



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS – PUC GOIÁS

PRÓ-REITORIA DE GRADUAÇÃO

ESCOLA DE DIREITO, NEGÓCIOS E COMUNICAÇÃO

CURSO DE CIÊNCIAS CONTÁBEIS (EDNC)

**O PESO DOS IMPOSTOS NA BOMBA: TRIBUTAÇÃO SOBRE COMBUSTÍVEIS E
SEUS REFLEXOS NO PREÇO AO CONSUMIDOR NO BRASIL**

PEDRO AUGUSTO RODRIGUES PEDROSA

GOIÂNIA

2026

O PESO DOS IMPOSTOS NA BOMBA: TRIBUTAÇÃO SOBRE COMBUSTÍVEIS E SEUS REFLEXOS NO PREÇO AO CONSUMIDOR NO BRASIL

THE WEIGHT OF TAXES AT THE PUMP: TAXATION ON FUELS AND ITS IMPACT ON CONSUMER PRICES IN BRAZIL

Pedro Augusto Rodrigues Pedrosa ¹

Elcio Dihl Oliveira ²

RESUMO: Este estudo analisa a tributação sobre combustíveis no Brasil (PIS, COFINS, ICMS) e seu impacto na formação de preços ao consumidor. Por meio de análise documental de dados da ANP (2022-2025), constatou-se que a tributação no setor de combustíveis ultrapassa a função arrecadatória, assumindo papel estratégico na política econômica e no equilíbrio do mercado. Conclui-se que a contabilidade tributária é ferramenta essencial para a gestão eficiente das distribuidoras e para a compreensão dos efeitos econômicos da política fiscal sobre o abastecimento e o consumo no país.

Palavras-chave: Contabilidade tributária; Combustíveis; política fiscal.

ABSTRACT: This study analyzes the relationship between accounting and fiscal policy in fuel taxation in Brazil, focusing on the incidence of PIS, COFINS, and ICMS on distributors and their effects on the final prices of gasoline, diesel, and hydrated ethanol. The research highlights how the high tax burden directly influences operating costs, profit margins, and the transfer of costs to the final consumer, as well as impacting inflation and the national economy, especially due to the strong dependence on road transportation. Through bibliographic and documentary research, with a qualitative and descriptive approach complemented by quantitative data, it was found that taxation in the fuel sector goes beyond a merely revenue-raising function, assuming a strategic role in economic policy and market balance. It is concluded that tax accounting is an essential tool for the efficient management of distributors and for understanding the economic effects of fiscal policy on supply and consumption in the country.

Keywords: Tax accounting; Fuels; Fiscal policy.

¹ Bacharelado em Ciências Contábeis pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás. Av. Fued José Sebba, 1184 - Jardim Goiás, Goiânia - GO, 74805-100. e-mail: pedroaugusto2004567@gmail.com

² Docente da Pontifícia Universidade Católica de Goiás. Av. Fued José Sebba, 1184 - Jardim Goiás, Goiânia - GO, 74805-100. e-mail: elcio@pucgoias.edu.br.

1.INTRODUÇÃO

Os combustíveis são insumos essenciais para a economia brasileira, com impacto direto sobre o transporte, a inflação, o custo de vida e a atividade produtiva (EPE, 2025). Em um país cuja matriz de transporte é predominantemente rodoviária, qualquer variação no preço da gasolina ou do diesel provoca efeitos em cadeia que afetam empresas, famílias e o nível geral de preços (IPEA, 2024).

O Estado utiliza a tributação sobre combustíveis tanto como fonte de receita quanto como instrumento de regulação econômica, intervindo ativamente na formação de preços por meio de desonerações e conforme as necessidades da política fiscal vigente (ANP, 2025; IPEA, 2024). Essa função dual, arrecadatória e extrafiscal, torna a tributação do setor um elemento estratégico na condução da economia nacional.

A estrutura tributária incidente sobre os combustíveis é composta principalmente pelo ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços), de competência estadual, e pelas contribuições federais PIS (Programa de Integração Social), a COFINS (Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social), cada qual com regime jurídico próprio (Brasil, 1988). O sistema se caracteriza pela elevada carga e pela complexidade, agravada pelas variações regionais do ICMS, que introduzem assimetrias na formação do preço final ao longo do território nacional (CONFAZ, 2023; Brasil, 2022).

Essa estrutura produz impactos econômicos e sociais relevantes. A elevada tributação pressiona os custos logísticos, contribui para a inflação e reduz a competitividade das empresas (EPE, 2025). Para a população de menor renda, o efeito é ainda mais sensível, dado o caráter regressivo da tributação sobre bens de consumo essencial (IPEA, 2024).

Nesse contexto, a contabilidade tributária se apresenta como ferramenta indispensável para mensurar o peso dos tributos nos custos, identificar os reflexos das variações fiscais sobre as margens operacionais e subsidiar o planejamento tributário e financeiro das distribuidoras (ANP, 2025; CADE, 2023).

O ambiente tributário do setor é marcado, porém, por instabilidade e mudanças normativas frequentes, como transições entre regimes de incidência, desonerações temporárias e ressonerações sucessivas, gerando insegurança econômica e dificultando a gestão empresarial (Brasil, 2022; IPEA, 2024). Diante desse cenário, este trabalho busca responder à seguinte questão: de que forma a tributação incidente sobre os combustíveis, especialmente o PIS/Pasep, a COFINS e o ICMS, influencia a formação do preço final ao consumidor, e quais os reflexos dessa tributação sobre a economia?

O estudo se justifica pela necessidade de compreender, de forma integrada, como as

decisões de política fiscal se materializam nos preços dos combustíveis e nos custos suportados por empresas e consumidores, contribuindo tanto para o campo acadêmico da contabilidade tributária quanto para a transparência de um tema que impacta diretamente o cotidiano da população brasileira (ANP, 2025; EPE, 2025; IPEA, 2024).

2.REFERENCIAL TEÓRICO

Apresenta-se, a seguir, a base teórica na qual está fundamentado o estudo, devidamente estruturada em tópicos. Inicialmente será evidenciado os conceitos e características da Tributação incidente nas distribuidoras. Além disso, será apresentado a sustentação teórica pertinente a Estrutura da Cadeia de Abastecimento de Combustíveis no Brasil. Por fim, este estudo evidenciará a Formação de Preço, Repasse ao Consumidor e Impactos Econômicos do Preço dos Combustíveis

Para compreender de forma integrada como a tributação reflete no preço final dos combustíveis, torna-se necessário examinar três dimensões interdependentes: (1) a estrutura tributária incidente nas distribuidoras, que determina a composição de custos; (2) a cadeia de abastecimento, que articula esses custos do produtor ao consumidor; e (3) a formação de preços, que materializa economicamente esses encargos. As seções a seguir abordam cada dimensão de forma sistemática.

2.1 TRIBUTAÇÃO INCIDENTE NAS DISTRIBUIDORAS: PIS, COFINS E ICMS

A tributação incidente nas distribuidoras de combustíveis ocupa posição central na análise da relação entre contabilidade e política fiscal, pois envolve tributos que afetam diretamente a estrutura de custos, a formação do preço de venda e a dinâmica econômica de um setor essencial ao abastecimento nacional, com destaque para o PIS, a COFINS e o ICMS (Brasil, 1988; ANP, 2020). No mercado de combustíveis, esses tributos não devem ser compreendidos apenas como obrigações fiscais isoladas, mas como elementos que repercutem em toda a cadeia de comercialização, desde a produção ou importação até a chegada do produto ao consumidor final, influenciando margens, repasses e decisões empresariais (Brasil, 1998; ANP, 2020).

Além disso, a formação dos preços finais dos combustíveis no Brasil demonstra que a tributação integra, ao lado de outros fatores, a composição econômica do produto, o que reforça

a necessidade de examinar esse tema também sob a ótica contábil e gerencial (EPE, 2026). Nesse sentido, torna-se necessário compreender, inicialmente, os fundamentos jurídicos desses tributos e, em seguida, analisar de que forma o PIS, a COFINS e o ICMS operam especificamente no setor de combustíveis, marcado por regimes diferenciados de incidência e por forte impacto econômico e social (Brasil, 2022; EPE, 2026).

2.1.1 Conceito de tributo e fundamentos jurídicos da tributação

A Constituição Federal de 1988, visando trazer uma melhora na igualdade da sociedade, trouxe definido como rege a organização do Estado, no qual define os poderes (Legislativo, Judiciário e Executivo), a chamada “constituição cidadã”, veio junto com o período pós ditadura, servindo para consolidar a democracia garantindo os principais deveres e direitos dos cidadãos, principalmente após um período conturbado no país. Os artigos 145 a 162 da Constituição Federal evidenciam o que é um tributo, e sobre quem é a competência.

O Art. 145 determina que a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão instituir os seguintes tributos: I): impostos (ato do contribuinte), II): taxas (ato do estado) e III): contribuições de melhoria (recursos direcionados). Complementarmente, o art. 149 estabelece, à União, competência exclusiva sobre o ato de instituir contribuições sociais, de intervenção no domínio econômico e de interesse das categorias profissionais ou econômicas, como instrumento de sua atuação nas respectivas áreas. Assim, o conceito de carga tributária abrange impostos, taxas e contribuições.

Para compreender a tributação incidente sobre os combustíveis, é necessário partir do conceito jurídico de tributo e da estrutura constitucional do sistema tributário brasileiro. O Código Tributário Nacional determina que o tributo é uma prestação pecuniária compulsória, instituída pela lei e exigida pelo estado sem caráter de penalidade, o que evidencia que a obrigatoriedade se desdobra do incidente de um fato gerador legitimamente esperado. A partir dessa explicação nota-se que a tributação não compõe pura técnica arrecadatória, mas um mecanismo jurídico de subvenção estatal ordenado segundo critérios de competência, legalidade e particularidade (Brasil, 1966).

A Constituição Federal prevê, no art. 145, as classes tributárias essenciais e, em normas específicas, concede aptidão para a criação de contribuições sociais e de impostos sobre circulação de mercadorias (Brasil, 1988). Nesse panorama, PIS e COFINS, se incluem na esfera das contribuições sociais federais, enquanto que o ICMS se encaixa como imposto estadual

incidente sobre operações relacionadas à circulação de mercadorias e sobre certas prestações de serviços. Essa diferenciação é importante porque, ainda que todos façam parte da carga tributária incidente sobre os combustíveis, contém fundamentos constitucionais, regimes jurídicos e formas de arrecadação variadas (Brasil, 1966)

O estudo dessa disposição é notadamente importante no setor de combustíveis, porque é um mercado de alto destaque econômico e social, passível de profunda intervenção normativa. Por conseguinte, o padrão tributário aplicado no segmento foi feito para conseguir centralizar a cobrança em pontos específicos da cadeia, com o objetivo de simplificar a fiscalização e averiguar maior previsibilidade da arrecadação. Para a contabilidade, esse formato possui diferentes efeitos sobre a apuração de custos, a precificação e o entendimento dos encargos tributários, inseridos nas distribuidoras (Brasil, 1998).

Para a análise contábil das distribuidoras, essa distinção é relevante porque tributos incidentes em diferentes fases da cadeia repercutem diferentemente nos custos de aquisição e na margem operacional, conforme será detalhado nas seções seguintes.

2.1.2 PIS e COFINS na tributação dos combustíveis

Segundo a Lei Complementar nº 7/1970 e a Lei Complementar nº 70/1991, o PIS/PASEP e a COFINS são contribuições sociais de competência da União, comumente incidentes sobre a receita ou o faturamento das pessoas jurídicas (Brasil, 1988). No ramo de combustíveis, porém, sua incidência admite aspecto exclusivo, definida pela admissão do regime monofásico. A legislação federal passou a centralizar a cobranças dessas contribuições fases específicas da cadeia, com destaque ao produtor ou importador, diminuindo ou até mesmo zerando a incidência nas operações posteriores, de acordo com o produto e o tratamento legal adequado. Esse modo de operação, centralizando o tributo, permite tornar a arrecadação bem mais simplificada, além do mais evita a fiscalização em um número maior de contribuinte, no qual seria mais fácil acontecer algum tipo de irregularidade (Brasil, 1988).

Tendo em vista o lado econômico, por mais que a distribuidora quase nunca seja o sujeito que será responsável pelo processo originário de recolhimento do PIS e COFINS no regime monofásico, ela concentra em seu custo de aquisição os valores já tributados no preço final do produto. Em decorrência, as contribuições passam a induzir diretamente a formação do preço de revenda das distribuidoras, a margem operacional e a análise contábil dos custos. Em outros termos, a incidência pode estar concentrada em um ente anterior, mas o impacto econômico e fiscal reflete ao longo de toda a cadeia, até atingir o consumidor final.

