



Série: Formação de Preços de Combustíveis

Experiências internacionais em mecanismos de suavização dos preços de combustíveis

Superintendência de Derivados de Petróleo e Biocombustíveis
Dezembro de 2022

Ministério de
Minas e Energia

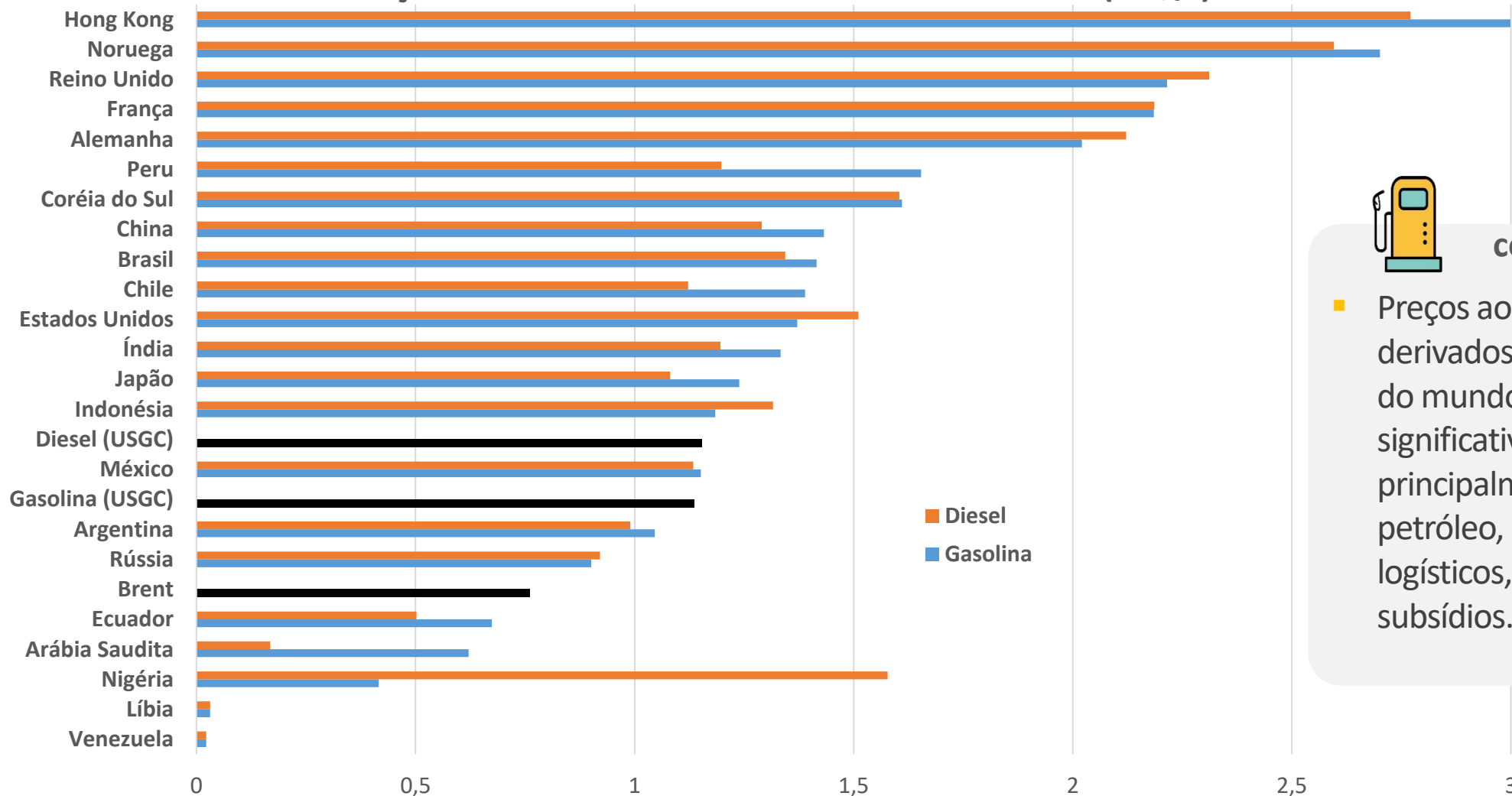




Este material tem por objetivo melhor informar e esclarecer a sociedade sobre aspectos relacionados à formação dos preços finais de combustíveis no País. Trata-se, portanto, de uma publicação alinhada ao Planejamento Estratégico da Empresa de Pesquisa Energética – EPE, que pretende aumentar a disponibilidade de informações, favorecendo a tomada de decisão no setor de energia.

Preços de combustíveis são frequentemente indicados como indicadores sensíveis socialmente em diversos países do mundo. A política de preços de combustível depende de escolhas de cada nação. Muitos países adotam a política de paridade de preços, alinhada ao mercado internacional. Diante de oscilações de preços internacionais ou cambiais, os valores podem variar significativamente, alterando rearranjos na economia e equilíbrio do mercado doméstico. Neste sentido, em momentos de elevada volatilidade, alguns países têm adotado salvaguardas diversas (fundos, flexibilização tributária, subsídios, entre outros).

Preços ao consumidor final de Gasolina e Diesel (US\$/l)



Preços ao consumidor final

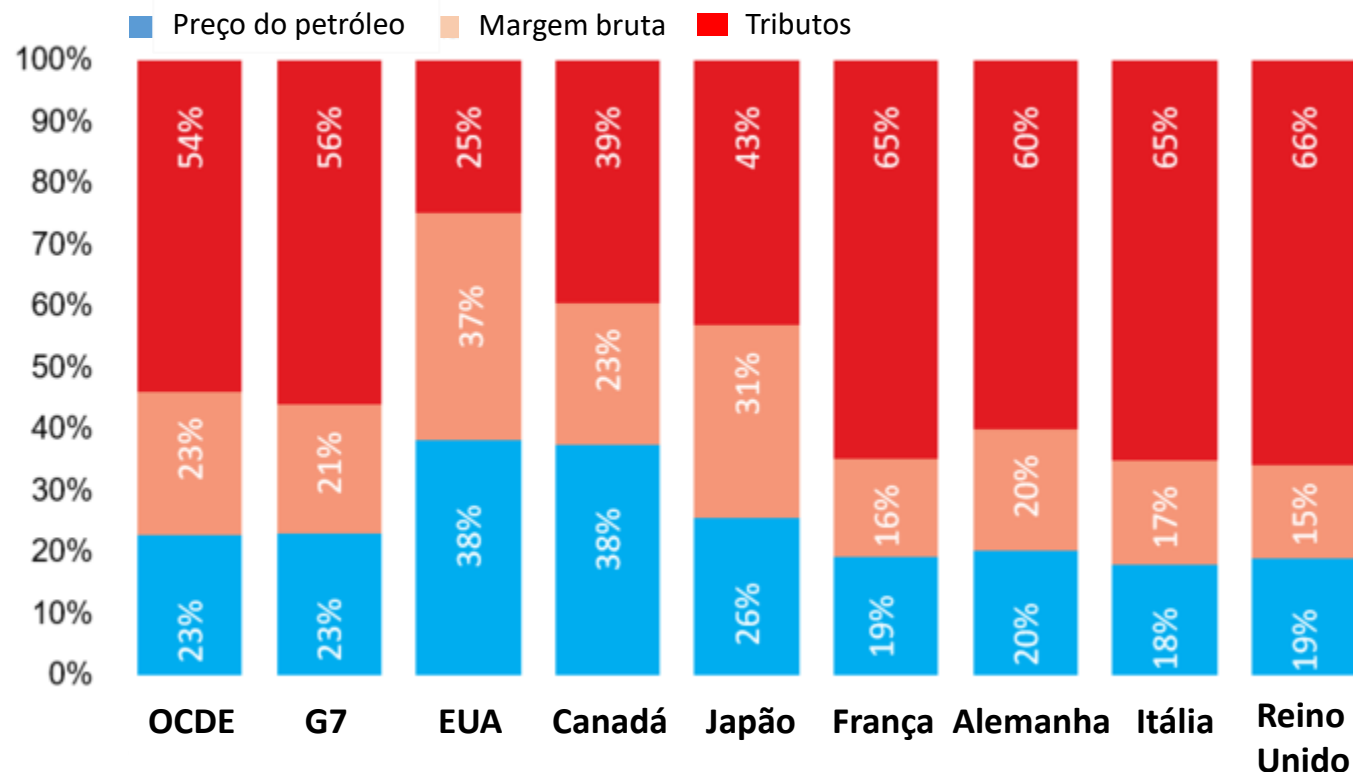
- Preços ao consumidor final de derivados de petróleo ao redor do mundo mostram variância significativa, impactados principalmente pelos preços do petróleo, câmbio, custos logísticos, e tributação ou subsídios.

Nota: Preços em 13-junho-2022. Preços em países como Japão e Coréia do Sul estão abaixo do que estariam em situação normal, por conta de ações recentes para mitigar aumentos nos preços.

Fonte: [GlobalPetrolPrices](#) e [EIA](#)

Colunas pretas são preços de realização, sem impostos e margens de revenda e distribuição.

