



Estudo sobre o custo do trabalho dos frentistas e o preço dos combustíveis

Outubro de 2021

Estudo sobre o custo do trabalho dos frentistas e o preço dos combustíveis

Introdução

Em 16 de abril de 2019, o deputado Vinicius Poit (Novo-SP) propôs, através do Projeto de Lei (PL) 2.302/2019, a revogação da Lei 9.956, de 12 de janeiro de 2000, que proíbe a instalação de bombas de autosserviço nos postos de combustível que operam no território nacional. A este PL foram apensados diversos outros projetos de teor equivalente. Dentre eles, o PL 2.792/2019, do deputado Kim Kataguirí (DEM-SP). O texto e seus apensados receberam parecer contrário, apresentado pelo deputado Daniel Almeida (PCdoB-BA) na Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público (CTASP) da Câmara dos Deputados. Posteriormente, foi redistribuído à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços (CDEICS) onde encontra-se sob relatoria do deputado Augusto Coutinho (Solidariedade-PE).

2

Na sequência desses eventos, o governo federal editou, em 18 de agosto de 2021, a Medida Provisória - MPV 1.063 autorizando, entre outras previsões, a venda de etanol das usinas diretamente aos postos de abastecimento de combustíveis. Nesta oportunidade, o deputado Kataguirí reintroduziu a previsão do autosserviço em postos de combustíveis, na forma de uma emenda aditiva com teor estranho ao objetivo da MPV 1.063, conforme segue: “Os revendedores de combustíveis podem oferecer serviço parcial ou integralmente automatizado de operação de bombas de combustível, dispensando a intervenção de frentistas ou qualquer outro profissional”.

Por se tratar de uma emenda aditiva à MPV, esta iniciativa encurtou sobremaneira os prazos para discussão de um tema que interessa a uma parcela significativa da população brasileira, especialmente aos trabalhadores, trabalhadoras e familiares que podem vir a ser diretamente afetados, caso seja aprovada a mudança.

Estas iniciativas visando autorizar o autosserviço nos postos de combustíveis se fundamentam essencialmente na crença de que, uma vez, promovida a liberalização, haveria

uma redução de custos nesta atividade econômica e, portanto, uma redução nos preços ao consumidor. Na justificativa da emenda aditiva, por exemplo, o Deputado argumenta que “O preço dos combustíveis no Brasil atingiu níveis alarmantes, gerando enorme pressão inflacionária e insatisfação popular” e conclui que a medida permitirá “que os postos de gasolina possam operar de forma automatizada, sem frentistas. Com isso, pretendemos reduzir o valor dos combustíveis”¹.

Assim, como antídoto aos, de fato, muito elevados preços dos combustíveis no Brasil, propõe-se a eliminação, ao menos em potencial, da ocupação de frentista em todo o território nacional, em razão da redução de custos e de uma suposta / esperada redução dos preços que acarretaria tal medida.

Cabe indagar, portanto, qual seria o impacto do fim dos empregos dos frentistas nos preços dos combustíveis. Este estudo, realizado por solicitação da Fenepetro - Federação Nacional dos Frentistas e Fepetro - Federação dos Empregados em Postos de Serviços de Combustíveis e Derivados de Petróleo do Estado de São Paulo, preocupadas com os custos sociais desta medida para as famílias dos 363 mil trabalhadores e trabalhadoras empregados com carteira em postos de comércio varejista de combustíveis e, em especial, dos mais de 243 mil profissionais registrados formalmente como frentistas², procura elaborar uma resposta a esta indagação. Nesse sentido, o caminho adotado foi o de estimar o peso dos custos com a força de trabalho dos frentistas no preço dos combustíveis.

O estudo está organizado em duas outras seções, além desta introdução e das considerações finais. Na primeira, procura-se situar a questão a partir de uma apresentação sumária da política de formação dos preços dos combustíveis no país e sua composição e, na segunda, realiza-se a estimativa propriamente dita do peso do custo do trabalho dos frentistas nos preços dos combustíveis.

1 Disponível em <https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=9003546&ts=1632239424496&disposition=inline>

2 Segundo a Pesquisa Nacional de Amostra por Domicílio Contínua (PNADC) do IBGE, em média, para cada três assalariados com carteira assinada no setor privado há um assalariado sem registro.