Esse ponto é muito importante para o entendimento, porque evidencia que a tributação federal não pode ser compreendida apenas pela identificação do contribuinte legal. É necessário antes de tudo entender que dentro da cadeia, principalmente as distribuidoras, trabalham mais como um elo intermediário, entre a produção ou importação e a revenda varejista (BRASIL, 1988). Para a área fiscal, isso nos permite ter um estudo muito grande principalmente sobre encargo tributário que integra de fato o custo do produto, como interfere na precificação e impacta no resultado operacional das empresas do setor. (ANP, 2023).

2.1.3 ICMS e seu funcionamento na área de combustíveis

Segundo a Constituição Federal de 1988 e a Lei Complementar nº 87/1996, o ICMS é um imposto de competência dos Estados e do Distrito Federal, normalmente incidente sobre a circulação de mercadorias (Brasil, 1988). No setor de combustíveis, porém, a forma de cobrança desse imposto passou por mudanças importantes nos últimos anos. Isso aconteceu com a adoção da incidência única, em regime monofásico, prevista na Constituição e regulamentada pela Lei Complementar nº 192/2022 (Brasil, 2022). Com essa mudança, determinados combustíveis passaram a ter o recolhimento do imposto concentrado em um único momento da cadeia, o que alterou a lógica anterior, em que a tributação podia aparecer de forma fragmentada em diferentes operações. A intenção foi tornar esse sistema mais uniforme entre os Estados, reduzir distorções e trazer mais coerência para a tributação do setor.

Além disso, o modelo mais recente do ICMS sobre combustíveis passou a dar destaque à técnica conhecida como tributação *ad rem*, em que o imposto é fixado em valor específico por unidade de medida, como por litro, e não apenas por percentual sobre o valor da operação (Brasil, 2022). Na prática, isso busca trazer mais previsibilidade tanto para a arrecadação quanto para a composição do preço dos combustíveis, especialmente em um mercado marcado por oscilações frequentes. Essas variações podem decorrer de fatores como a cotação internacional do petróleo, a taxa de câmbio, os custos logísticos e até as próprias políticas de preços adotadas no país. Para a contabilidade, esse modelo chama atenção porque permite visualizar de forma mais objetiva quanto da carga tributária está embutida no custo de cada litro comercializado.

No caso das distribuidoras, o impacto do ICMS é bastante relevante, já que ele participa diretamente da formação do preço final do combustível e influencia a maneira como esse custo será repassado ao mercado varejista. Mesmo quando a cobrança legal se concentra em um ponto

específico da cadeia, a distribuidora continua exercendo papel central no processo econômico, pois recebe o produto já onerado e repassa esse custo aos postos revendedores (CONFAZ, 2023). É preciso observar também os efeitos econômicos e contábeis do tributo, especialmente porque quem recolhe formalmente nem sempre é quem suporta, na prática, o peso econômico dessa tributação.

2.1.4 Repercussão tributária nas distribuidoras e efeitos contábeis

A cadeia de abastecimento de combustíveis no Brasil envolve, de maneira geral, as etapas de produção ou importação, distribuição e revenda. Dentro dessa estrutura, a distribuidora ocupa uma posição estratégica, pois funciona como elo entre a origem do produto e os postos revendedores. Além da questão logística, ela tem papel fundamental para garantir a regularidade do abastecimento no mercado. Por isso, mesmo quando determinados tributos são recolhidos juridicamente em fases anteriores da cadeia, é na distribuidora que grande parte dos custos fiscais, logísticos e operacionais acaba se concentrando economicamente antes do repasse ao varejo.

Sob a ótica contábil, essa dinâmica mostra como a contabilidade tributária é essencial para compreender o custo real do produto, a formação das margens e a definição do preço de venda. Nesse contexto, PIS, COFINS e ICMS não devem ser analisados de forma isolada, como se fossem apenas obrigações fiscais separadas. Na verdade, eles integram a estrutura econômica do combustível e influenciam diretamente a rentabilidade da empresa, o planejamento financeiro e as decisões gerenciais. No setor de combustíveis, entender a tributação exige uma visão mais ampla, capaz de relacionar a incidência legal do tributo com seus efeitos práticos nos custos e nos demonstrativos contábeis.

Dessa forma, a tributação incidente nas distribuidoras não pode ser vista apenas sob uma perspectiva normativa. Ela faz parte de uma política fiscal mais abrangente, que produz reflexos no abastecimento, na inflação, nos custos de transporte e, consequentemente, no valor pago pelo consumidor final. Por essa razão, o estudo de PIS, COFINS e ICMS no mercado de combustíveis evidencia não só a complexidade do sistema tributário brasileiro, mas também a importância da contabilidade como ferramenta para interpretar os efeitos econômicos concretos da tributação sobre a atividade empresarial.

2.1.5 Reforma Tributária.

A reforma tributária brasileira, aprovada por meio da Emenda Constitucional nº 132/2023, representa uma das mais relevantes alterações no sistema tributário nacional nas últimas décadas, especialmente no que se refere à tributação sobre o consumo (Brasil, 2023). Seu principal objetivo é simplificar a estrutura tributária, reduzir a cumulatividade e aumentar a transparência na formação dos preços, por meio da substituição de tributos existentes por novos modelos de incidência mais uniformes (Brasil, 2023; IPEA, 2024).

Nesse contexto, a reforma busca corrigir distorções históricas do sistema tributário brasileiro, marcado por elevada complexidade, multiplicidade de normas e dificuldades operacionais para contribuintes e para a administração pública (IPEA, 2024). Entre as principais mudanças, destaca-se a criação de dois novos tributos sobre o consumo: a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), de competência da União, e o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), de competência compartilhada entre Estados, Distrito Federal e Municípios, ambos inspirados no modelo de Imposto sobre Valor Agregado (IVA) (Brasil, 2023). Além disso, a reforma prevê a instituição do Imposto Seletivo (IS), com finalidade extrafiscal, voltado à tributação de bens e serviços considerados prejudiciais à saúde ou ao meio ambiente (Brasil, 2023). A regulamentação desses novos tributos vem sendo desenvolvida por meio de leis complementares, com destaque para a Lei Complementar nº 214/2025, que estabelece normas gerais para a implementação do novo modelo tributário (Brasil, 2025).

No que se refere ao setor de combustíveis, a reforma tributária tende a produzir impactos relevantes na forma de incidência e na transparência da carga tributária, uma vez que o novo modelo busca uniformizar regras, reduzir cumulatividade e tornar mais clara a composição do preço final ao consumidor (IPEA, 2024). Ainda que a transição para o novo sistema ocorra de forma gradual, a alteração na estrutura tributária pode influenciar diretamente a análise contábil, a formação de preços e o repasse dos tributos ao longo da cadeia de abastecimento, reforçando a importância de compreender a reforma como elemento complementar ao estudo da tributação no setor de combustíveis (Brasil, 2023; IPEA, 2024).

2.2 ESTRUTURA DA CADEIA DE ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS NO BRASIL

Compreender a estrutura da cadeia de abastecimento de combustíveis no Brasil é fundamental para a análise da tributação e da formação de preços no setor, pois o combustível não chega ao consumidor final de forma imediata, mas percorre um conjunto de etapas técnicas, logísticas e comerciais até sua disponibilização no mercado varejista (ANP, 2020; EPE, 2025). Nesse percurso, participam agentes distintos, como produtores, importadores, refinarias,

distribuidoras e postos revendedores, todos inseridos em um sistema regulado e economicamente estratégico para o funcionamento do país (ANP, 2020).

Além disso, o abastecimento nacional de combustíveis é tratado pela legislação brasileira como atividade de utilidade pública, o que reforça a relevância desse segmento não apenas para a economia, mas também para a própria estabilidade do mercado interno e para a garantia do fornecimento à população (ANP, 2020). Por essa razão, examinar a cadeia de abastecimento permite entender, de forma mais completa, como se articulam produção, circulação, logística, regulação e comercialização dos combustíveis, elementos que influenciam diretamente os custos do setor e o preço final pago pelo consumidor (ANP, 2020; ANP, 2025; EPE, 2025).

2.2.1 – Panorama geral da cadeia de abastecimento de combustíveis no Brasil

De forma geral, a cadeia de abastecimento de combustíveis no Brasil é composta por um conjunto articulado de etapas que envolvem produção ou importação, refino ou processamento, distribuição e revenda ao consumidor final (ANP, 2020; EPE, 2025). Trata-se de uma estrutura ampla e complexa, que opera em diferentes níveis e reúne grande número de agentes econômicos, o que evidencia a dimensão estratégica do abastecimento para a economia nacional e para a circulação de pessoas e mercadorias em todo o território brasileiro (ANP, 2020).

Nas etapas iniciais da cadeia, o combustível pode ter origem tanto na produção interna quanto na importação, a depender do produto e das condições de oferta e demanda do mercado nacional (EPE, 2025). No caso dos derivados de petróleo, o refino ocupa papel central, pois é nessa fase que o petróleo bruto é transformado em produtos como gasolina, diesel, GLP e querosene de aviação, os quais posteriormente seguem para distribuição e comercialização (EPE, 2025). A literatura institucional do setor mostra, inclusive, que a dinâmica do abastecimento brasileiro depende do equilíbrio entre capacidade de produção, demanda doméstica e infraestrutura logística, o que torna a cadeia sensível a fatores econômicos e operacionais diversos (EPE, 2025).

Após as etapas de produção, importação e refino, a distribuição assume função decisiva, pois é nesse momento que o combustível passa a ser movimentado de forma mais capilarizada até alcançar os pontos de revenda (ANP, 2020). As distribuidoras, nesse contexto, exercem papel essencial no abastecimento nacional, já que atuam como elo entre a origem do produto e o mercado varejista, participando da logística, da armazenagem e do suprimento dos postos revendedores (ANP, 2020). Isso demonstra que a cadeia de abastecimento não se resume à

fabricação ou ao ingresso do combustível no país, mas abrange também uma complexa rede de circulação e entrega, indispensável para que o produto chegue de maneira regular ao consumidor final (ANP, 2020).

Outro aspecto importante é que a cadeia de combustíveis no Brasil funciona em ambiente de liberdade de preços desde 1º de janeiro de 2002, o que significa que não há tabelamento estatal prévio para os combustíveis automotivos, embora o setor permaneça submetido à regulação e ao monitoramento por parte dos órgãos competentes (ANP, 2021; ANP, 2025). Isso faz com que os preços praticados ao longo da cadeia sejam influenciados por uma combinação de fatores, como custo do produto, logística, margens de distribuição e revenda, concorrência e tributação, o que reforça a importância de estudar a cadeia de abastecimento como etapa anterior e indispensável à compreensão da formação do preço final (ANP, 2021; ANP, 2020; ANP, 2025).

Assim, o panorama geral da cadeia de abastecimento de combustíveis no Brasil revela um sistema técnico, regulado e economicamente sensível, no qual cada etapa exerce influência sobre a disponibilidade do produto e sobre o valor final suportado pelo consumidor (ANP, 2020; EPE, 2025). Sob a ótica contábil, essa compreensão é especialmente relevante, porque permite perceber que custos, tributos, logística e estrutura de mercado não atuam de maneira isolada, mas se integram na composição econômica do combustível ao longo de toda a cadeia (ANP, 2020; EPE, 2025).

2.2.2 Principais combustíveis comercializados no Brasil: conceitos, composição e produto final ao consumidor

Para compreender a cadeia de abastecimento de combustíveis no Brasil, não basta identificar apenas os agentes que participam do setor. Também é necessário entender quais são os principais combustíveis comercializados no país, como eles se diferenciam e de que forma o produto que chega ao consumidor final é formado ao longo da cadeia. Isso se torna especialmente importante porque, no mercado brasileiro, o combustível vendido na bomba nem sempre corresponde a um produto puro, já que parte relevante do abastecimento nacional depende da mistura obrigatória entre combustíveis fósseis e biocombustíveis, conforme a regulação do setor (ANP, 2025).

Entre os combustíveis mais relevantes para o abastecimento nacional, destacam-se a gasolina, o óleo diesel, o etanol combustível e o biodiesel, todos com características próprias e com funções específicas na matriz de transportes e na dinâmica econômica do país (ANP,

2025). No caso da gasolina, é importante distinguir a gasolina A da gasolina C. A gasolina A corresponde ao combustível fóssil que sai da refinaria ou do importador sem adição de etanol anidro, enquanto a gasolina C é o produto efetivamente comercializado nos postos, já resultante da mistura obrigatória com etanol anidro combustível, realizada na etapa de distribuição (ANP, 2025). Desde 1º de agosto de 2025, a gasolina C comum passou a conter 30% de etanol anidro, o que demonstra que o combustível disponibilizado ao consumidor final já é resultado de uma composição técnica e regulatória previamente definida (ANP, 2025).

