



**MINISTÉRIO DA FAZENDA**  
Secretaria de Acompanhamento Econômico

Parecer n.º 146 COGSI/COGPI/SEAE/MF

Rio de Janeiro, 11 de junho de 2001.

**Referência:** Ofício n.º 4633/00/GAB/SDE/MJ, de 22 de agosto de 2000.

**Assunto:** ATO DE CONCENTRAÇÃO  
n.º 08012.003776/2000-62.

**Requerentes:** Petróleo Brasileiro S.A. e  
Repsol-YPF S.A.

**Operação:** permuta de ativos no Brasil e  
Argentina entre a Petrobras e a Repsol-  
YPF nas atividades de exploração e  
produção de petróleo e gás natural, refino  
de petróleo e distribuição de derivados de  
petróleo.

**Recomendação:** aprovação sem  
restrições.

**Versão:** Pública.

---

**O presente parecer técnico destina-se à instrução de processo constituído na forma da Lei n.º 8.884, de 11 de junho de 1994, em curso perante o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência – SBDC.**

**Não encerra, por isto, conteúdo decisório ou vinculante, mas apenas auxiliar ao julgamento, pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, dos atos e condutas de que trata a Lei.**

**A divulgação de seu teor atende ao propósito de conferir publicidade aos conceitos e critérios observados em procedimentos da espécie pela Secretaria de Acompanhamento Econômico – SEAE, em benefício da transparência e uniformidade de condutas.**

A Secretaria de Direito Econômico, do Ministério da Justiça, solicita à SEAE, nos termos do art. 54 da Lei n.º 8.884/94, parecer técnico referente ao ato de concentração envolvendo as empresas Petróleo Brasileiro S.A. e Repsol-YPF S.A., apresentado àquela Secretaria em 18.08.2000.

## **I. Das Requerentes**

### **I.1 - Petróleo Brasileiro S.A. (“Petrobras”)**

A Petrobras, CNPJ/MF n.º 33.000.167/0001-01, sediada no Rio de Janeiro, atua na exploração e produção de petróleo e gás natural e no refino do petróleo. Faz parte do grupo brasileiro Petrobras, atuante na exploração e produção de petróleo e gás natural, no refino do petróleo e

produção de derivados, na indústria petroquímica, no comércio atacadista e varejista de combustíveis, no transporte de derivados e em serviços essenciais de infra-estrutura (eletricidade e gás). O faturamento do grupo no mundo, em 1999, foi de R\$ 40.883 milhões.

## **I.2 – Repsol-YPF S.A. (“Repsol-YPF”)**

Empresa ligada ao grupo espanhol Repsol-YPF, atuante em vários mercados: pesquisa e produção de petróleo e gás natural; refino do petróleo; produção de derivados de petróleo e petroquímicos diversos; produção de lubrificantes, asfaltos, gases industriais, solventes, elastômeros e fertilizantes; comércio atacadista e varejista de combustíveis, transporte de derivados, armazenagem e serviços essenciais de infra-estrutura (eletricidade e gás). O faturamento mundial do grupo, em 1999, foi de aproximadamente R\$ 42.000 milhões.

## **II. Da Operação**

Trata-se de uma permuta de ativos entre a Repsol-YPF e a Petrobras, com as seguintes modificações na propriedade dos ativos:

- A) À Petrobras será cedida a participação acionária da Repsol-YPF sobre a empresa Eg3, detentora de uma rede de mais de 700 postos de abastecimento na Argentina e da Refinaria de Bahia Blanca, localizada na Argentina;
- B) A Repsol-YPF assumirá os direitos de comercialização para cerca de 350 postos de gasolina, localizados nas regiões Centro-Oeste, Sudeste e Sul, hoje de titularidade da BR Distribuidora, representando a comercialização de xxx.
- C) À Repsol-YPF será cedida, pela Petrobras, 30% da participação de empresa a ser constituída para deter os ativos da Refinaria Alberto Pasqualini (REFAP), localizada no Rio Grande do Sul;
- D) Cessão de 10% dos direitos e obrigações relativas ao contrato de concessão firmado entre a Petrobras e a ANP, para a Repsol-YPF, referente ao campo de exploração de petróleo e gás natural de Albacora Leste, localizado na Bacia de Campos<sup>1</sup>.

O valor definitivo da operação será conhecido após os ajustes próprios de um processo de “*due diligence*” que deverá ser concluído em prazo de dois a três meses. O valor de referência dos ativos de cada requerente é de aproximadamente US\$xxx.

Este processo foi apresentado ao Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência devido ao fato de envolver grupos de empresas cujo faturamento conjunto é superior a 400 milhões de reais.

A análise da presente operação estará restrita às partes correspondentes aos itens B e C. A transferência do controle acionário da Eg3 e da refinaria de Bahia Blanca para a Petrobras (item A) não gera efeitos sobre a concorrência no território nacional. A cessão para a Repsol-YPF de 10% dos direitos e obrigações relativas ao contrato de concessão firmado entre a Petrobras e a Agência Nacional de Petróleo (ANP), para a exploração de petróleo e gás natural no campo de Albacora Leste (item D), representa uma operação relativamente pequena em uma indústria em que a participação da empresa vendedora é amplamente dominante e a entrada é controlada pelo órgão regulador.

<sup>1</sup> O memorando prevê a possibilidade de cessão de mais 5% de direitos e obrigações relativos ao projeto de exploração do campo de Albacora, sob condição de entrada, na permuta, de outro ativo da Repsol-YPF.

### III. Mercado Relevante

#### III.1. Da Transferência dos Contratos de Exclusividade

A presente operação envolve a transferência de contratos de exclusividade de fornecimento de combustíveis a postos revendedores entre duas distribuidoras de combustíveis. Como as distribuidoras concorrem entre si, por meio de postos revendedores, nos diversos mercados de varejo, proceder-se-á a análise dos efeitos do presente ato nos mercados varejistas em que a operação implique concentração horizontal.

A atividade de distribuição situa-se na cadeia produtiva do setor em uma posição intermediária, sendo a responsável pelo fornecimento dos combustíveis produzidos pelas refinarias, usinas de álcool e petroquímicas aos postos revendedores, que atendem os consumidores finais<sup>2</sup>. No Brasil, tal atividade é regulada pela ANP, que define condições de funcionamento das empresas do setor, como, por exemplo, uma tancagem própria mínima de aproximadamente 750 m<sup>3</sup>.

As distribuidoras utilizam dois mecanismos básicos: contratos exclusivos de fornecimento ou a venda livre. O primeiro envolve um fornecimento ininterrupto de combustível, trazendo a vantagem de garantir um volume mínimo de movimentação de combustíveis para a companhia. Já o segundo depende das necessidades e escolha dos postos revendedores, possuindo um maior grau de incerteza quanto à regularidade das compras. De qualquer forma, a distribuidora deve competir com suas rivais de forma a conseguir atender a um maior número de postos. Tal competição se processa via preços e por concessão de diversas vantagens aos postos como: financiamento a construção do posto, flexibilidade nos prazos de pagamento, treinamento, permissão de abertura e administração de loja de conveniência, permissão à utilização da marca da distribuidora, etc. Esse último item exige uma atenção especial, pois o mercado de combustíveis tem uma natureza complexa em função da peculiaridade de seu produto<sup>3</sup>.

