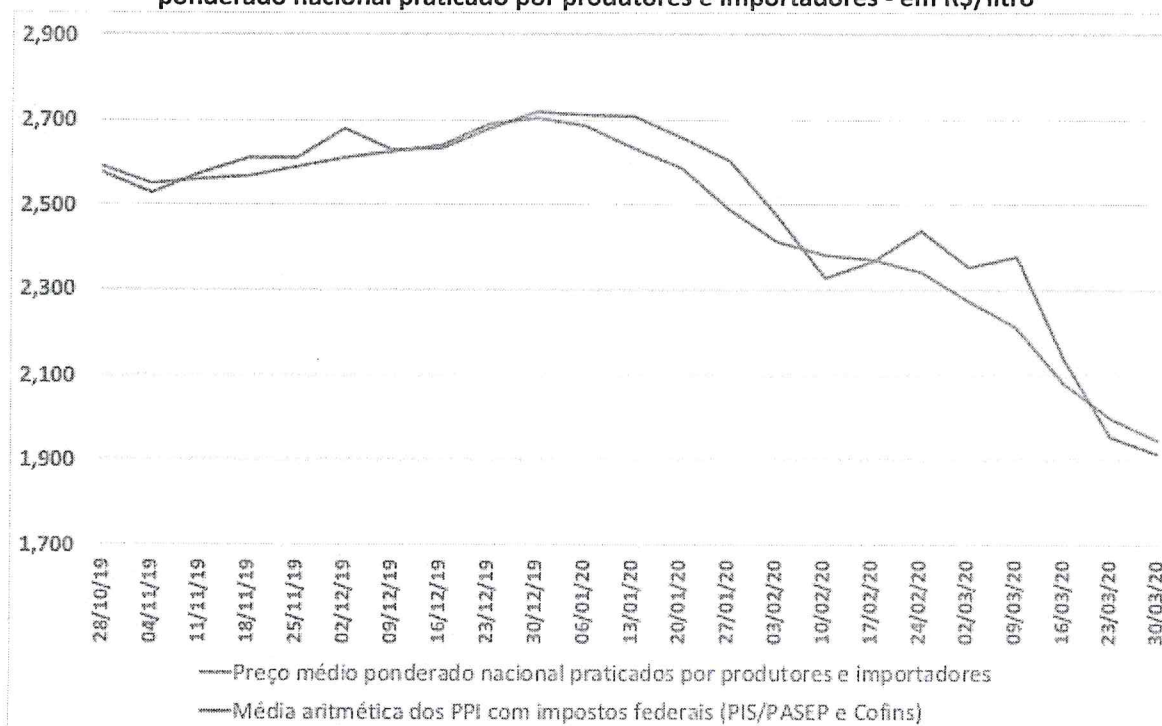
Tabela 5. Óleo diesel S10: Preços médios ponderados praticados por produtores e importadores - Brasil e grandes Regiões – em R\$/litro

Período		Região					Brasil
		Norte	Nordeste	Centro-Oeste	Sul	Sudeste	
28/10/19	03/11/19	2,54257	2,50718	2,72280	2,56588	2,64507	2,59013
04/11/19	10/11/19	2,48737	2,47153	2,68093	2,54850	2,60954	2,55072
11/11/19	17/11/19	2,47488	2,47789	2,68247	2,55702	2,60404	2,56087
18/11/19	24/11/19	2,49548	2,48775	2,69651	2,56956	2,63136	2,56871
25/11/19	01/12/19	2,50765	2,51136	2,70467	2,58016	2,64247	2,58810
02/12/19	08/12/19	2,55879	2,52263	2,72776	2,60171	2,66689	2,61200
09/12/19	15/12/19	2,54254	2,55564	2,75010	2,60966	2,67444	2,62737
16/12/19	22/12/19	2,56764	2,55494	2,75787	2,61686	2,70327	2,63951
23/12/19	29/12/19	2,60604	2,59410	2,81661	2,67983	2,77626	2,69125
30/12/19	05/01/20	2,60504	2,60534	2,81531	2,68358	2,76878	2,70622
06/01/20	12/01/20	2,60658	2,59806	2,80865	2,67072	2,75799	2,68633
13/01/20	19/01/20	2,55193	2,53833	2,76178	2,61840	2,70460	2,63389
20/01/20	26/01/20	2,46138	2,49854	2,74401	2,56852	2,65605	2,58688
27/01/20	02/02/20	2,38687	2,42131	2,58984	2,47693	2,55998	2,48779
03/02/20	09/02/20	2,31225	2,31869	2,56058	2,40171	2,49143	2,41286
10/02/20	16/02/20	2,26958	2,28496	2,49762	2,36943	2,43951	2,38004
17/02/20	23/02/20	2,26280	2,27293	2,50184	2,36275	2,45042	2,37216
24/02/20	01/03/20	2,23397	2,26212	2,49677	2,32594	2,41591	2,34324
02/03/20	08/03/20	2,15770	2,18278	2,40237	2,26163	2,34633	2,27177
09/03/20	15/03/20	2,14958	2,14122	2,35665	2,17959	2,27456	2,21152
16/03/20	22/03/20	2,00458	1,99737	2,14959	2,04735	2,15311	2,07779
23/03/20	29/03/20	1,88557	1,91862	2,13439	2,00271	2,05373	1,99869
30/03/20	05/04/20	1,84974	1,88307	2,07413	1,95457	2,03365	1,95050
Variação total		-27,2%	-24,9%	-23,8%	-23,8%	-23,1%	-24,7%

Fonte: ANP

23. As variações totais nos PPI para o período considerado ficaram entre -28,7% em Duque de Caxias e -30,6% em Manaus. Os preços médios ponderados praticados por produtores e importadores, por sua vez, apresentaram variação de -21,6% na média nacional. No gráfico 3 comparamos a evolução do preço médio ponderado nacional do diesel S10 praticado por produtores e importadores com a evolução da média aritmética dos PPI de todas as localidades, acrescida de impostos federais.

Gráfico 3. Diesel S10: evolução da média aritmética dos PPI acrescidos de impostos federais e do preço médio ponderado nacional praticado por produtores e importadores - em R\$/litro



Fonte: ANP e S&P Platts. Elaboração própria.

24. Observa-se do Gráfico 3 que ambas as cotações - preço médio ponderado nacional do diesel S10 praticado por produtores e importadores e média aritmética dos PPI de todas as localidades, acrescida de impostos federais - descrevem movimentos semelhantes e bastante próximos.

PPI e preços médios ponderados de produção e importação – Gasolina

25. Nas Tabelas 6 e 7, apresentamos os dados de PPI estimados pela S&P Platts e divulgados regularmente pela ANP e de preços médios ponderados de produção e importação da gasolina A nas semanas entre nov/19 e mar/20, bem como a variação nominal total no período dessas cotações, para diversas localidades.