Situação semelhante ocorre com o óleo diesel. Existe, inicialmente, o diesel de origem fóssil, comercialmente referido na cadeia como produto-base antes da mistura, e há o diesel B, que corresponde ao combustível efetivamente disponibilizado ao consumidor final após a adição obrigatória de biodiesel (ANP, 2025). A política pública brasileira de inserção de biocombustíveis consolidou essa lógica de composição, e, desde 1º de agosto de 2025, o diesel comercializado no país passou a conter 15% de biodiesel, na formulação conhecida como B15, enquanto o percentual restante permanece composto pelo diesel fóssil de base (ANP, 2025). Isso significa que, assim como ocorre com a gasolina, o produto adquirido pelo consumidor já incorpora uma mistura regulada, o que interfere diretamente na estrutura da cadeia, nos custos do setor e na própria formação do preço final (ANP, 2025).

O etanol também ocupa papel de destaque nessa estrutura, mas com uma particularidade importante: ele pode aparecer tanto como componente de mistura quanto como combustível final. O etanol anidro é utilizado na composição da gasolina C, enquanto o etanol hidratado é vendido diretamente nos postos como combustível acabado, destinado ao consumo em veículos compatíveis (ANP, 2025). Essa distinção é relevante porque mostra que o etanol não participa da cadeia apenas como insumo acessório, mas também como produto final autônomo, reforçando sua importância histórica, econômica e energética no contexto brasileiro (ANP, 2025). Já o biodiesel, por sua vez, é classificado como um combustível renovável obtido a partir de óleos ou gorduras, destinado principalmente à mistura com o diesel fóssil para uso em motores do ciclo Diesel, o que evidencia sua função estratégica na composição do combustível comercializado no país (ANP, 2025).

Essas distinções demonstram que a cadeia de abastecimento de combustíveis no Brasil não é formada apenas por produtos finais prontos para o consumo, mas também por combustíveis-base e componentes que se integram ao longo do percurso até o mercado varejista (ANP, 2025). Sob a ótica contábil, essa característica é particularmente relevante, porque a composição do produto comercializado interfere no custo de aquisição, nos critérios logísticos, no tratamento tributário e na formação do preço de venda, exigindo do profissional uma

compreensão mais ampla sobre a natureza técnica dos combustíveis e sobre a forma como eles se estruturam economicamente ao longo da cadeia (ANP, 2025; EPE, 2025).

2.2.3 Produção, importação, refino e processamento dos combustíveis

A cadeia de abastecimento de combustíveis no Brasil começa nas etapas de produção interna e importação, que são essenciais para garantir a oferta de derivados em volume suficiente para atender à demanda nacional (EPE, 2025; BENDER, 2015). No caso dos combustíveis de origem fóssil, essa etapa inicial está diretamente ligada à exploração e à produção de petróleo, cuja transformação em derivados comercializáveis depende do refino, atividade que ocupa posição central na estrutura energética do país (EPE, 2025). Assim, antes de chegarem às distribuidoras e aos postos revendedores, gasolina, diesel, querosene de aviação e outros derivados passam por processos industriais que tornam possível sua inserção no mercado de consumo (EPE, 2025).

O refino pode ser compreendido como a etapa em que o petróleo bruto é submetido a processos físicos e químicos para a obtenção de derivados com características adequadas ao uso energético e comercial (EPE, 2025). Essa fase é estratégica porque não apenas transforma a matéria-prima em combustíveis utilizáveis, mas também condiciona a oferta de produtos essenciais ao abastecimento nacional, influenciando a disponibilidade de gasolina, diesel, GLP e outros derivados ao longo da cadeia (EPE, 2025). Além disso, a estrutura de refino brasileira possui relevância econômica e operacional justamente por estar ligada à segurança do abastecimento, à capacidade de atendimento do mercado doméstico e à necessidade de reduzir vulnerabilidades associadas à dependência externa de determinados derivados (EPE, 2025).

Mesmo com a existência de produção e refino no território nacional, a importação continua exercendo papel importante na composição da oferta de combustíveis no Brasil, especialmente em contextos nos quais a demanda interna supera a capacidade de produção ou quando há necessidade de complementar o abastecimento com produtos vindos do exterior (EPE, 2025; Almeida, 2015).

Isso demonstra que a cadeia brasileira de combustíveis não depende exclusivamente da produção interna, mas também da articulação com o mercado internacional, o que torna o setor sensível a fatores como preços externos, taxa de câmbio, custos logísticos e condições geopolíticas que podem repercutir sobre a oferta e sobre os preços domésticos (Almeida, 2015; Bender, 2015). Sob essa perspectiva, a importação não deve ser vista como fenômeno

excepcional, mas como elemento estrutural de equilíbrio do abastecimento em determinados segmentos do mercado nacional de derivados (EPE, 2025).

No caso dos biocombustíveis, a lógica é parcialmente distinta, embora igualmente relevante para a compreensão da cadeia. O etanol e o biodiesel decorrem de processos produtivos próprios, vinculados a matérias-primas renováveis e a cadeias agroindustriais específicas, o que amplia a complexidade do abastecimento nacional de combustíveis (ANP, 2025).

O etanol combustível, por exemplo, resulta do processamento da biomassa, especialmente da cana-de-açúcar no contexto brasileiro, e pode assumir a forma de etanol anidro ou hidratado, a depender de sua destinação comercial (ANP, 2025). Já o biodiesel é produzido a partir de óleos e gorduras por meio de processos químicos específicos, sendo incorporado ao diesel comercializado no país em percentual obrigatório definido pela política energética nacional (ANP, 2025).

Após a produção, a importação e o refino ou processamento, os combustíveis seguem para as etapas subsequentes da cadeia, nas quais entram em cena armazenagem, movimentação, mistura obrigatória em certos casos e distribuição ao mercado varejista (ANP, 2020; EPE, 2025). Isso significa que a formação do produto disponibilizado ao consumidor depende de uma sequência de operações interligadas, e não apenas da existência do combustível em sua forma original de produção (ANP, 2020). Por essa razão, compreender as etapas iniciais da cadeia é fundamental para a análise contábil e econômica do setor, já que custos industriais, dependência de importação, infraestrutura de refino e processamento e condições de oferta influenciam diretamente a precificação, a logística e a estabilidade do abastecimento nacional (EPE, 2025; ANP, 2020).

Sob a ótica do presente trabalho, essa etapa da cadeia merece atenção especial porque demonstra que o preço e a circulação dos combustíveis não são definidos apenas no momento da venda ao consumidor, mas começam a ser construídos muito antes, ainda nas fases de produção, importação, transformação industrial e preparação para a distribuição (EPE, 2025; ANP, 2025). Em outras palavras, a compreensão da estrutura de abastecimento exige perceber que o combustível final reflete uma cadeia anterior de processos técnicos, econômicos e regulatórios que influenciam sua disponibilidade no mercado e sua composição de custos, o que posteriormente repercute na tributação, na margem dos agentes econômicos e no valor pago na bomba (ANP, 2025; EPE, 2025).

2.2.4 O papel das distribuidoras na cadeia de abastecimento

Dentro da cadeia de abastecimento de combustíveis, as distribuidoras ocupam posição estratégica porque fazem a ligação entre as etapas iniciais de produção, importação e refino e o mercado varejista, representado principalmente pelos postos revendedores (ANP, 2020; CADE, 2023). Isso significa que sua atuação não se limita a uma simples intermediação comercial, já que elas participam de funções centrais para o funcionamento do sistema, como armazenagem, movimentação, logística de entrega e suprimento regular dos pontos de venda espalhados pelo território nacional (ANP, 2020). Em razão dessa posição, as distribuidoras se tornam agentes fundamentais para a continuidade do abastecimento e para a circulação eficiente dos combustíveis até o consumidor final (ANP, 2020; EPE, 2025).

A relevância das distribuidoras fica ainda mais evidente quando se observa a dimensão territorial do Brasil e a complexidade logística envolvida no transporte de combustíveis líquidos. Em um país de grande extensão geográfica, a distribuição exige infraestrutura adequada, gestão de estoques, coordenação entre bases de armazenamento e capacidade operacional para atender mercados regionais com perfis distintos de demanda (EPE, 2025; BRJD, 2020). Por isso, o elo da distribuição não pode ser visto apenas como uma etapa posterior ao refino ou à importação, mas como componente essencial da própria segurança do abastecimento, pois eventuais limitações logísticas nessa fase repercutem diretamente na disponibilidade do produto e na regularidade do fornecimento ao varejo (EPE, 2025; ANP, 2020).

Além da função logística, as distribuidoras também exercem papel importante na conformação econômica do mercado de combustíveis. Em muitos casos, é nessa etapa que se consolidam custos relacionados à armazenagem, ao transporte, à movimentação do produto e à própria organização comercial da cadeia, elementos que posteriormente influenciam a margem da distribuição e o preço repassado aos postos revendedores (CADE, 2023; EPE, 2025). Sob essa perspectiva, a distribuidora não apenas movimenta o combustível fisicamente, mas também participa da formação econômica do produto que chegará ao consumidor, o que a transforma em elo central para a análise contábil da cadeia de abastecimento (CADE, 2023).

No caso brasileiro, essa atuação ainda se articula com relações contratuais e comerciais específicas entre distribuidoras e postos revendedores, que podem influenciar a dinâmica concorrencial do setor e a forma como os combustíveis circulam no mercado. Tendo em vista, que a governança dessas transações não é neutra, pois envolve fatores como coordenação, dependência comercial, exclusividade e estrutura de custos, o que demonstra que a distribuição também deve ser analisada sob a ótica das relações econômicas entre os agentes da cadeia

(Soares; Caleman, 2015; Dalmonech; Mattos; Sant'anna, 2013). Dessa forma, o papel das distribuidoras ultrapassa a função meramente operacional e passa a integrar também a lógica organizacional e competitiva do mercado de combustíveis (Soares; Caleman, 2015).

Sob a ótica contábil, esse elo da cadeia merece atenção especial porque é nele que muitos custos passam a adquirir forma mais concreta e mensurável. A partir da atuação das distribuidoras, tornam-se mais visíveis os efeitos da logística, da armazenagem, da movimentação do produto e das margens operacionais sobre o custo do combustível e sobre o preço praticado no mercado varejista (BRJD, 2020; EPE, 2025). Isso reforça a importância da contabilidade como instrumento de interpretação econômica do setor, uma vez que permite compreender como esses componentes se incorporam à formação do preço e à análise de rentabilidade das empresas envolvidas no abastecimento (EPE, 2025).

Assim, ao se examinar a cadeia de abastecimento de combustíveis no Brasil, percebe-se que as distribuidoras não exercem apenas uma função intermediária, mas desempenham papel estruturante para a circulação do produto, para a estabilidade do abastecimento e para a organização econômica do mercado (ANP, 2020; CADE, 2023). Por essa razão, compreender sua atuação é indispensável para o presente trabalho, especialmente porque é nesse ponto da cadeia que aspectos logísticos, comerciais, regulatórios e contábeis se encontram de maneira mais evidente, produzindo reflexos diretos sobre custos, margens e preço final ao consumidor (ANP, 2020; EPE, 2025).

2.2.5 Os postos revendedores e a chegada do combustível ao consumidor final

Os postos revendedores representam a etapa final da cadeia de abastecimento de combustíveis. É nesse ponto que o produto chega ao consumidor e assume sua forma de circulação mais visível no mercado (ANP, 2020). Embora estejam no fim da cadeia, os postos não exercem papel secundário. Eles são essenciais para a efetiva disponibilização do combustível ao público e para a continuidade do abastecimento no dia a dia (ANP, 2020; CADE, 2023).

A atuação dos postos envolve mais do que a simples venda do combustível. Esses estabelecimentos recebem o produto das distribuidoras, armazenam os combustíveis em tanques apropriados e realizam a comercialização direta ao consumidor final, observando regras técnicas e regulatórias definidas pela ANP (ANP, 2020). Por isso, os postos ocupam posição estratégica na cadeia. Eles conectam toda a estrutura anterior de produção, importação, refino, mistura e distribuição ao consumo efetivo no mercado varejista (ANP, 2020).

Sob a ótica econômica, os postos também participam da formação do preço final. O valor pago pelo consumidor na bomba não reflete apenas o custo do combustível na origem, mas também incorpora despesas logísticas, encargos tributários, custos operacionais e a margem de revenda praticada nessa etapa da cadeia (ANP, 2025; EPE, 2025). Isso mostra que o varejo de combustíveis não é apenas um ponto terminal de entrega do produto. Ele também é um espaço em que custos acumulados ao longo da cadeia se materializam no preço final de venda (ANP, 2025; CADE, 2023).

Outro ponto importante é que o funcionamento dos postos se insere em uma dinâmica concorrencial própria. O mercado varejista de combustíveis envolve aspectos como localização, bandeira, relação comercial com distribuidoras, estrutura de custos e comportamento concorrencial regional, fatores que podem influenciar o preço praticado ao consumidor e a forma de organização do setor (CADE, 2023; Dalmonech; Mattos; Sant'ana, 2013). Assim, a análise dos postos revendedores também contribui para compreender como a cadeia de abastecimento se organiza no plano econômico, e não apenas no plano operacional (CADE, 2023).