A política de paridade de preços de importação e a composição dos preços dos combustíveis no Brasil

A insatisfação dos consumidores com o comportamento dos preços dos combustíveis no Brasil e o debate público que vem sendo travado em busca de soluções para o problema, decorrem de um movimento de forte alta dos preços dos derivados. Segundo pesquisa semanal da Agência Nacional do Petróleo (ANP)³, realizada junto a mais de 4 mil postos de combustíveis em todo o país, o preço médio da gasolina comum chegou a R\$ 6,10 / litro na semana terminada em 02/10/2021 e o preço máximo atingiu R\$ 7,17 / litro. Para o óleo diesel, o preço médio nacional ficou em R\$ 4,80 e o preço máximo alcançou R\$ 6,18. Quais seriam, portanto, as razões para valores tão altos e qual a participação dos postos de revenda - onde trabalham os frentistas - na composição destes preços ao consumidor final?

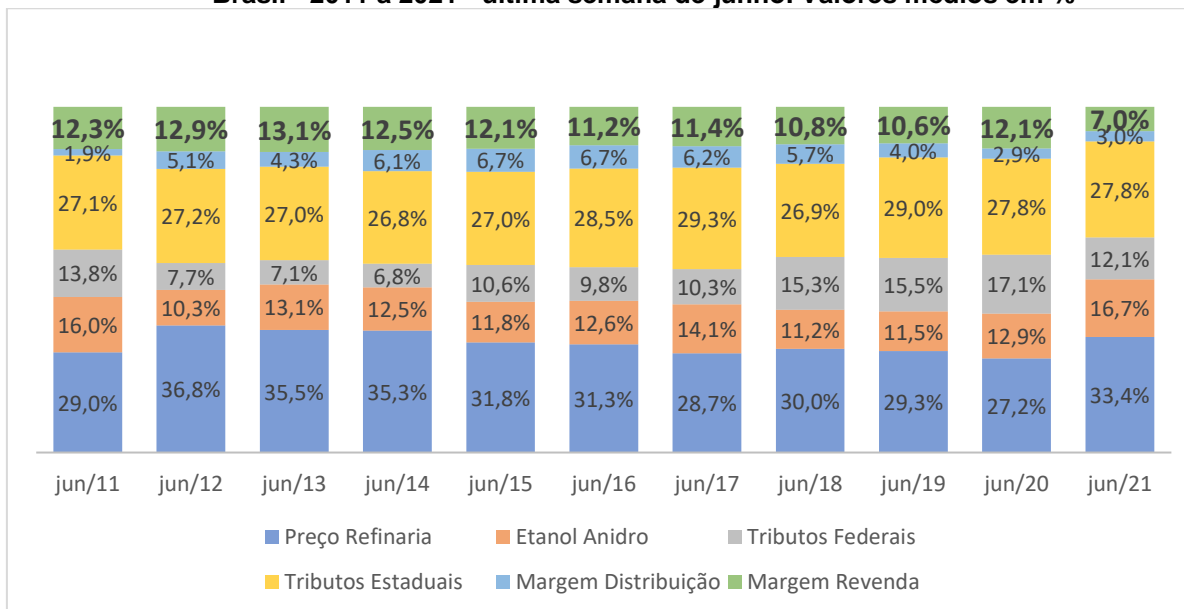
De fato, desde outubro de 2016, o brasileiro passou a conviver com grande instabilidade e escalada nos preços dos derivados de petróleo. Essa nova situação resultou de decisão da Petrobras, em acordo com o governo federal, de alterar sua política de preços e adotar o preço internacional do barril de petróleo, mais os custos de importação e a taxa de câmbio como referência para a fixação dos preços praticados em suas refinarias. Com esta decisão, a empresa passou a praticar uma “política de paridade de preços de importação”, denominada por ela de PPI, repassando ao consumidor, em curto espaço de tempo, não apenas um preço mais elevado, descolado de seus custos de produção, como também todas as variações subsequentes dos preços dos derivados no mercado internacional⁴.