Tabela 6. Preços de Paridade de Importação da Gasolina A – Em R\$/litro

Preço de Paridade de Importação R\$/litro																
Data	Manaus	Itaquí	Suspe	Aratu	Santos	Paranaíba	Tramandá	Guamaré	Duque de Caxias	Betim	Cubatão	Mauá	Paulínia	São José dos Campos	Araucária	Canoas
28/10/2019 A 01/11/2019	1,7117	1,7254	1,7117	1,7132	1,7586	1,7472	1,7409	1,7680	1,8241	1,8311	1,7673	1,7847	1,7921	1,7899	1,7657	1,7603
04/11/2019 A 08/11/2019	1,7491	1,7629	1,7491	1,7507	1,8009	1,7893	1,7833	1,8054	1,8663	1,8734	1,8095	1,8269	1,8343	1,8321	1,8079	1,8026
11/11/2019 A 15/11/2019	1,7814	1,7953	1,7814	1,7832	1,8357	1,8239	1,8185	1,8377	1,9011	1,9092	1,8443	1,8617	1,8691	1,8669	1,8425	1,8378
18/11/2019 A 22/11/2019	1,8170	1,8309	1,8170	1,8188	1,8704	1,8586	1,8532	1,8733	1,9359	1,9429	1,8791	1,8965	1,9039	1,9016	1,8772	1,8726
25/11/2019 A 29/11/2019	1,8872	1,9011	1,8872	1,8890	1,9393	1,9274	1,9221	1,9435	2,0047	2,0118	1,9479	1,9653	1,9727	1,9705	1,9460	1,9415
02/12/2019 A 06/12/2019	1,7879	1,8017	1,7879	1,7896	1,8411	1,8293	1,8239	1,8441	1,9066	1,9136	1,8498	1,8672	1,8746	1,8723	1,8479	1,8432
09/12/2019 A 13/12/2019	1,8119	1,8258	1,8119	1,8137	1,8678	1,8560	1,8506	1,8682	1,9333	1,9403	1,8765	1,8939	1,9013	1,8990	1,8746	1,8700
16/12/2019 A 20/12/2019	1,8339	1,8479	1,8339	1,8358	1,8893	1,8775	1,8723	1,8902	1,9548	1,9618	1,8980	1,9154	1,9228	1,9206	1,8960	1,8916
23/12/2019 A 27/12/2019	1,8726	1,8866	1,8726	1,8746	1,9280	1,9160	1,9110	1,9289	1,9934	2,0005	1,9366	1,9540	1,9614	1,9592	1,9346	1,9304
30/12/2019 A 03/01/2020	1,8377	1,8517	1,8377	1,8397	1,8941	1,8819	1,8776	1,8939	1,9595	1,9666	1,9027	1,9201	1,9275	1,9253	1,9004	1,8970
06/01/2020 A 10/01/2020	1,7998	1,8139	1,7998	1,8020	1,8608	1,8482	1,8452	1,8561	1,9262	1,9333	1,8694	1,8869	1,8943	1,8920	1,8668	1,8644
13/01/2020 A 17/01/2020	1,7850	1,7992	1,7850	1,7874	1,8544	1,8416	1,8391	1,8413	1,9198	1,9269	1,8630	1,8804	1,8878	1,8856	1,8602	1,8585
20/01/2020 A 24/01/2020	1,7512	1,7655	1,7512	1,7538	1,8224	1,8094	1,8074	1,8075	1,8876	1,8949	1,8310	1,8485	1,8559	1,8536	1,8280	1,8269
27/01/2020 A 31/01/2020	1,6630	1,6771	1,6630	1,6652	1,7296	1,7170	1,7141	1,7192	1,7951	1,8021	1,7383	1,7557	1,7631	1,7608	1,7356	1,7334
03/02/2020 A 07/02/2020	1,6342	1,6480	1,6342	1,6359	1,6884	1,6765	1,6717	1,6904	1,7539	1,7609	1,6971	1,7145	1,7219	1,7196	1,6950	1,6911
10/02/2020 A 14/02/2020	1,7248	1,7386	1,7248	1,7264	1,7742	1,7623	1,7573	1,7811	1,8396	1,8467	1,7828	1,8002	1,8076	1,8054	1,7809	1,7766
17/02/2020 A 21/02/2020	1,8391	1,8529	1,8391	1,8407	1,8864	1,8754	1,8716	1,8953	1,9538	1,9609	1,8970	1,9144	1,9218	1,9196	1,8950	1,8910
24/02/2020 A 28/02/2020	1,7305	1,7443	1,7305	1,7322	1,7834	1,7713	1,7669	1,7867	1,8488	1,8559	1,7920	1,8094	1,8168	1,8146	1,7898	1,7862
02/03/2020 A 06/03/2020	1,6335	1,6475	1,6335	1,6355	1,6840	1,6715	1,6681	1,6897	1,7594	1,7665	1,7026	1,7201	1,7275	1,7252	1,7001	1,6974
09/03/2020 A 13/03/2020	1,2209	1,2351	1,2209	1,2233	1,2853	1,2724	1,2701	1,2772	1,3508	1,3578	1,2940	1,3114	1,3188	1,3165	1,2910	1,2894
16/03/2020 A 20/03/2020	0,7459	0,7601	0,7459	0,7482	0,8084	0,7956	0,7929	0,8072	0,8738	0,8808	0,8170	0,8344	0,8418	0,8396	0,8142	0,8123
23/03/2020 A 27/03/2020	0,6190	0,6330	0,6190	0,6210	0,6738	0,6614	0,6576	0,6753	0,7392	0,7463	0,6824	0,6998	0,7072	0,7050	0,6800	0,6770
30/03/2020 A 03/04/2020	0,6330	0,6470	0,6330	0,6350	0,6849	0,6723	0,6703	0,6893	0,8020	0,8091	0,7452	0,7626	0,7700	0,7678	0,7429	0,7396
Variação total	-60,1%	-59,6%	-60,1%	-60,0%	-58,1%	-58,5%	-58,6%	-58,2%	-56,0%	-55,8%	-57,8%	-57,3%	-57,0%	-57,1%	-57,9%	-58,0%

Fonte: S&P Platts

Nota: Valores não contemplam impostos federais (PIS/PASEP e Cofins) no valor total de R\$ 0,8925

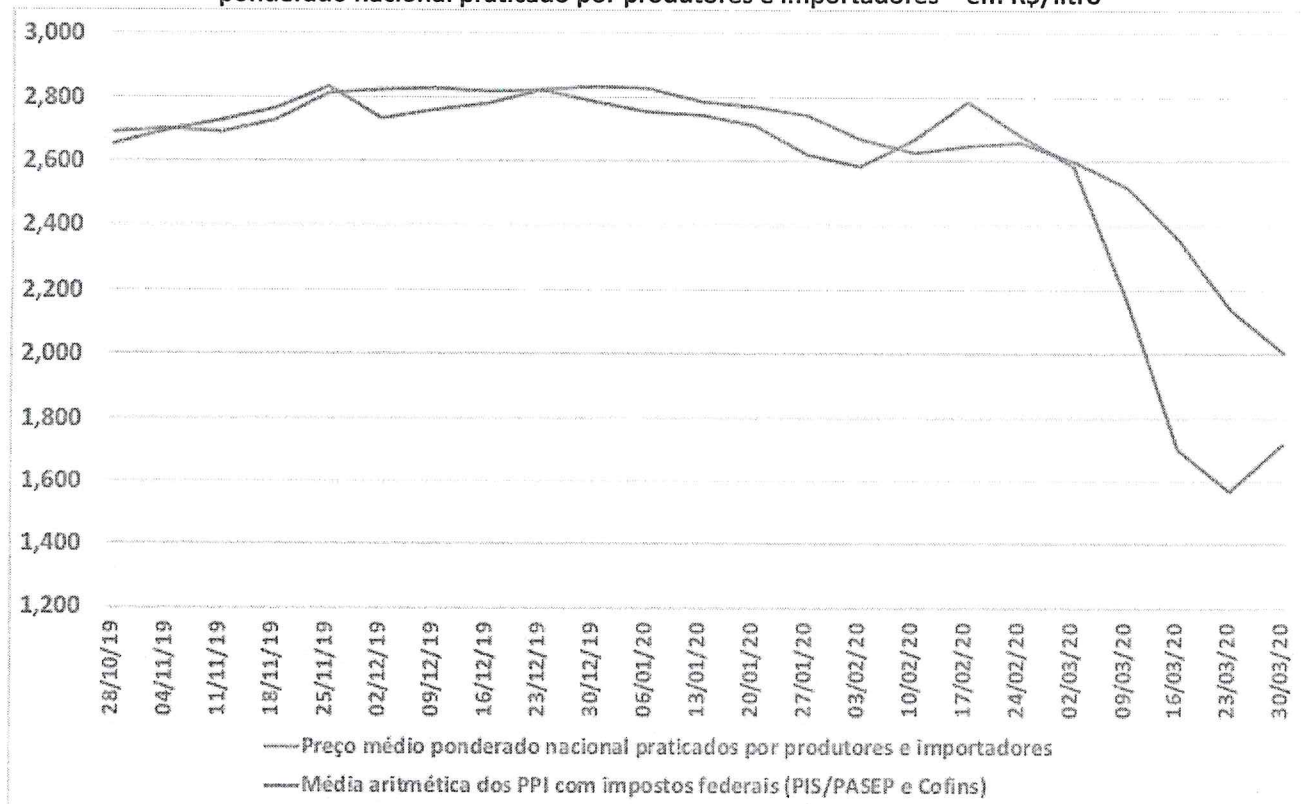
Tabela 7. Gasolina A: Preços médios ponderados praticados por produtores e importadores - Brasil e grandes Regiões – em R\$/litro