Composição do preço do litro de petróleo em 2020



Tributação nos países da OCDE

- Países desenvolvidos sem grandes reservas ou produção de petróleo costumam tributar o petróleo de forma significativa.
- O objetivo principal é frear o crescimento do consumo, incentivar a eficiência energética, e servir como fonte de receita para cobrir o impacto no balanço externo da importação de petróleo ou de seus derivados.



Em função da alta complexidade do tema, este material possui simplificações que foram consideradas para facilitar a compreensão do leitor. A EPE destaca que o conteúdo apresentado não busca substituir a consulta às legislações e normas vigentes nos países indicados, mas realizar uma síntese do levantamento de experiências internacionais em mecanismos de suavização dos preços de combustíveis.

Para maiores detalhes, sugere-se a leitura das publicações da *Série de Formação de Preços de Combustíveis* em www.epe.gov.br.

Países analisados no estudo



Chile



Peru



México



Alemanha



França



Reino Unido



Nigéria



Coreia do Sul



Hong Kong



Índia



Indonésia



Japão

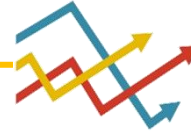
Chile

- **Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo (FEPP)**
- **Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPCO)**
- **Sistema de Protección al Contribuyente antes las Variaciones en los Precios Internacionales (SIPCO)**
- **Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles (MEPCO)**



Características do mercado de combustíveis no país

- O mercado chileno de combustíveis possui liberdade de preços em toda a cadeia, desde a produção e importação até a venda aos consumidores finais.
- A estatal Empresa Nacional del Petróleo (ENAP) é a única importadora e refinadora de petróleo do país.
- A ENAP possui uma política comercial que considera preços de paridade de importação como referência para a comercialização de combustíveis para as empresas distribuidoras.



Mecanismos de suavização/estabilização dos preços de combustíveis

Desde a década de 1990, o Chile tem introduzido distintos instrumentos com o propósito de atenuar os efeitos da volatilidade das cotações internacionais do petróleo nos preços finais de combustíveis.

1991 - hoje

Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo (FEPP)

2005 - 2010

Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPCO)

2011 - 2014

Sistema de Protección al Contribuyente antes las Variaciones en los Precios Internacionales (SIPCO)

2014 - hoje

Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles (MEPCO)



Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo (FEPP)

- Criado em 1991.
- Mecanismo baseado em preço de referência da paridade de importação (PPI) e bandas mínima e máxima.
- Se PPI estiver acima do intervalo, o preço é fixado na banda máxima e a diferença é compensada aos agentes por meio de saídas do FEPP (e vice-versa).
- Inicialmente aplicado sobre gasolina, óleo diesel, querosene, Gás Liquefeito de Petróleo (GLP), nafta e óleo combustível.
- Com a alta dos preços do petróleo no início da década de 2000, os recursos do FEPP se esgotaram e o fundo não foi capaz de promover a estabilização desejada.
- Desde 2011, o FEPP tem sido aplicado somente sobre o querosene para uso no aquecimento doméstico.

Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPCO)

- Criado em 2005.
- Manteve o mesmo mecanismo de bandas de preço do FEPP.
- Porém, assim como o FEPP, o novo fundo não se mostrou sustentável, exigindo aportes significativos de recursos por parte do governo.
- Encerrado em 2010.



Sistema de Protección al Contribuyente antes las Variaciones en los Precios Internacionales (SIPCO)

- Diante dos fracassos com fundos de estabilização, o governo decidiu por uma nova abordagem em 2011, baseada em mecanismos flutuantes de tributação.
- O SIPCO inseriu uma componente variável na tributação de combustíveis automotivos (gasolina, óleo diesel, GLP automotivo, GNC automotivo), sendo subtraída ou adicionada à componente base do imposto específico sobre combustíveis (IEC).
- A componente variável era subtraída ou adicionada à componente base do IEC se o preço de paridade de importação estivesse acima ou abaixo da faixa de preço de referência.
- Substituído pelo MEPCO em 2014.

Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles (MEPCO)

- Mantém as características do SIPCO, sendo baseado em mecanismos flutuantes de tributação, no qual o IEC possui uma componente base e outra variável.
- Exemplo dos efeitos do MEPCO sobre o preço final da gasolina no Chile entre agosto e outubro de 2018:



BCN, 2018



Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo (FEPP)

- Proposta de incremento de US\$ 40 milhões ao FEPP, com intuito de manter os preços do querosene abaixo de CLP \$ 1.000/litro* durante os meses de inverno em 2022.

Fonte: [CNE](#).

Nota: Aproximadamente R\$ 6,17/l (câmbio de 09/05/2022)

- Anúncio de pacote de medidas para recuperação econômica, (no valor de US\$ 3,7 bilhões) e propostas de projetos de lei - incluindo um novo fundo de estabilização para preços de eletricidade (PEC2) e outro para promover a concorrência no mercado interno de GLP [Republica del Chile, Senado](#).

Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles (MEPCO)

- Em função da utilização dos recursos do fundo de maneira mais intensa que o esperado (em função do aumento dos preços dos derivados e do câmbio), a proposta do governo visa aumentar o teto do mecanismo em U\$ 1 bilhão, totalizando US\$ 2,5 bilhões, a fim de garantir o funcionamento, ao menos, até agosto/2022.
- Além da não incidência do IEC sobre os combustíveis (gasolina 93 e 97; diesel), o MEPCO adicionalmente proporcionou um subsídio sobre o preço*.

Fonte: [CNE](#).

Nota: Subsídio de CLP \$ 72 à gasolina 93 octanas; CLP \$ 111 à gasolina 97 octana) e de CLP \$ 363 ao diesel. (R\$ 1,00 = CLP \$ 171,70, em 18/05/2022)

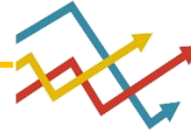
Peru

- **Fondo de Estabilización de los Precios de los Combustibles Derivados del Petróleo (FEPC)**



Características do mercado de combustíveis no país

- Os preços de combustíveis no Peru são livres, sendo determinados pelos agentes de mercado.
- Há dois atores principais no refino: a espanhola Repsol (55% da capacidade) e a estatal Petroperú (43%).
- A Petroperú adota a paridade de importação como referência na comercialização de combustíveis.



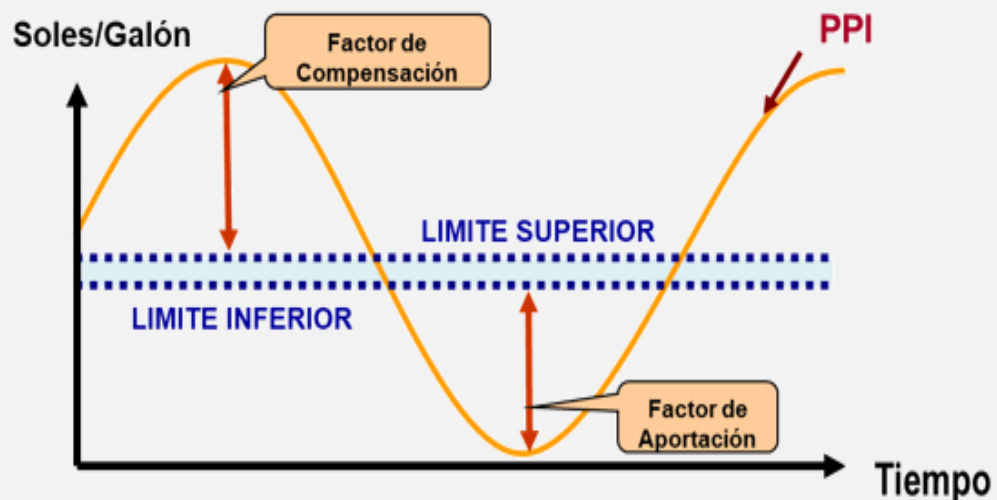
Mecanismos de suavização/estabilização dos preços de combustíveis

Fondo de Estabilización de los Precios de los Combustibles Derivados del Petróleo (FEPC)

- Em vigor.
- Criado em 2004.
- Tem por objetivo evitar que a elevada volatilidade dos preços internacionais seja transferida aos consumidores no mercado interno.
- Mecanismo baseado em bandas mínima e máxima dos preços dos combustíveis, estabelecidas pelo *Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería* ([OSINERGMIN](#)).



Esquema de funcionamento do mecanismo de bandas de preços do FEPC



- Quando o preço de paridade de importação está acima do limite superior da banda, os preços de realização de refinadores e importadores ficam restritos ao limite superior, sendo a diferença compensada aos agentes pelo fundo de estabilização.
- Por outro lado, caso a paridade de importação esteja abaixo do limite inferior da banda, os preços de realização passam a ser fixados na banda mínima, e a diferença retorna como aporte ao fundo.

A partir de 2021, o fundo de estabilização, que vinha sendo gradualmente desmobilizado, recebe novas inclusões.

- Em 2012, gasolina e GLP a granel foram excluídos do FEPC; e, em 2020, o GLP envasado e óleo diesel também foram removidos.
- Em 2021, o GLP envasado ([GLP-E](#)) foi reincorporado à lista do FEPC. No mesmo ano, o [Diesel BX](#) * foi acrescido ao fundo. O óleo combustível para geração elétrica em sistemas isolados também se manteve sujeito aos mecanismos do FEPC.

