

O AUMENTO DOS IMPOSTOS E O BEM-ESTAR: A FORMAÇÃO DO PREÇO DA GASOLINA NO BRASIL.

Douglas Pessoa Lima

Universidade Federal de Campina Grande - UFCG

Douglas.epbem@gmail.com

RESUMO: Este trabalho faz uma análise da incidência de impostos nos custos de produção mostrando sua influência na redução da oferta e na determinação do preço relativo. O foco do estudo é o peso dos impostos na determinação do preço de consumo da gasolina no Brasil. Relativamente a isso fez-se uma análise matemática detalhada da influência disso no estado de bem-estar do consumidor.

Palavras Chave: Impostos. Bem-estar. Preço. Gasolina.

1. INTRODUÇÃO

Imposto é uma quantia em dinheiro paga para o Estado e aos estados e municípios por pessoas físicas e jurídicas. Para custear parte das despesas de administração e dos investimentos do governo em obras de infraestrutura (estradas, portos, aeroportos, etc.) e serviços essenciais à população, como saúde, segurança e educação.

No Brasil incidem sobre o preço da gasolina os seguintes impostos indiretos: ICMS, PIS/PASEP, CIDE e COFINS. Os impostos indiretos podem ser específicos ou *ad valorem*¹, podendo incidir sobre os produtores ou consumidores. Se os produtores ficarem obrigados ao pagamento de um imposto *ad valorem*, eles serão repassados aos consumidores. Ou seja, os produtores irão produzir e vender ao preço $(p + p.t)$, onde t é o imposto, fato que pode ocasionar uma redução de oferta.

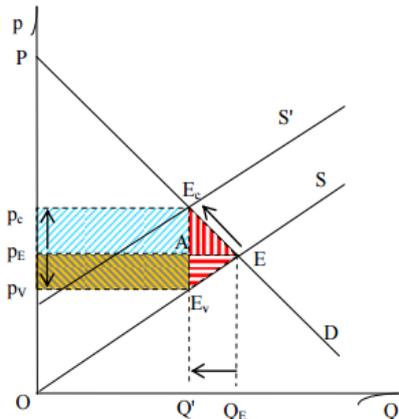
Quando há pagamento de um imposto indireto, deve-se distinguir o preço bruto p_c (preço pago pelo consumidor) do preço líquido p_v (preço recebido pelo produtor). Logo, a relação entre preço bruto, p_c , e o preço líquido p_v . É a seguinte: $p_c = p_v + p_v.t$.

O preço da gasolina no Brasil é livre na bomba. As distribuidoras de combustível são legalmente impedidas de exercer qualquer influência sobre ela. Há uma lei federal que impede as distribuidoras de operarem postos. Estes são, em regra, administrados por terceiros, pessoas jurídicas distintas e autônomas. O mercado da gasolina no Brasil hoje é regulamentado pela Agência Nacional do Petróleo (ANP) e pela Lei Federal 9.478/97 (Lei do Petróleo). Esta lei flexibilizou o monopólio do setor de petróleo e gás natural, até então exercido pela Petrobras (da qual a Petrobras Distribuidora é subsidiária), tornando aberto o mercado de combustíveis no País. Dessa forma, desde janeiro de 2002 as importações de combustíveis foram liberadas e o preço passou a ser definido pelo próprio mercado.

¹ Este imposto fica baseado numa porcentagem t , que incide sobre o preço.

2. METODOLOGIA

Figura 1- Perda absoluta de bem-estar devido a um imposto indireto



Uma vez instituído o imposto sobre o produtor a curva de oferta irá sofrer um deslocamento de S para S' . Observamos o gráfico, que demonstra a perda absoluta de bem-estar devido a incidência de um imposto indireto.

- a) A parcela de redução do excedente do consumidor² equivale do retângulo 
- b) A parcela de redução do excedente do produtor³ equivale do retângulo 

Fonte: ISCAP

A incidência do imposto tanto sobre os produtores quanto sobre os consumidores se converte em receita fiscal. Que dependendo de como for utilizada pode compensar a parte perdida de bem-estar dos produtores e consumidores. Há, no entanto, uma parte da quebra de bem-estar – equivalente a área do triângulo AEE_c , no caso dos consumidores, e equivalente a área do triângulo AEE_v , no caso dos produtores – que representa a redução dos níveis de transações induzida pelo imposto, ou seja, perda absoluta de bem-estar.

Analisando o gráfico, percebe-se que, antes da fixação do imposto, o mercado se encontrava em equilíbrio, em Q_E e p_E . Logo, o excedente do consumidor correspondia a área do triângulo Pp_EE e o excedente do produtor a do triângulo Op_EE , ou seja, sendo máximo o nível de bem-estar proporcionado pelo mercado. Após a instituição do imposto, porém, o excedente do consumidor reduziu-se a área do trapézio $p_Cp_EE'E_c$, devido à elevação do preço pago pelo consumidor de p_E para p_C , houve uma redução da quantidade vendida de Q_E para Q' .