Período		Região					Brasil
		Norte	Nordeste	Centro-Oeste	Sul	Sudeste	
28/10/19	03/11/19	2,57658	2,62591	2,82299	2,66523	2,74721	2,69285
04/11/19	10/11/19	2,57774	2,59521	2,82070	2,67621	2,77098	2,70017
11/11/19	17/11/19	2,59516	2,56566	2,81956	2,67520	2,76142	2,68971
18/11/19	24/11/19	2,63756	2,58546	2,86078	2,71819	2,79851	2,72612
25/11/19	01/12/19	2,68250	2,76549	2,91328	2,77014	2,87087	2,81504
02/12/19	08/12/19	2,70620	2,74012	2,94216	2,78860	2,87309	2,82469
09/12/19	15/12/19	2,71924	2,75688	2,94206	2,79180	2,89714	2,82785
16/12/19	22/12/19	2,71797	2,73419	2,94228	2,79150	2,88716	2,81585
23/12/19	29/12/19	2,70185	2,75251	2,94228	2,79529	2,89660	2,82336
30/12/19	05/01/20	2,69830	2,74032	2,94210	2,78672	2,91023	2,83383
06/01/20	12/01/20	2,71638	2,78322	2,94222	2,79244	2,87537	2,82970
13/01/20	19/01/20	2,64777	2,68513	2,90348	2,76860	2,86386	2,78744
20/01/20	26/01/20	2,63785	2,70329	2,88732	2,74847	2,82407	2,76905
27/01/20	02/02/20	2,58542	2,64630	2,85405	2,71444	2,80795	2,74352
03/02/20	09/02/20	2,52819	2,57316	2,77665	2,64792	2,73145	2,66979
10/02/20	16/02/20	2,48269	2,51242	2,73782	2,60462	2,67865	2,62603
17/02/20	23/02/20	2,53775	2,54160	2,76157	2,63118	2,71024	2,64768
24/02/20	01/03/20	2,52445	2,59936	2,76638	2,63989	2,71204	2,65631
02/03/20	08/03/20	2,48328	2,51042	2,71798	2,58216	2,66523	2,59999
09/03/20	15/03/20	2,43175	2,44186	2,64221	2,47338	2,58514	2,52052
16/03/20	22/03/20	2,22855	2,30126	2,46650	2,29397	2,41482	2,35477
23/03/20	29/03/20	1,95125	2,07145	2,30760	2,12938	2,18412	2,13664
30/03/20	05/04/20	1,88110	1,89798	2,07138	1,97717	2,13922	2,00630
Variação total		-27,0%	-27,7%	-26,6%	-25,8%	-22,1%	-25,5%

Fonte: ANP

26. As variações totais nos PPI para o período considerado ficaram entre -55,8% em Betim e -60,1% em Suape e Manaus. Os preços médios ponderados praticados por produtores e importadores, por sua vez, apresentaram variação de -21,6% na média nacional. No Gráfico 4 comparamos a evolução do preço médio ponderado nacional da gasolina A praticado por produtores e importadores com a evolução da média aritmética dos PPI da gasolina A de todas as localidades, acrescida de impostos federais.

Gráfico 4. Gasolina A: evolução da média aritmética dos PPI acrescidos de impostos federais e do preço médio ponderado nacional praticado por produtores e importadores – em R\$/litro



Fonte: ANP e S&P Platts. Elaboração própria.

27. Observa-se do Gráfico 4 que ambas as cotações - preço médio ponderado nacional da gasolina A praticado por produtores e importadores e média aritmética dos PPI de todas as localidades, acrescida de impostos federais - descrevem movimentos semelhantes até o início de março, quando ocorre um descolamento e, ao final do mesmo mês, a diferença reduz-se para menos de R\$ 0,30/litro.

3 - Como é feita a formação dos preços da gasolina e do diesel entre a refinaria e os postos de combustíveis?

28. Desde o início de 2002 os reajustes nos preços nos combustíveis são de responsabilidade de cada agente econômico, consoante o disposto na Lei nº 9.478, de 06 de agosto de 1997, também conhecida como Lei do Petróleo.

29. Os preços da gasolina e do diesel ao consumidor final variam como consequência dos preços de produção/importação, dos tributos estaduais e federais incidentes ao longo da cadeia de comercialização (PIS/Pasep e Cofins, Cide e ICMS), dos custos e despesas operacionais de cada empresa, dos biocombustíveis adicionados ao diesel e à gasolina e das margens de distribuição e de revenda.

Estrutura de formação dos preços da gasolina C

30. Apresentamos, a seguir, uma descrição detalhada da estrutura de formação dos preços da gasolina A, do etanol anidro, da gasolina C na distribuição e da gasolina C na revenda varejista (postos de combustíveis):

Estrutura de formação do preço da gasolina "A" (pura, sem a mistura de etanol anidro combustível - EAC) no produtor ou importador

- A. Preço de realização: Preço FOB (sem fretes e sem tributos). Já inclui a margem do agente econômico.
- B. Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – Cide: Lei nº 10.336, de 12/12/01, e suas alterações, combinada com o Decreto nº 5.060, de 30/04/04, e suas alterações
- C. PIS/Pasep e Cofins: Lei nº 10.865, de 30/04/04, e suas alterações, combinada com o Decreto nº 5.059, de 30/04/04, e suas alterações (para os contribuintes que optaram pela alíquota específica)
- D. Preço de faturamento sem ICMS $D = A + B + C$
- E. ICMS produtor $E = [(D / (1 - ICMS\%)) - D]$: Alíquotas estabelecidas pelos governos estaduais (com reduções das bases de cálculo, se houver) e acrescidas do "Fundo de Pobreza" (se houver).
- F. Preço de faturamento com ICMS (sem o ICMS da Substituição Tributária) $F = D + E$
- G. ICMS da Substituição Tributária^[8] (com PMPF^[9]) $G = (PMPF \times ICMS\% / (1 - MIX) - E$ (7) ou ICMS da Substituição Tributária (na ausência do PMPF) $G = F \times \% MVA \times ICMS\%$ (8)
- H. Preço de faturamento do produtor sem frete (ex refinaria) com ICMS $H = F + G$ (i) ou $+ G$ (ii)

Estrutura de formação do preço do etanol anidro combustível (EAC) a ser misturado à gasolina "A"

- I. Preço do etanol anidro combustível: Preço FOB (sem fretes e sem tributos). Já inclui a margem do agente econômico.
- J. Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – Cide: Lei nº 10.336, de 12/12/01, e suas alterações, combinada com o Decreto nº 5.060, de 30/04/04, e suas alterações
- K. PIS/Pasep e Cofins: Lei nº 11.727, de 23/06/08, e suas alterações, combinada com o Decreto nº 6.573, de 19/09/08, e suas alterações (para os contribuintes que optaram pela alíquota específica)
- L. Preço de faturamento do produtor sem frete e sem ICMS (O ICMS incidente sobre o etanol anidro foi cobrado na etapa de produção da gasolina A na proporção da mistura para formação da gasolina C, conforme item G acima^[10])

$$L = I + J + K + L$$

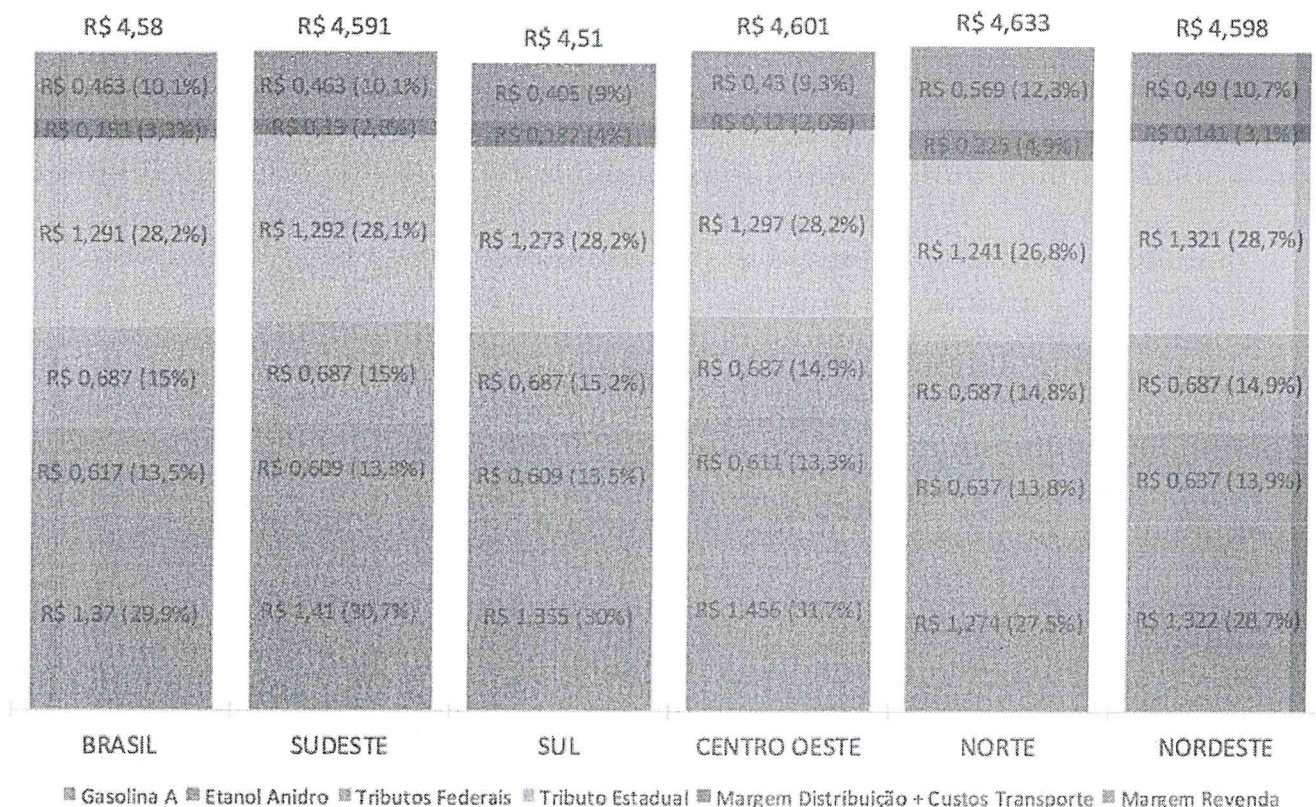
Estrutura de formação do preço da gasolina "C" (mistura de gasolina "A" e etanol anidro combustível) a partir da distribuidora