3 Disponível em <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/precos-e-defesa-da-concorrenca/precos/precos-revenda-e-de-distribuicao-combustiveis/levantamento-de-precos-de-combustiveis>

4 Nas palavras da Petrobras, “os preços dos derivados passam a acompanhar a paridade com o mercado internacional - também conhecido como PPI e que inclui custos como o frete de navios, custos internos de transporte e taxas portuárias – mais uma margem que será praticada para remunerar riscos inerentes à operação, como, por exemplo, volatilidade da taxa de câmbio e dos preços sobre estadias em portos e lucro, além de tributos”. Ver em Fatos e Dados - Adotamos nova política de preços de diesel e gasolina, 14/10/2016. Disponível em: <https://petrobras.com.br/fatos-e-dados/adotamos-nova-politica-de-precos-de-diesel-e-gasolina.htm>

Nesse sentido, qualquer movimento, para cima ou para baixo, nos custos internacionais do petróleo ou na taxa de câmbio, desencadeia reajustes na mesma direção e magnitude nos preços praticados nas refinarias da empresa, repercutindo em toda a cadeia de distribuição até chegar ao consumidor final. Em decorrência desta política de preços, a alta das cotações internacionais do petróleo e a desvalorização cambial do real, em 2021, têm causado fortes impactos no orçamento dos consumidores e na taxa de inflação, considerando-se a importância destes produtos para o conjunto da economia. Como exemplo, apenas nos nove primeiros meses de 2021, nas refinarias, a gasolina subiu 45,7% e nos postos de revenda, subiu 35,5%. Em igual período, o óleo diesel subiu 50,9% nas refinarias da Petrobras e 31,5% nos postos de revenda. A título de comparação, no mesmo período, a taxa de inflação acumulada, medida pelo INPC - IBGE, ficou em 5,94%⁵.

GRÁFICO 1
Composição do preço ao consumidor da gasolina
Brasil - 2011 a 2021 - última semana de junho. Valores médios em %



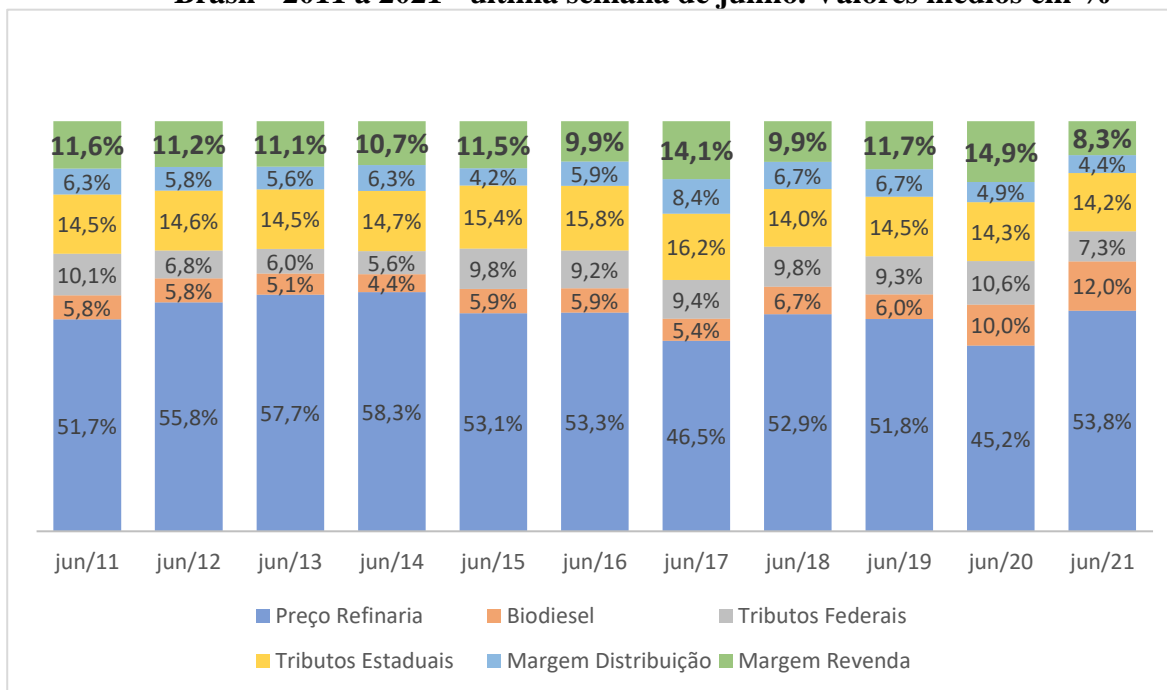
Fonte: MME, Relatório Mensal do Mercado de Derivados de Petróleo, 2011 a 2021. A partir da síntese do comportamento dos preços dos combustíveis na última semana do mês de referência da ANP.