3. RESULTADOS E DISCUSSÕES

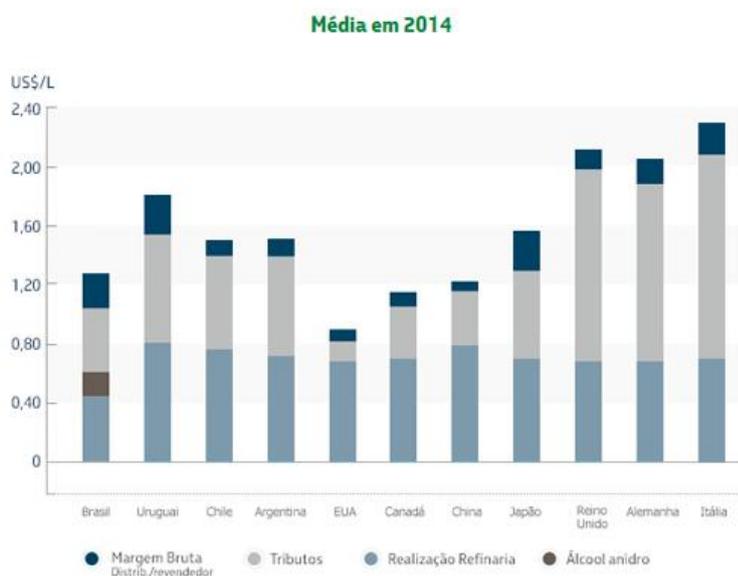
O preço final ao consumidor varia em função de múltiplos fatores como: carga tributária (municipal, estadual, federal), concorrência com outros postos na mesma região e a estrutura de custos de cada posto (encargos trabalhistas, frete, volume movimentado, margem de lucro etc.). Composto da seguinte forma: Distribuição e revenda (16%), Custo Etanol Anidro (15%), ICMS (28%), CIDE/PIS/PASEP/COFINS (10%) e Realização da Petrobras (31%)⁴. Observamos que a carga tributária neste caso corresponde a 38% do preço do combustível na bomba.

² Diferença entre o que um consumidor está desejando pagar por certo bem e o que efetivamente paga.

³ Montante (em unidades monetárias) de que este beneficia por produzir as quantidades que lhe proporcionam a maximização do seu lucro.

⁴ Período da coleta de 20/12/2015 a 26/12/2015. Composição: 73% gasolina A e 27% Etanol Anidro. Observação: a partir de 16/03/2015, o teor de álcool anidro na gasolina comum e aditivada é de 27%. A teor adicionado à gasolina premium é de 25%. Elaboração Petrobras a partir de dados da ANP e CEPEA/USP. Fonte: <http://www.br.com.br/>, consulta realizada em 01/05/16.

Figura 2 - Preços Internacionais de Gasolina – média 2014



No gráfico ao lado é possível comparar os preços por litro da gasolina praticados no Brasil com os preços médios em diversos países. Temos:

- a) a parcela de baixo do gráfico representa o preço da refinaria sem impostos;
- b) a parcela do topo representa as margens de comercialização, que oscilam em função do mercado local de venda dos combustíveis;
- c) e a parcela em azul mais claro representa a carga tributária que é a maior responsável pela diferença dos preços entre os países.

Fonte: <http://www.br.com.br/>

Com o preço médio da gasolina acima de R\$ 3,50 na maior parte do país, e chegando a R\$ 4,51 em algumas localidades, e tudo isso justamente em um momento em que o preço da gasolina está em queda no resto do mundo, a conclusão é que há muito imposto e intervenção governamental em cada litro da gasolina brasileira. Logo, a renda das famílias brasileiras é comprometida pelos aumentos do preço da gasolina e outros derivados do petróleo. Essa consequência é mais grave quando há uma valorização do petróleo em escala global. E a alta do preço da gasolina tem efeitos nocivos sobre o nível geral da inflação no país. Os custos altos dos combustíveis tem um efeito desanimador sobre os investidores externos, que se tornam inseguros quanto ao país. Também afetam o setor produtivo, em toda a cadeia de produção, mas principalmente na distribuição de alimentos, que precisam ser transportados por estradas de rodagem em todo o país. Os produtores colocam esse custo embutido nos produtos para poderem ter seus lucros. Além de que no longo prazo o aumento excessivo dos impostos sobre os combustíveis pode ocasionar também uma redução na quantidade demandada.

4. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

1. INSTITUTO SUPERIOR DE CONTABILIDADE E ADMISNISTRAÇÃO DO PORTO. *Microeconomia: Compendio*. Disponível em: http://www.iscap.ipp.pt/~asaraiva/Ficheiros/Microeconomia_compendio.pdf. Acesso em: 01 de Maio. 2016.
2. MACIEL, Marcelo S. *Tributos incidentes sobre os combustíveis*. Disponível em: file:///C:/Users/Douglas/Downloads/tributos_incidentes_maciel.pdf. Acesso em: 01 de Maio. 2016.
3. PINDYCK, Robert S.; RUBINFELD, Daniel L. *Microeconomia*. Trad. Eleutério Prado, Thelma Guimarães e Luciana do Amaral Teixeira. 7^a ed. São Paulo: Editora Pearson Education do Brasil. 2010. 647 p.