

SÉRIE: FORMAÇÃO DE PREÇOS DE COMBUSTÍVEIS

Carga Tributária Incidente sobre a Comercialização de Combustíveis no Brasil: 2020

Dezembro 2020



SÉRIE: FORMAÇÃO DE PREÇOS DE COMBUSTÍVEIS

Carga Tributária Incidente sobre a Comercialização de Combustíveis no Brasil: 2020

Revisão	Data de Emissão
r0	22/12/2020
r1	04/03/2020

Diretoria de Estudos de Petróleo, Gás e Biocombustíveis

Coordenação Geral

Heloisa Borges Bastos Esteves

Coordenação Técnica

Angela Oliveira da Costa

Marcelo Castello Branco Cavalcanti

Equipe Técnica

Angela Oliveira da Costa

Carlos Augusto Góes Pacheco

Marcelo Castello Branco Cavalcanti

Patrícia Feitosa Bonfim Stelling

SP-EPE-DPG-SDB-02/2020

22 de dezembro de 2020

Sumário

Introdução	1
1. Alíquotas dos tributos federais	2
2. Cargas efetivas do tributo estadual	4
3. Limites de alteração das cargas tributárias	7
4. Considerações finais.....	9
Agradecimentos	10
Referências bibliográficas	10

Introdução

A política tributária incidente sobre os combustíveis afeta o comportamento do consumidor, alterando suas preferências e modificando o nível de demanda de um país. Por isso, os tributos, além de função arrecadatória, podem se tornar instrumentos de política energética, mesmo quando não explicitados como tais.

No caderno intitulado *Tributos Incidentes Sobre a Comercialização de Combustíveis no Brasil*, integrante da série *Formação de Preços de Combustíveis* (EPE, 2020) foram retratados os tributos incidentes sobre a cadeia de comercialização desses produtos no País. Como indicado anteriormente, o termo tributo inclui os impostos e as contribuições sociais e de intervenção no domínio econômico. Desta forma, são analisados:

- Imposto de Importação (II);
- Imposto de Exportação (IE);
- Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS);
- Contribuição Social para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (PIS/Pasep);
- Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins);
- Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico, incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide).

Com o intuito de complementar o esclarecimento da sistemática tributária nacional, torna-se primordial apresentar o registro da carga tributária incidente, a qual possui frequentes alterações no tempo. O presente documento, ampliando o conteúdo sobre o tema tributação e suplementando o caderno anteriormente publicado, busca apurar a carga tributária vigente no final de 2020 sobre a comercialização dos principais combustíveis no Brasil¹.

A estrutura deste caderno inclui, em seu primeiro capítulo, o levantamento e análise das alíquotas vigentes dos tributos federais sobre a comercialização dos principais combustíveis. O Capítulo 2 ilustra a carga tributária de competência estadual para esses produtos, elencando os valores aplicados nas 27 Unidades Federativas (UFs). Adicionalmente, desenvolve-se uma análise acerca dos limites de alteração das alíquotas, incluindo o princípio da anterioridade. Na sequência, são apresentadas as considerações finais.

¹ As elucidações e análises contidas no presente documento possuem caráter meramente informativo e não substituem, ou prevalecem, sobre as normas gerais vigentes no Sistema Tributário Nacional. Tampouco prescindem a interpretação da legislação tributária por parte um agente de mercado.

1. Alíquotas dos tributos federais

Entre os tributos incidentes sobre a comercialização dos combustíveis, os de competência federal são arrecadados diretamente pela União e, exceto em condições específicas², possuem alíquotas e metodologias homogêneas para todo o Brasil.

Em geral, o IE e o II apresentam alíquota zero³, ao menos desde 2002, quando da liberalização dos preços dos combustíveis (CAVALCANTI, 2011). O regime de liberdade de preços vigora no Brasil em todos os segmentos do mercado de combustíveis e derivados de petróleo: produção, distribuição e revenda (BRASIL, 1997; ANP, 2020).