- M. Frete da gasolina "A" até a base de distribuição
- N. Frete do EAC até a base de distribuição (frete de coleta)
- O. Custo de aquisição da distribuidora $O = M + N + (H \times (1 - MIX) + (L \times MIX)$
- P. Margem da distribuidora
- Q. Frete da base de distribuição até o posto revendedor
- R. Preço de faturamento da distribuidora $R = O + P + Q$

Estrutura de formação do preço final de venda da gasolina "C" no posto revendedor

- S. Custo de aquisição do posto revendedor $S = R$
- T. Margem da revenda
- U. Preço bomba de gasolina "C" $U = S + T$

31. O Gráfico 5, que é uma reprodução de gráfico apresentado pelo Ministério de Minas e Energia no seu Relatório Mensal do Mercado de Derivados do Petróleo^[11], apresenta estimativas, para a última semana de jan/2020, das parcelas do preço por litro da gasolina C destinadas a custear os preços de realização da gasolina A e do etanol anidro, dos tributos federais e estaduais incidentes sobre o combustível e das respectivas margens de distribuição e revenda.

Gráfico 5. Gasolina C, composição do preço ao consumidor (R\$/litro e %): 26/01/2020 a 01/02/2020

Fonte: MME

32. Em média, o preço da gasolina A no mercado nacional corresponde a 30% do preço da Gasolina C ao consumidor final, já a participação dos tributos federais e estaduais representam cerca de 43% e a do etanol anidro é de 14% do preço final ao consumidor.

Estrutura de formação dos preços do diesel S10

33. Apresentamos, a seguir, uma descrição detalhada da estrutura de formação dos preços da gasolina A, do etanol anidro, da gasolina C na distribuição e da gasolina C na revenda varejista (postos de combustíveis):

Estrutura de formação do preço do óleo diesel (sem a mistura de biodiesel) no produtor ou importador

- A. Preço de realização: Preço FOB (sem fretes e sem tributos). Já inclui a margem do agente econômico.
- B. Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – Cide: Lei nº 10.336, de 12/12/01, e suas alterações, combinada com o Decreto nº 5.060, de 30/04/04, e suas alterações
- C. PIS/PASEP e Cofins: Lei nº 10.865, de 30/04/04, e suas alterações, combinada com o Decreto nº 5.059, de 30/04/04, e suas alterações (para os contribuintes que optaram pela alíquota específica)
- D. Preço de faturamento sem ICMS $D = A + B + C$
- E. ICMS produtor $E = [(D / (1 - \text{ICMS}\%)) - D]$: Alíquotas estabelecidas pelos governos estaduais (com reduções das bases de cálculo, se houver) e acrescidas do "Fundo de Pobreza" (se houver).
- F. Preço de faturamento com ICMS (sem o ICMS da Substituição Tributária) $F = D + E$
- G. (i) ICMS da Substituição Tributária (com PMPF^[12]) $G (i) = (PMPF \times \text{ICMS}\% / (1 - \text{MIX}^{[13]})) - E$

Ou (ii) ICMS da Substituição Tributária (na ausência do PMPF) $G (ii) = \% \text{MVA}^{[14]} \times \text{ICMS}\%$

H. Preço de faturamento do produtor (ex refinaria) com ICMS $H = F + G (i) \text{ ou } G (ii)$

Estrutura de formação do preço do biodiesel (B100), a ser misturado ao óleo diesel (a partir do produtor de óleo diesel)

- I. Preço do biodiesel a ser adquirido, pela distribuidora, do produtor de óleo diesel (I)
- J. PIS/Pasep e Cofins: Lei nº 11.116, de 18/05/05, e suas alterações, combinada com o Decreto nº 5.297, de 06/12/04, e suas alterações (para os contribuintes que optaram pela alíquota específica)
- K. Preço de faturamento do produtor de biodiesel sem ICMS $K = I + J$

Estrutura de formação do preço do diesel BX (mistura de diesel com biodiesel - B100) a partir da distribuidora

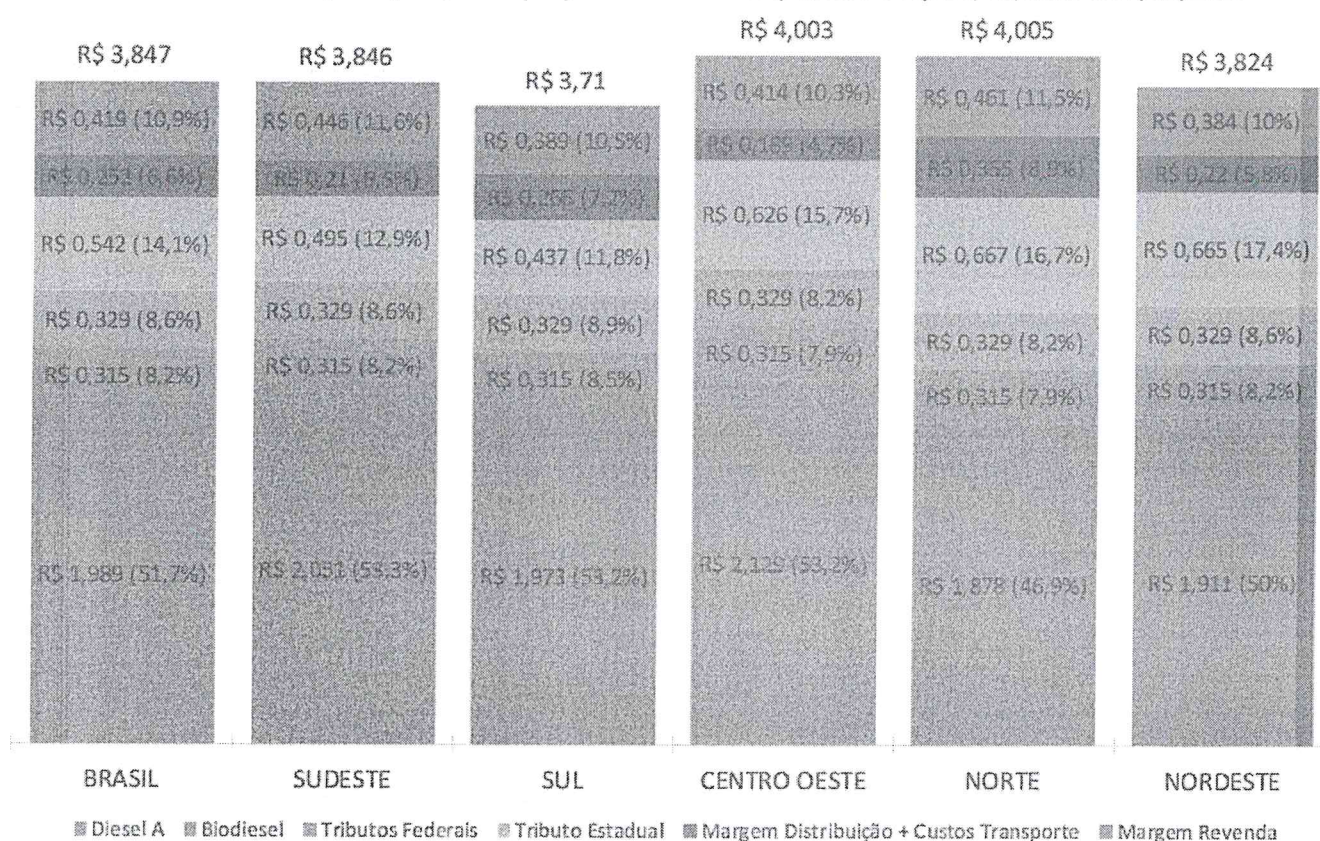
- L. Frete do óleo diesel até a base de distribuição (quando cobrados separadamente)
- M. Frete do biodiesel até a base de distribuição (Frete de coleta usina)
- N. Custo de aquisição da distribuidora $N = (H \times (1 - \text{MIX}) + (K \times \text{MIX}) + L + M$
- O. Margem da distribuidora
- P. Frete da base de distribuição até o posto revendedor
- Q. Preço de faturamento da distribuidora $Q = N + O + P$

