

## Educação fiscal e a tributação dos combustíveis no Brasil

### Fiscal education and fuel taxation in Brazil

DOI:10.34117/bjdv7n3-091

Recebimento dos originais: 05/02/2021

Aceitação para publicação: 05/03/2021

#### **Nelson Lambert de Andrade**

Doutor em Educação pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUCSP  
Mestre em Ciências da Linguagem pela Universidade do Vale do Sapucaí - UNIVÁS  
Universidade do Vale do Sapucaí - UNIVÁS  
Avenida Prefeito Tuany Toledo, 470 - Fátima  
Pouso Alegre (MG) - Brasil(Campus Fátima )  
E-mail: n.lambert@uol.com.br

#### **Rodrigo Rios Faria de Oliveira**

Doutor em Ciências da Linguagem pela Universidade do Vale do Sapucaí - UNIVÁS  
Mestre em Direito Civil pela Universidade Paulista - UNIP  
Universidade do Vale do Sapucaí - UNIVÁS  
Avenida Prefeito Tuany Toledo, 470 - Fátima  
Pouso Alegre (MG) - Brasil(Campus Fátima )  
E-mail: rodrigorios.adv@gmail.com.br

#### **Paula Gerônima Pereira**

Graduada em Ciências Contábeis pela Universidade do Vale do Sapucaí - UNIVÁS  
Universidade do Vale do Sapucaí - UNIVÁS  
Avenida Prefeito Tuany Toledo, 470 - Fátima  
Pouso Alegre (MG) - Brasil(Campus Fátima )  
E-mail: paulapereirapgp97@gmail.com

#### **RESUMO**

Os combustíveis no Brasil possuem uma alta carga tributária o que impacta diretamente no preço final ao consumidor final, a formação dessa cadeia de impostos tem ligação direta com os interesses governamentais. O estudo almeja entender alguns aspectos da forma de tributação no segmento de combustíveis presentes no mercado, remetendo o leitor ao primeiro poço de petróleo, no Brasil perfurado em meados do século XX na região de Maringá, Paraná, a Petrobrás fundada no governo de Getúlio Vargas, e a Agência Nacional de Petróleo (ANP) criada para substituir Conselho Nacional do petróleo (CNP). Presentemente podemos dizer que a carga tributária compreende quase metade do valor pago pelo consumidor final, isso explica o autovalor dos combustíveis. Essa carga tributária varia de estado para estado, pois há os impostos estaduais que são fixados diferentemente. Todos esses impostos arrecadados deveriam retornar em prol da sociedade.

**Palavras-chave:** Educação, Tributos, Combustíveis, Desregulamentação.

## ABSTRACT

Fuels in Brazil have a high tax burden which directly impacts the final price to the final consumer, the formation of this tax chain has a direct connection with government interests. The article aims to understand some aspects of the form of taxation in the fuel segment present in the market, referring the reader to the first oil well, in Brazil drilled in the mid-20th century in the region of Maringá, Paraná, Petrobras founded in the government of Getúlio Vargas, and the National Petroleum Agency (ANP) being the current government agency that regulates the oil sector, created to replace the National Petroleum Council (CNP). At present we can say that the tax burden comprises almost half of the amount paid by the final consumer, this explains the self-worth of fuels. This tax burden varies from state to state, as there are state taxes that are fixed differently. All these taxes collected return to the benefit of society.

**Keywords:** Brazil, Fuel, Taxation, Education.

## 1 INTRODUÇÃO

Este artigo é resultado da experiência profissional dos docentes em cursos de graduação e de pós-graduação, somado à vivência acadêmica e profissional de uma aluna que já atua na área contábil há algum tempo e relata a pesquisa feita com objetivo de aprofundar os estudos na tributação dos combustíveis, com base no que vêm sendo desenvolvido por tributaristas e investigadores que pesquisam a matéria deste segmento de mercado, pois vem sendo abordada pelos autores que discorrem sobre esse tema. neste momento em que o próprio governo brasileiro já admite o excesso do custo dos impostos nos combustíveis.

No plano empírico, o trabalho consiste numa investigação bibliográfica e documental sobre o desenvolvimento histórico dos tributos sobre os combustíveis diante da realidade dos tributos brasileiros, a fim de compreender e expor alguns aspectos da forma de tributação no segmento de combustíveis neste mercado.