A Cide possui alíquota *ad rem* ou específica (BRASIL, 2001), configurando-se por meio da relação de um valor monetário por unidade volumétrica, ou de massa, do produto. O PIS/Pasep e a Cofins têm alíquotas *ad valorem*, que possui na base de cálculo o valor venal do bem ou serviço tributado⁴. Porém, desde 2004, há a flexibilização que possibilita ao importador, ou produtor, optar por regime especial de apuração e pagamento do recolhimento de combustíveis por meio de alternativa monofásica *ad rem* (BRASIL, 2004a). A Tabela 1 indica as alíquotas federais vigentes em 2020, por contribuições incidentes sobre as vendas dos principais combustíveis.

² O parágrafo 9º, do art. 195 da Constituição Federal estabelece que "as contribuições sociais previstas no inciso I do caput deste artigo poderão ter alíquotas diferenciadas em razão da atividade econômica, da utilização intensiva de mão de obra, do porte da empresa ou da condição estrutural do mercado de trabalho, sendo também autorizada a adoção de bases de cálculo diferenciadas apenas no caso das alíneas "b" e "c" do inciso I do caput". Assim, há incidência de PIS/Pasep e Cofins para o biodiesel com diferenciação em função de matéria-prima utilizada na sua produção (segundo a espécie); produtor-vendedor; região de produção da matéria-prima; e combinação dos fatores anteriormente elencados (BRASIL, 2005).

³ Embora previsto no inciso II, art. 153, da Constituição Federal, o Imposto de Exportação caiu em desuso, em razão das orientações modernas relativas à aplicação dos tributos, à exportação de produtos brasileiros, ou nacionalizados de acordos internacionais (PÊGAS, 2020). No caso do Imposto de Importação, o etanol anidro e o hidratado possuem alíquotas de 20% e, para o biodiesel, de 16% (percentual incidente sobre o valor aduaneiro da mercadoria). Especificamente, para o etano anidro, há uma quota com isenção, de 750 milhões de litros por trimestre, restrita somente às unidades produtoras (código 1931-4, da Classificação Nacional de Atividades Econômicas – CNAE). O que ultrapassar essa quota, estará sujeita à incidência de 20%. Já para o etanol hidratado, para qualquer volume importado, há incidência da alíquota de 20%. Para a gasolina e óleo diesel, este imposto encontra-se zerado (BRASIL, 2019).

⁴ As alíquotas *ad valorem*, incidentes sobre a receita bruta decorrente das vendas, são, respectivamente, de: i) 5,08% e 23,44% para gasolinas e suas correntes, exceto gasolina de aviação; ii) 4,21% e 19,42% para óleo diesel e suas correntes; iii) 10,2% e 47,4% para GLP; iv) 5% e 23,2% para QAV; e v) 0,65% e 3% para as demais atividades) (BRASIL, 1998; 2002). O GNV não está incluso na flexibilização para alíquota monofásica *ad rem*, estabelecida em Brasil (2004a), seguindo a regra geral de incidência, com alíquotas *ad valorem* padrão que, a depender do regime de apuração dos agentes comercializadores, podem ser cumulativas ou não cumulativas.

Tabela 1: Alíquotas dos tributos federais incidentes sobre a comercialização dos combustíveis

Combustível	Cide (R\$/m³)	Cofins (R\$/m³)	PIS/Pasep (R\$/m³)
Biodiesel ⁽¹⁾	-	121,59	26,41
Óleo diesel A	0	288,89	62,61
Gasolina A	100,00	651,40	141,10
Etanol anidro	0	107,52	23,38
Etanol hidratado ⁽²⁾	0	198,62	43,21
Gás liquefeito de petróleo (GLP)	0	137,85	29,85
Gás Natural Veicular (GNV) ⁽³⁾	-	7,6%	1,65%
Querosene de aviação (QAV)	0	58,51	12,69

Fonte: Brasil (2004b; 2004c; 2004d; 2005; 2008).