Estrutura de formação do preço final de venda do diesel BX no posto revendedor

- R. Custo de aquisição do posto revendedor $R = Q$
- S. Margem da revenda
- T. Preço bomba do diesel $T = S + R$

34. O gráfico 6, que é uma reprodução de gráfico apresentado pelo Ministério de Minas e Energia no seu Relatório Mensal do Mercado de Derivados do Petróleo, apresenta estimativas, para a última semana de jan/2020, das parcelas do preço por litro do diesel S10 destinadas a custear os preços de realização do diesel A e do biodiesel, dos tributos federais e estaduais incidentes sobre o combustível e das respectivas margens de distribuição e revenda.

Gráfico 6. Diesel S10, composição do preço ao consumidor (R\$/litro e %): 26/01/2020 a 01/02/2020



Fonte: MME

4 - Em índices percentuais e de acordo com os preços anteriores, qual o valor da queda dos preços destes combustíveis, entre as refinarias e os postos combustíveis, acumulados entre os meses de Novembro de 2019 e Março de 2020?

35. No cumprimento das suas atribuições, a Agência promove uma pesquisa de preços semanal para acompanhar os preços praticados pelas distribuidoras e postos revendedores de combustíveis. Atualmente, o Levantamento de Preços e de Margens de Comercialização de Combustíveis (LPMCC) abrange gasolina comum, etanol hidratado combustível (álcool etílico hidratado combustível - AEHC), óleo diesel S-500, óleo diesel S-10, gás natural veicular (GNV) e gás liquefeito de petróleo (GLP - botijão de 13 quilos), pesquisados em 459 localidades, de acordo com procedimentos estabelecidos pela Portaria ANP nº 202, de 15/8/2000.

36. Na tabela 8, reproduzimos os preços médios de distribuição e revenda obtidos por meio do LPMCC para as semanas compreendidas entre novembro/19 e março de 2020. Nela também apresentamos as variações percentuais acumuladas dos preços de revenda e distribuição de cada combustível entre as semanas de 27/10/19 a 02/11/19 e 29/03/20 a 04/04/20.

Tabela 8. Preços médios de revenda e distribuição da gasolina comum, óleo diesel S500 e óleo diesel S10

Data Inicial	Data Final	Brasil					
		Gasolina Comum		Óleo Diesel S500		Óleo Diesel S10	
		Revenda	Distribuição	Revenda	Distribuição	Revenda	Distribuição
27/10/19	02/11/19	4,386	3,957	3,714	3,361	3,784	3,419
03/11/19	09/11/19	4,402	3,962	3,718	3,342	3,787	3,400
10/11/19	16/11/19	4,407	3,968	3,715	3,344	3,788	3,399
17/11/19	23/11/19	4,413	3,983	3,710	3,329	3,786	3,391
24/11/19	30/11/19	4,428	4,001	3,708	3,336	3,785	3,397
01/12/19	07/12/19	4,489	4,066	3,718	3,349	3,794	3,410
08/12/19	14/12/19	4,521	4,073	3,722	3,358	3,803	3,417
15/12/19	21/12/19	4,554	4,105	3,742	3,381	3,811	3,435
22/12/19	28/12/19	4,555	4,109	3,751	3,388	3,822	3,446
29/12/19	04/01/20	4,558	4,112	3,779	3,417	3,847	3,477
05/01/20	11/01/20	4,558	4,123	3,783	3,422	3,848	3,482
12/01/20	18/01/20	4,586	4,139	3,791	3,439	3,862	3,485
19/01/20	25/01/20	4,594	4,136	3,800	3,430	3,866	3,480
26/01/20	01/02/20	4,580	4,117	3,778	3,375	3,847	3,428
02/02/20	08/02/20	4,578	4,106	3,766	3,362	3,840	3,405
09/02/20	15/02/20	4,550	4,066	3,711	3,258	3,797	3,306
16/02/20	22/02/20	4,537	4,061	3,701	3,237	3,781	3,284
23/02/20	29/02/20	4,535	4,076	3,677	3,216	3,763	3,253
01/03/20	07/03/20	4,531	4,063	3,661	3,204	3,748	3,235
08/03/20	14/03/20	4,515	4,037	3,618	3,131	3,707	3,181
15/03/20	21/03/20	4,486	3,994	3,586	3,112	3,680	3,155
22/03/20	28/03/20	4,400	3,852	3,492	2,966	3,590	3,029
29/03/20	04/04/20	4,298	3,775	3,437	2,930	3,533	3,003
Variação total		-2,01%	-4,60%	-7,46%	-12,82%	-6,63%	-12,17%

Fonte: ANP

37. Por oportuno, é importante ressaltar que diferenças entre patamares absolutos de preços de produção, distribuição e revenda implicam em diferentes valores de variações percentuais observadas para uma determinada variação absoluta. Tomando, por exemplo, o caso do diesel S10, observamos uma redução de R\$ 0,25 entre os preços médios de revenda da primeira e última semanas da Tabela 8, que corresponde a uma redução de 6,63%, em termos nominais. Já os preços médios ponderados praticados por produtores e importadores do diesel, apresentados na tabela 5 (resposta à pergunta 2), tiveram, na média nacional, uma redução de R\$ 0,64, correspondente a uma redução de 24,7%, em termos nominais. Ou seja, uma variação absoluta dos preços médios ponderados praticados por produtores e importadores pouco superior ao dobro da verificada para o preço médio de revenda correspondeu a uma variação percentual equivalente a quase 4 vezes a variação percentual observada para o preço médio de revenda. Isso ocorreu porque o patamar absoluto dos preços médios ponderados praticados por produtores e importadores é inferior ao verificado para os valores dos preços médios de revenda no mesmo período.

5 - Como é feita a formação dos preços da gasolina e do diesel entre os postos de combustíveis até o consumidor final?

6 - Em índices percentuais e de acordo com os preços anteriores, qual o valor da queda dos preços destes combustíveis, entre os postos e o consumidor final, acumulados entre os meses de Novembro de 2019 e Março de 2020?

38. Com relação às perguntas 5 e 6, esclarece-se que, conforme explicitado anteriormente nesta Nota Técnica, a revenda é a atividade de comercialização ao consumidor final exercida pelos revendedores varejistas (postos) e transportadores-revendedores-retalhistas (TRR). Portanto, os preços de revenda nos postos representam, na ampla maioria dos casos, os preços cobrados do consumidor final.

7 - A que razão, ou razões, atribui-se o fato de que as quedas dos valores destes combustíveis antes das refinarias não são refletidos nas mesmas proporções sobre os preços praticados para o consumidor final?

8 - A que razão, ou razões, atribui-se o fato de que as quedas dos valores da gasolina e do diesel entre as refinarias e os postos não são refletidos nas mesmas proporções sobre os preços praticados para o consumidor final?

9 - Muitos consumidores se queixam que, quando é anunciado o aumento do preço destes combustíveis junto às refinarias, imediatamente esse aumento é repassado para as bombas, o que também já foi percebido pela subscritora da presente peça. Porém, quando há queda no preço da gasolina e do diesel junto às refinarias, essa redução não chega com a mesma velocidade ao consumidor final. Com base nisso, pergunta-se: A que fator ou fatores se atribui essa situação?