Do ponto de vista contábil, os postos permitem visualizar com maior clareza a etapa em que o combustível chega ao mercado já carregado de custos, tributos e margens incorporadas ao longo da cadeia. É nessa fase que o preço final se torna concretamente observável e comparável pelo consumidor. Por isso, o estudo dos postos revendedores é relevante para o presente trabalho, pois ajuda a demonstrar como a estrutura anterior da cadeia repercute no valor efetivamente pago na bomba e na percepção econômica do mercado de combustíveis (ANP, 2025; EPE, 2025).

2.2.6 – Logística, regulação e relevância econômica da cadeia de combustíveis

A cadeia de combustíveis no Brasil depende de uma estrutura logística ampla, pois o abastecimento precisa atender um território extenso e com diferentes padrões de consumo regional (EPE, 2025; ANP, 2020). Por isso, a circulação dos combustíveis envolve produção, refino, importação, armazenagem, transporte, distribuição e revenda, de modo que falhas em qualquer dessas etapas podem comprometer o fornecimento ao mercado (EPE, 2025).

Essa dimensão logística interfere diretamente no custo do combustível, já que o transporte, a armazenagem e a movimentação do produto geram despesas relevantes ao longo da cadeia (EPE, 2025; Quirino; Brito; Steppan, 2020). Em razão disso, a logística não deve ser

vista apenas como aspecto operacional, mas como elemento que influencia a composição econômica do preço final (EPE, 2025).

Ao lado da logística, a regulação também exerce papel essencial na organização do setor. Embora os preços sejam livres no mercado brasileiro desde 2002, a cadeia permanece submetida à fiscalização, a regras técnicas e a padrões de qualidade definidos pelos órgãos competentes, especialmente pela ANP (ANP, 2020;). Isso demonstra que a liberdade de preços não elimina a necessidade de controle regulatório, mas convive com ele na estrutura do abastecimento nacional (ANP 2025).

Do ponto de vista econômico, a relevância da cadeia de combustíveis é evidente, pois os combustíveis afetam diretamente o transporte, a circulação de mercadorias, a atividade produtiva e o custo de vida da população (EPE, 2025; IPEA, 2024). Sob a ótica contábil, isso reforça que o preço final do combustível resulta de uma cadeia integrada de custos, exigências regulatórias e condições de mercado, o que torna esse estudo essencial para compreender a relação entre tributação, abastecimento e formação de preços no Brasil (ANP, 2025; EPE, 2025).

2.3 FORMAÇÃO DE PREÇO, REPASSE AO CONSUMIDOR E IMPACTOS ECONÔMICOS DO PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS

A formação do preço dos combustíveis no Brasil não decorre de um único fator, mas da interação entre custos produtivos, logísticos, tributários e comerciais ao longo da cadeia de abastecimento (ANP, 2025; EPE, 2025). Nesse contexto, compreender como esses elementos se articulam é essencial para analisar o valor final pago pelo consumidor, especialmente em um setor marcado por elevada carga tributária e forte influência de variáveis econômicas (IPEA, 2024). Além disso, a estrutura de preços dos combustíveis possui relevância macroeconômica, uma vez que impacta diretamente o custo de transporte, a inflação e a dinâmica produtiva do país (EPE, 2025).

2.3.1 Formação do preço dos combustíveis e repasse ao consumidor final

O preço dos combustíveis no Brasil é formado a partir da soma de diferentes componentes, que incluem o custo de produção ou importação, o refino ou processamento, a logística de distribuição, as margens dos agentes econômicos e a incidência de tributos como ICMS, PIS e COFINS (ANP, 2025; EPE, 2025). Esses elementos se acumulam ao longo da

cadeia de abastecimento, resultando no valor final praticado no mercado varejista. No regime de liberdade de preços vigente desde 2002, não há fixação estatal direta do valor dos combustíveis, de modo que o preço final é determinado pela dinâmica de mercado, ainda que sob regulação técnica do setor (ANP, 2025). Nesse cenário, fatores como custo do petróleo, taxa de câmbio, política de preços e condições logísticas passam a exercer influência significativa sobre o valor dos combustíveis ao longo da cadeia (EPE, 2025).

Além disso, os custos e tributos incidentes nas etapas anteriores tendem a ser repassados ao consumidor final por meio do preço de venda, ainda que esse repasse possa variar conforme a estrutura de mercado e a concorrência entre os agentes econômicos (IPEA, 2024). Dessa forma, o valor pago na bomba reflete não apenas o custo direto do combustível, mas também o conjunto de encargos acumulados ao longo da cadeia de abastecimento (ANP, 2025).

2.3.2 Impactos econômicos da variação dos preços dos combustíveis

A variação dos preços dos combustíveis possui efeitos relevantes sobre a economia, especialmente em países com forte dependência do transporte rodoviário, como o Brasil (EPE, 2025). O aumento dos combustíveis tende a elevar os custos logísticos, impactando o preço de bens e serviços e contribuindo para pressões inflacionárias (IPEA, 2024). Além disso, os combustíveis exercem influência direta sobre a atividade produtiva, uma vez que são insumos essenciais para diversos setores econômicos, como transporte, indústria e agronegócio (EPE, 2025).

Dessa forma, oscilações de preços podem afetar tanto o custo das empresas quanto o poder de compra das famílias, ampliando seus efeitos sobre a economia como um todo (IPEA, 2024). Nesse contexto, a tributação incidente sobre combustíveis também assume papel relevante, pois compõe parcela significativa do preço final e pode intensificar ou atenuar os efeitos das variações de mercado, dependendo da política fiscal adotada (ANP, 2025; IPEA, 2024). Assim, o estudo dos impactos econômicos dos combustíveis exige considerar simultaneamente fatores produtivos, logísticos e tributários.

2.3.3 Relevância contábil da análise da formação de preços no setor

Sob a ótica contábil, a análise da formação do preço dos combustíveis é fundamental para a compreensão da estrutura de custos, da composição das margens e da rentabilidade das empresas do setor (EPE, 2025). Isso ocorre porque o preço final incorpora não apenas o valor

do produto, mas também custos operacionais, logísticos e tributários acumulados ao longo da cadeia. Nesse sentido, a contabilidade tributária desempenha papel essencial, ao permitir identificar o impacto dos tributos na composição do custo e no resultado das operações, especialmente em um setor com elevada carga tributária e regimes específicos de incidência (ANP, 2025).

Além disso, a correta apuração dos custos e das margens contribui para o planejamento financeiro e para a tomada de decisões empresariais no contexto da distribuição e comercialização de combustíveis. Assim, compreender a formação do preço sob uma perspectiva contábil não apenas auxilia na interpretação dos resultados das empresas, mas também permite avaliar, de forma mais precisa, os efeitos econômicos da tributação sobre o setor de combustíveis (EPE, 2025; IPEA, 2024).

3.METODOLOGIA

A presente pesquisa caracteriza-se como bibliográfica e documental, com abordagem qualitativa e caráter descritivo, incorporando ainda elementos quantitativos de forma complementar. Enquanto pesquisa bibliográfica, fundamenta-se em materiais já publicados — livros, artigos científicos, legislações e relatórios técnicos — que possibilitam compreender o pensamento de diversos autores sobre a tributação incidente sobre combustíveis. Gil explica que a pesquisa bibliográfica permite ao pesquisador conhecer e organizar as contribuições teóricas existentes, oferecendo sustentação conceitual ao estudo (Gil, 2019).

Como pesquisa documental, utiliza-se de fontes primárias, tais como leis, decretos, atos normativos da Receita Federal, resoluções do Confaz, dados da ANP e relatórios institucionais relacionados ao PIS, COFINS e ICMS. Conforme apontam Lakatos e Marconi, esse tipo de pesquisa trabalha com documentos que ainda não receberam tratamento analítico, permitindo interpretações originais e aprofundadas a partir dos registros oficiais consultados (Lakatos & Marconi, 2017).

A abordagem adotada é predominantemente qualitativa, uma vez que busca compreender o fenômeno da tributação sobre combustíveis a partir da interpretação de contextos econômicos e fiscais, relacionando-os com os impactos sociais e logísticos observados. Richardson destaca que a pesquisa qualitativa privilegia a compreensão das relações e significados presentes nos fenômenos, indo além de simples mensurações numéricas (Richardson, 2012). O estudo também assume caráter descritivo, pois tem como propósito

observar, analisar e apresentar de que forma a carga tributária incidente nas distribuidoras influencia a formação dos preços finais de Diesel e Gasolina.

De acordo com Gil (2019), pesquisas descritivas buscam detalhar características, relações e comportamentos de determinado fenômeno sem interferência do pesquisador, o que se adequa à natureza deste trabalho. Além disso, o trabalho incorpora elementos quantitativos, ainda que de maneira complementar, por meio da análise de dados numéricos referentes à arrecadação, composição dos preços dos combustíveis e participação do PIS, COFINS e ICMS. Para Prodanov e Freitas, o uso de dados quantitativos permite estabelecer comparações e reforçar interpretações, mesmo quando empregado de forma limitada, contribuindo para uma análise mais completa do objeto estudado (Prodanov & Freitas, 2013).

De acordo com os autores Cervo e Bervian (2007), a pesquisa bibliográfica é meio de formação por excelência e constitui o procedimento básico para os estudos monográficos, pelos quais se busca o domínio do estado da arte sobre determinado tema. Sendo assim, com o auxílio de informações coletadas em livros e artigos, com o intuito de esclarecer dúvidas sobre a contabilidade gerencial, planejamento e controle da gestão de micro e pequenas, sendo eficaz para o estudo da contabilidade, mostrando que essa é uma ferramenta importante para a excelência de uma administração, das empresas e do controle relevante no mundo dos negócios.

3.1 COLETA DE DADOS

A coleta de dados foi realizada em sites com informações públicas e de acesso livre, utilizando bases oficiais e institucionais que disponibilizam dados confiáveis sobre tributação e combustíveis no Brasil. Foram consultados o portal da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) (<https://www.gov.br/anp/pt-br>), responsável por dados sobre preços, distribuição e comercialização de combustíveis; a Empresa de Pesquisa Energética (EPE) (<https://www.epe.gov.br/pt>), com informações sobre abastecimento e mercado energético; o Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ) (<https://www.confaz.fazenda.gov.br/>), com normas e atualizações sobre o ICMS; a Receita Federal do Brasil, para consulta sobre PIS e Cofins; o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (<https://www.ibge.gov.br/>), com dados econômicos e sociais; o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) (<https://www.ipea.gov.br/portal/>), com estudos sobre impactos econômicos; e o Portal da Legislação do Governo Federal, para acesso às leis, decretos e normas tributárias vigentes. A utilização dessas fontes públicas assegurou maior transparência, legitimidade e precisão nos dados apresentados na pesquisa.

Para orientar a seleção dos dados quantitativos utilizados na pesquisa, foram estabelecidos critérios de inclusão e exclusão que delimitam o escopo da investigação de forma clara e objetiva.

Constituem critérios de inclusão: as planilhas de composição de preços de combustíveis disponibilizadas pela ANP referentes ao primeiro trimestre dos anos de 2022, 2023, 2024 e 2025; os dados relativos aos combustíveis Diesel B S10, Diesel B S500 e Gasolina C; e as informações com abrangência nacional, considerando o Brasil como unidade de análise.

Constituem critérios de exclusão: os demais trimestres do ano, quais sejam, o segundo, o terceiro e o quarto trimestres de cada ano do período analisado; os anos anteriores a 2022 e posteriores a 2025; os combustíveis não contemplados nos critérios de inclusão, como etanol hidratado, GLP, querosene de aviação e demais derivados de petróleo; e dados desagregados por estado ou região, dado que a pesquisa adota recorte nacional.

Esses critérios asseguram consistência metodológica e permitem que a comparação entre os períodos e combustíveis selecionados seja realizada em bases homogêneas, sem interferência de variáveis externas ao escopo definido.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A presente seção expõe os resultados obtidos a partir da análise das planilhas de composição de preços disponibilizadas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), referentes ao primeiro trimestre dos anos de 2022 a 2025, e tem como propósito responder à problemática central que orientou este trabalho: de que forma a tributação incidente sobre os combustíveis, especialmente o PIS/Pasep, a Cofins e o ICMS, influencia a formação do preço final ao consumidor e quais os reflexos dessa tributação sobre a economia?