Notas: (1) As alíquotas de PIS/Pasep e Cofins para biodiesel indicadas na tabela são as de ordem geral. Contudo, em determinadas circunstâncias, alíquotas menores são aplicáveis: i) R\$ 22,48 e R\$ 103,51, respectivamente, por metro cúbico de biodiesel fabricado a partir de mamona ou fruto, caroço ou amêndoa de palma produzidos nas regiões Norte e Nordeste e no semiárido; ii) R\$ 10,39 e R\$ 47,85, respectivamente, por metro cúbico de biodiesel fabricado a partir de matérias-primas adquiridas de agricultor familiar enquadrado no PRONAF; e iii) R\$ 0,00 por metro cúbico de biodiesel fabricado a partir de matérias-primas produzidas nas regiões Norte, Nordeste e semiárido, adquiridas de agricultor familiar enquadrado no PRONAF; (2) As alíquotas da tabela incidem sobre o produtor do combustível, exceto para o etanol hidratado, que também inclui alíquotas de PIS/Pasep e Cofins incidentes sobre o distribuidor; (3) Constam as alíquotas não-cumulativas. As alíquotas cumulativas são, respectivamente, 3% e 0,65%.

A comercialização de biodiesel e GNV não possui fato gerador para a Cide, conforme indicado no art. 3º da Lei nº 10.336/2001:

Art. 3º A Cide tem como fatos geradores as operações, realizadas pelos contribuintes referidos no art. 2º, de importação e de comercialização no mercado interno de:

I – gasolinas e suas correntes;

II - diesel e suas correntes;

III – querosene de aviação e outros querosenes;

IV - óleos combustíveis (*fuel-oil*);

V - gás liquefeito de petróleo, inclusive o derivado de gás natural e de nafta; e

VI - álcool etílico combustível.

[...]

§ 3º A receita de comercialização dos gases propano, classificado no código 2711.12, butano, classificado no código 2711.13, todos da NCM, e a mistura desses gases, quando destinados à utilização como propelentes em embalagem tipo aerossol, não estão sujeitos à incidência da CIDE-Combustíveis até o limite quantitativo autorizado pela Agência Nacional do Petróleo e nas condições estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal.

Cumpra-se observar o caráter de exceção dado aos gases componentes do GLP destinados ao uso como propelentes em embalagens tipo aerossol, que não estão sujeitos à Cide, o que reforça o fato gerador quando o produto tiver outros usos, como combustível.

2. Cargas efetivas do tributo estadual

Entre os tributos incidentes sobre as vendas de combustíveis, apenas um não possui competência federal (neste caso, é estadual): o ICMS, cuja importância pode ser avaliada pela sua representatividade sobre o montante arrecadado com a comercialização dos principais combustíveis no Brasil. O ICMS é um imposto *ad valorem* que possui diferenças de alíquotas em cada ente federativo. Adicionalmente, cumpre observar a possibilidade de existência do Fundo de Combate e Erradicação à Pobreza (FCP), de competência estadual, cuja cobrança está ligada diretamente ao ICMS, conforme indicado no art. 82 das Disposições Constitucionais Transitórias da Carta Magna.

Art. 82. Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios devem instituir Fundos de Combate e Erradicação à Pobreza, com os recursos de que trata este artigo e outros que vierem a destinar, devendo os referidos Fundos ser geridos por entidades que contem com a participação da sociedade civil.

§ 1º Para o financiamento dos Fundos Estaduais e Distrital, poderá ser criado adicional de até dois pontos percentuais na alíquota do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços - ICMS, sobre os produtos e serviços supérfluos e nas condições definidas na lei complementar de que trata o art. 155, § 2º, XII, da Constituição, não se aplicando, sobre este percentual, o disposto no art. 158, IV, da Constituição.

Sobre o prisma do mercado consumidor, o FCP funciona como um complemento sobre a alíquota de ICMS, usualmente sendo confundido com o mesmo. Além disso, é permitida a redução de base de cálculo, diferenciando ainda mais a carga efetiva do tributo sobre os produtos em cada UF.