A alta carga tributária dos combustíveis está diretamente ligada aos interesses políticos e econômicos, segundo Marcon e Andrade (2021, p. 15) o mercado de combustíveis no Brasil, “assim como outros setores da economia, caracterizou-se pela influência governamental, estando o controle dos preços dos combustíveis diretamente ligados aos interesses do Estado”. Mas essa influência do Estado mudou com a alteração do nível de regulação, bem como a importância relativa de políticas reguladoras em relação a outras funções do Estado, como, por exemplo, a redistribuição de renda.

O Brasil desde sempre se caracterizou por ser um país de terras férteis e ricas em minerais, desde que descoberto foi explorado por países europeus por muito tempo. O

primeiro poço de petróleo, no Brasil, foi perfurado em meados do século XX na região de Maringá, Paraná, e desde então não se parou mais com tal atividade justamente por ser altamente lucrativa para economia local. O governo de antemão passou a tributar os combustíveis para poder arrecadar também.

Assim, o estudo tem como objetivo procurar entender alguns aspectos da forma de tributação aplicada pelo Estado no segmento de combustíveis oferecidos no mercado, remetendo o leitor ao primeiro poço de petróleo, no Brasil perfurado em meados do século XX na região de Maringá, Paraná, a Petrobras fundada no governo de Getúlio Vargas, e a Agência Nacional de Petróleo (ANP) sendo o atual órgão do governo que regulamenta o setor petrolífero, criada para substituir o antigo e envelhecido Conselho Nacional do petróleo (CNP).

## **2 TRIBUTAÇÃO INCIDIDA SOBRE OS COMBUSTÍVEIS**

Recorremos mais uma vez aos autores Marcon e Andrade (2021, p. 38) que nos dão conta de que a criação do Conselho Nacional do Petróleo (CNP), pelo Decreto-Lei nº 395, de 29 de abril de 1938, ocasião em que existia o monopólio Estatal da importação, exportação, transporte, distribuição e comércio de petróleo bruto seus derivados, no território nacional, e a indústria de refinação de petróleo importado e produzido no país. “O CNP foi à primeira iniciativa do governo federal para regularizar o setor petrolífero no Brasil.”

Quase duas décadas adiante, foi criada a empresa Petróleo Brasileiro S.A - Petrobrás, a qual coube a responsabilidade de operacionalizar o monopólio do petróleo no país, após a sanção da Lei nº 2.004, em 3 de outubro de 1953, pelo então presidente Getúlio Dorneles Vargas. E um pouco mais tarde foi revogada pela Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997. A criação da Petrobrás tem alguns pontos, que merecem ser ressaltados:

Art. 1º As políticas nacionais para o aproveitamento racional das fontes de energia visarão aos seguintes objetivos:

I - preservar o interesse nacional;

II - promover o desenvolvimento, ampliar o mercado de trabalho e valorizar os recursos energéticos;

III - proteger os interesses do consumidor quanto a preço, qualidade e oferta dos produtos;

IV - proteger o meio ambiente e promover a conservação de energia;

V - garantir o fornecimento de derivados de petróleo em todo o território nacional, nos termos do § 2º do art. 177 da Constituição Federal;

VI - incrementar, em bases econômicas, a utilização do gás natural;

VII - identificar as soluções mais adequadas para o suprimento de energia elétrica nas diversas regiões do País;

- VIII - utilizar fontes alternativas de energia, mediante o aproveitamento econômico dos insumos disponíveis e das tecnologias aplicáveis;
- IX - promover a livre concorrência;
- X - atrair investimentos na produção de energia;
- XI - ampliar a competitividade do País no mercado internacional.
- XII - incrementar, em bases econômicas, sociais e ambientais, a participação dos biocombustíveis na matriz energética nacional. (Redação dada pela Lei nº 11.097, de 2005)
- ~~XIII - garantir o fornecimento de biocombustíveis em todo o território nacional.. (Incluído pela Medida Provisória nº 532, de 2011)~~
- XIII - garantir o fornecimento de biocombustíveis em todo o território nacional; (Incluído pela Lei nº 12.490, de 2011)
- XIV - incentivar a geração de energia elétrica a partir da biomassa e de subprodutos da produção de biocombustíveis, em razão do seu caráter limpo, renovável e complementar à fonte hidráulica; (Incluído pela Lei nº 12.490, de 2011)
- XV - promover a competitividade do País no mercado internacional de biocombustíveis; (Incluído pela Lei nº 12.490, de 2011)
- XVI - atrair investimentos em infraestrutura para transporte e estocagem de biocombustíveis; (Incluído pela Lei nº 12.490, de 2011)
- XVII - fomentar a pesquisa e o desenvolvimento relacionados à energia renovável; (Incluído pela Lei nº 12.490, de 2011)
- XVIII - mitigar as emissões de gases causadores de efeito estufa e de poluentes nos setores de energia e de transportes, inclusive com o uso de biocombustíveis.