Para responder a essa questão, a análise foi estruturada em três tópicos, cada um dedicado a um combustível específico. O tópico 4.1 examina o Diesel B S10, combustível de maior especificação técnica e de uso predominante no transporte rodoviário de cargas e passageiros, detalhando a evolução de sua carga tributária e as variações de preço ao longo do período. O tópico 4.2 analisa o Diesel B S500, apresentando seu comportamento tributário em paralelo ao S10 e destacando as semelhanças e diferenças estruturais entre os dois tipos de diesel. Por fim, o tópico 4.3 examina a Gasolina C, combustível com estrutura tributária historicamente mais onerosa e com maior volatilidade de preços no período analisado, cujo comportamento contrasta de forma relevante com o verificado para os *diesels*.

Em conjunto, os três tópicos evidenciam que a tributação sobre combustíveis no Brasil ultrapassa a função meramente arrecadatória, assumindo papel central na política econômica e

fiscal do país, com impactos diretos sobre a cadeia de abastecimento, os custos das distribuidoras e o preço final suportado pelo consumidor, conclusão que reforça a relevância da contabilidade tributária como ferramenta de análise e gestão no setor.

4.1 DIESEL B S10: VARIAÇÃO TRIBUTÁRIA E DE PREÇOS NO 1º TRIMESTRE DE 2022 A 2025

A análise desenvolvida neste tópico tem como base os dados extraídos das planilhas de composição de preços do Diesel B S10 disponibilizadas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), seguindo o Apêndice A ao D referentes ao primeiro trimestre de cada ano do período de 2022 a 2025. Cada planilha apresenta, para o respectivo período, a composição do preço ao consumidor final em seus componentes essenciais: preço do produtor do Diesel A S10, custo do biodiesel com frete e tributos, tributos federais incidentes (PIS/Pasep, Cofins e Cide), tributos estaduais (ICMS) e margem bruta de distribuição e revenda. A partir dessas informações, foram calculadas as médias trimestrais de cada componente, permitindo uma comparação consistente entre os anos analisados e a identificação das variações mais relevantes tanto no preço final ao consumidor quanto na carga tributária incidente sobre o combustível.

O primeiro aspecto que merece destaque na análise comparativa é o comportamento da carga tributária total ao longo da série. No primeiro trimestre de 2022, os tributos federais e estaduais somados representavam, em média, R\$ 0,93 por litro, o equivalente a 15,5% do preço ao consumidor. Naquele momento, o PIS/Pasep e a Cofins ainda incidiam sobre o diesel, respondendo por aproximadamente R\$ 0,22 por litro, enquanto o ICMS contribuía com R\$ 0,71 por litro. Vale destacar que o contexto externo daquele período era marcado por intensa pressão sobre os preços de energia no mercado internacional, especialmente em razão do conflito armado entre Rússia e Ucrânia, iniciado em fevereiro de 2022, que provocou forte instabilidade na oferta global de petróleo e elevou as cotações internacionais, repercutindo diretamente no preço do produtor doméstico.

Já no primeiro trimestre de 2023, observou-se uma redução expressiva na carga tributária total, que recuou para R\$ 0,77 por litro, representando 12,7% do preço final. Essa queda decorreu diretamente da desoneração federal promovida pelo governo, que zerou a incidência do PIS/Pasep, da Cofins e da Cide sobre o diesel, medida adotada ainda em 2022 como resposta às pressões inflacionárias e mantida no início do governo seguinte. Tratou-se de uma decisão com nítido caráter de política econômica, orientada a conter o repasse dos custos

tributários ao consumidor final em um momento de elevada sensibilidade social aos preços dos combustíveis. Nesse mesmo período, o ICMS manteve trajetória de leve elevação, alcançando média de R\$ 0,77 por litro.

A reversão mais significativa de toda a série ocorreu no primeiro trimestre de 2024, quando a carga tributária total saltou para R\$ 1,36 por litro, representando 22,9% do preço ao consumidor, o maior patamar registrado no período analisado. Esse aumento expressivo resultou da conjugação de dois fatores: a reoneração dos tributos federais, com a reintrodução do PIS/Pasep e da Cofins sobre o diesel a partir do início daquele ano, e o incremento do ICMS estadual, que passou a ser calculado pelo modelo de incidência fixa por litro, conhecido como tributação *ad rem*, conforme regulamentado pela Lei Complementar nº 192/2022.

Com essa mudança metodológica, o tributo estadual deixou de oscilar proporcionalmente ao preço do produto e passou a ser fixado em valor absoluto por unidade comercializada, o que tornou sua incidência mais previsível, porém também mais onerosa em momentos de queda do preço do produtor. O ICMS chegou à média de R\$ 1,03 por litro naquele trimestre, ante R\$ 0,71 registrado em 2022, representando uma elevação de aproximadamente 45% no componente estadual ao longo da série.

No primeiro trimestre de 2025, a carga tributária total atingiu R\$ 1,42 por litro, correspondendo a 22,5% do preço final, patamar próximo ao de 2024 e que confirma a consolidação de um novo nível de tributação sobre o diesel após a reoneração federal e a implementação do modelo *ad rem* para o ICMS. Sem choques externos de grande magnitude no período, o comportamento dos preços refletiu essencialmente a estabilização do modelo tributário vigente, com o ICMS fixado por litro e os tributos federais plenamente reestabelecidos. O preço médio ao consumidor nesse trimestre foi de R\$ 6,34 por litro, o mais elevado da série, representando uma variação de 5,5% em relação ao primeiro trimestre de 2022, quando a média era de R\$ 6,01 por litro. Embora a variação nominal do preço final ao longo de quatro anos possa aparentar moderada, a análise da composição interna revela uma alteração estrutural relevante: a participação do preço do produtor no preço ao consumidor recuou de 58,8% em 2022 para 49,8% em 2025, ao passo que a fatia tributária cresceu de 15,5% para 22,5% no mesmo período, evidenciando que o peso da tributação sobre a formação do preço final do Diesel B S10 aumentou de forma consistente e estrutural ao longo dos quatro anos analisados.

4.2 DIESEL B S500: COMPARATIVO COM O BS10 E VARIAÇÃO TRIBUTÁRIA NO 1º TRIMESTRE DE 2022 A 2025

A análise do Diesel B S500 segue a mesma metodologia adotada no tópico anterior, com base nas planilhas de composição de preços disponibilizadas pela ANP referentes ao primeiro trimestre de cada ano entre 2022 e 2025, disponibilizadas no Apêndice E ao H. Os dados revelam que o comportamento tributário do S500 acompanhou de forma muito próxima o padrão verificado no S10 ao longo de toda a série, o que não surpreende, uma vez que ambos os combustíveis estão sujeitos à mesma estrutura de incidência do PIS/Pasep, Cofins, Cide e ICMS, diferindo essencialmente em sua especificação técnica, o teor de enxofre tolerado, que é de 500 partes por milhão no S500, contra 10 partes por milhão no S10.

Em termos de preço ao consumidor, o S500 apresentou valores sistematicamente inferiores aos do S10 em todos os anos analisados, com diferença média de aproximadamente R\$ 0,07 a R\$ 0,10 por litro, reflexo direto da menor especificação técnica do produto. No primeiro trimestre de 2022, o preço médio ao consumidor foi de R\$ 5,92 por litro, com carga tributária total de R\$ 0,92 por litro, representando 15,5% do preço final, proporção idêntica à verificada no S10 no mesmo período. A presença dos tributos federais e o ICMS com alíquota ainda não ajustada ao modelo *ad rem* caracterizaram esse momento inicial da série.

O primeiro trimestre de 2023 reproduziu no S500 o mesmo movimento observado no S10: a desoneração federal zerou a incidência do PIS/Pasep, da Cofins e da Cide, reduzindo a carga tributária total para R\$ 0,78 por litro, equivalente a 13,0% do preço ao consumidor, que alcançou média de R\$ 6,01 por litro. Assim como no S10, essa redução decorreu da política de contenção inflacionária adotada pelo governo, e não de qualquer alteração estrutural na tributação do setor.

A inflexão mais expressiva também se repetiu em 2024, quando a carga tributária saltou para R\$ 1,36 por litro, atingindo 23,2% do preço final, o maior patamar da série para o S500 e levemente superior ao registrado para o S10 no mesmo período (22,9%). Esse resultado decorreu da mesma combinação de fatores: reoneração dos tributos federais e adoção da tributação *ad rem* pelo ICMS, com o componente estadual passando de R\$ 0,70 em 2022 para R\$ 1,03 em 2024, uma elevação de aproximadamente 47% no período. No primeiro trimestre de 2025, a carga tributária se estabilizou em R\$ 1,42 por litro (22,7%), confirmando a consolidação do novo patamar tributário, enquanto o preço ao consumidor atingiu R\$ 6,26 por litro, variação de 5,7% em relação ao início da série.

A comparação entre os dois tipos de diesel evidencia, portanto, que as variações tributárias observadas ao longo do período não foram produto de diferenciações entre combustíveis, mas sim reflexo de decisões de política fiscal aplicadas de forma uniforme ao

setor. A diferença de preço entre o S500 e o S10 permaneceu relativamente estável ao longo dos quatro anos, sugerindo que os fatores tributários e os choques externos, como a pressão internacional sobre o petróleo em 2022 e as decisões de reoneração a partir de 2024, afetaram ambos os combustíveis de maneira equivalente, sem alterar a relação de precificação entre eles.

4.3 GASOLINA C: ESTRUTURA TRIBUTÁRIA, VOLATILIDADE DE PREÇOS E COMPARATIVO COM O DIESEL NO 1º TRIMESTRE DE 2022 A 2025

A análise da Gasolina C completa o conjunto de combustíveis examinados neste trabalho e introduz elementos relevantes de contraste em relação aos *diesels* B S10 e S500 analisados nos tópicos anteriores. Os dados extraídos das planilhas de composição de preços da ANP referentes ao primeiro trimestre de cada ano entre 2022 e 2025, presentes no Apêndice I ao L, revelam um comportamento consideravelmente mais volátil, tanto no preço ao consumidor quanto na carga tributária, refletindo a estrutura distinta de incidência que historicamente recai sobre a gasolina em comparação ao diesel. A composição do preço da Gasolina C contempla, além dos componentes comuns aos *diesels*, a parcela do etanol anidro obrigatoriamente misturado à gasolina A na proporção de 27%, cujo custo integra o preço final e também está sujeito à incidência tributária.

O primeiro dado estrutural que distingue a gasolina dos combustíveis anteriormente analisados é o peso da carga tributária total. Enquanto nos *diesels* essa participação oscilou entre 13% e 23% ao longo da série, na Gasolina C ela variou entre 20% e 35%, evidenciando que a gasolina é historicamente tratada de forma mais onerosa pelo sistema tributário brasileiro. Essa diferença tem fundamento na política fiscal adotada ao longo dos anos, que conferiu ao diesel um tratamento preferencial em razão de seu papel estratégico no transporte de cargas e na produção agropecuária, setores com maior sensibilidade econômica e social ao custo do combustível.

No primeiro trimestre de 2022, o preço médio ao consumidor da Gasolina C foi de R\$ 6,81 por litro, com carga tributária total de R\$ 2,41 por litro, correspondente a 35,4% do preço final. O ICMS respondia por R\$ 1,73 por litro, parcela expressiva, calculada à época com base em alíquota percentual sobre o preço de referência do combustível, enquanto os tributos federais somavam R\$ 0,69 por litro. Assim como verificado para os *diesels*, o contexto internacional daquele período era marcado pela pressão sobre os preços do petróleo decorrente do conflito russo-ucraniano, que elevou as cotações globais e pressionou o preço do produtor doméstico, contribuindo para o patamar elevado registrado naquele trimestre.

A variação mais expressiva de toda a série ocorreu na passagem de 2022 para o primeiro trimestre de 2023, quando o preço médio ao consumidor recuou de R\$ 6,81 para R\$ 5,28 por litro, representando uma queda de 22,4%, movimento sem paralelo nos *diesels* e que reflete a convergência de múltiplos fatores de redução simultâneos. Do lado do produtor, houve arrefecimento das cotações internacionais do petróleo à medida que os mercados foram se ajustando ao choque de 2022.

Do lado tributário, a desoneração federal reduziu os tributos federais de R\$ 0,69 para R\$ 0,12 por litro em média, enquanto o ICMS sofreu uma contração ainda mais acentuada, recuando de R\$ 1,73 para R\$ 0,94 por litro, queda de 45,3% no componente estadual. Essa redução do ICMS decorreu da mudança na base de cálculo adotada pelos estados, que passaram a aplicar a alíquota percentual sobre um preço de referência consideravelmente menor, resultando em arrecadação estadual significativamente reduzida. Com isso, a carga tributária total caiu de 35,4% para 20,1% do preço ao consumidor, o menor patamar registrado na série.