A título de exemplificação, um combustível com alíquota de 25% e redução de base de cálculo de 40%, teria, aparentemente, uma “alíquota efetiva” de 15%. Porém, se o valor do produto sem ICMS for de 7,50 reais por litro, deve-se compor a base de cálculo embutindo 25% de ICMS, aplicar a redução de base de cálculo e aplicar a alíquota. Neste sentido, o cálculo do imposto devido do produto, ao invés de totalizar 2,50 reais por litro (25% do preço final, equivalente a 10,00 reais por litro), totaliza 1,50 real por litro ou o equivalente a uma carga efetiva de 15% sobre o preço final referência em contexto de base de cálculo cheia. É importante notar que, no caso da redução da base de cálculo exemplificada, a “alíquota efetiva” é superior aos 15%, representando 16,67% do preço de 9,00 reais por litro.

A Tabela 2 indica a carga efetiva de ICMS vigente por UF para os principais combustíveis, incluindo os valores aplicáveis de FCP.

Tabela 2: Carga efetiva de ICMS incidente sobre a comercialização dos combustíveis

UF	Biodiesel	Diesel	Gasolina	Etanol anidro	Etanol hidratado	GLP	GNV	QAV
AC	12%	17%	25%	25%	25%	17%	17%	25%
AL	13%	18%	29%	25%	25%	18%	18%	17%
AM	18%	18%	25%	25%	25%	18%	25%	25%
AP	12%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%
BA	12%	18%	28%	27%	19%	12%	12%	18%
CE	12%	17%	29%	25%	25%	18%	18%	12%
DF	28%	15%	28%	28%	25%	12%	28%	12%
ES	12%	12%	27%	27%	27%	17%	17%	25%
GO	12%	16%	30%	23%	23%	12%	17%	25%
MA	19%	19%	31%	26%	26%	14%	18%	25%
MG	12%	15%	31%	16%	16%	18%	18%	25%
MS	12%	12%	30%	25%	25%	12%	17%	17%
MT	12%	17%	25%	25%	25%	17%	17%	25%
PA	17%	17%	28%	28%	26%	17%	17%	17%
PB	18%	18%	29%	23%	23%	18%	18%	18%
PE	18%	16%	29%	23%	23%	18%	12%	25%
PI	18%	18%	31%	19%	19%	18%	18%	31%
PR	12%	12%	29%	29%	18%	18%	12%	18%
RJ	16%	12%	34%	34%	25%	12%	13%	13%
RN	12%	18%	29%	27%	27%	18%	18%	18%
RO	12%	17%	26%	26%	26%	12%	18%	25%
RR	12%	17%	25%	25%	25%	17%	17%	12%
RS	12%	12%	30%	30%	30%	12%	12%	18%
SC	12%	12%	25%	25%	25%	17%	12%	17%
SE	12%	18%	29%	27%	27%	12%	18%	18%
SP	12%	12%	25%	25%	12%	12%	12%	25%
TO	12%	14%	29%	29%	29%	12%	18%	14%

Fonte: Secretarias Estaduais de Fazenda (2020).

Notas: i) sobre as alíquotas estabelecidas nos regulamentos de ICMS, há a possibilidade de ocorrência de redução da base de cálculo (definida no mesmo normativo) e da adição de FCP. Os valores indicados acima como cargas vigentes já contemplam as alíquotas do ICMS, os adicionais de FCP e reduções de base de cálculo; ii) o estado do Rio de Janeiro adota a alíquota de 32% para gasolina e etanol anidro e possui FCP de 2%; iii) o estado do Paraná adota alíquota de 27% sobre a gasolina e possui FCP de 2%, neste caso, operacionalmente cobrado separadamente; iv) os estados do Amapá e do Mato Grosso adotam diferentes alíquotas para o GLP. Para uso doméstico do GLP, as referidas UF's adotam a alíquota de 12%; v) a carga vigente para o QAV indicada na tabela retrata apenas o somatório entre alíquota e FCP, não considerando reduções de base de cálculo. Neste sentido, a carga efetivamente vigente pode ser inferior em função da operação das companhias aéreas (voos regionais ou internos; tamanho das aeronaves; regularidade/frequência do voo; etc.) em diversas UF's; vi) valores pesquisados para o mês de junho de 2020.