**Atualmente (fevereiro de 2021) a carga tributária sobre os combustíveis representa quase metade do valor que chega ao consumidor final. Seguem adiante pontos que entendemos importantes da Lei 12.741/2012 que regulamenta a revenda de combustíveis:**

Art. 1º Emitidos por ocasião da venda ao consumidor de mercadorias e serviços, em todo território nacional, deverá constar, dos documentos fiscais ou equivalentes, a informação do valor aproximado correspondente à totalidade dos tributos federais, estaduais e municipais, cuja incidência influi na formação dos respectivos preços de venda.

§ 1º A apuração do valor dos tributos incidentes deverá ser feita em relação a cada mercadoria ou serviço, separadamente, inclusive nas hipóteses de regimes jurídicos tributários diferenciados dos respectivos fabricantes, varejistas e prestadores de serviços, quando couber.

§ 2º A informação de que trata este artigo poderá constar de painel afixado em local visível do estabelecimento, ou por qualquer outro meio eletrônico ou impresso, de forma a demonstrar o valor ou percentual, ambos aproximados, dos tributos incidentes sobre todas as mercadorias ou serviços postos à venda.

§ 3º Na hipótese do § 2º, as informações a serem prestadas serão elaboradas em termos de percentuais sobre o preço a ser pago, quando se tratar de tributo com alíquota ad valorem, ou em valores monetários (no caso de alíquota específica); no caso de se utilizar meio eletrônico, este deverá estar disponível ao consumidor no âmbito do estabelecimento comercial.

§ 4º ( VETADO).

§ 5º Os tributos que deverão ser computados são os seguintes:

I - Imposto sobre Operações relativas a Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS);

II - Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS);

- III - Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI);
- IV - Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro, ou Relativas a Títulos ou Valores Mobiliários (IOF);
- V - (VETADO);
- VI - (VETADO);
- VII - Contribuição Social para o Programa de Integração Social (PIS) e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (Pasep) - (PIS/Pasep);
- VIII - Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins);
- IX - 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).

Segundo dados da Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e Lubrificantes (Fecombustíveis), a incidência do ICMS pode variar de estado para estado, porém habitua incidir sobre a gasolina entorno de 25% a 34%, no Diesel 12% a 25% e no Etanol de 12% a 32%, ambos no valor de pauta.

Já o PIS/COFINS caracterizado por ser um imposto federal e alíquota padrão de 1,65% para o PIS e 7,60% para COFINS incide na gasolina em R\$ 0,7925/litro, no Diesel R\$ 0,3515/litro e no Etanol R\$ 0,1309/litro para o produtor e R\$ 0,1109 para o distribuidor. A CIDE incide apenas sobre a gasolina em R\$ 0,1000/litro.

O que nos leva a concluir aproximadamente que o valor da carga tributária sobre a gasolina é de 43%, sobre o Diesel 23% e Etanol 25%. A carga tributária maior sobre a gasolina contribui para que a mesma seja oferecida com valor considerado muito alto ao consumidor final.

Importante lembrar que também a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, instituiu a Cide-combustíveis, “contribuição de intervenção no domínio econômico incidente sobre a importação e a comercialização de gasolina e suas correntes, diesel e suas correntes, querosene de aviação e outros querosenes, óleos combustíveis (fuel-oil), gás liquefeito de petróleo (GLP), inclusive o derivado de gás natural e de nafta, e álcool etílico combustível” (CIDE) Importante destacar que também a CIDE não é cobrada sobre o etanol.

Ao visualizarmos a Emenda Constitucional n.42, de 2003, houve a possibilidade de alcançar, por meio da CIDE-Combustíveis, a importação de produtos estrangeiros e serviços, além das contribuições sociais, as quais estavam ligadas ao ato de importação de petróleo, gás natural e derivados e ao álcool combustível.

Nesse momento, há de observarmos o artigo 1º, em seu parágrafo 1º, incisos I a III, da Lei n. 10.336/2001.

Art.1º. (...) § 1º. (...)

I – pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, de gás natural e seus derivados e de derivados de petróleo;

II – financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás; e

III – financiamento de programas de infra-estrutura de transportes.