10 Enfim, de, acordo com os últimos acontecimentos, ainda que tenha havido uma queda significativa no preço do petróleo antes das refinarias e mesmo junto a elas durante o mês de Março de 2020, essa queda não está sendo sentida na mesma proporção junto às bombas. Eis que, como afirma um grande número de consumidores, a queda dos preços destes combustíveis para si tem sido de forma muito tímida se considerados os índices percentuais anunciados pelo Governo Federal junto as refinarias. Com base nisso, pergunta-se: Há algum fator específico impedindo que as últimas quedas de preços da gasolina e do diesel junto às refinarias, anunciadas pelo Governo Federal, chegue às bombas na mesma proporção que a original? Sendo positiva a resposta, qual o fator?

39. Em resposta às questões 7, 8, 9 e 10, que tratam essencialmente do mesmo tema, qual seja, o de transmissão assimétrica de preços ao longo da cadeia de abastecimento de combustíveis, prestam-se os seguintes esclarecimentos.

40. Inicialmente, é importante ressaltar que a oferta primária de gasolina A e diesel A no país é feita, majoritariamente, pelas refinarias (por meio do processamento do petróleo, que envolve uma série de outros custos além do custo de aquisição do petróleo), e complementada pelos importadores, centrais petroquímicas e formuladores.

41. Conforme explicitado anteriormente nesta Nota Técnica, esses agentes - fundamentalmente, refinarias e importadores - não vendem combustíveis automotivos diretamente aos postos revendedores. Antes, o combustível é vendido aos distribuidores e, somente depois, é comercializado para os postos revendedores e, por fim, aos consumidores finais. Assim, ao longo dessa cadeia, cada elo possui funções específicas do ponto de vista do abastecimento nacional, conforme legislação aplicável, e são adicionados diversos outros valores ao preço do combustível na etapa de fornecimento primário, tais como tributos federais, estaduais, fretes, custo do biocombustível a ser adicionado, margens de distribuição e de revenda, entre outros.

42. Dessa forma, há diversos fatores que podem influenciar os preços dos combustíveis automotivos desde sua saída da refinaria até sua chegada ao consumidor final. A composição e as estruturas de formação de preços da gasolina C e do óleo diesel B, da refinaria até o posto revendedor foram reproduzidas na resposta a pergunta 3^[15].

43. Tema amplamente tratado na literatura, a assimetria na transmissão de preços (ATP) significa que as variações de preços na etapa inicial da cadeia comumente não são transmitidos de forma instantânea e nem com a mesma intensidade para as etapas seguintes. Alguns estudiosos referem-se ao

fenômeno por meio da expressão: *"Prices rise like rockets but fall like feathers"* ou *"preços sobem com foguete, mas caem como penas"*.

44. A assimetria na transmissão de preços (ATP) no mercado de combustíveis foi, inclusive, objeto de dois trabalhos técnicos elaborados pela ANP, ambos remetidos ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade)^[16] e publicados no sítio eletrônico da Agência^[17]. A análise preliminar realizada pela Nota Técnica 006/2019/SDR^[18] para o mercado de gasolina C, referente aos anos de 2017 e 2018 verificou que, na maior parte do período analisado, os reajustes (positivos e negativos) praticados pelos produtores de gasolina foram acompanhados pelos distribuidores *"porém em intensidades diferentes e com certa defasagem temporal, o que, mesmo em caráter preliminar, permite identificar o fenômeno da assimetria de transmissão de preços nos diferentes elos da cadeia de abastecimento no Brasil."* Com base no trabalho constante na Nota Técnica 006/2019/SDR serão prestados, a seguir, esclarecimentos sobre o tema.

45. De acordo com Silva (2011)^[19] a ATP, entendida como uma divergência de ajustamento dos preços de um mercado, é comumente aceita como uma hipótese de falha de mercado. No entanto, outros autores destacam que esta manifestação não, necessariamente, deriva de tal deficiência^[20]. Ainda segundo Silva (2011), a literatura indica diversas causas para a ATP, como: a existência de intervenção política no mercado, a assimetria de informações, o gerenciamento de estoques, os custos de ajustamento e o poder de mercado.

46. Rodrigues e Losekann (2017)^[21] afirmam que embora haja diversas referências que indicam a existência de falhas de mercado como fatores relevantes à formação de ATP, existem outros elementos igualmente relevantes que podem acarretar em assimetria na transmissão de preços, mas que são pouco abordados na literatura. Entre os diversos fatores determinantes da ATP, os autores destacam: estoques, intervenções governamentais através de subsídios de preços e manutenção de quotas comerciais; Ciclos de Edgeworth^[22] e até mesmo a entrada em vigor de uma regulamentação.

47. Os autores indicam que, no Brasil, a legislação que obriga a adição do etanol anidro à gasolina A, bem como a mistura de biodiesel ao diesel podem gerar ATP devido ao custo de transporte de etanol e do biodiesel, e da baixa capilaridade da infraestrutura estabelecida. A concentração da produção de etanol em uma região cria diferenciais de custos de transporte de etanol para os centros consumidores. Além disso, o etanol é transportado, principalmente, por caminhões, permitindo que o impacto marginal da distância de transporte de etanol nos preços da gasolina varie com o preço do diesel. Assim, a distância para o centro produtor de etanol é uma variável importante para a oferta e afeta tanto o preço do etanol quanto o preço da gasolina C. A mesma interpretação é válida para o óleo diesel vendido ao consumidor final.

48. Em seu estudo, Rodrigues e Losekann (2017) verificaram comportamento assimétrico entre os preços de distribuição e de revenda de combustíveis em diversas cidades brasileiras e perceberam, por exemplo, que a nova política de preços da Petrobras, com maior frequência de reajustes de preço da gasolina nas refinarias, aparentemente, acarretou maior assimetria de transmissão nas duas últimas fases da cadeia de comercialização, uma vez que, até 2016, as variações de preços eram convergentes^[23].

49. Diante do exposto ao longo dessa resposta, percebe-se que há inúmeros componentes de custo agregados ao preço da gasolina A (produzida pelas refinarias) ao longo da cadeia produtiva, até que o produto final chegue ao consumidor. Alguns desses custos são fixos ou não variam de forma atrelada ou proporcional à variação do preço do produto adquirido na etapa anterior. Desta forma, uma alteração de X% no preço de refinaria, dificilmente será repassada, na mesma proporção, ao consumidor, dados os demais custos incorridos na cadeia. Além disso, observou-se que há diversas razões (não necessariamente relacionadas a falhas de mercado ou abuso de poder de mercado) que explicariam a assimetria na transmissão de preços ao longo da cadeia produtiva.

50. Adicionalmente, nas últimas semanas, informações obtidas pela ANP indicam que o volume de vendas de combustíveis caiu substancialmente, em função da redução do deslocamento de pessoas e da atividade econômica, em meio aos esforços de contenção do contágio pelo novo

coronavírus. A queda de demanda acarreta um giro mais lento dos estoques nas diversas etapas da cadeia, possivelmente retardando ainda mais a transmissão da diminuição dos preços.

11 - Muitos consumidores nos questionam porque o postos com a bandeira da Petrobras, por estarem ligados diretamente a uma companhia estatal que mantém monopólio do respectivo mercado nacional, não contribuem com o efetivo e eficiente repasse das quedas dos preços dos combustíveis junto às refinarias para os consumidores. Com base nisto, pergunta-se: a que fator ou fatores se atribui essa prerrogativa?

51. Tal como já explicitado na resposta à perguntas 7, 8 e 9 e 10, o produtor de combustíveis automotivos (neste caso, a empresa Petróleo Brasileiro S.A.) não fornece combustíveis diretamente aos postos revendedores. A gasolina A e o óleo diesel A produzidos ou importados pela referida empresa são vendidos aos distribuidores, que adicionam biocombustíveis a tais produtos para composição, respectivamente, da gasolina C e do óleo diesel B, que serão comercializados aos postos revendedores e, posteriormente, ao consumidor final. Ao longo da cadeia de abastecimento, diversos são os componentes de valor adicionados ao preço de realização dos combustíveis nas refinarias.

52. A Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997 (Lei do Petróleo), criou um novo marco regulatório para o setor petrolífero brasileiro, objetivando dotá-lo de regime de livre mercado, com maior eficiência econômica e incremento da competição entre os agentes econômicos^[24].