Diferentes cargas aplicadas às vendas dos combustíveis em uma mesma UF ressaltam políticas tributárias divergentes para esses produtos, com reflexos nas atividades econômicas e na adoção de opções energéticas locais e regionais.

Observa-se, também, uma significativa disparidade de carga de ICMS entre as UFs para quaisquer dos combustíveis elencados. Por se tratar de um imposto sobre o valor agregado, que incide até o último elo da cadeia, conforme Figura 1, a definição da carga influencia sobremaneira o preço final do combustível.

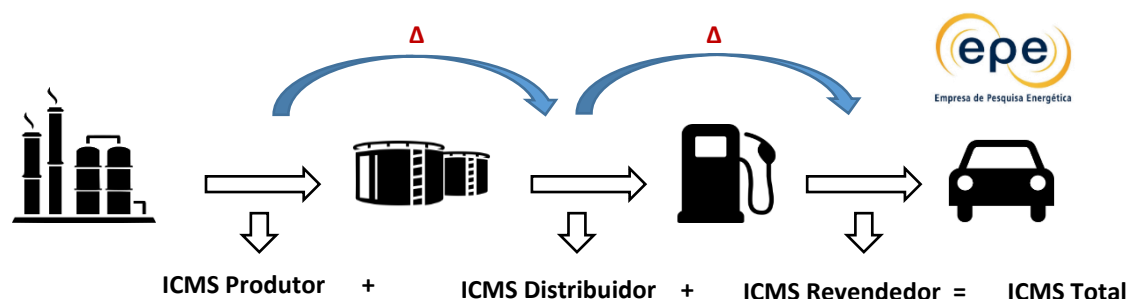


Figura 1: Esquema simplificado de incidência tributária do ICMS na comercialização dos principais combustíveis

Fonte: EPE, a partir de Brasil (1988), ANP (2020b) e Confaz (2018).

Na Figura 1, ilustram-se o fato gerador do ICMS e a base sobre a qual a carga fiscal incide - o valor agregado (Δ). Contudo, conforme indicado em EPE (2020), o recolhimento efetivo ocorre mediante mecanismo de substituição tributária, com um dos agentes da cadeia assumindo o papel de responsável pelo recolhimento do ICMS incidente sobre a comercialização na cadeia do combustível (CONFAZ, 2018).

Por se tratar do maior tributo incidente na referida cadeia de comercialização, o comportamento do consumidor é bastante influenciado pela carga do ICMS. Um exemplo de alteração tributária do ICMS que trouxe reflexos na demanda energética foi a redução da alíquota incidente sobre a comercialização do etanol hidratado no estado de São Paulo a partir de 2004⁵.

Esse conjunto de escolhas das cargas pelas UFs, associado às distintas alíquotas dos tributos de competência do Governo Federal, contribuem eminentemente para a implementação e a continuidade de políticas energéticas no Brasil.

⁵ A redução da alíquota para 12% permitiu que os efeitos substituição e renda elevassem o bem-estar do consumidor de combustíveis automotivos. O estado do Rio de Janeiro, por sua vez, aplica essa estratégia de aplicação de alíquota de 12% para o GNV. Para mais informações sobre o efeito de uma mudança de política tributária de um ente federativo, ver Cavalcanti (2006).

3. Limites de alteração das cargas tributárias

Os tributos e seus limites são estabelecidos desde a Constituição Federal, passando por leis e decretos. A própria Constituição delimita, em seu art. 150, o princípio da legalidade, estabelecendo que a instituição ou majoração de tributo deve ser respaldada por lei. Os decretos, por sua vez, regulamentam as leis, podendo reduzir a alíquota nestas estabelecida, sem poder elevá-la.