A reversão desse quadro começou já no primeiro trimestre de 2024, quando o preço médio voltou a R\$ 5,68 por litro e a carga tributária total saltou para R\$ 2,02 por litro, retomando o patamar de 35,6%, praticamente idêntico ao de 2022. Esse movimento foi impulsionado pela reoneração dos tributos federais, que retornaram a R\$ 0,69 por litro, e pela recuperação do ICMS para R\$ 1,33 por litro, à medida que os estados ajustaram suas bases de cálculo em resposta à perda de arrecadação observada em 2023. Diferentemente do que ocorreu com os *diesels*, nos quais o ICMS migrou para o modelo *ad rem* com valor fixo por litro, a Gasolina C manteve tributação estadual com maior variação ao longo do período, o que contribuiu para a maior volatilidade de sua carga tributária.

No primeiro trimestre de 2025, o preço médio ao consumidor atingiu R\$ 6,30 por litro, com carga tributária total de R\$ 2,14 por litro, representando 33,9% do preço final. O ICMS alcançou R\$ 1,45 por litro, e os tributos federais se mantiveram estáveis em R\$ 0,69 por litro, refletindo a consolidação da reoneração iniciada no ano anterior. Considerando a série completa, a variação do preço ao consumidor entre o primeiro trimestre de 2022 e o primeiro trimestre de 2025 foi de -7,5%, resultado que contrasta significativamente com as altas de 5,5% e 5,7% registradas para o Diesel B S10 e o S500, respectivamente, no mesmo período.

Essa divergência não indica, contudo, um alívio tributário para a gasolina: a carga em 2025 permaneceu próxima à de 2022, e a queda nominal do preço final decorreu essencialmente da redução do preço do produtor ao longo da série, cujo patamar em 2025 foi consideravelmente inferior ao observado sob o impacto do conflito russo-ucraniano em 2022. A análise comparativa dos três combustíveis evidencia, portanto, que a tributação sobre os derivados de

petróleo no Brasil é estruturalmente elevada, sensível a decisões de política fiscal e fortemente influenciada por conjunturas externas, elementos que em conjunto moldam a formação do preço final ao consumidor de forma determinante.

Os resultados demonstraram que a carga tributária incidente sobre os combustíveis analisados, Diesel B S10, Diesel B S500 e Gasolina C não é estática, mas sensível a decisões de política fiscal e a conjunturas econômicas externas. No caso dos *diesels*, a série histórica revelou um movimento estrutural relevante: a desoneração federal de 2023, que zerou o PIS/Pasep, a Cofins e a Cide sobre esses combustíveis como medida de contenção inflacionária, reduziu temporariamente a carga tributária total para o menor patamar do período. Contudo, a reoneração promovida a partir de 2024, combinada com a adoção do modelo de tributação *ad rem* pelo ICMS, elevou a participação tributária no preço final do Diesel B S10 de 15,5% em 2022 para 22,9% em 2024, patamar que se consolidou em 2025. O mesmo movimento foi verificado para o Diesel B S500, confirmando que as decisões de política fiscal foram aplicadas de forma uniforme a ambos os combustíveis, independentemente de suas diferenças técnicas.

A análise da Gasolina C revelou um comportamento ainda mais expressivo. A carga tributária sobre esse combustível é estruturalmente mais elevada do que a verificada para os *diesels*, tendo representado até 35,4% do preço ao consumidor em 2022, reflexo de uma política fiscal que historicamente trata o diesel de forma preferencial em razão de seu papel estratégico no transporte de cargas e na produção agropecuária. A queda de 22,4% no preço da gasolina entre o primeiro trimestre de 2022 e o primeiro trimestre de 2023 decorreu da convergência entre a desoneração federal, a redução do preço do produtor e a contração do ICMS estadual, enquanto a reoneração de 2024 recompôs a carga tributária ao patamar anterior. Ao longo de toda a série, a variação nominal do preço da Gasolina C foi de -7,5%, resultado que contrasta com as altas de 5,5% e 5,7% registradas para os *diesels* e que reflete, sobretudo, a queda do preço do produtor ao longo do período, e não um alívio tributário efetivo.

Sob a ótica contábil, os resultados reforçam que a contabilidade tributária é ferramenta indispensável para a gestão eficiente das distribuidoras de combustíveis. A compreensão detalhada da composição do preço final, identificando a participação do produtor, do biodiesel ou etanol, dos tributos federais, do ICMS e das margens de distribuição e revenda, permite aos gestores interpretar os efeitos das variações fiscais sobre os custos operacionais, planejar financeiramente diante de cenários de reoneração ou desoneração e tomar decisões estratégicas com maior precisão. Nesse sentido, a análise desenvolvida neste trabalho evidencia que tributação e contabilidade não são dimensões separadas no setor de combustíveis, mas elementos profundamente interdependentes, cuja compreensão integrada é essencial para a

eficiência empresarial e para a leitura dos impactos econômicos da política fiscal sobre o abastecimento e o consumo no Brasil.

A estrutura tributária diferenciada entre diesel e gasolina reflete uma escolha de política econômica deliberada. O diesel, como insumo estratégico para transporte de cargas e agronegócio, recebe tributação preferencial (15,5%-22,5% de 2022-2025). A gasolina, consumida principalmente em veículos de passeio, é historicamente tratada como bem de luxo relativo, justificando sua carga tributária superior (35,4%-20,1%-35,6% no período). Essa assimetria não é acidental: reflete decisões governamentais sobre qual setor suporta maior carga fiscal, com implicações diretas na inflação de bens produzidos (sensíveis a custos de frete com diesel) versus custo de vida do cidadão médio (sensível a preço de gasolina).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como objetivo analisar a relação entre contabilidade e política fiscal na tributação sobre combustíveis no Brasil, com foco na incidência do PIS/Pasep, da Cofins e do ICMS nas distribuidoras e seus reflexos na formação do preço final ao consumidor. A partir do referencial teórico construído e da análise dos dados extraídos das planilhas de composição de preços da ANP, presentes nos apêndices A ao L, referentes ao primeiro trimestre dos anos de 2022 a 2025, foi possível responder à problemática proposta e alcançar os objetivos definidos para a pesquisa.

Os resultados demonstraram que a carga tributária sobre os combustíveis analisados sofreu variações significativas em razão de políticas fiscais e fatores econômicos externos. A desoneração federal de 2023 reduziu temporariamente a tributação sobre os *diesels* e a gasolina, enquanto a reoneração iniciada em 2024, associada ao modelo *ad rem* do ICMS, elevou novamente a participação dos tributos no preço final dos combustíveis. Observou-se ainda que a Gasolina C apresentou carga tributária historicamente superior à dos *diesels*, refletindo o tratamento fiscal diferenciado concedido ao diesel devido à sua relevância econômica e logística. Além disso, verificou-se que as oscilações nos preços finais dos combustíveis decorreram não apenas das mudanças tributárias, mas também das variações no preço do produtor ao longo do período analisado.

Dessa forma, os dados analisados referente a Diesel BS10, Diesel BS500 e Gasolina C confirmam que a tributação sobre combustíveis no Brasil desempenha papel que vai além da arrecadação. Ela funciona como instrumento de política econômica, sendo utilizada de forma ativa pelo governo para influenciar o nível de preços, controlar pressões inflacionárias e

equilibrar as contas públicas, como ficou evidente nas desonerações de 2022 e 2023 e na reoneração subsequente. Esse papel dual da tributação, fiscal e extrafiscal, impõe consequências diretas sobre as distribuidoras, que absorvem e repassam ao longo da cadeia as variações nos componentes tributários, e sobre o consumidor final, que suporta economicamente o peso dessas decisões no preço pago na bomba.

Além disso, os resultados também evidenciam que a contabilidade tributária é essencial para a gestão eficiente das distribuidoras de combustíveis, pois permite compreender a composição do preço final e os impactos das variações fiscais sobre os custos operacionais. A análise demonstrou que a integração entre tributação e contabilidade contribui para o planejamento financeiro, a tomada de decisões estratégicas e a interpretação dos efeitos da política fiscal sobre o abastecimento e o consumo de combustíveis no Brasil.

Por fim, cabe registrar que a pesquisa apresenta como limitação o recorte temporal e a restrição aos combustíveis selecionados, não abrangendo o etanol hidratado, que também integra a matriz de transportes nacional e está sujeito a regime tributário próprio. Estudos futuros poderão ampliar essa análise, incorporando séries históricas mais extensas, comparações regionais entre estados e a avaliação dos impactos da Reforma Tributária, aprovada pela Emenda Constitucional nº 132/2023, sobre a estrutura de tributação do setor de combustíveis nos próximos anos.

REFERÊNCIAS

CERVO, Armando Luiz; BERVIAN, Pedro Alcino. *Metodologia científica*. 6. ed. São Paulo: Makron Books, 2007.

<https://blogdoibre.fgv.br/posts/petroleo-em-alta-um-risco-para-desaceleracao-da-inflacao-no-brasil>

<https://unale.org.br/o-que-e-e-pra-que-serve-a-constituicao/>

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (ANP).

Distribuição e revenda de combustíveis. Rio de Janeiro: ANP, 2020. Disponível em:

<https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/abastecimento/distribuicao-e-revenda>. Acesso em: 18 abr. 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (ANP).

Preços de combustíveis. Rio de Janeiro: ANP, [s.d.]. Disponível em:

<https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/precos-e-defesa-da-concorrencia/precos>. Acesso em: 18 abr. 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (ANP). **Percentual obrigatório de mistura de etanol anidro na gasolina e de biodiesel no diesel.** Rio de Janeiro: ANP, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/producao-e-fornecimento-de-biocombustiveis>. Acesso em: 18 abr. 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (ANP). **Etanol combustível.** Rio de Janeiro: ANP, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/producao-e-fornecimento-de-biocombustiveis/etanol>. Acesso em: 18 abr. 2026.

ALMEIDA, Edmar de; OLIVEIRA, Adilson de; LOSEKANN, Luciano. **Impactos da política de preços de combustíveis no Brasil.** Rio de Janeiro: UFRJ, 2015.

BENDER FILHO, Reisoli. **Economia do petróleo e dos combustíveis.** Porto Alegre: UFRGS, 2015.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BRASIL. Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966. **Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios.** Brasília, DF: Presidência da República, 1966. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l5172.htm. Acesso em: 18 abr. 2026.

BRASIL. Lei Complementar nº 192, de 11 de março de 2022. **Define os combustíveis sobre os quais incidirá uma única vez o ICMS.** Brasília, DF: Presidência da República, 2022. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp192.htm. Acesso em: 18 abr. 2026.

BRASIL. Emenda Constitucional nº 132, de 20 de dezembro de 2023. **Altera o sistema tributário nacional.** Brasília, DF: Congresso Nacional, 2023. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 18 abr. 2026.

BRASIL. Lei Complementar nº 214, de 2025. **Institui normas gerais do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) e da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS).** Brasília, DF: Presidência da República, 2025.

CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA (CADE). **Mercados de distribuição e revenda de combustíveis líquidos**. Brasília: CADE, 2022. Disponível em: https://cdn.cade.gov.br/Portal/centrais-de-conteudo/publicacoes/estudos-economicos/cadernos-do-cade/Caderno_Mercados-de-distribuicao-e-varejo-de-combustiveis-liquidos.pdf. Acesso em: 18 abr. 2026.

DALMONECH, Luiz Fernando; MATTOS, César Costa; SANT'ANNA, André. **Estrutura de mercado e concorrência no setor de combustíveis no Brasil**. Revista de Economia Aplicada, 2013.

EMPRESA DE PESQUISA ENERGÉTICA (EPE). **Balanco Energético Nacional 2025**. Rio de Janeiro: EPE, 2025. Disponível em: <https://www.epe.gov.br/pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/balanco-energetico-nacional>. Acesso em: 18 abr. 2026.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Impactos econômicos dos preços dos combustíveis no Brasil**. Brasília: IPEA, 2024. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br>. Acesso em: 18 abr. 2026.

LEITE, Rogério Cezar de Cerqueira; LEAL, Manoel Regis Lima Verde. **O desenvolvimento do etanol combustível no Brasil**. Revista de Política Agrícola, Brasília, 2007.

PAULILLO, Luiz Fernando et al. **Álcool combustível e biocombustíveis no Brasil: cadeias produtivas e impactos econômicos**. São Paulo: UNESP, 2007.

QUIRINO, Rafael; BRITO, André; STEPPAN, Andressa. **Logística e distribuição de combustíveis no Brasil**. Brazilian Journal of Development, Curitiba, v. 6, n. 7, 2020. Disponível em: <https://ojs.brazilianjournals.com.br/ojs/index.php/BJB/article/view/19311>. Acesso em: 18 abr. 2026.

SOARES, Márcio; CALEMAN, Silvia. **Governança e relações contratuais na distribuição de combustíveis**. Revista de Administração, 2015.