Nota: Diesel BX consiste na mistura de Diesel n.º 2 e Biodiesel B100, onde X representa o percentual, em base volumétrica, de Biodiesel B100 presente na mistura.



Em 2022, buscou-se mitigar os impactos do aumento dos preços internacionais do petróleo e de seus derivados em seu mercado interno

- [Decreto Supremo n.º 002-2022-EM](#) revisou a lista de produtos sujeitos ao FEPC.
- Medida temporária e focada, visando os segmentos da população, com baixa renda.
- Ademais, houve suspensão temporária do Imposto sobre o Consumo Seletivo (ISC) sobre a gasolina e diesel (até 30 de junho, com possibilidade de prorrogação até dez/2022).



Fondo de Estabilización de los Precios de los Combustibles Derivados del Petróleo (FEPC)

- Incorporação gasolina (90 e 84 octanas) e gasohol * (84 octanas).
- Incorporação do Diesel n.º 2 (uso veicular).
- Incorporação do GLP a granel (GLP-G).
- Adicionalmente, houve aumento temporário do vale-desconto FISE por botijão de GLP (GLP-E; 10 kg) para consumo de famílias.

Nota: Gasohol consiste na mistura que contém Gasolina (97, 95, 90, 84 octanas e outras, conforme o caso) e etanol combustível;

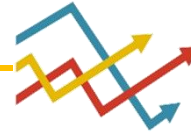
México

- Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS)



Características do mercado de combustíveis no país

- Historicamente alguns derivados eram subsidiados, como o GLP, e com as mudanças da reforma energética de 2013 e 2014, o México decretou a liberalização dos preços de combustíveis em novembro de 2017.
- Em 2021, foi estabelecido mecanismo de regulação de precificação máxima do GLP.
- Os preços são determinados pelos agentes de mercado, com variações diárias.
- A estatal Pemex é a única refinadora de petróleo do país.



Mecanismos de suavização/estabilização dos preços de combustíveis

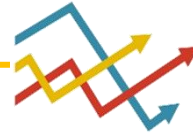
Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS)

- Desde a sua implementação na década de 1980, o IEPS tem sido utilizado como um mecanismo flutuante de tributação.
- Há um estímulo fiscal em relação ao IEPS, no qual se permite que a Secretaria da Fazenda e Crédito Público (SHCP) modifique semanalmente a alíquota do imposto para a gasolina e óleo diesel, aumentando o estímulo quando os preços internacionais sobem e diminuindo quando os preços internacionais caem.
- Em 2016, o imposto passou de uma alíquota variável para um valor fixo por litro.
- Busca-se, assim, amenizar os efeitos das oscilações das cotações internacionais no preço final de venda.

Fonte: *Gobierno del Mexico*, [SEP](#).



Medida adotadas em 2021



Mecanismos de suavização/estabilização dos preços de combustíveis

- Instituição de normativo para regular preço máximo ao usuário final de GLP (por região e modalidade de venda) ([SEGOB](#))

Medidas adotadas em 2022



Mecanismos de suavização/estabilização dos preços de combustíveis

Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS)

- Como medida temporária, o Ministério da Fazenda e Crédito Público (SHCP) vem absorvendo integralmente o IEPS aplicável aos combustíveis, notadamente a gasolina e diesel.
- Adicionalmente, foram concedidos “*estímulo complementário*” à gasolina *magna* (< 92 octanas) e gasolina *premium* (≥ 92 octanas) e ao diesel (vigentes até dezembro/2024) ([SEGOB](#)).

Alemanha

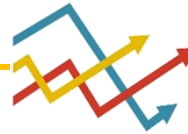
- Redução de impostos sobre gasolina e diesel
- Promoção da mobilidade urbana
- Energia elétrica e climatização



Características do mercado de combustíveis no país

- A Alemanha possui 12 refinarias em operação com capacidade total de 2,1 milhões b/d. Cerca de metade dos derivados de petróleo são consumidos em transportes (49%), seguidos pelo setor residencial (17%) e geração elétrica (11%).
- O mercado alemão de combustíveis possui liberdade de preços desde a produção e importação até a venda aos consumidores finais. A tributação incidente sobre os combustíveis, como em geral acontece nos países europeus, é elevada quando comparado a outros países.

Fonte: [Enerdata](#); [Eurostat](#).



Mecanismos de suavização/estabilização dos preços de combustíveis

- *Redução de três meses de impostos sobre gasolina e diesel:* A carga fiscal sobre a gasolina na Alemanha será reduzida temporariamente em 29,55 cêntimos (euro)/litro – ou quase 35,2 cêntimos/litro, incluindo IVA, a partir de 01/06/2022. Os impostos sobre o diesel serão reduzidos em 14 cêntimos/litro, ou 16,7 cêntimos com IVA. No entanto, ainda não está claro até que ponto as petrolíferas vão repassar esse desconto para os consumidores, mas as estimativas apontam para que a gasolina fique cerca de 15 a 30 centavos mais barata por litro, e o diesel 11 a 14 centavos mais barato.
 - Como os postos de gasolina não tinham a obrigação de repassar o corte de impostos para seus clientes, houve receio de que corte de impostos beneficiaria somente as empresas de combustíveis.



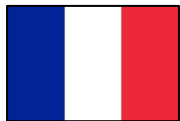
Medidas adicionais de suavização de preços de energia elétrica/climatização

- O governo alemão decretou um pacote de medidas destinado a aliviar os consumidores do aumento nos preços da energia elétrica. Em 01/01/2022, houve redução da sobretaxa Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG¹) de € 0,065 para € 0,0372/kWh no preço de atacado. Em abril/2022, foi aprovada a redução para zero, a partir de 01/07/2022. Fornecedores de energia elétrica deverão repassar a abolição da sobretaxa do EEG aos seus clientes. A medida, que custou € 3,3 bilhões, será financiada pelo orçamento federal e preços mais elevados na comercialização de créditos de carbono.
 - Em 2023, a sobretaxa do EEG será abolida permanentemente.
- Em março/2022, houve o pagamento, em parcela única, de € 300 provido à população através de seus salários regulares. No entanto, estará sujeito a tributação, resultando em um valor líquido menor.
- Os beneficiários da seguridade social receberão um complemento de € 100, sendo que famílias que recebem abono tem direito a mais € 100 por filho.
 - Ademais, serão fornecidos subsídios maiores para aquecimento das residências, a depender do número de pessoas da família, do aumento do padrão de eficiência energética alcançado e da condição de vulnerabilidade social em que se encontram.

Nota 1: A sobretaxa EEG (conhecida como "taxa de eletricidade verde") foi introduzida em 2000 e destina-se a financiar a expansão de usinas solares, eólicas, biomassa e hidrelétricas. A arrecadação ocorre por parcela adicional nas contas de luz. Ao reduzir a sobretaxa do EEG para zero a partir de 01/07/2022, o [Fundo de Energia e Clima](#) (EKF) será onerado em cerca de € 6,6 bilhões.

França

- Abatimento tributário em combustíveis
- Energia elétrica
- Promoção da eficiência energética



Características do mercado de combustíveis no país

- A França é o segundo maior consumidor de energia da Europa, depois da Alemanha.
- Os combustíveis líquidos representam um pouco menos de um terço do consumo total de energia primária da França. A capacidade de refino é de 1,2 milhão b/d.
- Além dos custos de refino, distribuição e margens brutas de comercialização, os preços dos combustíveis são compostos pelo imposto sobre o consumo interno de produtos energéticos (TICPE), pelo IVA (20% sobre valor total, incluindo TICPE) e outros impostos indiretos (como o TGAP).

• Nota 1: Com o Imposto sobre Valor Agregado (IVA) de 20% aplicado na França continental, a redução do preço na bomba chegará a € 0,18/l, ou € 9 por 50 litros completos.

• Nota 2: Excluem-se os combustíveis de aviação, incluindo a gasolina de aviação, os produtos utilizados que não sejam combustíveis na indústria (nomeadamente alimentação de caldeiras, processos mineralógicos, processos metalúrgicos) e produtos para a produção de eletricidade ou outros produtos energéticos. (Décret n° 2022-423, 25/03/2022).



Mecanismos de suavização/estabilização dos preços de combustíveis

- Para conter o impacto dos preços dos combustíveis aos consumidores finais, será concedido um desconto de € 0,15/litro em tributos (sem IVA), entre 01/04/2022 e 01/08/2022¹ (Service-Publique.fr).
- O desconto será aplicado pelos distribuidores ao repassar o combustível nos postos de revenda, devendo o Estado pagar-lhes um montante correspondente aos volumes entregues.
- Esta redução aplica-se a todos os combustíveis: diesel (*gazoles*) B0, B7, B10, B30, B100 e XTL, incluindo para utilização não rodoviária (GNR); gasolina SP95/98-E5, SP-95-E10; GLP; gás natural veicular (GNV) em forma comprimida (GNC) ou liquefeita (LNG); superetanol E85; etanol diesel ED95².
- Beneficia todos os usos privados e profissionais: veículos rodoviários, ferroviários, fluviais e marítimos (incluindo transporte, turismo e pesca), máquinas agrícolas e florestais, construção, obras públicas, extração, bem como motores estacionários empresariais.