Há distintos limites para redução e aumento das alíquotas para cada tributo no Brasil. Entre os dificultadores da diminuição da carga fiscal, ressalta-se a relevância da arrecadação na composição do orçamento do Estado, o que lhe permite desempenhar as funções alocativas, estabilizadora e redistributiva na sociedade, além da possibilidade de corrigir falhas de mercado. Neste sentido, uma redução que impacte o equilíbrio orçamentário pode implicar crime de responsabilidade fiscal por parte dos administradores do Estado. Quanto ao aumento da alíquota, a Constituição Federal estabelece (no art. 150 III, nas alíneas “b” e “c”) importante limite para a organização da economia: vedações de cobrança de tributos, seja no mesmo exercício financeiro que os instituiu ou aumentou⁶, ou antes de 90 dias da data de publicação da referida lei⁷.

Entre os tributos atualmente incidentes sobre a comercialização de combustíveis, não há exceção à anterioridade nonagesimal, porém todos estão inseridos como exceção ao princípio da anterioridade⁸. Neste sentido, qualquer elevação destes tributos terá efeito em, no mínimo, 90 dias. Essa é uma importante regra a ser observada ao associar a política tributária aplicada aos combustíveis com outras políticas, como estabilizadora (estratégia de estabilização da economia) ou mesmo energética.

Outro princípio importante de ser ressaltado para o direito tributário é o da legalidade, reforçado no art. 150, I da Constituição Federal. Anterior à promulgação da Carta Magna de 1988, o art. 97 do Código Tributário Nacional (CTN) já estabelecia esse princípio (BRASIL, 1966):

⁶ Frequentemente é associado na doutrina do direito tributário ao princípio da anterioridade.

⁷ Coloquialmente identificado por “noventena” ou anterioridade nonagesimal.

⁸ Exceções dadas por diversas passagens (art. 153, I e II; art. 155, §4º, inciso IV, alínea “c”; art. 177, §4º, inciso I, alínea “b”; art. 195, §6º) da Constituição Federal (BRASIL, 1988).

Art. 97. **Somente a lei pode estabelecer:**

- I - a **instituição de tributos, ou a sua extinção**;
- II - a **majoração de tributos, ou sua redução**, ressalvado o disposto nos artigos 21, 26, 39, 57 e 65;
- III - a **definição do fato gerador** da obrigação tributária principal, ressalvado o disposto no inciso I do § 3º do artigo 52, e do seu sujeito passivo;
- IV - a **fixação de alíquota do tributo e da sua base de cálculo**, ressalvado o disposto nos artigos 21, 26, 39, 57 e 65;
- V - a cominação de **penalidades** para as ações ou omissões contrárias a seus dispositivos, ou para outras infrações nela definidas;
- VI - as **hipóteses de exclusão, suspensão e extinção de créditos tributários**, ou de **dispensa ou redução de penalidades**.

§ 1º Equipara-se à majoração do tributo a modificação da sua base de cálculo, que importe em torná-lo mais oneroso.

§ 2º Não constitui majoração de tributo, para os fins do disposto no inciso II deste artigo, a atualização do valor monetário da respectiva base de cálculo. (grifo nosso)

As ressalvas ao princípio da legalidade incluem os Impostos de Importação e Exportação, além de Cide, PIS/Pasep, Cofins e ICMS. Tais ressalvas facultam ao Poder Executivo alterar as alíquotas dos tributos mencionados, além de outros que não incidem sobre a comercialização de combustíveis, desde que atendidas as condições e os limites estabelecidos em lei (BRASIL, 1988). Cabe indicar que a aplicabilidade ao ICMS não foi regulamentada (MACHADO, 2019). Além disso, importante registrar que o ICMS, de competência estadual, está sujeito à definição do Senado Federal, o qual estabelece suas alíquotas mínimas e máximas, havendo limites para a definição da Unidade Federativa competente.