CONSELHO NACIONAL DE POLÍTICA FAZENDÁRIA (CONFAZ). **Convênios e resoluções sobre ICMS combustíveis**. Brasília: CONFAZ, 2023. Disponível em: <https://www.confaz.fazenda.gov.br/>

BRASIL. Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997. **Dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo**. Brasília, DF: Presidência da República,

1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19478.htm. Acesso em: 18 abr. 2026.

APÊNDICE A

Tabela 1 - DIESEL B S10 1ºTRIM 2022

Ref.: 01/01/2022 a 29/01/2022	Valor (R\$/ litro)	Participação	Ref.: 01/02/2022 a 26/02/2022	Valor (R\$/ litro)	Participação	Ref.: 01/03/2022 a 02/04/2022	Valor (R\$/ litro)	Participação
Preço Produtor Diesel A S10	3,27	57,8%	Preço Produtor Diesel A S10	3,27	57,8%	Preço Produtor Diesel A S10	4,07	60,5%
Preço do biodiesel c/ frete e tributos	0,65	11,5%	Preço do biodiesel c/ frete e tributos	0,65	11,5%	Preço do biodiesel c/ frete e tributos	0,73	10,8%
Tributos Federais do Diesel A1	0,33	5,9%	Tributos Federais do Diesel A1	0,33	5,9%	Tributos Federais do Diesel A1	0,00	0,0%
Tributos Estaduais do Diesel A2	0,71	12,5%	Tributos Estaduais do Diesel A2	0,71	12,5%	Tributos Estaduais do Diesel A2	0,71	10,5%
Margem Bruta de Distribuição + Revenda ³	0,69	12,3%	Margem Bruta de Distribuição ³ + Revenda ³	0,69	12,3%	Margem Bruta de Distribuição ³ + Revenda ³	1,22	18,1%
Preço ao Consumidor de Diesel B Comum S10	5,65	-	Preço ao Consumidor de Diesel B Comum S10	5,65	-	Preço ao Consumidor de Diesel B Comum S10	6,73	-

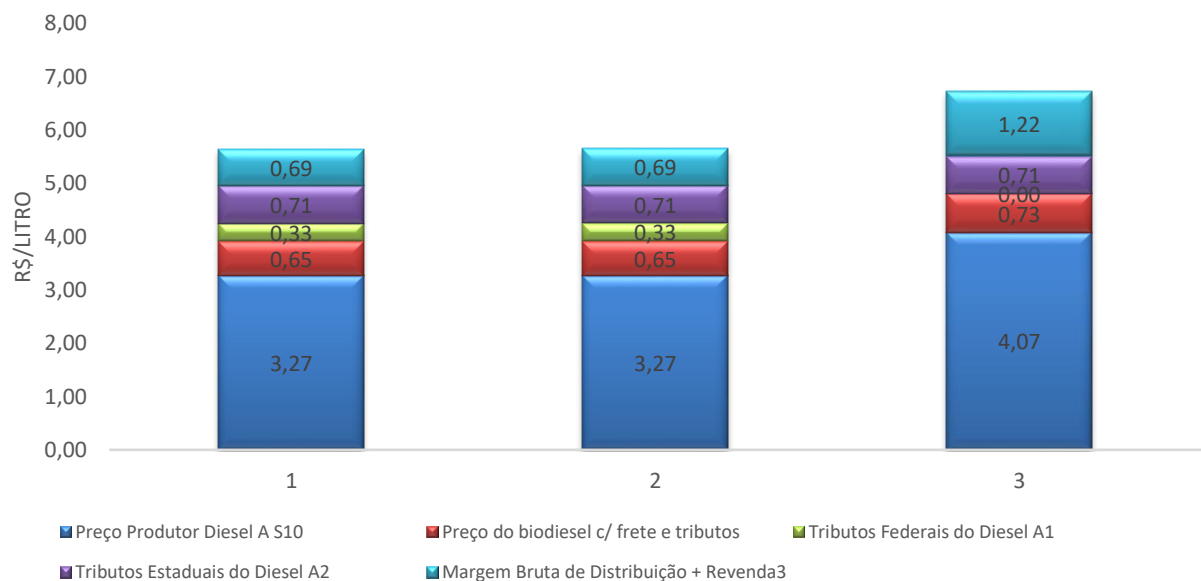
(1) Pis/Pasep, Cofins e Cide (diesel A S10).

(2) ICMS.

(3) Margens brutas incluem demais custos não identificados nesta tabela e margem líquida de lucro.

Obs.: valores calculados a partir de dados ANP.

Gráfico 1 - DIESEL B S10 1ºTRIM 2022



Fonte: Elaborado pelo autor, 2026.

APÊNDICE B

Tabela 2 - DIESEL B S10 1ºTRIM 2023

Ref.: 01/01/2023 a 04/02/2023	Valor (R\$/ litro)	Participação	Ref.: 05/02/2023 a 04/03/2023	Valor (R\$/ litro)	Participação	Ref.: 05/03/2023 a 01/04/2023	Valor (R\$/ litro)	Participação
Preço Produtor Diesel A S10	4,04	63,2%	Preço Produtor Diesel A S10	3,70	61,5%	Preço Produtor Diesel A S10	3,55	60,6%
Preço do biodiesel c/ frete e tributos	0,55	8,7%	Preço do biodiesel c/ frete e tributos	0,51	8,5%	Preço do biodiesel c/ frete e tributos	0,48	8,2%
Tributos Federais do Diesel A1	0,00	0,0%	Tributos Federais do Diesel A1	0,00	0,0%	Tributos Federais do Diesel A1	0,00	0,0%
Tributos Estaduais do Diesel A2	0,78	12,3%	Tributos Estaduais do Diesel A2	0,76	12,7%	Tributos Estaduais do Diesel A2	0,76	13,0%
Margem Bruta de Distribuição ³ + Revenda ³	1,01	15,8%	Margem Bruta de Distribuição ³ + Revenda ³	1,04	17,3%	Margem Bruta de Distribuição ³ + Revenda ³	1,06	18,2%
Preço ao Consumidor de Diesel B Comum S10	6,39	-	Preço ao Consumidor de Diesel B Comum S10	6,02	-	Preço ao Consumidor de Diesel B Comum S10	5,86	-

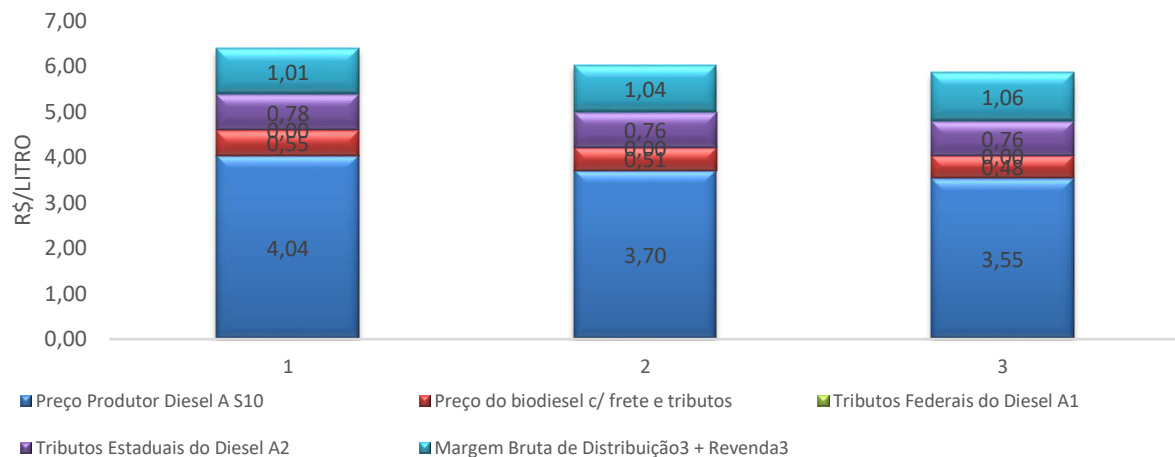
(1) Pis/Pasep, Cofins e Cide (diesel A S10).

(2) ICMS.

(3) Margens brutas incluem demais custos não identificados nesta tabela e margem líquida de lucro.

Obs.: valores calculados a partir de dados ANP.

Gráfico 2 - DIESEL B S10 1ºTRIM 2023



Fonte: Elaborado pelo autor, 2026.

APÊNDICE C

Tabela 3 - DIESEL B S10 1ºTRIM 2024

Ref.: 01/01/2024 a 27/01/2024	Valor (R\$/ litro)	Participação	Ref.: 01/02/2024 a 03/03/2024	Valor (R\$/ litro)	Participação	Ref.: 01/03/2024 a 30/03/2024	Valor (R\$/ litro)	Participação
Preço Produtor Diesel A S10	3,13	52,9%	Preço Produtor Diesel A S10	3,13	52,6%	Preço Produtor Diesel A S10	3,03	51,2%
Preço do biodiesel c/ frete e tributos	0,50	8,4%	Preço do biodiesel c/ frete e tributos	0,47	7,9%	Preço do biodiesel c/ frete e tributos	0,60	10,1%
Tributos Federais do Diesel A1	0,33	5,5%	Tributos Federais do Diesel A1	0,33	5,5%	Tributos Federais do Diesel A1	0,32	5,5%
Tributos Estaduais do Diesel A2	0,95	16,1%	Tributos Estaduais do Diesel A2	1,07	17,9%	Tributos Estaduais do Diesel A2	1,07	18,0%
Margem Bruta de Distribuição ³ + Revenda ³	1,01	17,0%	Margem Bruta de Distribuição ³ + Revenda ³	0,96	16,1%	Margem Bruta de Distribuição ³ + Revenda ³	0,90	15,1%
Preço ao Consumidor de Diesel B Comum S10	5,91		Preço ao Consumidor de Diesel B Comum S10	5,96		Preço ao Consumidor de Diesel B Comum S10	5,92	

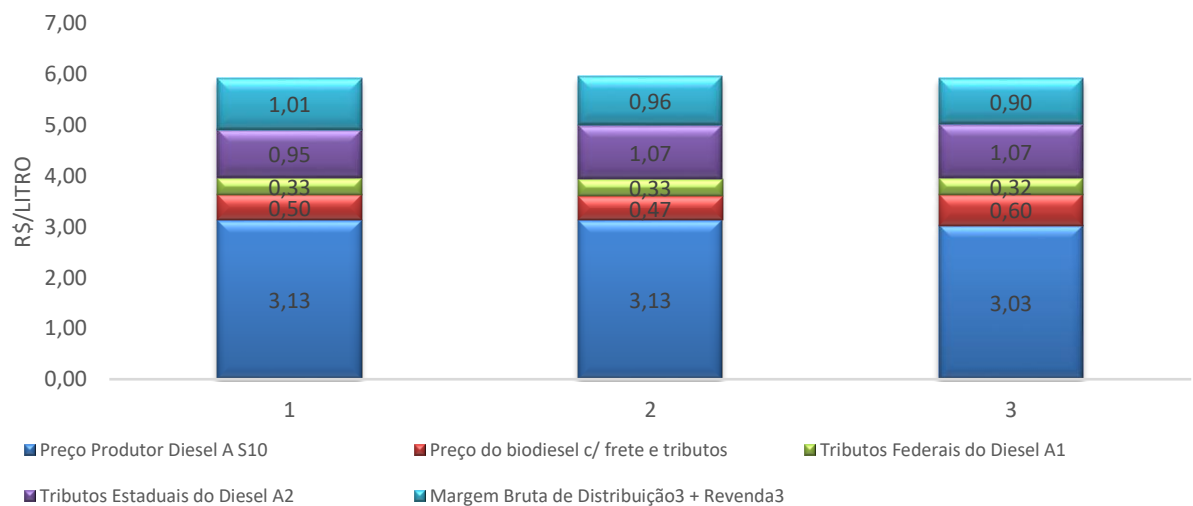
(1) Pis/Pasep, Cofins e Cide (diesel A S10).

(2) ICMS.

(3) Margens brutas incluem demais custos não identificados nesta tabela e margem líquida de lucro.

Obs.: valores calculados a partir de dados ANP.

Gráfico 3 - DIESEL B S10 1ºTRIM 2024



Fonte: Elaborado pelo autor, 2026.