Apesar do combustível ser um produto considerado homogêneo, seu consumo pode afetar a conservação de um ativo de elevado valor, o veículo, introduzindo na relação de consumo uma componente de assimetria de informação e, portanto, de incerteza. Essa incerteza permite esforços das companhias distribuidoras em diferenciar seu produto, associando sua marca à garantia de qualidade e segurança para seus clientes. Por isso, nesse mercado, a fidelidade a marcas ocupa um papel importante na escolha dos consumidores, consistindo em estratégia de mercado comum das distribuidoras. Assim, ao mesmo tempo em que deve conquistar diretamente um maior número de clientes (postos de revenda), a distribuidora busca assegurar um maior número de consumidores finais<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> Adicionalmente, a distribuidora é responsável pela mistura do álcool anidro à gasolina, para posterior venda

<sup>3</sup> Devido à importância de custos fixos envolvidos nos ativos de uma distribuidora, bem como o volume de combustíveis que esses ativos permitem-se movimentar, a mesma maximiza seu resultado vendendo grandes quantidades de combustível. Assim, quanto mais postos de combustíveis adquirirem seu produto, maior o seu resultado bruto. Para atender a um grande número de postos de combustíveis, a companhia buscará situar-se em centros de grande densidade populacional, concentrando seu mercado atendido que, devido à escala movimentada pela distribuidora, envolve, em geral, mais que uma localidade ou município. A partir de suas bases de distribuição, a distribuidora atende a vários postos na região circunvizinha, e/ou envia os produtos para bases de distribuição localizadas em mercados mais distantes das unidades produtoras ou terminais portuários.

<sup>4</sup> Note-se que cada estratégia reforça a efetividade da outra em se alcançar o objetivo de maior volume de vendas. Um maior número de postos de determinada marca significa disseminação da mesma entre os consumidores e garantia de fornecimento, estimulando sua fidelidade. Uma maior fidelidade a uma marca por parte dos consumidores incentiva os postos a firmarem contrato com a distribuidora detentora daquela, indicando maior probabilidade de vendas.

Já a competição entre os postos de revenda, uma vez escolhida sua localização, costuma ocorrer de três formas: via preço, melhores condições de pagamento, como pagamento a prazo ou pagamento por cartão de crédito, e ressaltando a natureza de serviço prestado pelo posto. Uma estação de abastecimento não vende apenas um produto: na verdade, fornece um serviço voltado para o atendimento do consumidor e de seu veículo, como serviço de abastecimento (com o melhor combustível), manutenção do veículo (troca de óleo, verificação do nível da água no radiador, etc.), lavagem do veículo (incluída técnica e produtos especiais que prolongam a vida útil da lataria), serviços de primeiros socorros (troca de pneus, baterias, etc.), produtos de consumo pessoal (alimentos, lembranças) e atendimento personalizado (cafezinho). Nesta indústria, portanto, não apenas a concorrência inter-marcas como também a concorrência intra-marcas, entre estações de serviço, é importante.

Apresentada a descrição da atividade de distribuição e sua relação com o varejo, será analisado, em seguida, o mercado de varejo de combustíveis, em suas dimensões produto e geográfica.

### **III.1.1 - Dimensão Produto**

A revenda de combustíveis é um serviço prestado por uma unidade física, o posto de gasolina, em seu estabelecimento, para consumidores finais<sup>5</sup>. Tal atividade é regulamentada no Brasil pela ANP. Pela natureza do serviço, bem como pela regulamentação do setor, não existem outras opções formais para o atendimento das necessidades de consumo dos consumidores, sendo esse, revenda de combustíveis, mais especificamente, da gasolina, do álcool e do diesel, o produto relevante da operação.

### **III.1.2 - Dimensão Geográfica**

A atividade de revenda de combustíveis envolve o fornecimento periódico de pequenos volumes de combustível para diferentes consumidores. Dada a natureza atomizada da demanda e a reduzida escala dos compradores individuais, não se viabiliza a venda de grandes volumes a um mesmo comprador que compensasse seu deslocamento por grandes distâncias. Assim, a área de influência de um posto é de dimensão restrita, sendo estratégia dos postos de revenda buscarem se localizar nos centros de elevada densidade populacional.

Os postos de combustíveis, entretanto, vendem vários tipos de combustíveis (gasolina, álcool e diesel) de modo que a estrutura de compra desses derivados depende da natureza de cada um. O grande mercado consumidor para o diesel é formado por caminhões, sendo esses os principais clientes dos postos localizados nas estradas ou nas saídas e rotas de abastecimento das cidades. Como os caminhões possuem uma autonomia maior que os chamados carros de passeio, o mercado de fornecimento de diesel depende das rotas daqueles, podendo atingir distâncias geográficas maiores.

Já a gasolina e o álcool destinam-se aos carros de passeio, com menor autonomia. Assim, os postos que priorizam a venda destes produtos tendem a se localizar nos centros de negócios das localidades ou cidades, onde se localiza o grande tráfego de veículos, o que, em uma cidade pequena ou média, corresponderia ao centro da cidade. Para as grandes cidades, como

---

<sup>5</sup> As distribuidoras não podem fornecer para os consumidores finais, excluídos os grandes consumidores, a saber, empresas de transporte rodoviário, hospitais, etc.

São Paulo, percebe-se a existência de mais de um centro de negócios, com diferentes fluxos de veículos determinando diferentes mercados<sup>6</sup>.

Logo, a dimensão geográfica do mercado varejista de combustíveis equivale a uma dimensão local, ou uma cidade ou partes de uma cidade, dado o fluxo do tráfego e as rotinas de cada consumidor dentro da cidade. Para o óleo diesel, o mercado seria mais amplo, devido a maior autonomia dos caminhões<sup>7</sup>. Este argumento pode ser ilustrado com base na Nota Técnica/SEAE n.º 119/2000, de 04 de julho de 2000.<sup>8</sup>

Embora o raciocínio desenvolvido na referida Nota Técnica contenha hipóteses simplificadoras, por exemplo, ao assumir que os motoristas não abastecem seus veículos ao longo de seus trajetos habituais, e sim próximo a suas residências, pode-se inferir desse raciocínio que os postos de combustíveis competem mais intensamente com postos situados a uma distância limitada, sendo razoável afirmar que a mesma não ultrapassaria uma dezena de quilômetros, para os consumidores típicos<sup>9</sup>. Portanto, a análise do presente parecer tomará como mercado geográfico essas distâncias relativamente pequenas, ou simplesmente, localidades, em particular aquelas em que as duas bandeiras estavam presentes antes da operação.

### III.2. Do refino

#### III.2.1. Dimensão Produto

A dimensão produto do mercado relevante do refino é constituída pelos derivados de petróleo produzidos nas refinarias envolvidas na operação, segundo a Tabela 2:

Tabela 2 – Principais produtos de uma refinaria

Combustíveis	GLP (gás liquefeito de petróleo)
	Gasolina automotiva
	Nafta petroquímica
	Querosene iluminante
	Querosene de aviação
	Óleo diesel
	Óleo combustível
Não energéticos	Solvente
	Lubrificantes
	Asfalto

<sup>6</sup> Na verdade, dado o tamanho da Cidade de São Paulo, pode-se interpretar que cada bairro tem uma dinâmica própria, equivalendo a uma pequena cidade.