53. Assim, os preços praticados pelos diversos agentes econômicos que atuam ao longo da cadeia de abastecimento de combustíveis automotivos são definidos em regime de livre mercado, considerando fatores como: custos de aquisição do produto, margem líquida de remuneração, despesas operacionais, impostos incidentes e padrão de concorrência de cada mercado. Este último por sua vez, varia de acordo com elementos como: renda da população, número de revendedores e de distribuidores que atuam no mercado e volume comercializado por tipo de combustível.

54. A revenda varejista de combustíveis automotivos^[25], por sua vez, é regulamentada pela Resolução ANP nº 41/2013, que estabelece que tal atividade não pode ser exercida por distribuidor de combustíveis automotivos^[26]. Além disso, o revendedor varejista não poder ter, em seu quadro societário, pessoa jurídica que seja autorizada pela ANP à atividade de distribuição de combustíveis líquidos^[27].

55. De acordo com a regulamentação em vigor, o revendedor varejista de combustíveis automotivos pode optar por exibir ou não a marca comercial de um determinado distribuidor de combustíveis líquidos. Caso opte por exibir, o revendedor varejista deverá adquirir, armazenar e comercializar somente combustível automotivo fornecido pelo distribuidor do qual exiba a marca comercial. Nesses casos, são firmados contratos de Promessa de Compra e Venda de Mercadoria (PCVM) entre o distribuidor e o revendedor varejista, garantindo, dessa forma, o direito exclusivo do distribuidor de fornecer combustíveis para o posto revendedor durante um determinado período definido no contrato.

56. As relações contratuais entre um distribuidor e um posto revendedor são diversas e podem, a partir das vedações contidas no marco regulatório e da prática observada no mercado, ser sintetizadas em quatro tipos:

a) Contrato Integral ou CODO (*Company Owned / Dealer Operated*), no qual a distribuidora possui o terreno, constrói o posto e terceiriza a sua operação. Em todos os casos, há reduzida autonomia comercial por parte do revendedor em relação à distribuidora.

b) Contrato Parcial, no qual o candidato a revendedor é dono do terreno onde a distribuidora constrói o posto. Comumente, a distribuidora fornece capital de giro para o início da operação do posto, mas há relativa autonomia comercial por parte do revendedor.

c) Contrato de Mútuo ou DODO (*Dealer Owned / Dealer Operated*), no qual o candidato a posto revendedor deve possuir o terreno e os equipamentos do posto. Ele poderá

fazer um Contrato de Compra e Venda Mercantil com uma distribuidora com cláusula de exclusividade de fornecimento e de representação da marca, em troca de um volume inicial de combustível ou capital de giro.

d) Contrato de Compra e Venda Mercantil com prazos variados sem cláusula de exclusividade de fornecimento e representação da marca (adotado, em geral, por postos bandeira branca).

57. No Brasil, estas modalidades podem sofrer variações, por exemplo, mesmo quando não detêm a propriedade do terreno, as distribuidoras podem realizar importantes investimentos no posto (visualização da marca, tanques, bombas de combustível). Tais investimentos podem ser complementados por empréstimos para garantir que o revendedor cumpra requisitos de imagem e qualidade desejados pela distribuidora^[28].

58. Assim, postos que ostentam a marca BR não têm relação comercial direta com o produtor (no caso, a Petrobras) e exercem suas atividades sujeitas às relações contratuais estabelecidas com a distribuidora (neste caso, a BR Distribuidora), bem como às condições do mercado no qual operam. Em que pese os contratos de exclusividade firmados com as distribuidoras, os postos são livres para precificarem seus produtos^[29].

59. Destaca-se, ainda, que a Petrobras vendeu participação na BR Distribuidora, não sendo mais acionista majoritária nem controladora da referida empresa, desde julho de 2019. Mesmo quando o era, conforme já relatado, não poderia influir diretamente na precificação dos agentes revendedores vinculados à BR Distribuidora.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

60. A presente Nota Técnica foi elaborada com o objetivo de prestar esclarecimentos técnicos acerca da formação de preços de combustíveis no Brasil, respondendo às perguntas formuladas no Requerimento de Informação nº 318, de 2020, de autoria do Deputado Federal Alê Silva (PSL/MG). Por meio do Ofício nº 71/2020/ASPAR/GM-MME o Ministério de Minas e Energia encaminhou a solicitação de informações a esta ANP para providências.

61. Na Seção 2, foram feitos esclarecimentos gerais e, em seguida, respondidas as perguntas específicas do Requerimento. As principais ideias estão sintetizadas a seguir.

62. A cadeia de abastecimento de combustíveis no Brasil pode ser subdividida em três etapas: o fornecimento primário, efetuado por refinadores de petróleo, centrais petroquímicas, formuladores de combustíveis, produtores de biocombustíveis (etanol e biodiesel) e importadores; a distribuição, que consiste em operações como o armazenamento, a mistura (de combustíveis fósseis com biocombustíveis), o transporte, a transferência e a venda atacadista; e a revenda, atividade de comercialização ao consumidor final exercida pelos revendedores varejistas (postos) e transportadores-revendedores-retalhistas (TRR).

63. A Petrobras, empresa de economia mista e controle estatal, detentora de 98% da capacidade instalada de refino, foi responsável, em 2019, por 76% do fornecimento primário de gasolina A e 75% do fornecimento primário de óleo diesel A. A Petrobras vendeu participação na BR Distribuidora, não sendo mais acionista majoritária nem controladora da referida empresa. Atualmente, estão autorizados pela ANP 155 distribuidores de combustíveis líquidos e 39.352 revendedores varejistas de combustíveis automotivos.

64. A revenda varejista de combustíveis automotivos é regulamentada pela Resolução ANP nº 41/2013, que estabelece que tal atividade não pode ser exercida por distribuidor de combustíveis automotivos. Além disso, o revendedor varejista não poder ter, em seu quadro societário, pessoa jurídica que seja autorizada pela ANP à atividade de distribuição de combustíveis líquidos. Em que pese os contratos de exclusividade firmados com as distribuidoras, os postos são livres para precificarem seus produtos.

65. Desde 2002, vigora no Brasil o regime de liberdade de preços. 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. Os reajustes nos preços nos combustíveis são de responsabilidade de cada agente econômico. Os preços da gasolina e do diesel ao consumidor final variam como consequência dos preços de produção/importação, dos tributos estaduais e federais incidentes ao longo da cadeia de comercialização (PIS/Pasep e Cofins, Cide e ICMS), dos custos e despesas operacionais de cada empresa, dos biocombustíveis adicionados ao diesel e à gasolina e das margens de distribuição e de revenda.

66. Preços de paridade de importação (PPI) são informações de referência (levantadas e disponibilizadas à ANP pela agência de informações S&P Global Platts) e não significam operações comerciais específicas de determinada empresa, no entanto, representam estimativas de quais seriam os preços nos principais pontos de importação dos respectivos produtos.

67. A Petrobras, devido à sua forte presença no fornecimento primário de derivados de petróleo, tem grande influência na formação dos preços médios nesta etapa da cadeia. Por essa razão, cabem aqui comentários sobre as diretrizes adotadas e divulgadas pela empresa na precificação dos seus produtos, especialmente do diesel e da gasolina. Conforme divulgado pela Petrobras, desde 2016, a empresa tem adotado reajustes de preços com frequência superior à observada em períodos anteriores, e considera para a formação dos seus preços os seguintes fatores: preço de paridade de importação (PPI), formado pelas cotações internacionais dos produtos, acrescidas dos custos de internação (transporte e taxas portuárias); margem que remunera os riscos da operação (como volatilidade do câmbio e dos preços); tributos pertinentes.

68. O preço médio ponderado nacional do diesel S10 praticado por produtores e importadores e média aritmética dos PPI de todas as localidades, acrescida de impostos federais - descreveram, no período de novembro de 2019 a março de 2020, movimentos semelhantes e bastante próximos. Por sua vez, o preço médio ponderado nacional da gasolina A praticado por produtores e importadores e média aritmética dos PPI de todas as localidades, acrescida de impostos federais - descrevem movimentos semelhantes até o início de março, quando ocorre um descolamento e, ao final do mesmo mês, a diferença reduz-se para menos de R\$ 0,30/litro.

69. A assimetria na transmissão de preços (ATP) significa que as variações de preços na etapa inicial da cadeia comumente não são transmitidos de forma instantânea e nem com a mesma intensidade para as etapas seguintes. A literatura indica diversas causas para a ATP, como: a existência de intervenção política no mercado, a assimetria de informações, o gerenciamento de estoques, os custos de ajustamento e o poder de mercado.