Subsídios complementares para suavização dos preços dos combustíveis automotivos

- A empresa [TotalEnergies](#) se comprometeu a aplicar, a partir de 01/04/2022, um desconto suplementar de € 0,10/litro em seus postos na França. O desconto é válido para todos os combustíveis exceto E85 e óleo combustível (*heating oil*), os quais teriam seu preço reduzido em € 0,15/litro.
- Em fevereiro, a empresa anunciou um [auxílio](#) (*vouchers*) de € 100 para até 200 mil clientes e que seus postos de gasolina localizados em zonas rurais ofereceriam um desconto de € 5 (compras acima de 50 litros) e de € 2 (acima de 20 litros) por um período de três meses.
- Uma eventual redução na alíquota de IVA foi descartada pelo governo, em função da necessidade de aprovação legal e o consequente tempo necessário para sua implementação.

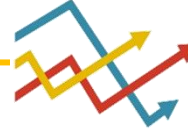
Reino Unido

- *Energy Profits Levy*
- *Fuel Duty*



Características do mercado de combustíveis no país

- Os preços dos combustíveis são definidos pelo mercado. Na [composição](#) do valor final estão os custos logísticos, as margens brutas, além do *fuel duty* (taxa fixa de 57,95 pences/l) e do IVA (20%).
- Em setembro/2021, o Reino Unido sofreu uma crise no abastecimento de combustíveis, gerada pela escassez de caminhoneiros (agravada pela Covid-19 e pelo êxodo de trabalhadores estrangeiros após o Brexit). Os problemas foram exacerbados pela alta demanda de motoristas preocupados com a iminente escassez de combustível.
- O [Downstream Oil Protocol](#) isentou temporariamente as empresas da cadeia de suprimento de combustíveis da [Lei de Concorrência de 1988](#), com objetivo de compartilhar informações otimizar o fornecimento e minimizar as interrupções.



Mecanismos de suavização/estabilização dos preços de energia e do custo de vida

- Governo britânico anunciou pacote de medidas de £ 15 bilhões, visando amenizar a crise no custo de vida, agravado pela escalada dos preços dos energéticos. Parcela dos recursos será oriunda da implementação de um tributo sobre lucros extraordinários, denominado *Energy Profits Levy*, sobre a produção de petróleo e gás natural.
- O tributo será cobrado sobre os lucros registrados após 26/05/2022, com percentual estipulado em 25%. Atualmente, as empresas de petróleo e gás pagam tributos sobre as sociedades a uma taxa especial de 30% sobre os lucros de suas operações dentro do *ring fence*, juntamente com uma taxa suplementar de 10%*. A carga tributária total sobre os lucros totalizará 65%.
- Espera-se uma arrecadação de £5 bilhões em seu primeiro ano de operação, que seja eliminada gradualmente à medida que os preços do petróleo e do gás retornem aos patamares históricos. Instituiu-se uma “cláusula de caducidade” definindo a remoção do tributo após 31/12/2025.

*Nota: *Ring Fence Corporation Tax* (RFCT), de 30% e *Supplementary Charge* (SC), de 10%. O *Petroleum Revenue Tax* possui alíquota zero desde 2016 ([HM Treasury](#)).



Tributações e incentivos à Indústria de Óleo e Gás

- Juntamente com a introdução da cobrança temporária do *Energy Profits Levy*, será proporcionado às empresas petrolíferas um incentivo aos seus investimentos. Será gerada dedução fiscal sobre as despesas de investimento (despesas de capital, bem como algumas despesas operacionais e de locação), em operações no Mar do Norte, a uma taxa de 80%. Esta dedução pode ser utilizada imediatamente para reduzir o montante dos lucros sujeitos ao tributo extraordinário.
- Apreensão da indústria petrolífera: *Energy Profits Levy* pode desencorajar novos investimentos na exploração *offshore*, onde muitos campos estão chegando ao fim de suas vidas úteis, tornando a produção mais dispendiosa. Todavia, combinado com os benefícios disponíveis sob o regime existente, o novo incentivo quase dobra o total de benefícios fiscais sobre o investimento: para cada £ 1 investido, uma empresa poderá obter 91 pences em benefícios fiscais.
- Divergência na eficácia dos benefícios fiscais adicionais a empresas de E&P, em contrapartida à obtenção de recursos para auxílios sociais temporários, tendo em vista a necessidade de medidas estruturais de promoção de eficiência energética nas moradias de famílias mais vulneráveis. Adicionalmente, reduz o ritmo da transição energética e conduz a novos investimentos em projetos de petróleo e gás, em vez fontes renováveis de energia.

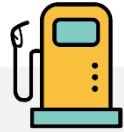


Medidas recentes no Reino Unido sobre precificação e tributação de combustíveis

- Em março 2022, foi reduzido proporcionalmente o tributo sobre a gasolina, diesel e outros combustíveis (como óleo combustível, querosene, gasolina de aviação, biocombustíveis, GLP e gás natural de uso rodoviário, etc.) em 5 pences/litro (em relação ao imposto principal sobre os combustíveis – Fuel Duty, fixada desde 2011 em 57,95 pences/litro). A medida tem validade até 23/03/2023 (HM Revenue).
- Apesar de solicitações, o governo não prevê uma redução do IVA sobre combustíveis (atualmente, em torno de 20%).
- O Reino Unido é signatário do Pacto Climático de Glasgow e está comprometido com a eliminação gradual dos subsídios aos combustíveis fósseis considerados ineficientes no médio e longo prazos (UK Parliament).
- Paralelamente, políticas de benefícios tarifários para transportes públicos vêm sendo mantidas (p. ex., Railcard), como passagens gratuitas de ônibus a idosos e pessoas com deficiência.

Nigéria

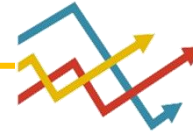
- Impulsionar o investimento no refino local
- Plano de eliminação gradual dos subsídios aplicados aos combustíveis



Características do mercado de combustíveis no país

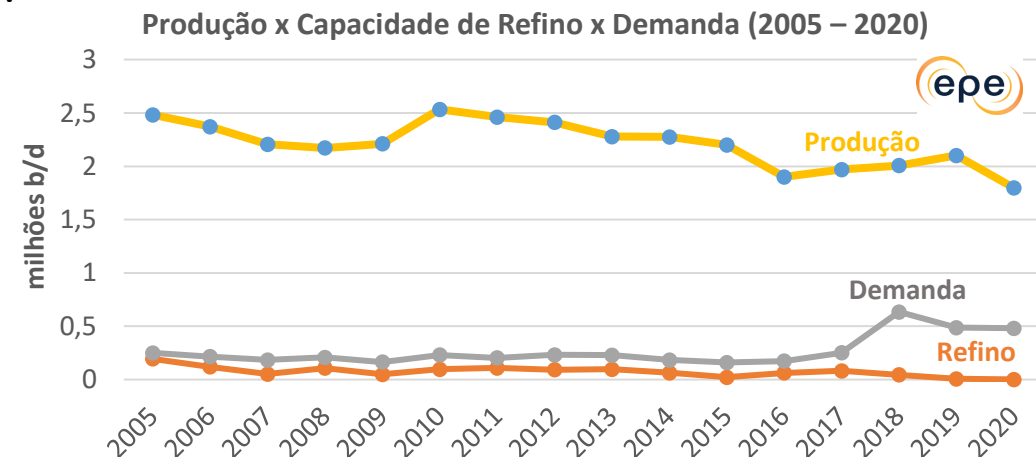
- A Nigéria possui **escassez de capacidade de refino e instabilidade dos preços** dos derivados de petróleo.
- A Nigéria é categorizada como a principal produtora de petróleo bruto do continente africano. Entretanto, o país depende da **importação de derivados de petróleo** (importa **70%** da gasolina) para consumo interno.

Fontes: [Critique Of The Nigerian Petroleum Products Pricing Regulatory Agency PPPRA](#); [Nigeria's Downstream Sector Deregulation Crisis](#); [icirnigeria.org](#); <https://www.nmdpra.gov.ng/>.



Mecanismos de suavização/estabilização dos preços de energia e do custo de vida

- Uma das maiores preocupações da Autoridade Regulatória Nigeriana (NMDPRA) é **impulsionar o investimento no refino local para que assim o país possa interromper a importação de derivados refinados de petróleo.**
- A refinaria [Dangote](#) com capacidade de **refino de 650.000 barris** por dia (b/d) deve entrar em operação ao final de 2022. Será a maior refinaria de petróleo da África e a maior instalação de trem único do mundo.