<sup>7</sup> Essa generalização deve ser feita com cuidado, pois alguns carros de passeio, com pouca autonomia, são consumidores de diesel.

<sup>8</sup> Esta Nota Técnica argumentou que um motorista que geralmente abastece 25 litros de cada vez e cujo automóvel percorre 7,5 km por litro de combustível poderia abastecer em um posto localizado até 4,7 km do posto em questão, sem incorrer em gastos superiores, caso este último tenha preços 5% superiores aos praticados pelo posto distante (Tal raciocínio admite que o consumidor tenha pleno conhecimento, a priori, de suas opções de consumo). A tabela 1 do anexo I evidencia que, quanto maior for o abastecimento modal dos motoristas e quanto menor for o consumo médio dos veículos (mais quilômetros por litro), maior será a distância entre os postos central e distante (em km).

<sup>9</sup> Outras simplificações são a abstração com relação às variáveis tempo e hábitos do consumidor. A primeira considera que o consumidor teria restrições de tempo para se deslocar em direção a postos com preços mais baixos. Em geral, o consumidor que abastece pequenos volumes ao longo da semana teria menos autonomia que o consumidor que abastece grandes volumes no fim de semana, esse último poderia procurar postos de gasolina fora de sua rota diária. Os hábitos do consumidor, por sua vez, envolvem fatores cognitivos de difícil operacionalização para uma análise do comportamento do consumidor.

Não obstante o fato dos derivados de petróleo serem cadeias de hidrocarbonetos resultantes da destilação e do craqueamento do petróleo, e portanto, obtidos normalmente em conjunto, a REFAP, por estar estrategicamente localizada nas imediações de uma grande central petroquímica, a COPEL, direcionou aproximadamente 30% de sua produção para o mercado de nafta petroquímica, sendo este o segundo maior percentual do *mix* de produtos ofertados pela refinaria, ficando atrás apenas do óleo diesel cujo percentual em 1999 foi de 37% conforme Tabela 4. Isto não impede, contudo, que a REFAP e as demais refinarias dos dois grupos – em particular da Repsol-YPF – não sejam vistas como rivais, porque o processo produtivo apresenta razoável flexibilidade<sup>10</sup>, podendo gerar alterações relativamente rápidas na composição de produção em função de variações nos preços relativos.

Tabela 4: Principais produtos da Refap

<b>Produção da REFAP por Derivado (1999)</b>		
<b>Combustíveis</b>	<b>Participação (%)</b>	
Óleo Diesel	2.649.888	36,69%
Nafta	2.115.040	29,29%
Gasolina Automotiva	1.044.267	14,46%
Óleo Combustível	677.459	9,38%
Gás Liquefeito de Petróleo (GLP)	441.355	6,11%
Querosene de Aviação	123.625	1,71%
Querosene Iluminante	12.557	0,17%
<b>Não Energéticos</b>		
Asfalto	134.911	1,87%
Solvente	22.068	0,31%
Óleo Lubrificante	560	0,01%

Fonte: [www.anp.gov.br](http://www.anp.gov.br)

### III.2.2. Dimensão Geográfica

As transformações econômicas pelas quais tem passado a indústria mundial de petróleo e seus derivados sinalizam para uma maior dinâmica de mercado, considerando que a globalização e as megas fusões e aquisições do setor expandem as fronteiras de negócios nessa área. Dado sua característica de insumo estratégico para o desenvolvimento econômico, esta Secretaria decidiu proceder a uma análise baseada em possíveis cenários de curto e médio prazos, considerando a legislação brasileira do setor de petróleo (Lei nº 9.478, de 06/08/1997 e outras portarias da ANP).

Os cenários para a definição do mercado geográfico a serem considerados na presente análise levarão em consideração a infra-estrutura de distribuição (e a sua propriedade), e as economias de escala a que cada planta está associada.

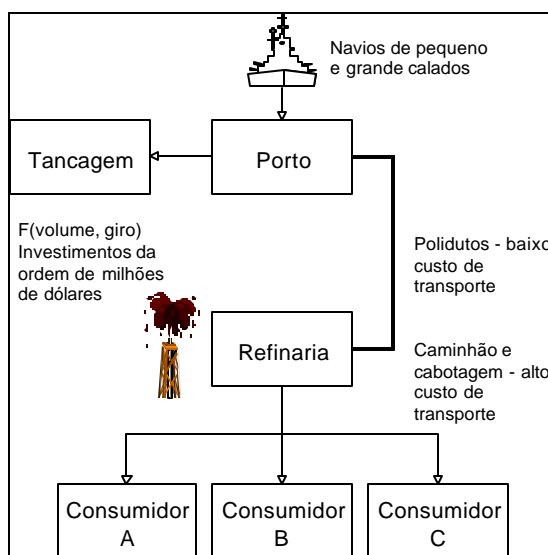
#### A infra-estrutura

O papel da infra-estrutura de distribuição de derivados de petróleo para a importação desses produtos encontra-se ilustrado no Diagrama I, que apresenta esquematicamente o processo de importação desde a chegada do produto no porto até o consumidor final. Cabe ressaltar que a questão do transporte é fundamental em termos de custos dos produtos. Por exemplo, portos que só permitem o desembarque de navios de pequeno porte, como é o caso de alguns dos

<sup>10</sup> Vide anexo III.

portos da Argentina, oneram o custo dos produtos importados. Já navios de grande calado permitem ganhos de economia de escala que possibilitam uma diminuição dos custos de importação, a ponto de verificar-se, no Brasil, através da Petrobras, importações de países localizados em continentes distantes<sup>11</sup>. Ainda em relação aos transportes, os polidutos são os meios mais eficientes em termos econômicos para o transporte de derivados. Por outro lado, o transporte rodoviário através de caminhões e a navegação de cabotagem são meios mais custosos, uma vez que os caminhões normalmente voltam vazios e têm um alcance médio baixo, em termos de quilometragem percorrida. Por fim, a tancagem também funciona como um importante elemento na logística de distribuição de derivados importados. A sua eficiência é dada em função da capacidade de armazenamento (volume) e giro de estoque (número de vezes que o tanque é enchido em determinado período). Portanto, uma infra-estrutura ideal para a distribuição de derivados importados a preços competitivos necessitaria de portos com facilidade ao acesso de grandes navios e uma rede de polidutos ligando refinarias e consumidores.

Diagrama I – Infra-estrutura Logística de Distribuição



Diante do contexto de infra-estrutura e logística apresentado, torna-se importante a discussão da questão do livre acesso aos ativos de distribuição dos produtos importados<sup>12</sup>. No Brasil, o segmento de suprimento de derivados de petróleo, assim como os demais segmentos da indústria de petróleo, encontram-se em fase de transição para o modelo de livre concorrência previsto pela Lei n.º 9478, de 6 de agosto de 1997. Uma das medidas que deve vigorar a partir de janeiro de 2002, conforme previsão do Governo Federal até o momento, é o livre acesso a dutos de transporte e terminais aquaviários, atualmente sob o monopólio da Petrobras. Neste sentido, a ANP publicou algumas portarias que ainda não entraram em vigor, que regulamentam o livre acesso, por terceiros interessados, a dutos de transporte destinados à movimentação de petróleo e seus derivados (Portaria ANP n.º 115, de 05/07/2000); aos terminais aquaviários, existentes ou a serem construídos, para movimentação de petróleo e

<sup>11</sup> Atualmente existe uma gama variada de países exportadores de derivados de petróleo para o Brasil localizados em vários continentes.