Sabbag (2011, p.515) nos trás acerca da CIDE-Combustíveis que

“Dessarte, trata-se de tributo que foi concebido para destinar os recursos arrecadados ao financiamento de projetos ambientais, programa de infraestrutura de transportes e pagamento de subsídio a preços ou transporte de combustíveis.

Desse modo, “uma das destinações legais do produto da arrecadação da contribuição de intervenção no domínio econômico incide sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (CIDE) é o financiamento de programas de infraestrutura e transportes”.

Esse cenário explica o porquê o do preço tão elevado sobre os combustíveis, é muito imposto incidindo sobre ele. Todos os impostos arrecadados voltam, ou deveriam retornar em prol da sociedade para atender as necessidades básicas, previstas no Art. 6º da Constituição Federal: “São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.”

Nessa mesma direção, ao nos referir ao mercado desregulamentado afirmamos que em um livre mercado, como praticado nos derivados de petróleo, os tributos são decisivos na formação de preços, ao contrário do que ocorria no passado, quando por intermédio da determinação dos preços o governo induzia o consumo de um produto. Diante dessa constatação podemos afirmar que no livre comércio essa competição é altamente vantajosa para o consumidor final, pois assim equilibra o preço, por meio da lei da oferta e da procura.

Com o aumento na complexidade das relações comerciais, pela variedade de produtos manufaturados, pela facilidade e aumento de fluxos de capitais entre os países, a ampliação e melhoria nos transportes, seja aéreo, marítimo ou terrestre, tem colocado novas visões sobre o papel de cada nação dentro do cenário mundial, assim como suas relações diplomáticas. E isso, notadamente, insere-se nas questões ligadas aos combustíveis.

Ao fenômeno da interdependência econômica cada vez maior, tem-se o da globalização. MARTINS (2011) traz alguns pontos:

Tudo isto permite afirmar que não há consenso sobre a forma atual de globalização. É oportuno lembrar que já antes do Abade Saint Pierre e de Immanuel Kant (2008), que pleiteavam uma “paz perpétua” para uma Europa confederada, se aspirava a eliminação das fronteiras nacionais pela paz, cooperação e uma nova ordem mundial. Contudo, na atual globalização, a dissipação das fronteiras para o econômico-financeiro é o mais marcante.

A questão da globalização em termos de mercados e economias estão intimamente relacionadas às fronteiras alfandegárias, ou seja, a necessidade de consumo de bens advindos de outras partes do mundo e a exportação local para esses lugares, assim como o efeito sobre a indústria local.

Assim, temos que o comércio induz a acordos bilaterais e multilaterais entre países, de forma a surgirem Tratados Internacionais e a formação de Blocos Econômicos, a fim de assegurarem um efeito equilibrado no comércio interno das partes envolvidas.

### **3 ANÁLISE DA CARGA TRIBUTÁRIA: GASOLINA VERSUS ETANOL E O IMPACTO NA ECONOMIA**

Inicialmente recorreremos novamente a Costa e Guilhoto (2011, p. 372) quando afirmam que para constatar e mensurar o impacto econômico de um tributo em relação a outras variáveis econômicas:

[...] inclusive sobre a arrecadação total de impostos da economia, é necessário entender o comportamento dos agentes econômicos envolvidos. Basicamente, é necessário o entendimento do comportamento do produtor, do consumidor final e da forma de aplicação dos impostos no setor.

Isso explica os incentivos de políticas para consumo do etanol no país, conforme vaticinam Costa e Guilhoto (2011, p. 370), pois desde o processo de desregulamentação e flexibilização do monopólio estatal ocorrido em setembro de 1995.

Do setor sucroalcooleiro, finalizado no início da década de 2000, a principal política de intervenção do governo federal no mercado de etanol foi à incorporação de um imposto sobre o consumo da gasolina, a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE).

A gasolina é o principal concorrente do etanol. Sendo o álcool menos nocivo a natureza, pois seus gases são menos poluentes na atmosfera e trata-se de um combustível renovável.

De acordo com a Receita Federal, a União arrecadou R\$ 27,4 bilhões com os impostos federais que incidem sobre os combustíveis só em 2019. Desse montante, R\$

24,6 bilhões partiram do PIS/COFINS, que representa R\$ 0,7925 do litro da gasolina e R\$ 0,3515 do litro do diesel. E R\$ 2,8 bilhões vieram da Cide-Combustíveis, que representa R\$ 0,10 do litro da gasolina, segundo a Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes (Fecombustíveis).