Histórico de Tentativas de Reforma dos Subsídios aos Produtos Petrolíferos até 2022

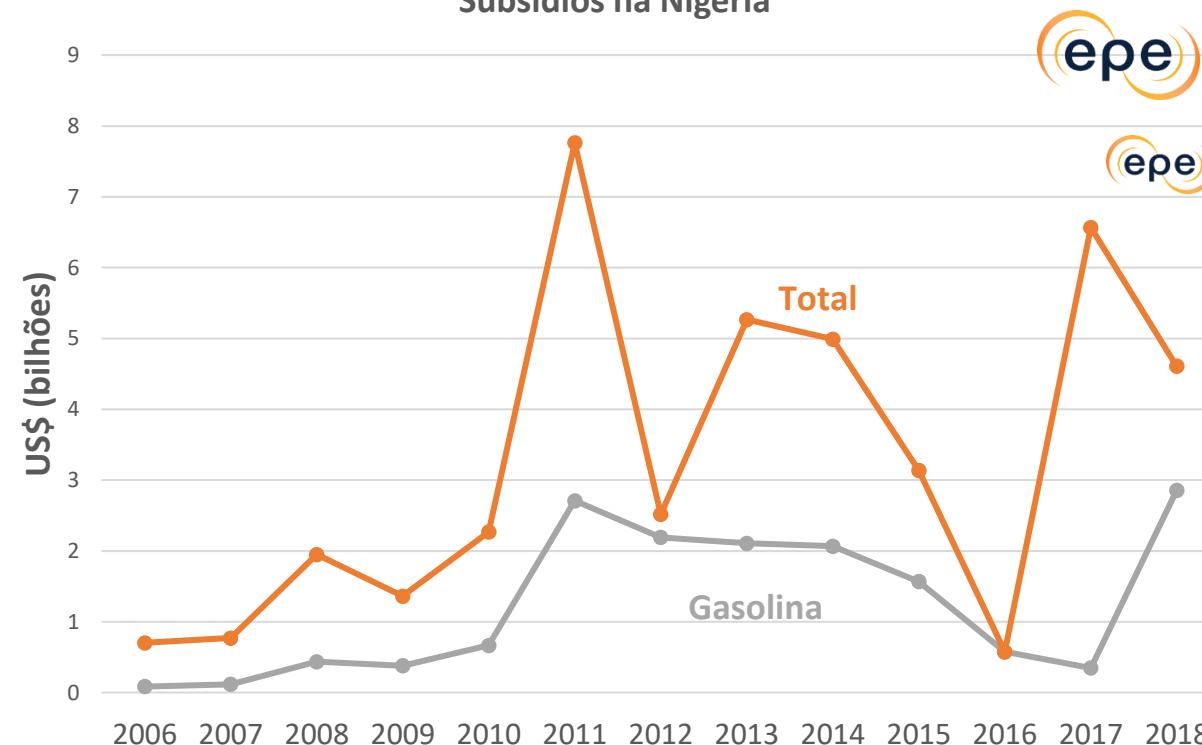
- Uma das consequências da importação de produtos petrolíferos e da escassez de capacidade para refinar é o acometimento e aumento dos **subsídios implícitos aos combustíveis**, que teve início na década de [70](#) na Nigéria, (o valor **pago pelo subsídio aos combustíveis no ano de 2012 foi de ₦1,35 trilhão (US\$3.21 bilhões), equivalente a 0,7% do PIB** do ano de 2012, contribuindo para o déficit fiscal, que na época abrangia 3% do PIB).
- Em janeiro de 2012, devido à remoção dos subsídios, houve um aumento no litro de gasolina, de ₦65 para ₦[150](#) (na época cotado em US\$ 0,93), o que gerou insatisfação por todo o país e posterior reversão da política de reforma.
- Em [2015](#), devido à queda do preço do petróleo bruto no mercado internacional, que indicava não haver a necessidade de pagamento de subsídios, nova tentativa de reforma foi realizada. Porém, mais uma vez a reforma foi revertida.
- Em 2019, os pagamentos de subsídios somaram ₦350 bilhões (US\$841.75 milhões). O custo de subsidiar combustíveis em 2020 foi de ₦450 bilhões (US\$1.082 bilhão). Em 2021, o custo com subsídios foi de ₦1,573 trilhão (US\$3.78 bilhões). Entre 2019 a 2021, houve um acréscimo de [349,42%](#) aos custos com subsídios, impulsionados pelo aumento do preço do petróleo bruto no mercado internacional e pela queda do valor do Naira.



Atual Situação dos Custos de Subsídios

- Em agosto de 2021, o **Governo Federal aprovou a [Lei da Indústria do Petróleo \(PIA\)](#)**, que prevê a **desregulamentação do setor downstream, pondo fim ao subsídio à gasolina** e à infraestrutura que o viabiliza. O governo concluiu planos para acabar com os subsídios aos combustíveis até julho de 2022.
- A reforma dos subsídios aos combustíveis na Nigéria permanece em implementação.**
- Mesmo após a previsão de redução de gastos com subsídios no ano de 2022, nos primeiros cinco meses de 2022, a (NNPC), afirmou que os pagamentos de subsídios à gasolina custaram à Conta da Federação **₦1,217 trilhão (US\$2.92 bilhões)**.
- O **NNPC** propôs um gasto de **₦3 trilhões (US\$7.21 bilhões)** para o propósito de subsídios em 2022. A despesa proposta de subsídio aos combustíveis para 2022 supera em 150% o valor gasto em 2021.

Subsídios na Nigéria



*Fonte: <https://www.premiumtimesng.com/news/top-news/416258-nigeria-spent-n8-9-trillion-on-subsidy-in-10-years-pppra.html>;

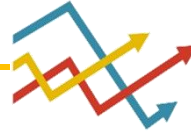
Coréia do Sul

- Korea New Deal
- Medidas temporárias contra a elevação de preços



Alta dependência da importação de fósseis

- Combustíveis fósseis representaram, em 2018, 85% da energia primária (petróleo 39,1%; carvão 28,5%; gás natural 16,9%; nuclear 12,3%), e 84% das importações de energia.
- O país tem a menor parcela de energia gerada por fontes renováveis dos países da IEA ([IEA](#)).
- O petróleo atende 54% da energia na indústria, e 94% no transporte.
- Os preços dos combustíveis são alinhados ao mercado internacional.



Korea New Deal

Estratégia para gradualmente reduzir a dependência em fósseis importados

- Em 2015, o país se tornou o primeiro do noroeste da Ásia a implementar um mecanismo de negociação de emissões (ETS).
- Em 2018, Impostos sobre a importação de gás natural foram reduzidos em 80%, enquanto os do carvão foram aumentados em 30%.
- Meta de aumentar energias renováveis na geração elétrica para 20% até 2030, e para 30-35% até 2040 (4% em 2018).
- O país alocou KRW6,3 trilhões (US\$5,4 bilhões – 0,3% PIB) para o Korea New Deal em julho de 2020.
- O programa prevê investimentos da ordem de KRW160 trilhões (US\$137 bilhões – 8,4% PIB) até 2025 para o Green New Deal, e o Digital New Deal. Os investimentos focam em transição energética mas também pesquisa tecnológica ([IEA](#)).



Atual Situação dos Custos com Desoneração e Subsídios

- Tributos normalmente representam 50% do preço final da gasolina, 40% do diesel, e 30% do butano. (OECD)
- Implementação de **desoneração temporária entre novembro e abril, reduzindo tributos** sobre produtos petrolíferos em **20%** (redução de KRW164/US\$0,14 para **gasolina** e KRW116/US\$0,09 para **diesel** e KRW40 para **GLP** – cotações de nov/21) (Korea Herald). O **desconto** foi **aumentado de 20% para 30%** e estendido de maio a julho (Korea Herald). A **redução de 30% no tributo** por 3 meses **reduz as receitas** do governo em KRW2,1 trilhão (**US\$1,6 bilhões**) (Korea Herald).
- Os preços da **gasolina** ultrapassaram o limiar de **KRW2.000** (US\$1,65) em março. Os preços do **diesel** estavam em torno de **KRW2.000** no começo de junho (YNA).
- **Subsídios ou outras forma de apoio** foram oferecidos entre maio e julho para agentes que operam com **caminhões, táxis, ônibus e embarcações** para cabotagem de carga. O governo **reembolsará 50%** do preço do **diesel** que ultrapassar KRW1.850/l (US\$1,45/l). Esse programa foi prorrogado até fim de setembro e o limiar reduzido para KRW1750/l (US\$1,37/l). Redução do preço estimada para esses agentes passou de KRW63/l para KRW113/l (Platts).