<sup>12</sup> De fato, a presente operação envolve duas grandes empresas do setor de petróleo, a Petrobras e a Repsol-YPF, que detêm boa parcela da propriedade dos ativos que permitem a entrada e distribuição do produto no Brasil e na Argentina, respectivamente. Cabe ressaltar que, no parecer argentino sobre a operação envolvendo a Repsol e a YPF, foi recomendado o "open access" dos ativos pertencentes às requerentes.

seus derivados (Portaria ANP n.º 251 de 07/11/2000) e a dutos de transporte de petróleo e seus derivados, com a extensão inferior a 15 km (Portaria ANP n.º 255 de 16/11/2000).

A condição de monopolista de um insumo imprescindível à competição em mercado relativamente concorrencial pode dar origem a uma série de comportamentos anticoncorrenciais destinados a aumentar os custos dos rivais. Por isso, a questão da regulação da propriedade da infra-estrutura é essencial para a definição do mercado relevante geográfico, que será mais extenso à medida que tal política seja exitosa.

#### A Escala da Refinaria

Economias de escala referem-se aos declínios nos custos unitários de um produto, à medida que o volume de produção aumenta, uma vez que geram um aproveitamento racional e intensivo de fatores de produção. Dada a existência de economias de escala neste setor, quanto maior a capacidade de produção de uma refinaria, maior a área que esta poderá ofertar seus produtos porque, com custo de produção menor, esta refinaria poderá arcar com custos de transportes maiores sem perder competitividade. Desta forma, para a definição da dimensão geográfica do mercado relevante, uma das variáveis a ser considerada é a capacidade produtiva das refinarias existentes.

#### Mercado Relevante do Refino

Com base nos fatores relevantes descritos na introdução deste item, serão apresentados os prováveis cenários de comercialização de alguns dos principais derivados de petróleo objetos da presente operação, os quais são: o óleo diesel, a nafta petroquímica, a gasolina automotiva, o óleo combustível e o GLP que respondem por cerca de 96% da produção total da REFAP.<sup>13</sup>

#### A Nafta Petroquímica

A nafta petroquímica é um dos principais produtos ofertados pela REFAP, que direciona toda a sua produção para a demanda da COPEL, que, por sua vez, encontra-se muito próxima à refinaria (aproximadamente 25km) e é extremamente dependente do fornecimento contínuo de insumo para o seu processo. De fato, dado que as condições de transporte são fatores restritivos em termos de custos dos produtos distribuídos, normalmente observa-se que os consumidores de derivados de petróleo orbitam em torno das refinarias, sendo este fenômeno mais evidente no caso de centrais petroquímicas. Este fato poderia levar ao entendimento do mercado relevante geográfico das refinarias como regional, em especial, na região próxima à refinaria. Existe, de fato, um xxx. Por isso, o mercado geográfico, no caso da nafta, será o internacional<sup>14</sup>, dado que tanto a legislação quanto a propriedade de ativos (“*open access*”) não são fatores impeditivos da importação independente de nafta numa eventual escassez de oferta, ou aumento de preços, por parte da Petrobras.

<sup>13</sup> Cabe ressaltar que a gasolina será considerada como um exercício de prospecção de mercado, uma vez que as importações estão impedidas por determinação legal.

<sup>14</sup> Atualmente, cerca de 30% do consumo anual de nafta é importado.



## O GLP

Um estudo apresentado pela Petrobras<sup>15</sup> em março de 2001 sobre possíveis frentes de importação de derivados de petróleo, identifica a xxx como provável exportador de GLP para a região sul do Brasil. O que se observa desse trabalho é o elevado peso do custo do frete em relação ao preço FOB desses derivados, este último praticamente seguindo um padrão internacional de referência. A xxx aparece como o país exportador de menor frete para a região sul do Brasil. Além da xxx, xxx e xxx também constam como prováveis exportadores para o sul do Brasil, apesar da questão do frete, no caso da xxx, ser um fator limitante em termos de competitividade com as outras potenciais exportadoras. Portanto, no caso do GLP, o mercado relevante geográfico seria composto pela região sul do Brasil, pela xxx, xxx e xxx.

## A Gasolina Automotiva

Com relação à gasolina, novamente o já citado estudo da Petrobras sobre frentes de importação apresenta a xxx e a xxx como prováveis exportadores desse derivado para a região sul do Brasil. Porém, o preço FOB mais o custo de frete da xxx resultam em um preço aproximadamente xxx% superior ao preço da xxx. Novamente o custo do frete aparece como fator limitante da competitividade entre os países potencialmente exportadores. Apesar disso, o mercado relevante geográfico, para o caso da gasolina automotiva, seria composto pela região sul do Brasil, pela xxx e xxx.

## O Óleo Diesel

No caso do óleo diesel, o produto de maior peso na composição de produção da REFAP (atende por aproximadamente 37% da produção da refinaria), o referido estudo apresenta como prováveis frentes de importação para o sul do Brasil países dos mais variados continentes: xxx, xxx, xxx e xxx. Pode-se observar desta análise apresentada, um balanço entre preço FOB e custo de frete, que coloca os preços finais dos derivados em patamares nivelados. Sendo assim, a questão da propriedade dos ativos seria o principal limitador à importação desse produto. Portanto um cenário de mercado relevante geográfico internacional com “*open access*” seria o mais adequado a ser adotado nesse mercado.

## O Óleo Combustível

Em relação ao óleo combustível, a região sul do Brasil respondeu, em 1999, por 13% do consumo nacional de óleo combustível, sendo que o estado do Rio Grande do Sul foi responsável por 4% da demanda nacional por este derivado, segundo dados da ANP<sup>16</sup>. Ainda segundo a ANP<sup>17</sup>, as importações de óleo combustível em 1999 foram de apenas 1% em relação ao volume total de derivados importados. Diante desse contexto de baixo consumo de óleo combustível no Rio Grande do Sul e importações tendendo a zero nessa região, o cenário a ser considerado para este derivado seria a própria região Sul do Brasil, em especial o Rio Grande do Sul.

Não obstante, estes cenários possuem, pelo menos em parte, viés favorável às importações porque: i) as importações da maior parte dos derivados são feitas atualmente por uma empresa monopolista: o volume (mesmo que potencial) da Petrobras como única importadora

<sup>15</sup> “Proposta para Preços de Realização dos Derivados de Petróleo”, documento apresentado pela Petrobras na ANP em reunião com a SEAE/MF, ANP e Ministério de Minas e Energia, em março de 2001. Vide ANEXO IV.

<sup>16</sup> ANP - Anuário da Indústria de Petróleo - 2000. Vendas de óleo combustível por região, quadro 27.