Elaboração: DIEESE.

5 A Nota Técnica nº 251 - “O necessário debate sobre os preços dos combustíveis no Brasil”, publicada pelo DIEESE em março de 2021, aborda o problema da alta dos preços dos combustíveis e está disponível em: <https://www.dieese.org.br/notatecnica/2021/notaTec251PrecosCombustiveis.html>

Outro aspecto muito importante a se destacar neste estudo, para se dimensionar a importância do custo do trabalho dos frentistas na formação dos preços dos combustíveis, é a composição dos preços dos derivados de petróleo, isto é, a participação de cada elo da cadeia produtiva na formação dos preços pagos pelos consumidores brasileiros. Assim, podemos perceber qual o peso do setor de revenda - postos de combustíveis - no preço final. O Gráfico 1 mostra a evolução da composição do preço médio nacional da gasolina tipo C, para o mês de junho de vários anos. Nele é possível perceber que a margem da revenda, ou seja, a participação dos postos de revenda no preço final da gasolina vem caindo e representou, em junho de 2021, apenas 7%. Entre os anos de 2011 e 2020 manteve-se entre 10 e 13%. Por outro lado, as parcelas relativas à refinaria e à produção de etanol anidro vêm aumentando sua participação no preço final.

GRÁFICO 2
Composição do preço ao consumidor da gasolina
Brasil - 2011 a 2021 - última semana de junho. Valores médios em %



Fonte: MME, Relatório Mensal do Mercado de Derivados de Petróleo, 2011 a 2020. A partir da síntese do comportamento dos preços dos combustíveis na última semana do mês de referência da ANP.

Elaboração: DIEESE

O mesmo acontece em relação ao preço do óleo diesel. O Gráfico 2 apresenta a composição do preço para o consumidor final, para o mesmo período analisado no caso da gasolina. A participação do setor de postos de revenda, em junho de 2021, representou 8,3% do preço ao consumidor e, também, vem diminuindo nos últimos anos. A participação das refinarias e do biodiesel vem, em contrapartida, crescendo na composição do preço final.

Assim, nos dois casos analisados, percebe-se que os postos de revenda de combustíveis não respondem pelo aumento do preço dos combustíveis no país. Os preços da gasolina e diesel estão crescendo por conta da política de preços adotada pela Petrobras e, além disso, os postos de revenda têm pequena participação na composição dos preços finais. Neste sentido, a iniciativa de acabar com o trabalho dos frentistas nos postos de revenda provavelmente não alterará a estrutura dos preços dos derivados e não haverá redução para os consumidores. Assunto que passamos a tratar na próxima seção.

Custo do trabalho dos frentistas e receita da venda de combustíveis

O custo para as empresas revendedoras de combustíveis para a manutenção dos empregos dos frentistas - isto é, o custo do trabalho - pode ser aproximado pelo total da remuneração paga a estes trabalhadores acrescida de encargos sociais. O custo relativo, por sua vez, pode ser aproximado pela comparação entre este custo do trabalho dos frentistas e a receita obtida com a venda dos combustíveis, para a qual sua força de trabalho contribui. Desta forma, é possível estimar, ainda que aproximadamente, o peso da manutenção destes empregos na formação dos preços dos combustíveis.

Para uma aproximação ao custo do trabalho dos frentistas, utilizamos a remuneração nominal média relativa ao mês de dezembro de 2019 (último ano para o qual a informação está disponível), a partir da fonte de dados utilizada, que é a RAIS – Relação Anual de Informações Sociais, do Ministério da Economia. Adicionalmente, consideramos o custo do pagamento do 13º salário, do recolhimento do FGTS e dos encargos sociais previstos na legislação.