Acresce a isso a arrecadação do ICMS dos combustíveis, dos estados que a consideram como uma receita importante para eles. Segundo o Comitê dos Secretários de Fazenda dos Estados e Distrito Federal (Comsefaz), o valor arrecadado é bastante significativo, pois responde por 20% de tudo o que os estados arrecadam com o ICMS, tributo que, por sinal, representa a principal fonte de receita de boa parte das unidades federativas. Em 2018, quando a arrecadação federal de combustíveis foi de cerca de R\$ 32 bilhões, por exemplo, o ICMS rendeu quase R\$ 56 bilhões, quase o dobro da arrecadação federal. Afinal, como lembra a Fecombustíveis, essa é uma alíquota representativa: vai de 25% a 34%, de acordo com o estado.

Analisada tal carga tributária, importante ressaltar sobre seu caráter de dever fundamental.

Nabais, *in* Dutra (2010, p.94) ressalta:

“Como dever fundamental, o imposto não pode ser encarado nem como mero poder para o estado, nem como um mero sacrifício para os cidadãos, constituindo antes o contributo indispensável a uma vida em comunidade organizada em estado fiscal. Um tipo de estado que tem na subsidiariedade da sua própria acção (econômico-social) e no primado da autorresponsabilidade dos cidadãos pelo seu sustento o seu verdadeiro suporte. Daí que não se pode falar num (pretense) direito fundamental a não pagar impostos.”

Ainda ao defrontarmos sob esse aspecto, Micaela D.Dutra (2010, p.94) nos trás uma reflexão, onde nos diz que:

“...há um dever fundamental de pagar tributos nos Estados Fiscais, que são os que predominam na atualidade, mormente nos países desenvolvidos. O Estado Fiscal é visto como um limite à dimensão do Estado, trazendo ínsito em seu bojo a ideia de não confiscatoriedade e de respeito à propriedade.”

Dessa sorte, sabemos que a carga tributária vem a ser um dever fundamental do cidadão, pois ela permite a viabilidade de tantos outros direitos fundamentais.

Assim, resta claro que a carga tributária, qualquer que seja ela, é um instrumento que impacta, de forma direta, na economia de um Estado e, em virtude disso, é que temos as devidas, e competentes, políticas econômico-sociais realizadas pelos agentes políticos, que gozam dessa competência.

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Eis o momento de se colocar um ponto final, lembrando que este artigo teve como objetivo uma pesquisa documental e bibliográfica descritiva que procurou abordar as mudanças ocorridas no setor de combustíveis neste país e, especificamente expor em ordem cronológica a evolução do mercado de combustíveis no Brasil. Relatou o processo de desregulamentação, apresentou a legislação tributária vigente após a desregulamentação e a estrutura dos custos e formação de preços vigentes de acordo com a ANP.

A discussão do tema é abrangente e ajudou muito a pensar na conjuntura da distribuição e tributação de combustíveis. Apesar do enfoque na parte de tributação e na estrutura e formação dos preços após a desregulamentação, fica visível a alta carga tributária incidente sobre os combustíveis chegando a percentuais elevadíssimos. Viável seria a volta do imposto único sobre lubrificantes e combustíveis, assim caberia a um único responsável o recolhimento do imposto, sendo repassado, posteriormente, o valor para o restante da cadeia produtiva.

Por todo exposto, podemos compreender melhor a estrutura tributária dos combustíveis no Brasil. Pode-se dizer que a carga tributária representa uma parte muito significativa do valor final que o consumidor paga pelo produto na bomba de combustível.

A destinação dos impostos, em qualquer parte do mundo, além de custear a máquina pública, serve para também fomentar o desenvolvimento social e financiar projetos voltados à população, como educação, transporte, saúde, segurança, cultura, entre outras áreas.

E é exatamente por isso que o recolhimento de tributos é obrigatório e exigido pelos governos, pois, são eles que mantêm uma sociedade em pleno funcionamento e devidamente atendida por serviços mínimos. Nosso país se equipara a outros países com cargas tributárias bastante elevadas, como Reino Unido, Canadá, Portugal, Estados Unidos e Alemanha. Entretanto, a situação aqui é que o retorno para a população brasileira é sempre aquém da desejada, pois paga-se uma carga tributária de primeiro mundo e recebe-se um retorno em serviços públicos de terceiro mundo.