<sup>17</sup> ANP - Anuário da Indústria de Petróleo - 2000. Importação de derivados de petróleo, quadro 16.

autorizada para a maior parte dos derivados, lhe confere elevado poder de barganha para negociar os preços FOB e o custo do frete, podendo superestimar a disponibilidade de fornecedores alternativos para importadores competitivos; e ii) toma por base o comportamento dos preços em apenas dois meses: como esse mercado apresenta elevada volatilidade (dada a dinâmica do mercado mundial de petróleo e derivados, a localização geográfica das melhores oportunidades de importação se alteram ao longo do tempo), podendo novamente superestimar o conjunto de possíveis fornecedores externos. Dada a dificuldade em corrigir esse viés, optou-se pela adoção de cenários mais conservadores do que aqueles elaborados pela Petrobras, o que de certo modo aumenta o grau de certeza na análise na identificação de possíveis danos à concorrência no mercado brasileiro de refino de petróleo, uma vez que a ausência de efeitos anticoncorrenciais em cenários em que as opções de oferta são, por definição, mais restritas, implica também a ausência desses mesmos efeitos em cenários com maior disponibilidade de ofertantes alternativos. Os três possíveis cenários<sup>18</sup> adotados para a presente análise são, então, os seguintes:

- a) CENÁRIO I – Região sul do Brasil, especificamente o Rio Grande do Sul, onde estão localizados a refinaria REFAP e os seus consumidores de derivados de petróleo, em especial, a COPELUL.
- b) CENÁRIO II – Rio Grande do Sul, região nordeste da Argentina, e parte do Uruguai, onde localizam-se as refinarias mais próximas ao sul do Brasil e as mais próximas aos portos de exportação, sem considerar a política de “*open access*”.
- c) CENÁRIO III – mesma região anterior, considerando a política de “*open access*”.

#### **IV. Considerações sobre a Operação**

##### **IV.1 Da Transferência dos Contratos de Exclusividade**

A presente operação resultou na transferência de contratos de compra e venda de combustíveis para postos de revenda detidos pela Petrobras para a Repsol-YPF. Em função disso, aumentou o número de postos Repsol-YPF em certas localidades, conforme descrito na Tabela 4.

Tabela 4 – dados confidenciais

Apenas em xxx a participação da Repsol-YPF após a operação foi superior a xxx%, em termos do número de postos existentes no município. Existem pelo menos outros xxx postos de outras bandeiras na região que podem inibir um eventual exercício de poder de mercado por parte da Repsol-YPF. Além disso, conforme explicam as requerentes, a Petrobras detinha, previamente à operação, xxx, ocorrendo, então, uma redução do *market-share* da Petrobras.

Com relação às cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, por se tratarem de cidades grandes, o mercado geográfico relevante foi definido por bairro, onde se buscou aproximar a delimitação do mercado à dinâmica do tráfego diário. Como hipótese simplificadora, considerou-se que cada bairro possuiria uma dinâmica própria, sendo que o consumidor de determinado bairro tenderia a abastecer seu veículo (em média) no próprio bairro. Tal procedimento implica uma análise mais restrita, portanto, mais conservadora, dos possíveis efeitos advindos da operação.

---

<sup>18</sup> Vide anexo II para localização geográfica dos cenários.

No caso de São Paulo, as requerentes informam, em correspondência datada de 07/06/01, que não há postos da bandeira Repsol-YPF nos bairros em que estão localizados os contratos objetos da permuta. Logo, não há concentração de mercado.

Na Cidade do xxx, ocorreu coincidência de bandeiras Repsol-YPF e Petrobras nos bairros de xxx, xxx e xxx. A Tabela 5 apresenta a estrutura desses mercados antes e após a operação.

Tabela 5- dados confidenciais

Como pode ser observado na Tabela 5, a participação de mercado da Repsol-YPF, após a operação em tela, é inferior a 20% nos bairros de xxx e xxx e, portanto, de acordo com o Guia para Análise Econômica de Atos de Concentração desta SEAE, a presente operação não gera o controle de parcela de mercado suficientemente alta para viabilizar o exercício unilateral de poder de mercado por parte da Repsol-YPF nestes mercados. Quanto ao bairro de xxx, existem pelo menos outros xxx postos de outras bandeiras na região que podem inibir um eventual exercício de poder de mercado por parte da Repsol-YPF.

Além disso, a Tabela 5 evidencia que, em função da operação, houve, na verdade, redução de *market-share* da Petrobras em todos os bairros nos quais poderia haver sobreposição de bandeira. Assim, esse fato não se traduz em efeitos adversos à concorrência nos mercados locais de revenda de combustíveis.

Dessa forma, com relação ao varejo, a presente operação não evidencia a existência de riscos à concorrência nos mercados envolvidos.

## IV.2 Do refino

Tradicionalmente, a análise econômica de operações de concentração envolve o exame dos efeitos da operação sobre a estrutura de mercado existente. No caso da presente operação, esta estrutura é profundamente dependente do marco regulatório em vigor – por exemplo, no que diz respeito à possibilidade legal de importar determinados derivados, como a gasolina e o diesel. E há previsões de que este marco regulatório deverá sofrer alterações a curto prazo, por exemplo, com a liberação da importação de derivados a partir de janeiro de 2002 e a entrada em vigor da política de “*open access*” para dutos e terminais. Assim, a presente operação será analisada não apenas em termos de seus efeitos imediatos sobre o mercado, com o marco regulatório atual, mas também em termos de seus efeitos mediatos, com a abertura de mercado para importação de derivados.

É importante notar, ainda, que a operação não representa, do ponto de vista econômico, uma aquisição ou fusão, já que as empresas participantes mantêm suas identidades jurídicas após a operação<sup>19</sup>. Neste contexto, a indagação típica da análise antitruste – saber se após a operação a nova entidade poderá, unilateral ou coordenadamente, elevar seus preços – deve ser levemente alterada. A principal questão antitruste no presente caso é examinar em que medida o compartilhamento do controle da REFAP entre Petrobras e Repsol-YPF afeta os incentivos que as demais unidades desses dois grupos econômicos possuem para competir com a REFAP, quando a competição for legalmente possível, isto é, no contexto de liberalização do comércio de derivados. Associada a esta, está a questão da concorrência potencial: neste caso, o problema é saber se, com a aquisição dos 30% de ações da REFAP, haveria uma redução na

<sup>19</sup> Apenas a Refap mudou sua identidade jurídica, passando a chamar-se Refap S.A.

disciplina que este entrante potencial -- a Repsol-YPF -- exerce sobre o processo de formação de preços da REFAP<sup>20</sup>.

Neste contexto e de acordo com os cenários previstos no item III.2.2 deste parecer, pode-se afirmar que a presente operação não gera efeitos anticoncorrenciais no cenário I, uma vez que a Repsol-YPF, antes da operação, não participava do mercado de suprimentos de derivados de petróleo no sul do país, tratando-se, portanto, da entrada de um novo agente nesse mercado. Neste sentido, não há preocupação quanto à eliminação de um potencial competidor pois a Repsol-YPF, não tinha acesso à infra-estrutura necessária para distribuir seus produtos e não poderia ser considerada, por este Parecer, como potencial concorrente.

Quanto ao cenário II, mesmo se a Petrobras permanecesse detentora da infra-estrutura logística de importação de petróleo e seus derivados na região sul do país, ou seja, mesmo que a regulação do “*open access*” não fosse efetiva, a presente operação não teria efeitos anti-competitivos, na medida em que a Repsol-YPF, após a parceria com a Petrobras, poderá ter melhores condições de acesso à infra-estrutura logística de importação, o que antes não ocorria. A preocupação com a eliminação de um concorrente potencial, nesse caso também não se sustenta, já que, impossibilitadas de acessar a infra-estrutura necessária, nem a Repsol-YPF nem os demais produtores argentinos, eram, de fato, entrantes potenciais críveis.