4. Considerações finais

A política tributária incidente sobre os combustíveis afeta o comportamento do consumidor, promovendo mudanças em suas preferências e alterando o nível de demanda de um país. Diante desta perspectiva, os tributos podem se tornar instrumentos de política energética, mesmo quando não explicitados como tais. Mesmo durante a análise na viabilidade de rotas tecnológicas e fontes energéticas alternativas, é importante haver transparência e conhecimento dos objetivos das políticas energética e tributária, a fim de identificar e minorar eventuais conflitos, bem como ampliar a eficácia de ações conjuntas nos âmbitos federal e estadual, potencializando resultados para as demais políticas implementadas.

Em um cenário de elevado comprometimento com as funções do Estado (alocativa, distributiva, estabilizadora e de redução de falhas de mercado), há dificuldade em implementação de ações em prol de uma política ambiental ou de diversificação energética por meio de renúncias à receita tributária em distintas administrações (esfera estadual ou federal). Como desafio para o federalismo fiscal brasileiro, é fundamental conciliar autonomia de competência tributária, interesses locais e estratégias nacionais.

O planejamento energético nacional necessita ser realizado de maneira integrada entre as distintas esferas governamentais, evitando-se competição entre entes subnacionais em função de estratégias não cooperativas, mas levando-se em consideração as necessidades tributárias para o equilíbrio fiscal. Nesse sentido, a análise da carga tributária incidente sobre os combustíveis e o seu respectivo papel na formação de preços dos combustíveis é imprescindível para que uma política tributária, resultante de uma ação harmônica e coordenada da União e demais entes federados, potencialize os resultados das políticas públicas (energética, ambiental e socioeconômica).

Além de promover um melhor entendimento à temática da tributação, o que contribui para a compreensão da formação de preços dos combustíveis no Brasil, o presente documento busca contribuir no desenvolvimento de ações mais integradas entre as esferas tributária e energética. Para uma integração sinérgica entre essas políticas, é mister que esses universos tão específicos e multidisciplinares sejam melhor compreendidos. Para os protagonistas atuantes no setor energético (empresas produtoras e comercializadoras, órgãos regulatórios e mercado consumidor final), enfatiza-se a necessidade de compreensão das regras básicas do direito tributário, especialmente dos princípios da legalidade, anterioridade e anterioridade nonagesimal.

Agradecimentos

Agradecemos aos representantes da Secretaria de Estado de Fazenda de Minas Gerais (SEF/MG), do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP) e da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom), por fornecerem subsídios para elaboração deste documento.

Ressalta-se que o conteúdo final desse documento é de inteira responsabilidade dos seus autores, não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista das entidades previamente mencionadas.

Referências bibliográficas

ANP. AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, (2020a). *Os preços dos combustíveis no Brasil*. Disponível em: <<http://www.anp.gov.br/noticias/5725-os-precos-dos-combustiveis-no-brasil>>. Acesso: 19 jul 2020.

_____, (2020b). *Estruturas de formação dos preços dos combustíveis*. Disponível em: <<http://www.anp.gov.br/precos-e-defesa-da-concorrenca/precos/composicao-e-estruturas-de-formacao-dos-precos>>. Acesso em: 21 nov. 2020.

BRASIL, (1966). *Lei nº 5.172: Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios*. Código Tributário Nacional. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5172Compilado.htm>. Acesso em: 26 out. 2020.

_____, (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 26 out. 2020.

_____, (1997). *Lei nº 9.478/1997: Dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9478.htm>. Acesso em: 26 jul. 2020.

_____, (1998). *Lei nº 9.718/1998: Altera a Legislação Tributária Federal. Presidência da República: Casa Civil, 1998*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9718.htm#art5%C2%A78>. Acesso em: 22 jul. 2020.

_____, (2001). *Lei nº 10.336/2001: Institui Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide), e dá outras providências*. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10336.htm>. Acesso em: 22 jul. 2020.