70. Há inúmeros componentes de custo agregados ao preço da gasolina A (produzida pelas refinarias) ao longo da cadeia produtiva, até que o produto final chegue ao consumidor. Alguns desses custos são fixos ou não variam de forma atrelada ou proporcional à variação do preço do produto adquirido na etapa anterior. Desta forma, uma alteração de X% no preço de refinaria, dificilmente será repassada, na mesma proporção, ao consumidor, dados os demais custos incorridos na cadeia.

71. Adicionalmente, nas últimas semanas, informações obtidas pela ANP indicam que o volume de vendas de combustíveis caiu substancialmente, em função da redução do deslocamento de pessoas e da atividade econômica, em meio aos esforços de contenção do contágio pelo novo coronavírus. A queda de demanda acarreta um giro mais lento dos estoques nas diversas etapas da cadeia, possivelmente retardando ainda mais a transmissão da diminuição dos preços.

ALESSANDRO FERREIRA DOS PASSOS

Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental

EDUARDO ROBERTO ZANA

Especialista em Regulação de Petróleo e Derivados, Álcool Combustível e Gás Natural

ABEL ABDALLA TORRES

Coordenador de Defesa da Concorrência e Regulação Econômica

BRUNO VALLE DE MOURA

Superintendente Adjunto de Defesa da Concorrência, Estudos e Regulação Econômica

De acordo:

BRUNO CONDE CASELLI

Superintendente de Defesa da Concorrência, Estudos e Regulação Econômica

- [1] Informações disponíveis em: <https://app.anp.gov.br/anp-cpl-web/public/simp/consulta-empresas-autorizadas/consulta.xhtml?sessionId=SqSGZR3nKu-d7+mruaREcqm9.hc-web-02:server-app-02>
- [2] Informações disponíveis em: <http://www.anp.gov.br/component/content/article/298-distribuicao-e-revenda/5743-painel-dinamico-do-mercado-brasileiro-de-combustiveis-liquidos>
- [3] Informações extraídas, em 29/04/2019, de: <https://postos.anp.gov.br/consulta.asp>
- [4] Informações disponíveis em: <https://ri.br.com.br/governanca-corporativa/composicao-acionaria/> e https://www.investidorpetrobras.com.br/ptb/15247/9512_701893_.pdf
- [5] De acordo com informações disponíveis em: <https://petrobras.com.br/pt/produtos-e-servicos/precos-de-venda-as-distribuidoras/gasolina-e-diesel/> e <https://petrobras.com.br/fatos-e-dados/adotamos-nova-politica-de-precos-de-diesel-e-gasolina.htm>
- [6] No endereço: <http://www.anp.gov.br/precos-e-defesa-da-concorrenca/precos/precos-de-paridade-de-importacao>
- [7] Mais informações disponíveis em: <http://www.anp.gov.br/precos-e-defesa-da-concorrenca/precos/transparencia-de-precos-de-produtores-importadores-e-distribuidores>
- [8] Sobre o "MIX", presente na fórmula: Lei nº 8.723, de 28/10/93, e suas alterações, combinada com a Resolução Cima que define o percentual (%) de mistura obrigatória de etanol anidro combustível na gasolina
- [9] Preço Médio ao Consumidor Final (PMPF) estabelecido por Ato Cotepe / PMPF
- [10] Em geral, diz-se que há diferimento tributário, quando o recolhimento de determinado tributo é transferido para uma etapa posterior da cadeia. No caso do etanol anidro combustível, o produtor ou importador de gasolina "A" recolhe o tributo incidente sobre a etapa de produção de anidro (usina), nos casos em que este seja utilizado para composição da gasolina "C".
- [11] Disponível em: <https://bit.ly/2W6xv6R>
- [12] Preço Médio ao Consumidor Final (PMPF) estabelecido por Ato Cotepe / PMPF
- [13] MIX: Lei nº 13.033, de 24/09/14, e suas alterações, combinada com Resolução CNPE que poderá alterar o percentual (%) de mistura obrigatória de biodiesel (B100) ao diesel.
- [14] Margem de Valor Agregado (MVA) estabelecido por Ato Cotepe / MVA (apenas na ausência do PMPF) (7)

[15] E estão disponíveis no endereço eletrônico <http://www.anp.gov.br/precos-e-defesa-da-concorrancia/precos/composicao-e-estruturas-de-formacao-dos-precos>

[16] O estudo foi compartilhado com o Departamento de Estudos Econômicos (DEE) do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) com base nos itens 4.1.3 e 4.1.4 do Acordo de Cooperação Técnica nº 0006/2013 ANP-Cade.

[17] Para informações mais detalhadas sobre as referências bibliográficas, trabalhos desenvolvidos entre outros, consultar a Nota Técnica 0006/2019/SDR.

[18] Disponível em <<http://www.anp.gov.br/images/central-de-conteudo/notas-estudos-tecnicos/notas-tecnicas/nota-tecnica-006-2019-sdr.pdf>>

[19] A.S. SILVA. et al. **Transmissão Assimétrica de Preços: O Caso do Mercado de Gasolina a Varejo nos Municípios do Brasil**. Texto para Discussão 008/2011. Programa de Pós-Graduação em Economia Aplicada FE/UFJF. Juiz de Fora, 2011.

[20] Para informações mais detalhadas consultar a Nota Técnica 0006/2019/SDR

[21] N. RODRIGUES. L. LOSEKAN. **Os preços dos combustíveis sobem como um foguete, mas caem como uma pena – analisando os fatores da assimetria na transmissão dos preços no Brasil**. INFOPETRO. Grupo de Economia da Energia – IE/UFRJ, Dezembro de 2017.

[22] Conforme a teoria econômica, estes ciclos são sequências de pequenos cortes dos preços por firmas que vendem bens homogêneos, na busca por parcelas de mercado. No caso do mercado de combustíveis, quando os postos revendedores ficam com margens muito pequenas, um posto aumenta significativamente o seu preço, sendo seguido pelos demais e, a partir de então, uma nova rodada de cortes se inicia. Tal processo de ajustamento assimétrico é definido como ATP positivo, com grandes aumentos e pequenos decréscimos.

[23] Dados observados para o Rio de Janeiro.

[24] Em seu capítulo X, a Lei nº 9.478/1997 estabeleceu um período de transição para os diversos segmentos da indústria de, no máximo, 36 meses contados a partir da data de sua publicação (prazo posteriormente prorrogado para 31 de dezembro de 2001). Para mais informações ver ANP. **Diagnóstico da concorrência na distribuição e revenda de combustíveis automotivos**. Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, Coordenadoria de Defesa da Concorrência. – Rio de Janeiro: 2016.

[25] Pode ser definida como a venda a varejo desses combustíveis que ocorre em estabelecimento denominado posto revendedor de combustíveis automotivos, posto revendedor flutuante ou posto revendedor marítimo.

[26] Artigo 26.

[27] A única exceção a essas vedações diz respeito aos postos-escola destinados ao treinamento de mão de obra com vistas à melhoria da qualidade do atendimento aos consumidores.

[28] ANP. **Diagnóstico da concorrência na distribuição e revenda de combustíveis automotivos** /Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, Coordenadoria de Defesa da Concorrência. – Rio de Janeiro: 2016.

[29] Informações mais detalhadas sobre a dinâmica do mercado de combustíveis automotivos, em especial nos segmentos de distribuição e de revenda, podem ser obtidas na publicação “*Diagnóstico da concorrência na distribuição e revenda de combustíveis automotivos*”, da ANP, disponível no endereço eletrônico <<http://www.anp.gov.br/publicacoes/livros-e-revistas/2382-diagnostico-da-concorrancia-na-distribuicao-e-revenda-de-combustiveis-automotivos>>.



Documento assinado eletronicamente por **ALESSANDRO FERREIRA DOS PASSOS, Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental**, em 29/04/2020, às 15:56, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

Documento assinado eletronicamente por **EDUARDO ROBERTO ZANA, Especialista em Regulação**, em 29/04/2020, às 16:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do



Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **ABEL ABDALLA TORRES, Coordenador IV**, em 29/04/2020, às 17:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **BRUNO VALLE DE MOURA, Superintendente Adjunto**, em 29/04/2020, às 17:21, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **BRUNO CONDE CASELLI, Superintendente**, em 29/04/2020, às 18:06, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site

[http://sei.anp.gov.br/sei/controlador_externo.php?](http://sei.anp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)

[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.anp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0733344** e o código CRC **97F93D6C**.