Para estimarmos a receita das revendedoras com a venda de combustíveis, tomamos o volume de vendas de combustíveis e o preço médio, ambas as informações por produto, também relativos ao mês de dezembro de 2019, conforme dados provenientes da ANP – Agência Nacional de Petróleo. Os produtos considerados, devido à indisponibilidade de todas as informações para o conjunto dos produtos comercializados, foram a gasolina comum e o óleo diesel. Agregados, estes produtos responderam por 75% do volume vendido em dezembro de 2019, em todo o país.

Conforme a Tabela 1, o custo do trabalho dos frentistas, em dezembro de cada um dos anos analisados, correspondeu a aproximadamente 1,8% do valor nominal das vendas de combustíveis. Em dezembro de 2019, correspondeu a 1,72%. Observe-se, por outro lado, que esta proporção talvez esteja algo superestimada, uma vez que outros produtos, notadamente o etanol, não foram considerados, entrando no cômputo das receitas apenas a gasolina comum e o óleo diesel.

8

TABELA 1
Receita de revenda de combustíveis⁽¹⁾ e custo do trabalho de frentistas
Brasil. Meses de dezembro de 2015 a 2019

Ano	Receita R\$	Custo do trabalho R\$	Peso na Receita Total %
2015	27.798.059.425	482.263.289	1,73
2016	28.495.804.668	524.930.640	1,84
2017	29.873.944.502	559.059.902	1,87
2018	30.541.272.331	573.980.892	1,88
2019	32.188.018.191	554.311.226	1,72

Fonte: RAIS. ME; ANP

Elaboração: DIEESE

Notas: 1) Gasolina e óleo diesel

Ainda que de maneira aproximada, estes números permitem afirmar que, para cada litro de combustível vendido, a contribuição do custo do trabalho dos frentistas na formação de seu preço correspondia, em dezembro de 2019, em média, a 1,72%.

Considerações finais

Este estudo procurou levantar informações que permitam avaliar de forma mais cuidadosa a proposta de alteração na legislação autorizando o autosserviço nas bombas de combustíveis e, por consequência, a eliminação da ocupação e dos empregos de frentistas.

O argumento fundamental utilizado pelos defensores da mudança reside na suposição de que haverá uma redução sensível dos preços dos combustíveis cobrados ao consumidor final no país. No período recente, especialmente em razão da política de preços praticada pela Petrobras e da consequente escalada de preços dos combustíveis, este é um tema que tem despertado grande interesse público e propostas deste teor podem, se consideradas sem o devido cuidado, parecer bastante atraentes para uma parte da população, dada sua suposta e aparente capacidade de atenuar o problema de forma simples.

Independentemente de possíveis impactos que a mudança possa vir a ter sobre os preços dos combustíveis, para além da perspectiva do consumidor, devemos considerar que, em dezembro de 2019, havia 243,2 mil vínculos de empregos formais de frentistas no país e a eliminação da exigência destes profissionais para operarem as bombas de gasolina implicará a perda do emprego e renda de dezenas, talvez centenas de milhares de trabalhadores com todas as consequências para os mesmos e suas famílias. Isto, nunca é demais lembrar, num contexto de elevado desemprego e informalidade do mercado de trabalho brasileiro, o que seria um tremendo obstáculo adicional à reocupação dos frentistas.

Contudo, conforme tentamos demonstrar, o impacto de um repasse pleno da redução de custos advinda de uma eventual demissão massiva dos frentistas sobre os preços dos combustíveis cobrados ao consumidor final seria muitíssimo reduzido. Algo próximo a 1,7%. Para um litro de gasolina vendido em alguns municípios do país a R\$7,00, em setembro de 2021, tratar-se-ia de um valor de 12 centavos de real por litro. Adicionalmente, é importante frisar que estes números também estão superestimados uma vez que estes pesos foram estimados com dados relativos ao ano de 2019. A escalada de preços dos combustíveis, desde então, sem que os salários dos frentistas tivessem acompanhado tal elevação, certamente reduziu o custo relativo do trabalho na formação do preço final dos combustíveis.