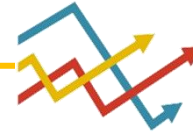
Hong Kong

- Mecanismos para limitar a demanda

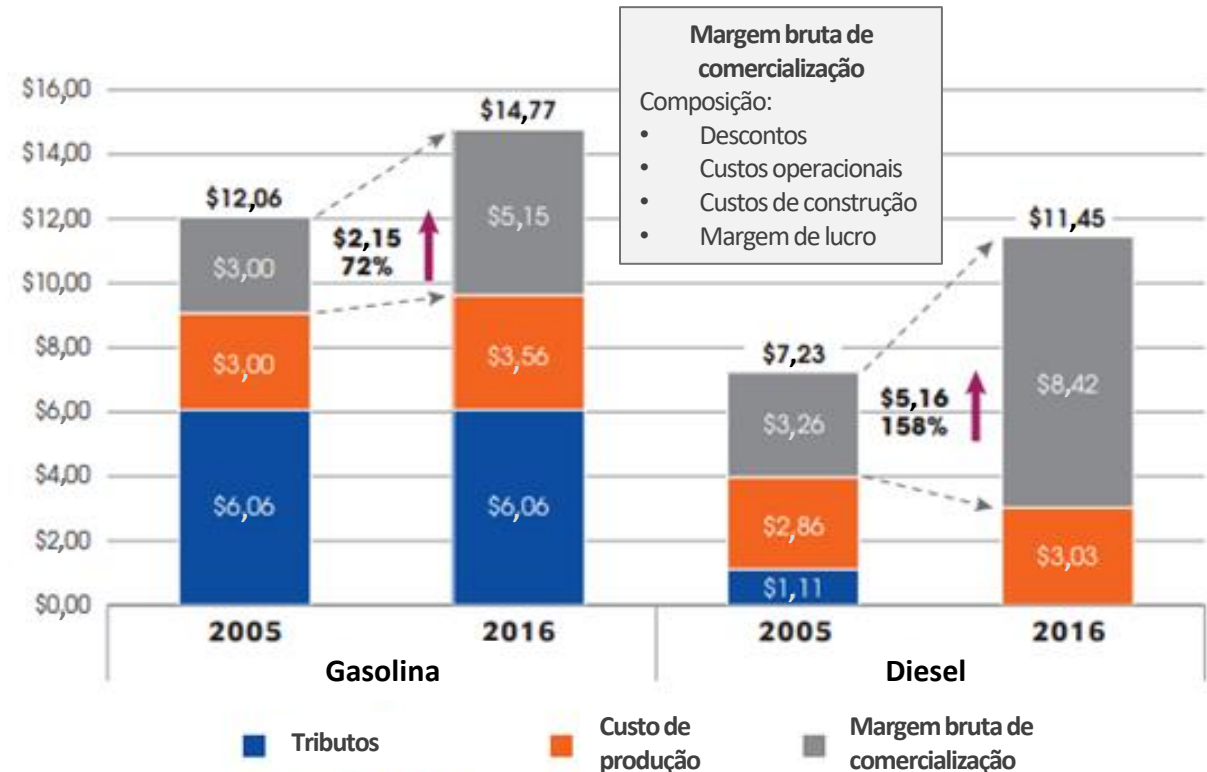


Características do mercado de combustíveis no país

- O preço da gasolina ocupa o primeiro lugar no *ranking* mundial.
- Cerca de 20% do preço de cada litro de gasolina em Hong Kong representa o custo do produto, 33% para os impostos e mais de 40% é a margem de comercialização das empresas petrolíferas.
- O crescimento na margem bruta de comercialização pode ser explicado pela baixa concorrência na comercialização e/ou por aumento de seus custos. Atualmente, existem apenas quatro empresas em Hong Kong que importam gasolina de Cingapura: [Shell](#), [Esso](#), [Caltex](#) e [Sinopec](#).



Variação dos preços de combustíveis



Fontes: Custos de produção fornecidos pelo Departamento de Censo e Estatística; preços da bomba fornecidos pelo Conselho do Consumidor (preços de 2016 são do mês de dezembro)

Fonte: compcomm.hk



Mecanismos para Limitar o Aumento da Demanda por Combustíveis

- O Governo anunciou o Hong Kong Roadmap on Popularisation of Electric Vehicles ([The Roadmap](#)), em março de 2021, estabelecendo planos para promover a adoção de veículos elétricos e suas instalações de apoio associadas em Hong Kong.
- O governo lançou um "Esquema de Subsídio para Carregamento de VE em Casa ("[EHSS](#)") de US\$ 2 bilhões para subsidiar a instalação de infraestrutura de habilitação de carregamento de VE em edifícios residenciais privados existentes.
- Em 2020, os veículos particulares elétricos representaram [2,7% da frota de carros particulares](#) em Hong Kong. Em 2010, o percentual de veículos elétricos entre todas as vendas de carros particulares era de apenas 0,1%. Esse percentual cresceu para 5,1% em 2015 e para 12,4% em 2020.
- O governo oferece incentivos financeiros para promover o uso de veículos elétricos. O esquema [one-for-one](#), fornece um incentivo financeiro em forma de concessões para os cidadãos que substituírem carros antigos movidos a combustível por carros elétricos novos. O limite de concessão a ser desfrutado atualmente é de HKD [287.500](#) (US\$36,6 mil).

Índia

- PAHAL / Direct Benefit Transfer for LPG – DBTL



Características do mercado de combustíveis no país

- Os preços de realização da gasolina e do óleo diesel foram desregulados pelo governo entre 2010 e 2014.
- A maioria das refinarias indianas pertencem às empresas estatais.
- Utiliza-se na Índia o conceito de preço de paridade comercial (80% paridade de importação e 20% de paridade de exportação) - TPP - como referência para a definição dos preços de realização da gasolina e óleo diesel.
- Considera-se uma média móvel de 15 dias das cotações internacionais para o cálculo do TPP.



Mecanismos de suavização/estabilização dos preços de combustíveis

Com exceção da média móvel no TPP, não há na Índia nenhum instrumento em vigor para atenuar a volatilidade dos preços de gasolina e diesel.

PAHAL / Direct Benefit Transfer for LPG – DBTL

- Em relação ao GLP, vigora na Índia um programa de subsídios financiado pelo governo central.
- O programa tem como objetivo proteger consumidores de baixa renda dos impactos da volatilidade dos preços no mercado internacional e dos efeitos cambiais e inflacionários.
- Os cilindros de GLP* são vendidos ao preço de mercado no ponto de revenda, sendo que os consumidores recebem o montante do subsídio - o diferencial entre o preço do mercado e o preço subsidiado pelo governo - diretamente em suas contas bancárias.

Fonte: [Ministry of Petroleum and Natural Gas](#).

* Nota: Limite de 12 cilindros por família (uso doméstico), a cada ano civil. Cilindro de 14,2 kg.



Medidas recentes na Índia sobre subsídios ao GLP

- O *Pradhan Mantri Ujjwala Yojana* (PMUY) é um programa governamental, lançado em 2016, que prevê apoio financeiro para mulheres pertencentes a famílias situadas abaixo da linha de pobreza na instalação e utilização de GLP para cocção.
- Beneficiários do PMUY foram beneficiados com 200 rúpias, por cilindro de GLP, durante um ano.



Medidas recentes na Índia sobre precificação e tributação de combustíveis

- Com a queda dos preços do petróleo no início de 2020, o governo central indiano decidiu aumentar as alíquotas do imposto especial sobre a gasolina e o óleo diesel.
- Os preços de realização da gasolina e diesel foram mantidos inalterados no país por 82 dias entre março e junho de 2020, em detrimento da política de preço de paridade comercial.
- Diversos governos estaduais indianos também aproveitaram o momento de queda dos preços do petróleo em 2020 para aumentar as alíquotas dos tributos estaduais sobre os combustíveis.
- Contudo, nas primeiras semanas de 2021, com a recuperação das cotações do petróleo, alguns estados indianos recuaram e anunciaram reduções das alíquotas.
- Em maio de 2022, o governo anunciou redução no imposto sobre o consumo da gasolina e no diesel. Ademais, zerou o imposto sobre importação (de 2,5%) do antracito, carvão pulverizado (PCI) e coque, visando a redução dos custos de matérias-primas para o mercado local. São concedidos, também, subsídios adicionais aos fertilizantes.

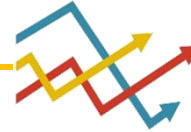
Indonésia

- Subsídios aos combustíveis
- Reforma desta política



Características do mercado de combustíveis no país

- A produção de petróleo bruto tem diminuído desde 1998 e, em 2004, a Indonésia tornou-se um importador líquido de petróleo.
- A Indonésia subsidia gasolina, óleo diesel, gás e eletricidade. Em 2014, o governo gastou 19,2% de seu orçamento em subsídios para garantir preços de energia acessíveis.
- Combustíveis não subsidiados possuem fórmula de precificação, baseada no mercado internacional, na relação cambial, em remuneração de custos logísticos e numa margem estabelecida previamente.



Mecanismos de suavização/estabilização dos preços de energia e do custo de vida

- A reforma mais significativa até o momento é a dos subsídios aos combustíveis indonésios, que ocorreu em 2015 e que **eliminou quase todos os subsídios à gasolina**, excluindo os custos de distribuição para regiões remotas. E reduziu o subsídio ao diesel para IDR 500/litro (**US\$0,034**).
- O orçamento original de 2015 da Indonésia alocou cerca de IDR 276 trilhões (US\$ 20,4 bilhões - cerca de 2,3% do PIB) para subsídios aos combustíveis fósseis. Após os aumentos dos preços no varejo e a queda dos preços mundiais do petróleo no final de 2014, a Indonésia conseguiu eliminar a maioria dos subsídios à gasolina e ao diesel até janeiro de 2015. A economia foi equivalente a IDR 211 trilhões (US\$ 15,6 bilhões), ou 10% de todas as despesas do governo.
- Entretanto, ainda existem **subsídios ocultos no orçamento na forma de compensações** do governo à Pertamina, estatal de energia, e à PLN, estatal de eletricidade.