Por outro lado, conforme o cenário III, se o livre acesso a dutos de transporte e aos terminais aquaviários se tornar realidade em janeiro de 2002, como está previsto, o problema da Petrobras ser proprietária da infra-estrutura logística de importação de petróleo e seus derivados será atenuado, na medida em que outras empresas terão acesso à referida infra-estrutura, de acordo com regulamentos pré-estabelecidos. Neste caso, a eliminação de um concorrente potencial também não seria problemática dada a existência de outros potenciais rivais.

Por exemplo, a xxx tem uma capacidade de produção instalada de xxx m<sup>3</sup>/dia e opera com capacidade ociosa de xxx%; a xxx tem capacidade instalada de xxx m<sup>3</sup>/dia e capacidade ociosa de xxx%; e a xxx tem capacidade instalada de xxx m<sup>3</sup>/dia e ociosa de xxx<sup>21</sup>. Refinarias de menor porte, como a xxx, a xxx, a xxx e a xxx, quando consideradas conjuntamente, poderiam representar ameaça crível de entrada no mercado hipotético do cenário III. Por fim, outras refinarias fora desta região geográfica, como, por exemplo, aquelas localizadas na América Latina, no Caribe, na África e no Oriente Médio, teriam melhores condições de ofertar seus produtos na região sul do país, sendo, portanto, fornecedores potenciais de derivados em um cenário de abertura de mercado. Logo, um eventual exercício de poder de

---

<sup>20</sup> A idéia básica da concorrência potencial é que, em mercados oligopolizados em que a competição via preços entre as empresas já instaladas seja atenuada por condutas colusivas, a ameaça da entrada de novos concorrentes é um importante fator limitador do nível de preços praticados. É usual a distinção entre duas hipóteses, a do “entrante potencial percebido” e a do “entrante potencial efetivo”. Na primeira delas, os possíveis efeitos anticompetitivos de uma concentração entre uma empresa já instalada no mercado e um entrante potencial resultam em uma redução da ameaça de entrada que estaria impedindo uma elevação de preços e margens de lucro. Já na segunda, supõe-se que um processo de entrada já estaria em vias de ser desencadeado pelo competidor potencial participante da operação, de modo que esta evita que uma estrutura de mercado mais desconcentrada - e supostamente mais competitiva - se configure no futuro próximo (Para uma exposição destas teorias, ver, por exemplo, ROSS, S. (1993). *Principles of Antitrust Law*, New York: The Foundation Press, p. 360-61; e KAPLAN, L. (1980). “Potential Competition and Section 7 of the Clayton Act”, *The Antitrust Bulletin*, XXV (2), pp. 297-326.).

<sup>21</sup> Os dados de capacidade instalada foram apresentados pela Petrobras em reunião na SEAE/RJ, em 18/05/01, e constam dos autos confidenciais do processo.

Os dados de capacidade ociosa referem-se ao ano de 2000. Fonte: [energia.mecon.gov.ar](http://energia.mecon.gov.ar)

mercado por parte das requerentes, no mercado de refino no sul do país, seria inibido pela possibilidade de importação.

Segundo informações das requerentes, a Petrobras e a Repsol-YPF têm outras refinarias localizadas próximas à área geográfica definida, como é o caso xxx<sup>22</sup>, localizada em xxx, xxx, com capacidade instalada de xxx m<sup>3</sup>/d e da xxx, com capacidade instalada de xxx m<sup>3</sup>/d e capacidade ociosa de xxx%, segundo informações das requerentes<sup>23</sup>. O fato de existirem outras refinarias, das próprias requerentes, próximas à região definida no cenário II-III e com capacidades produtiva e ociosa altas, diminui os incentivos que as mesmas teriam em não competir na área de influência da REFAP pois o custo de oportunidade dessa estratégia, isto é, o lucro cessante nas plantas que são potenciais competidoras, tenderia a ser alto.

Vale ressaltar, ainda, que a Copesul recebeu autorização do governo para vender GLP, gasolina e diesel, sendo o seu xxx, segundo informações prestadas pelas requerentes<sup>24</sup>. De fato, “desde 18 de abril deste ano, por portaria da ANP n.º 63 de 18/04/2001, as centrais petroquímicas estão autorizadas a exportar gasolina. No caso da Copesul, a empresa começou no ano passado a produzir gasolina do tipo A, o mesmo gerado pelas refinarias, como forma de agregar valor com a diversificação de produtos e mercados, num investimento de US\$ 2 milhões. A capacidade instalada é de 12 milhões de litros por mês, o equivalente a 9% da demanda do Rio Grande do Sul. No mercado interno a gasolina já é comercializada para os distribuidores autorizados pela ANP.”<sup>25</sup> Tal fato pode ser considerado como um antídoto contra um eventual exercício de poder de mercado por parte das requerentes.

---

<sup>22</sup> xxx

<sup>23</sup> Apresentação da Petrobras na reunião de 18/05/01, nesta SEAE/RJ.

<sup>24</sup> Apresentação da Petrobras em reunião na SEAE/RJ, em 18/05/01.

<sup>25</sup> Matéria publicada na Gazeta Mercantil, em 4 de maio de 2001

## V. Recomendação

Com relação ao varejo, a presente análise demonstrou que a operação em tela não evidencia a existência de riscos à concorrência nos mercados envolvidos. Quanto ao refino, a operação também não gera efeitos anticoncorrenciais no cenário I, uma vez que a Repsol-YPF, antes da operação, não participava do mercado de suprimentos de derivados de petróleo no sul do país, tratando-se, portanto, da entrada de um novo agente nesse mercado. Neste sentido, não há preocupação quanto à eliminação de um potencial competidor pois a Repsol-YPF, como não tinha acesso à infra-estrutura necessária para distribuir seus produtos, não era considerada como potencial concorrente.

Por outro lado, caso a regulação do “*open access*” não seja efetiva, a preocupação com a eliminação de um concorrente potencial não se sustentaria, já que, impossibilitadas de acessar a infra-estrutura necessária, nem a Repsol-YPF nem os demais produtores argentinos seriam, de fato, potenciais competidores. Já com o livre acesso aos dutos de transporte e terminais aquaviários, a eliminação de um concorrente potencial também não seria problemática dada a existência de outros. Portanto, tanto no segundo quanto no terceiro cenário, os incentivos que a Repsol-YPF, ou outras refinarias teriam para competir com a Petrobras não parecem ter sido reduzidos em virtude da troca de ativos entre a Repsol-YPF e a Petrobras, em que a primeira passa a ter 30% da participação de empresa a ser constituída para deter os ativos da Refinaria Alberto Pasqualini (REFAP), localizada no Rio Grande do Sul, permanecendo os restantes 70% com a Petrobras.

Assim, recomenda-se complementarmente à aprovação da operação, a abertura de uma averiguação preliminar para investigação do xxx, em particular, no que diz respeito aos efeitos anticoncorrenciais das cláusulas de exclusividade.

À consideração superior.