Espera-se que a gestão administrativa do governo dê um enfoque melhor nos serviços que são voltados para a população para se equiparar a quantidade de impostos recolhida. E também que seja oferecido um preço justo ao consumidor final, para que não desencadeie um aumento geral nos serviços, pois é evidente que o preço do combustível interfere diretamente nos preços dos demais itens, por conta do transporte.

As maiores descobertas de petróleo, no Brasil, foram feitas recentemente pela Petrobras na camada pré-sal localizada entre os estados de Santa Catarina e Espírito Santo, onde se encontrou grandes volumes de óleo leve. Na Bacia de Santos, por exemplo, o óleo já identificado no pré-sal tem uma baixa densidade, baixa acidez e baixo teor de enxofre. São características de um petróleo de alta qualidade e maior valor de mercado.

Assim, com a descoberta de petróleo em grande quantidade nas áreas profundas do oceano, o Brasil se tornou suficientemente capaz em relação ao petróleo, e deve aproveitar essa oportunidade para se tornar autossuficiente nos demais setores da economia, permitindo com que o país cresça homogêneo e que esses recursos que virão do pré-sal sejam aplicados para o desenvolvimento da nação.

## REFERÊNCIAS

BRASIL **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: [Constituição \(planalto.gov.br\)](http://planalto.gov.br). Acesso em 17 fev 2021.

BRASIL. **Lei Federal Nº 12.741**, de 08 de dezembro de 2012. Regulamenta o art. 1º, § 1º, § 2º, § 3º, § 4º e § 5º da Constituição Federal, dispõe sobre as medidas de esclarecimento ao consumidor, de que trata o § 5º do artigo 150 da Constituição Federal; altera o inciso III do art. 6º e o inciso IV do art. 106 da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 - Código de Defesa do Consumidor. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112741.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112741.htm). Acesso em: 23 mar.2020.

BRASIL. **Lei n.10.336**, de 19 de dezembro de 2001. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110336.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110336.htm). Acesso em 17 de fevereiro de 2021.

BRASIL. **Lei Federal Nº 9.478**, de 06 de agosto de 1997. Regulamenta o art. 1º, incisos I ao XVIII da Constituição Federal, 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](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9478.htm). Acesso em: 20 mar.2020.

CAVALCANTI, Marcelo Castello Branco. Tributação relativa etanol-gasolina no Brasil: competitividade dos combustíveis, arrecadação do estado e internalização de custos de carbono. 2011. Tese de Doutorado. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: Coppe/UFRJ.COSTA, Cinthia Cabral da. GUILHOTO, Joaquim José M. O papel da tributação diferenciada dos combustíveis no desenvolvimento econômico do estado de São Paulo, Revista Economia Aplicada, v. 15, n. 3, 2011, pp. 369-390. USP/FEA: Ribeirão Preto, 2011.

DUTRA, Micaela Dominguez. Capacidade contributiva: análise dos direitos humanos e fundamentais. São Paulo: Saraiva, 2010.

FECOMBUSTÍVEIS. Tributação. Disponível em: <http://www.fecombustiveis.org.br/revendedor/tributacao/>. Acesso em: 22 mar. 2020.

MARCON, Sandra. Andréia. Andrade, Nelson Lambert de. Do poço aos postos, no caminho os impostos – educação fiscal. e-book. Max Limonad: São Paulo, 2021. Disponível em: <https://pt.ubook.com/ebook/1096226/do-poco-aos-postos-no-caminho-os-impostos-educacao-fiscal>. Acesso em 17 fev.2021.

MARTINS, José Ricardo. **O BRASIL E A UNASUL: UM PROCESSO DE CONSTRUÇÃO DE LIDERANÇA E INTEGRAÇÃO REGIONAL**. Dissertação (Mestrado EM Concentração em Sociologia Política e Relações Internacionais) – Departamento de Ciências Sociais, UFPR, 2011. Disponível em [http://www.academia.edu/3804830/O\\_Brasil\\_e\\_a\\_Unasul\\_um\\_processo\\_de\\_construcao\\_d\\_e\\_lideranca\\_e\\_integracao\\_regional](http://www.academia.edu/3804830/O_Brasil_e_a_Unasul_um_processo_de_construcao_d_e_lideranca_e_integracao_regional) Acesso em 07 de outubro de 2013.

SABBAG, Eduardo. **Manual de direito tributário**. 3ª ed. São Paulo: Saraiva, 2011.