Fonte: jie.or.id



Histórico de Preços e Subsídios Fixados aos Combustíveis

- Após janeiro de 2015, a Gasolina passa a não ser subsidiada, subsídio fixo ao diesel de Rp 1.000/litro (US\$0,067/litro) entre janeiro de 2015 a julho de 2016, logo modificado para IDR500/litro (US\$0,034/litro)
- Regulamento MEMR nº 40/2018. Subsídio ao diesel elevado para 2.000 IDR/litro (US\$0,14/litro).
- Orçamento do Estado para 2020 reduz subsídios ao diesel para 1.000 IDR/litro ([US\\$0,068/litro](#)).

	Ano	2013	2014	2015	2016	2018	2020
Subsídios Fixados	Gasolina	US\$0,44/l	US\$0,57/l	-	-	-	-
	Diesel	US\$0,37/l	US\$0,51/l	US\$0,067/l	US\$0,034/l	US\$0,14/l	US\$0,068/l
	Kerosene	US\$0,17/l	US\$0,17/l	-	-	-	-

Fonte: [https://iea.blob.core.windows.net/assets/imports/events/239/UpdatercentdevelopmentsonFossilFuelSubsidiesinIndonesia.pdf](https://iea.blob.core.windows.net/assets/imports/events/239/UpdaterrecentdevelopmentsonFossilFuelSubsidiesinIndonesia.pdf)

Japão

- Medidas temporárias contra a elevação de preços
- Medidas para reduzir demanda de petróleo



Políticas para reduzir demanda de petróleo

- Desde **1999**, o programa **Top Runner Program** introduz **metas de eficiência** baseadas no produto mais eficiente atualmente vendido no mercado.
- O Japão tem o preço dos combustíveis baseado no mercado internacional, com mecanismos recentes de amortecimento.
- Introdução de um **carbon tax** em **2012**.



Mecanismos para reduzir demanda e dependência de petróleo

O Japão, há décadas, procura reduzir sua dependência de petróleo.

1947

Heat Management Regulations para controlar o uso de carvão no pós-guerra.

1950-1979

Período de alto crescimento e políticas antipoluição introduzem metas de eficiência energética.

1979

Energy Conservation Law foca em reduzir demanda de petróleo da indústria.

1980-2000

Preocupação passa a ser com emissões e aquecimento global.

2000-hoje

Top Runner Standard e Revised Energy Conservation Law.

Fonte: mlit.go.jp;

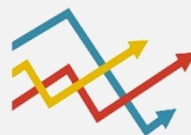


Medidas temporárias sobre precificação e tributação de combustíveis

- Implementação de **subsídio temporário** entre janeiro e março de 2022, para refinadores e importadores mitigarem aumentos nos preços de **gasolina, diesel, QAV e óleo combustível**.
- Os preços da **gasolina** ultrapassaram **¥170/l** (US\$1,30/l; R\$6,20/l) pela primeira vez desde 2008. O **subsídio** visa **manter o preço abaixo** desse limiar.
- O subsídio ainda está em vigor e está na casa de **¥37/l** (US\$0,30/l; R\$1,35/l).
- O governo inicialmente alocou US\$ 700 milhões de orçamento público.
- O **orçamento** desse subsídio para petrolíferas posteriormente foi aumentado para ¥1 trilhão (**US\$7,8 bilhões-0,2% PIB**), e foi estendido **até o final de setembro**.
- O subsídio é parte de um **programa** mais abrangente de ¥6 trilhões (**US\$47 bilhões-0,9% PIB**) para **compensar** pela **alta no custo de vida da população**. Famílias de baixa renda estão recebendo ¥50 mil (US\$390) por criança por mês.
- Os subsídios também são **parte das medidas econômicas anti-Covid** com orçamento de ¥55 trilhões (**US\$410 bilhões – 8,1% PIB**).
- **Veículos elétricos** recebem ¥800 mil (**US\$6 mil**) em **subsídios**.

Resumo do levantamento

- Peru
- Chile
- México
- Índia
- Reino Unido
- Nigéria
- Indonésia
- Coréia do Sul
- Japão
- França



Mecanismos de suavização/estabilização dos preços de combustíveis

Fundos de estabilização

Tributação flutuante

Outros mecanismos



Chile



FEPP
(apenas querosene doméstico)



MEPCO
(gasolina, óleo diesel, GLP automot. e GNC automot.)



Peru



FEPC
(óleo combustível para sistemas isolados, gasolina, *gasóleo* e diesel)



FISE
(programa de subsídio para GLP)



México



IEPS
(gasolina e óleo diesel)



Medidas adicionais
(regulação de preço máximo de GLP)



Alemanha



Redução temporária
(gasolina e óleo diesel)



Medidas adicionais
(mobilidade Urbana; energia elétrica/calefação)



França



Redução temporária
(gasolina, óleo diesel, GNV, etanol, diesel-etanol)



Medidas adicionais
(sobretaxa em veículos alta emissão; desconto de empresa; subsídio energia elétrica; subvenção à eficiência energética residencial)



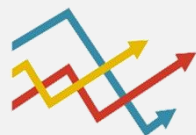
Reino Unido



Fuel Duty
(gasolina, inclusive aviação, diesel óleo combustível, querosene, biocombustíveis, GLP e GNV)



Medidas adicionais
(auxílios sociais; subsídio ao consumidor de energia elétrica)



Mecanismos de suavização/estabilização dos preços de gasolina e diesel

Fundos de estabilização

Tributação flutuante

Outros mecanismos



Chile



MEPCO
(gasolina e óleo diesel)



Peru



FEPC
(gasolina e óleo diesel)



México



IEPS
(gasolina e óleo diesel)



Alemanha



Redução temporária
(gasolina e óleo diesel)



França



Redução temporária
(gasolina e óleo diesel)

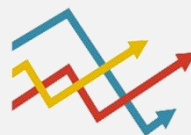


Reino Unido



Fuel Duty
(gasolina e óleo diesel)





Mecanismos de suavização/estabilização dos preços de combustíveis

Fundos de estabilização

Tributação flutuante

Outros mecanismos



Nigéria



Subsídio
(combustíveis, especialmente gasolina)



Coreia do Sul



Redução temporária
(gasolina, óleo diesel e GLP)



Korea New Deal e Subsídios
(redução da dependência de fósseis; proteção contra aumento do preço do diesel para determinadas categorias)



Hong Kong



Subsídio
(veículos elétricos e infraestrutura de recarga)



Índia



PAHAL / DBTL e PMUY
(programa de subsídio para GLP e querosene doméstico)



Indonésia



Subsídio
(diesel e compensações às estatais de petróleo e energia elétrica)

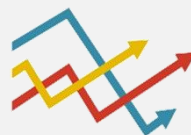


Japão



Subsídio e programas de redução da dependência de petróleo
(gasolina, diesel, QAV, óleo combustível, e veículos elétricos)

Resumo do levantamento do estudo



Mecanismos de suavização/estabilização dos preços de gasolina e diesel

Fundos de estabilização

Tributação flutuante

Outros mecanismos



Nigéria



Subsídio
(combustíveis, especialmente gasolina)



Coreia do Sul



Redução temporária
(gasolina e óleo diesel)



Subsídios
(proteção contra aumento do preço do diesel para determinadas categorias)



Hong Kong



Índia



Indonésia



Subsídio
(diesel)



Japão



Subsídio e programas de redução da dependência de petróleo
(gasolina e diesel)

Outras experiências internacionais

- Belize
- El Salvador
- Hungria
- Eslovênia
- Tailândia



Belize

- Estabelecimento de teto para preços do diesel e gasolina regular por meio da redução de imposto especial sobre consumo desses combustíveis. A proposta será sustentada com recursos oriundos de um fundo de estabilização de preços de combustível a ser estabelecido pelo governo com o Banco Central de Belize. Nenhum limite foi anunciado diretamente para gasolina premium ou querosene.
- Proposta de alívio para futuros aumentos nas tarifas de ônibus, com um subsídio de combustível de 91 centavos por galão para operadores de ônibus qualificados por até seis meses, custando mais US\$ 1,1 milhão, enquanto os operadores turísticos receberão um subsídio de combustível limitado, financiado em conjunto pelo Governo e pelo Conselho de Turismo de Belize ([BBN](#)).



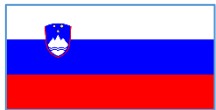
El Salvador

- Inicialmente, para redução dos preços da gasolina, o governo suspendeu temporariamente a [cobrança dos impostos](#) do Fundo de Estabilização para o Desenvolvimento Econômico (FEFE) e da Contribuição para o Transporte (Cotrans), bem como a redução do Imposto sobre Valor Agregado (IVA).
- Em [abril/2022](#), o Ministério da Economia [anunciou](#) que os preços dos combustíveis (gasolina e diesel) permanecerão fixos (preços de março/2022, com validade até junho/2022, a princípio) graças à aplicação, por decreto, da Lei Especial Temporária para Fixação de Preços Máximos de Combustíveis.