Considerando-se, como visto, que a participação da revenda não ultrapassa os 10% do preço final, não é o caso de nos surpreendermos com esses resultados. O próprio Conselho Administrativo de Defesa Econômica – Cade (2018: 4) reconheceu que o peso da revenda é pequeno e que certas medidas propostas, tais como a liberalização do autosserviço, “possivelmente possuem um alcance limitado no preço final dos combustíveis”⁶.

Num contexto em que a gasolina foi majorada em 60,8% somente nos últimos 12 meses, sem nenhuma perspectiva de que o preço se estabilize daqui em diante, cabe perguntar: qual o sentido de se adotar abruptamente medida tão prejudicial, na perspectiva dos frentistas e familiares, e tão inócua, na perspectiva do consumidor final?

Entretanto, é preciso, ainda, acrescentar outra importante indagação: o que garantiria, caso a medida venha a ser implementada, que a redução de custos do trabalho não seria apropriada pelos empresários do setor de revenda, ou mesmo de outros elos da cadeia, a depender de seu poder de mercado, ao invés de ser repassada na forma de redução de preços ao consumidor final?

10

Diante do que foi exposto neste texto, parece-nos claro que estamos diante de uma situação em que o cotejo entre o benefício (altamente duvidoso) e o custo social decorrente da medida faz a balança pender contra sua adoção. Ainda mais considerando-se que o contingente de desempregados no país ultrapassa os 14 milhões e outros 5,4 milhões encontram-se desalentados.

⁶ CADE (2018). Repensando o setor de combustíveis: medidas pró-concorrência. Disponível em <https://cdn.cade.gov.br/Portal/centrais-de-conteudo/publicacoes/contribuicoes-do-cade/repensando-setor-combustiveis-medidas-pro-concorrencia-cade.pdf>

**Escritório Nacional**

Rua Aurora, 957 - 1º andar - Centro
CEP 01209-001 - São Paulo - SP
Tel.: 11 3821-2199 - 11 3874-5366
www.dieese.org.br

Presidente - Maria Aparecida Faria

Sindicato dos Trabalhadores Públicos da Saúde no Estado de São Paulo - SP

Vice-presidente - José Gonzaga da Cruz

Sindicato dos Comerciários de São Paulo - SP

Secretário Nacional - Paulo Roberto dos Santos Pissinini Junior

Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas de Máquinas Mecânicas de Material Elétrico de Veículos e Peças Automotivas da Grande Curitiba - PR

Diretor Executivo - Alex Sandro Ferreira da Silva

Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas Mecânicas e de Material Elétrico de Osasco e Região - SP

Diretor Executivo - Antônio Francisco da Silva

Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas Mecânicas e de Materiais Elétricos de Guarulhos Arujá Mairiporã e Santa Isabel - SP

Diretor Executivo - Gabriel Cesar Anselmo Soares

Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias de Energia Elétrica de São Paulo - SP

Diretora Executiva - Elna Maria de Barros Melo

Sindicato dos Servidores Públicos Federais do Estado de Pernambuco - PE

Diretora Executiva - Mara Luzia Feltes

Sindicato dos Empregados em Empresas de Assessoramentos Perícias Informações Pesquisas e de Fundações Estaduais do Rio Grande do Sul - RS

Diretora Executiva - Maria Rosani Gregorutti Akiyama Hashizumi

Sindicato dos Empregados em Estabelecimentos Bancários de São Paulo Osasco e Região - SP

Diretor Executivo - Claudionor Vieira do Nascimento

Sindicato dos Metalúrgicos do ABC - SP

Diretor Executivo - Paulo de Tarso Guedes de Brito Costa

Sindicato dos Eletricistas da Bahia - BA

Diretor Executivo - Sales José da Silva

Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas Mecânicas e de Material Elétrico de São Paulo Mogi das Cruzes e Região - SP

Diretora Executiva - Zenaide Honório

Sindicato dos Professores do Ensino Oficial do Estado de São Paulo - SP

Direção Técnica

Fausto Augusto Júnior - Diretor Técnico
José Silvestre Prado de Oliveira - Diretor Adjunto
Patrícia Pelatieri - Diretora Adjunta

Equipe de Elaboração

Paulo Jager
Cloviomar Cararine
Luan Cândido
Fernando Benfica (Revisão)
Victor Pagani (Revisão)