_____, (2004a). *Decreto nº 5.059/2004: Reduz as alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a importação e a comercialização de gasolina, óleo diesel, gás liquefeito de petróleo (GLP) e querosene de aviação*. Presidência da República: Casa Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5059.htm>. Acesso em 19 jul. 2020.

_____, (2004b). *Decreto nº 5.060: Reduz as alíquotas da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (CIDE), instituída pela Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e dá outras providências*. Presidência da República: Casa Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5060.htm>. Acesso em: 19 jul. 2020.

_____, (2004c). *Decreto nº 5.297/2004: Dispõe sobre os coeficientes de redução das alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS incidentes na produção e na comercialização de biodiesel, sobre os termos e as condições para a utilização das alíquotas diferenciadas, e dá outras providências*. Presidência da República: Casa Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5297.htm>. Acesso em: 19 jul. 2020.

_____, (2005). *Lei nº 11.116/2005: Dispõe sobre o Registro Especial de produtor ou importador de biodiesel e sobre a incidência da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins sobre as receitas decorrentes da venda desse produto*. Presidência da República: Casa Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Lei/L11116.htm>. Acesso em: 19 jul. 2020.

_____, (2008). *Decreto nº 6.573/2008: Fixa coeficiente para redução das alíquotas específicas da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS incidentes sobre a receita bruta auferida na venda de álcool e estabelece os valores dos créditos dessas contribuições que podem ser descontados na aquisição de álcool anidro para adição à gasolina*. Presidência da República: Casa Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6573.htm>. Acesso em: 19 jul. 2020.

_____, (2019). *Resolução nº 1, de 17 de outubro de 2019. Altera o Anexo II da Resolução nº 125, de 15 de dezembro de 2016, da Câmara de Comércio Exterior*. CAMEX, Ministério da Economia. Disponível em: <<https://www.in.gov.br/web/dou/-/resolucao-n-1-de-17-de-outubro-de-2019-222642149>>. Acesso em: 05 nov. 2020.

CAVALCANTI, M.C.B., (2006). *Análise dos Tributos Incidentes Sobre os Combustíveis Automotivos no Brasil*. Dissertação de mestrado, Universidade Federal do Rio de Janeiro - COPPE, 200 p., Rio de Janeiro.

_____, (2011). *Tributação relativa etanol-gasolina no Brasil: competitividade dos combustíveis, arrecadação do estado e internalização de custos de carbono*. Tese de Doutorado. Programa de Planejamento Energético: UFRJ/COPPE/PPE, 2011. Disponível em: <<http://www.ppe.ufrj.br>>. Acesso em: 19 jul. 2020.

CONFAZ. CONSELHO NACIONAL DE POLÍTICA FAZENDÁRIA, (2018). *CONVÊNIO ICMS 142/2018: Dispõe sobre os regimes de substituição tributária e de antecipação de recolhimento do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviço de Transporte*

Interestadual e de Comunicação (ICMS) com encerramento de tributação, relativos ao imposto devido pelas operações subsequentes. Brasília, DF. Disponível em: <https://www.confaz.fazenda.gov.br/legislacao/convenios/2018/CV142_18>. Acesso em: 27 out. 2020.

EPE. EMPRESA DE PESQUISA ENERGÉTICA, (2020). *Tributos incidentes sobre a comercialização de combustíveis no Brasil*. Série de Formação de Preços de Combustíveis. Disponível em: <<https://www.epe.gov.br/pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/serie-de-formacao-de-precos-de-combustiveis>>. Acesso em 09 nov. 2020.

MACHADO, H., (2019). *Curso de Direito Tributário*. ISBN 978-85-392-0443-4, Malheiros editores, 40ª edição, 560 p., São Paulo.

PÊGAS, P. H., (2020). *Aspectos tributários na Cadeia de Suprimentos*. Curso: Aspectos Tributários na Cadeia de Suprimentos-08-20, IDE-FGV, 2020.

SECRETARIAS ESTADUAIS, (2020). *Regulamentos de ICMS das Unidades Federativas*. Pesquisa realizada nas 27 secretarias estaduais de fazenda e tributação em junho de 2020.