FÁBIO DANTAS FASSINI  
Técnico

CLAUDIA VIDAL M. DO VALLE  
Coordenadora de Bens Duráveis

RICARDO KALIL MORAES  
Coordenador

PRICILLA MARIA SANTANA  
Coordenadora-Geral de Serviços Públicos e  
Infra-estrutura

CRISTIANE ALKMIN JUNQUEIRA  
SCHMIDT  
Coordenadora-Geral de Produtos Industriais

De acordo.

CLAUDIO MONTEIRO CONSIDERA  
Secretário de Acompanhamento Econômico

## ANEXO I

Tabela 1 - Distância até o posto mais próximo que permita um posto qualquer elevar os seus preços em 5%.

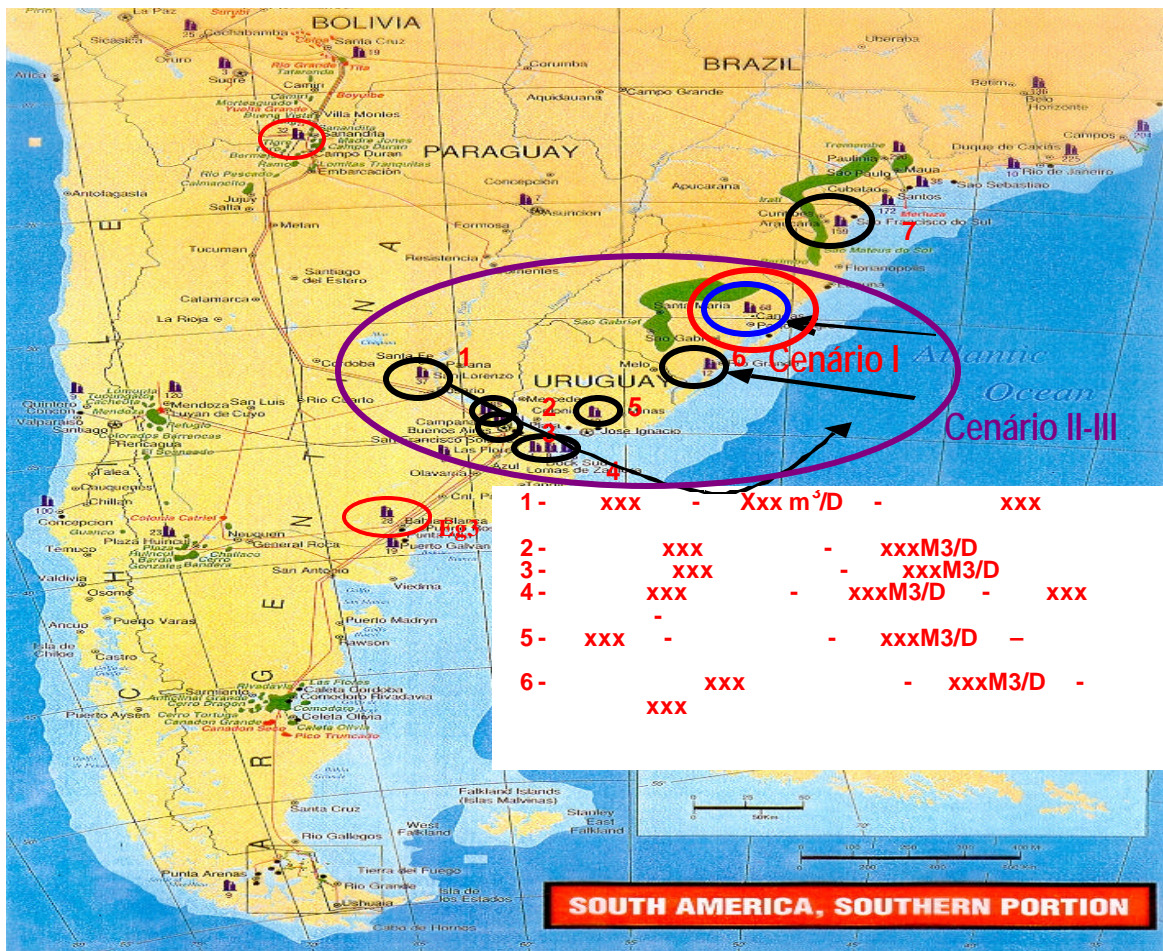
<b>c (km/l)</b> <b>q (l)</b>	<b>5</b>	<b>7,5</b>	<b>10</b>	<b>12,5</b>
<b>10</b>	1,3 km	1,9 km	2,5 km	3,1 km
<b>15</b>	1,9 km	2,8 km	3,8 km	4,7 km
<b>20</b>	2,5 km	3,8 km	5,0 km	6,3 km
<b>25</b>	3,1 km	<b>4,7 km</b>	6,3 km	7,8 km
<b>30</b>	3,8 km	5,6 km	7,5 km	9,4 km
<b>35</b>	4,4 km	6,6 km	8,8 km	10,9 km
<b>40</b>	5,0 km	7,5 km	10,0 km	12,5 km
<b>45</b>	5,6 km	8,4 km	11,3 km	14,1 km
<b>50</b>	6,3 km	9,4 km	12,5 km	15,6 km

Fonte: SEAE, elaboração própria

c = taxa de consumo médio dos automóveis

q = abastecimento modal dos motoristas nos postos

## ANEXO II Cenários I e II-III



Fonte: Requerentes



## ANEXO III

Produtos de Refino da Shell Dock Sud (Ano 2000 - m3)														
Produtos do Refino	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total	Part.(%)
Lubrificantes	260	6,232	6,883	6,576	8,243	7,021	8,086	8,433	7,657	9,509	8,021	23,869	100,79	1,90%
Aguarrás	2,415	2,223	1,519	960	1,826	909	1,992	2,687	1,792	1,594	2,986	2,73	23,633	0,45%
Asfaltos	18,67	18,5	10,374	11,44	10,436	10,171	6,779	9,234	9,22	10,582	11,024	10,196	136,626	2,58%
Butano	6,75	5,771	6,484	9,683	7,5	7,663	5,352	6,582	6,855	7,176	8,634	9,314	87,764	1,66%
Carvão Residual	15,041	14,227	14,162	12,771	10,052	13,095	8,312	11,745	12,823	16,215	14,538	15,934	158,915	3,00%
Combustíveis Retropropulsores	33,993	36,786	41,406	32,36	18,327	32,019	17,19	21,453	16,133	23,721	27,412	30,167	330,967	6,24%
Óleo Diesel	126	495	168	105	235	0	0	532	0	560	0	0	2,221	0,04%
Em Processo	16,567	16,659	18	1	87	1,721	1,227	2,338	2	379	23	694	39,716	0,75%
Óleo Combustível	72,458	49,446	51,954	42,704	53,113	44,029	52,98	47,865	44,718	37,672	44,85	49,956	591,745	11,16%
Gas de Refinaria	23,186	24,22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47,406	0,89%
Gasóleo	156,828	178,179	160,062	153,326	174,43	152,932	140,625	154,971	141,781	156,444	163,079	153,304	1885,961	35,58%
Graxas	43	16	17	21	11	38	50	23	26	39	38	56	0,378	0,01%
Querosene	508	1,369	1,565	1,622	7,33	8,784	5,221	7,413	4,305	594	397	3,289	42,397	0,80%
Gasolina Comum (Auto)	21,904	25,897	28,565	33,762	29,5	34,77	35,917	46,371	18,433	18,543	21,599	13,974	329,235	6,21%
Gasolina Especial (Auto)	75,41	85,868	88,739	90,331	107,171	98,273	93,88	99,113	73,165	112,299	80,784	114,779	1119,812	21,13%
Nafta Petroquímica	146	0	0	0	30	0	0	3,004	6,605	0	2,975	0	12,76	0,24%
Outros Produtos Leves	0	199	28,419	7,237	23,562	20,836	6,778	14,351	11,828	5,941	0	294	119,445	2,25%
Outros Produtos Medianos	1,078	0	142	12,211	3,667	2,118	1,462	29,225	2,876	2,595	3,721	2,651	61,746	1,16%
Outros Produtos Pesados	4,538	2,813	930	10,568	268	6,463	989	875	881	2,781	16,725	168	47,999	0,91%
Propano	8,285	9,63	12,344	12,207	12,836	13,379	11,725	13,545	14,554	12,821	9,603	9,956	140,885	2,66%
Solventes	1,959	1,692	2,147	1,132	2,529	1,132	1,555	907	1,277	658	2,522	2,423	19,933	0,38%
<b>Total</b>													<b>5300,334</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: [energia.mecon.gov.ar](http://energia.mecon.gov.ar)