Hungria

- Estabelecido, em novembro/2021 um teto de preços para a gasolina e o diesel no varejo. O preço máximo a ser cobrado foi fixado em 480 forints/litro (€ 1,22/l). A medida é válida até [01/07/2022](#).
- Desde 26/05/2022, apenas carros húngaros tem permissão para adquirir combustível a preços limitados pelo governo. Veículos com placas estrangeiras terão que pagar preços de mercado. A [medida](#) visa coibir o aumento do “turismo de combustíveis” na fronteira, o que poderia prejudicar o fornecimento no país.



Eslovênia

- O governo esloveno reintroduziu (a partir de maio/2022) a [regulação de preços de combustíveis](#), medida que ocorre menos de duas semanas depois que os limites de preços anteriores foram cancelados, com o argumento de que o mercado havia se estabilizado. O preço máximo de venda ao público foi fixado em € 1,560/l para a gasolina normal e € 1,668/l para o diesel, válidos por três meses.
- Os varejistas de combustíveis da Eslovênia (sendo os principais: a estatal Petrol, a austríaca OMV e a húngara MOL) estimam que incorrerão em perdas de € 20 milhões/mês devido aos limites de preço, mas que serão parcialmente compensados, pelo governo, por eventuais prejuízos.



Tailândia

- O governo tailandês fixou os preços do diesel no varejo, limitando-os a 30 baht/litro (US\$ 0,90/l) até o final de abril. Após esse período, o governo vem fornecendo um subsídio de até [10 baht/l](#) sobre o preço final.
- Além disso, o Ministério dos Transportes proporá um pacote de medidas para aliviar o impacto do aumento dos preços dos combustíveis no setor de transportes, a fim de postergar um aumento de tarifas. Entre as [medidas](#), destacam-se: i) subsídio de combustível de 2 baht/l por dia (limitado a 60 litros/dia) por veículo para transporte de carga e/ou passageiros, até agosto/2022; ii) proposta de corte de 90% de impostos para os operadores de táxis, motos-táxi e tuk-tuks; iii) proposta de subsídio de combustível para os operadores de serviços de barcos de passageiros ao longo do canal Chao Phraya e Saen Saeb até agosto/2022; iv) intenção de dispensa de taxas de inspeção e licença para barcos elétricos por 10 anos para promover o uso de veículos movidos a eletricidade; v) limite-teto nas taxas sobre o diesel ferroviário para transporte de carga (cerca 30 baht/l); e iv) proposta de redução adicional no imposto sobre combustível de aviação para companhias aéreas tailandesas e transportadoras domésticas por mais seis meses. A taxa de 0,20 baht/l em vigor deve terminar em 30/06/2022.
- Outras medidas governamentais para amortecer o impacto do aumento dos preços da energia durante maio-julho [incluem](#) o aumento da assistência monetária para compra de gás de cozinha para titulares de cartões de assistência social; e manutenção do preço de varejo do GNV 15,59 baht/quilo.

Considerações

- Lições aprendidas a partir de experiências internacionais



- Existem razões estratégicas para os governos tornarem a energia mais acessível, especialmente em busca de objetivos sociais como o acesso universal à energia. A **relutância em repassar** integralmente os **aumentos internacionais dos preços dos combustíveis aos consumidores** domésticos reflete as preocupações sobre o impacto adverso dos preços mais altos na renda real das famílias (principalmente naquelas de baixa renda, que apresentam menor capacidade em absorver o custo dos preços mais elevados), incluindo desdobramentos inflacionários.
- Ao longo da história, a alta **volatilidade dos preços de combustíveis tem influenciado estratégias e políticas dos países**, os quais buscam **limitar altas ou suavizar flutuações** para proteger suas economias domésticas. Uma interessante análise futura sobre o tema pode considerar as distintas políticas de preços aplicadas nos diferentes países do mundo.
- Os mecanismos de **Fundos de estabilização** fazem, frequentemente, **movimento em ondas** a partir de novas disrupções nos preços internacionais e/ou no câmbio dos países (exemplo de reconstituição no Peru). A estruturação e operacionalização de um fundo de estabilização **deve atentar para o risco associado ao potencial contingenciamento de recursos**, ou ao **descompasso na temporalidade** entre o fato gerador do recebimento da compensação e a efetiva disponibilização do recurso financeiro. É importante garantir a sustentabilidade das reservas que alimentarão o mecanismo de amortecimento, como também o prazo final para o término da iniciativa.



- **Subsídios**, nos países analisados, **retrataram políticas públicas destinadas a público ou fonte energética específica, com larga importância social**. Grande parte dos países selecionados aplicam algum tipo de subsídio. Um estudo futuro da Série de Formação de Preços dos Combustíveis abarcará o tema subsídios para melhor descrição e exemplificação.
- **Política tributária pode se tornar instrumento de política energética**, mesmo quando não explicitada como tal. Destaca-se a importância da transparência dos objetivos das políticas energética e tributária/compensatória, a fim de identificar e minorar eventuais conflitos e ampliar a eficácia de ações conjuntas no âmbito federal e estadual, potencializando resultados para demais políticas, sejam econômicas, sociais ou ambientais. A **tributação flexível** é um **mecanismo mais complexo**, porém **muitos países apresentados** migraram ou simplesmente adotaram essa opção de suavização de preços, uma vez que ponderaram como mecanismo **mais oportuno e conveniente em suas respectivas políticas** (públicas/energéticas/tributárias).
- A experiência internacional demonstrou que um planejamento abrangente e a implementação gradual foram essenciais para o sucesso dos mecanismos de suavização de preços. As **reformas mais efetivas** foram implementadas transparente e progressivamente, fornecendo o tempo necessário para a construção de **consenso entre o governo e as várias partes interessadas**. Cumpre observar, independentemente do mecanismo adotado, o potencial impacto fiscal no orçamento.



- É fundamental promover **segurança jurídica, com a estabilidade das normas, e fiscal/orçamentária**, evitando redirecionamentos recorrentes nos métodos de contenção e adequação dos preços dos combustíveis. Previsibilidade e transparência devem acompanhar eventuais mudanças estruturais na condução das medidas, garantindo que as partes afetadas e os interessados possam se manifestar a seu respeito.
- O **amortecimento** de elevações **de preços**, seja por uso de subsídios, tributação flexível ou fundos, pode ser visto como um paliativo para a redução dos impactos, e muitas vezes beneficiar mais grupos econômicos privilegiados do que os mais vulneráveis socialmente. Além disso, tais ações têm **potencial de gerar outros efeitos no longo prazo**.
- Distorções podem trazer impacto significativo no desenvolvimento econômico futuro. Destaca-se que preços amortecidos podem, por exemplo, desestimular investimentos em transporte menos energo-intensivo e em rotas tecnológicas que utilizem fontes alternativas, comprometendo a diversificação futura da matriz energética, bem como limitando a oferta de transporte. Em um momento em que a tecnologia de energia renovável torna-se cada vez mais competitiva com a geração de energia fóssil, concomitantemente à necessidade de desenvolvimento de uma estratégia coordenada para mitigar as mudanças climáticas, **a utilidade mais ampla dos subsídios aos combustíveis fósseis vem sendo questionada**.



- Diversos mecanismos de suavização de preços (subsídios, substituições tributárias, etc.) foram criados e/ou retomados para mitigar o impacto conjuntural da elevação dos preços dos energéticos no mercado mundial, agravados pelo conflito bélico na Ucrânia. Além disso, diversos dos países analisados já possuíam políticas sociais e energéticas para promoção de suavização de preços de energéticos, mesmo que não diretamente aplicados ao preço final dos combustíveis.
- A maioria dos mecanismos de suavização aplica-se ao preço final dos combustíveis, e tem como principal beneficiário, no curto prazo, o consumidor final. Algumas, porém, têm por objeto o tratamento específico a determinado segmento mais vulnerável da sociedade.
- Ressalta-se a importância da avaliação de alternativas como a promoção do uso de transportes coletivos públicos, fomentando a mobilidade urbana; incentivos à aquisição de veículos elétricos (e/ou que se utilizem de fontes de energia renováveis) e apoio a projetos/reformas de residências que busquem ganhos de eficiência energética.
- Uma proposta de suavização de preços de combustíveis deve ser **oportuna, temporária e direcionada**, e cada país precisa avaliar qual a parcela da população deve ser efetivamente amparada pelas políticas, tendo em vista as distintas vulnerabilidades, bem como a situação orçamentária da esfera governamental capaz financiar tais auxílios.



www.epe.gov.br

Diretora

Helôisa Borges Bastos Esteves

Coordenação Técnica

Angela Oliveira da Costa

Equipe Técnica

Bruno R. L. Stukart

Carlos Augusto G. Pacheco

Celline Bernardo dos Santos

Filipe de Pádua F. Silva

Marcelo C. B. Cavalcanti

Patricia F. B. Stelling

Apoio Administrativo

Sergio Augusto Melo de Castro



EPE - Empresa de Pesquisa Energética

Praça Pio X, n.º 54 - 2º andar

20.091-040

Centro - Rio de Janeiro