Produtos de Refino da Esso Campana (Ano 2000 - m3)														
Produtos	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total	Part. (%)
Lubrificantes	3,54	3,235	3,351	2,427	2,63	2,711	2,617	3,085	2,283	2,38	2,621	2,066	32,946	0,75%
Aguarrás	3,747	2,732	1,905	2,102	1,382	1,987	2,66	1,475	1,862	3,222	2,275	3,008	28,357	0,64%
Asfaltos	0	3,955	10,995	0	2,963	7,467	0	9,55	0	10,942	0	5,955	51,827	1,17%
Butano	12,924	11,249	12,271	12,111	9,333	12,174	11,215	12,292	12,437	12,137	13	13,645	144,788	3,28%
Carvão Residual	27,666	22,036	23,536	35,976	20,733	29,719	22,059	30,677	27,516	27,705	29,889	9,547	307,059	6,95%
Combustível Retropropulsor	35,62	33,167	34,719	33,278	33,899	38,068	37,732	35,675	32,294	30,216	28,127	30,264	403,059	9,12%
Oleo Diesel	7,126	6,996	4,77	4,14	16,701	8,625	5,177	4,862	4,857	0	2,521	4,38	70,155	1,59%
Oleo Combustível	8,55	16,385	9,355	28,369	12,252	18,395	655	10,463	6,18	19,81	34,936	30,001	195,351	4,42%
Gás de Refinaria	15,411	13,198	14,369	15,582	10,972	14,081	13,383	14,807	15,176	14,018	13,986	13,021	168,004	3,80%
Gasóleo	135,727	136,103	132,281	125,035	112,8	131,37	129,792	129,7	108,874	118,544	135,755	136,321	1532,302	34,66%
Graxas	91	26	100	71	52	66	63	103	77	107	104	64	0,924	0,02%
Gasolina Comum (Auto)	26,108	13,023	14,241	15,628	20,549	16,825	18,419	19,476	28,328	24,024	16,82	16,253	229,694	5,20%
Gasolina Especial (Auto)	50,36	42,033	60,122	52,014	44,103	56,195	57,68	54,088	47,804	51,631	54,129	60,661	630,82	14,27%
Otros Productos Leves	18,17	33,609	18,702	21,608	26,788	23,217	26,281	19,397	12,304	16,262	27,201	22,082	265,621	6,01%
Otros Productos Medianos	7,79	6,487	14,862	10,759	20,655	10,241	5,677	18,595	20,669	36,3	7,105	15,861	175,001	3,96%
Otros Productos Pesados	0	336	9,867	0	14,709	7,374	0	16,099	524	7,803	5,176	4,754	66,642	1,51%
Propano	8,352	7,234	7,95	6,9	6,708	7,335	8,782	8,239	7,842	7,545	8,679	8,672	94,238	2,13%
Solventes	503	816	511	472	718	513	94	1,059	0	544	652	493	6,375	0,14%
Hexano	1,239	2,756	2,246	1,554	905	1,616	1,493	1,74	11	974	1,525	1,432	17,491	0,40%
<b>Total</b>													<b>4420,654</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: [energia.mecon.gov.ar](http://energia.mecon.gov.ar)

## Produtos de Refino da Repsol-YPF La Plata (Ano 2000 - m3)

Produtos de Refino	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total	Part.(%)
Lubrificantes	20,713	18,778	10,782	18,225	18,885	20,403	19,586	21,116	20,078	10,406	6,169	21,127	206,268	1,69%
Gasolina para Aviação	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,017	0,00%
Asfaltos	23,885	26,553	22,344	12,821	15,086	19,905	17,098	19,906	15,444	15,499	16,584	18,279	223,404	1,83%
Butano	41,404	39,722	43,592	46,066	43,124	44,608	40,557	44,803	42,749	41,668	43,424	44,001	515,718	4,23%
Carvão Residual	45,053	42,553	40,012	40,043	43,919	41,544	35,159	50,241	38,639	45,342	48,292	50,661	521,458	4,28%
Combustível Retropropulsor	70,861	72,322	83,3	44,403	82,048	72,589	89,352	84,087	62,975	74,785	66,135	74,907	877,764	7,20%
Oleo Combustível	16,087	16,491	16,357	30,607	33,178	31,366	37,408	32,483	26,602	33,531	49,238	48,419	371,767	3,05%
Gás de Refinaria	20,817	20,599	20,59	22,68	24,909	22,024	20,443	24,583	20,106	20,486	22,582	24,058	263,877	2,16%
Gasóleo	305,038	265,869	315,314	356,152	334,596	245,314	223,004	316,312	233,037	271,067	376,679	319,966	3562,348	29,22%
Graxas	0	0	0	0	28	0	94	0	0	26	26	0	0,174	0,00%
Gasolina Comum (Auto)	20,083	62,62	66,726	17,786	86,901	92,087	98,118	71,786	37,521	50,995	56,004	66,84	727,467	5,97%
Gasolina Especial (Auto)	194,674	147,257	138,331	182,733	138,012	87,677	114,268	141,382	166,903	164,181	173,018	152,79	1801,226	14,77%
Nafta Petroquímica	125,542	118,569	140,491	131,239	130,984	107,306	99,177	116,172	94,764	111,462	124,043	120,771	1420,52	11,65%
Outros Produtos Leves	36,791	33,789	33,647	32,032	34,643	31,365	32,397	45,139	30,982	31,293	33,621	34,025	409,724	3,36%
Outros Produtos Medianos	38,425	36,501	37,956	32,135	44,059	33,747	41,466	31,769	38,081	40,419	34,403	31,501	440,462	3,61%
Outros Produtos Pesados	38,821	42,65	46,277	59,002	33,676	28,004	24,355	37,678	32,159	36,711	50,009	28,391	457,733	3,75%
Propano	32,424	31,654	33,308	32,425	26,351	31,993	29,635	35,934	34,13	32,875	35,015	35,973	391,717	3,21%
<b>Total</b>													<b>12191,644</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: [energia.mecon.gov.ar](http://energia.mecon.gov.ar)

ANEXO IV – dados confidenciais