APÊNDICE D

Tabela 4 - DIESEL B S10 1ºTRIM 2025

Ref.: 26/01/2025 a 01/02/2025	Valor (R\$/ litro)	Participação	Ref.: 01/02/2025 a 01/03/2025	Valor (R\$/ litro)	Participação	Ref.: 02/03/2025 a 29/03/2025	Valor (R\$/ litro)	Participação
Preço Produtor Diesel A S10	3,07	49,8%	Preço Produtor Diesel A S10	3,20	49,6%	Preço Produtor Diesel A S10	3,20	50,1%
Preço do biodiesel c/ frete e tributos	0,82	13,3%	Preço do biodiesel c/ frete e tributos	0,82	12,7%	Preço do biodiesel c/ frete e tributos	0,78	12,2%
Tributos Federais do Diesel A1	0,32	5,2%	Tributos Federais do Diesel A1	0,32	5,0%	Tributos Federais do Diesel A1	0,32	5,0%
Tributos Estaduais do Diesel A2	1,07	17,3%	Tributos Estaduais do Diesel A2	1,12	17,4%	Tributos Estaduais do Diesel A2	1,12	17,5%
Margem Bruta de Distribuição ³ + Revenda ³	0,89	14,4%	Margem Bruta de Distribuição ³ + Revenda ³	0,99	15,3%	Margem Bruta de Distribuição ³ + Revenda ³	0,97	15,2%
Preço ao Consumidor de Diesel B Comum S10	6,17		Preço ao Consumidor de Diesel B Comum S10	6,45		Preço ao Consumidor de Diesel B Comum S10	6,39	

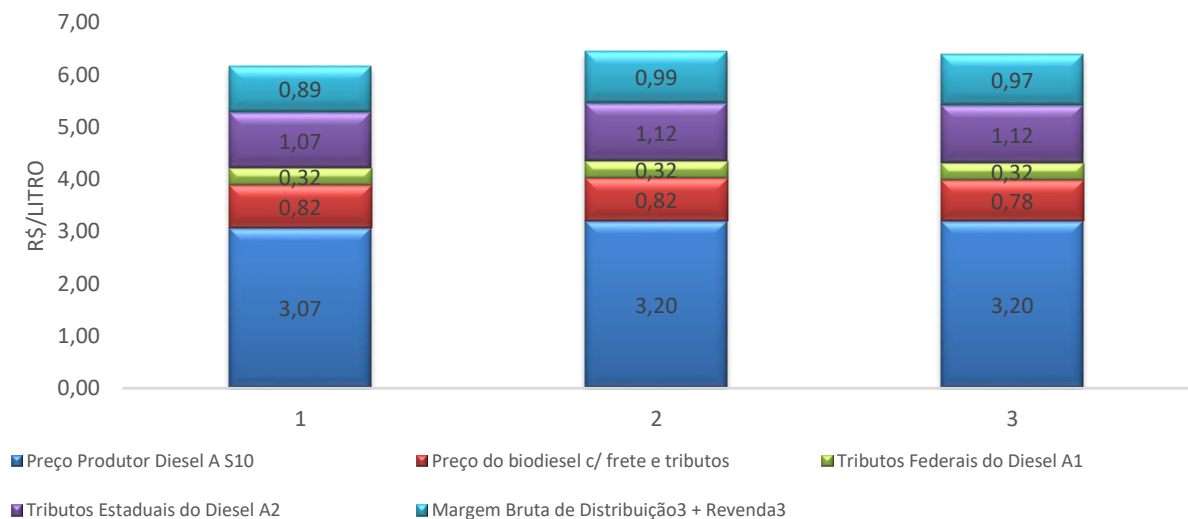
(1) Pis/Pasep, Cofins e Cide (diesel A S10).

(2) ICMS.

(3) Margens brutas incluem demais custos não identificados nesta tabela e margem líquida de lucro.

Obs.: valores calculados a partir de dados ANP.

Gráfico 4 - DIESEL B S10 1ºTRIM 2025



Fonte: Elaborado pelo autor, 2026.

APÊNDICE E

Tabela 5 - DIESEL B S500 1ºTRIM 2022

Ref.: 01/01/2022 a 29/01/2022	Valor (R\$/ litro)	Participação	Ref.: 01/02/2022 a 26/02/2022	Valor (R\$/ litro)	Participação	Ref.: 01/03/2022 a 02/04/2022	Valor (R\$/ litro)	Participação
Preço Produtor Diesel A S500	3,25	58,1%	Preço Produtor Diesel A S500	3,26	58,3%	Preço Produtor Diesel A S500	4,05	61,4%
Preço do biodiesel c/ Frete e Tributos	0,65	11,6%	Preço do biodiesel c/ Frete e Tributos	0,65	11,6%	Preço do biodiesel c/ Frete e Tributos	0,73	11,0%
Tributos Federais do Diesel A1	0,33	5,9%	Tributos Federais do Diesel A1	0,33	5,9%	Tributos Federais do Diesel A1	0,00	0,0%
Tributos Estaduais do Diesel A2	0,70	12,5%	Tributos Estaduais do Diesel A2	0,70	12,5%	Tributos Estaduais do Diesel A2	0,70	10,6%
Margem Bruta de Distribuição ³ + Revenda ³	0,66	11,8%	Margem Bruta de Distribuição ³ + Revenda ³	0,66	11,7%	Margem Bruta de Distribuição ³ + Revenda ³	1,12	17,0%
Preço ao Consumidor de Diesel B Comum S500	5,59	-	Preço ao Consumidor de Diesel B Comum S500	5,59	-	Preço ao Consumidor de Diesel B Comum S500	6,59	-

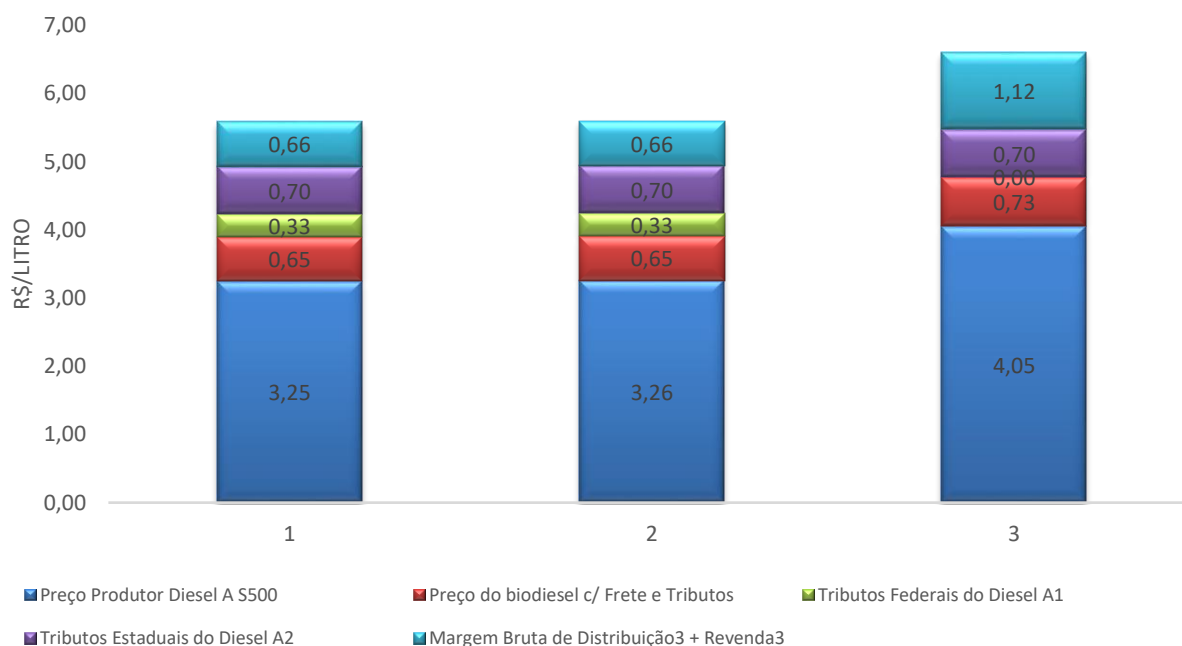
(1) Pis/Pasep, Cofins e Cide (diesel A S500).

(2) ICMS.

(3) Margens brutas incluem demais custos não identificados nesta tabela e margem líquida de lucro.

Obs.: valores calculados a partir de dados ANP.

Gráfico 5 - DIESEL B S500 1ºTRIM 2022



Fonte: Elaborado pelo autor, 2026.

APÊNDICE F

Tabela 6 -DIESEL B S500 1º TRIM 2023

Ref.: 01/01/2023 a 04/02/2023	Valor (R\$/ litro)	Participação	Ref.: 05/02/2023 a 04/03/2023	Valor (R\$/ litro)	Participação	Ref.: 05/03/2023 a 01/04/2023	Valor (R\$/ litro)	Participação
Preço Produtor Diesel A S500	4,04	64,2%	Preço Produtor Diesel A S500	3,67	62,0%	Preço Produtor Diesel A S500	3,51	60,5%
Preço do biodiesel c/ Frete e Tributos	0,55	8,8%	Preço do biodiesel c/ Frete e Tributos	0,51	8,7%	Preço do biodiesel c/ Frete e Tributos	0,48	8,3%
Tributos Federais do Diesel A1	0,00	0,0%	Tributos Federais do Diesel A1	0,00	0,0%	Tributos Federais do Diesel A1	0,00	0,0%
Tributos Estaduais do Diesel A2	0,77	12,3%	Tributos Estaduais do Diesel A2	0,78	13,2%	Tributos Estaduais do Diesel A2	0,79	13,7%
Margem Bruta de Distribuição 3 + Revenda3	0,92	14,7%	Margem Bruta de Distribuição 3 + Revenda3	0,96	16,2%	Margem Bruta de Distribuição3 + Revenda3	1,02	17,5%
Preço ao Consumidor de Diesel B Comum S500	6,29	-	Preço ao Consumidor de Diesel B Comum S500	5,93	-	Preço ao Consumidor de Diesel B Comum S500	5,80	-

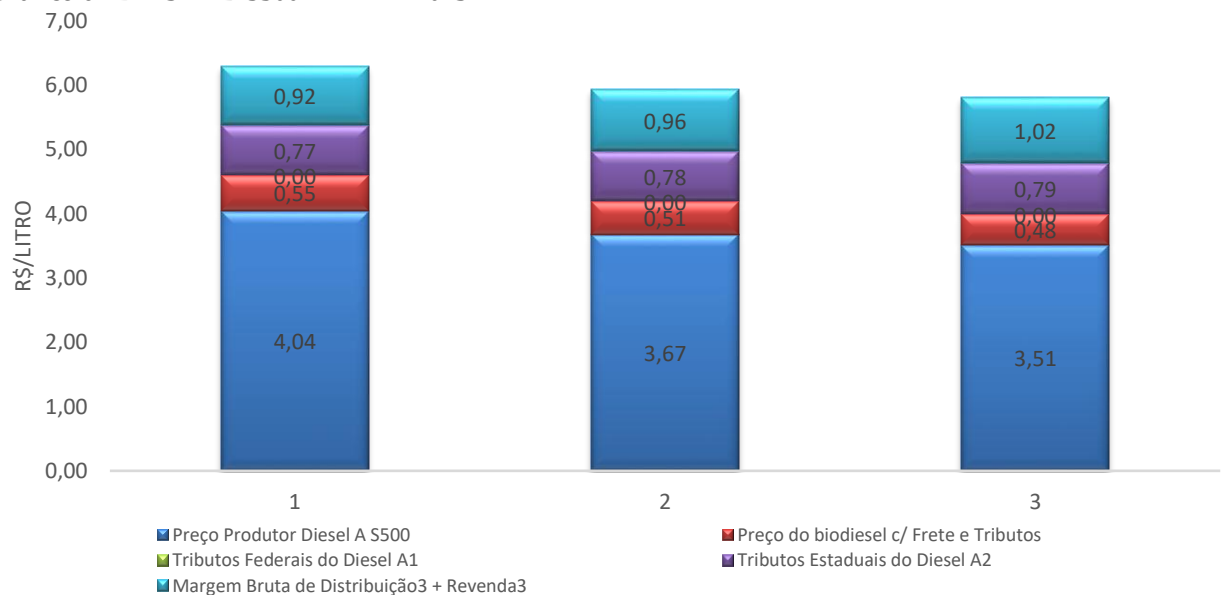
(1) Pis/Pasep, Cofins e Cide (diesel A S500).

(2) ICMS.

(3) Margens brutas incluem demais custos não identificados nesta tabela e margem líquida de lucro.

Obs.: valores calculados a partir de dados ANP.

Gráfico 6 - DIESEL B S500 1º TRIM 2023



Fonte: Elaborado pelo autor, 2026.

APÊNDICE G

Tabela 7 - DIESEL B S500 1º TRIM 2024

Ref.: 01/01/2024 a 27/01/2024	Valor (R\$/ litro)	Participação	Ref.: 01/02/2024 a 03/03/2024	Valor (R\$/ litro)	Participação	Ref.: 04/03/2024 a 30/03/2024	Valor (R\$/ litro)	Participação
Preço Produtor Diesel A S500	3,04	52,2%	Preço Produtor Diesel A S500	3,06	52,0%	Preço Produtor Diesel A S500	2,99	51,0%
Preço do biodiesel c/ Frete e Tributos	0,50	8,5%	Preço do biodiesel c/ Frete e Tributos	0,47	8,0%	Preço do biodiesel c/ Frete e Tributos	0,60	10,2%
Tributos Federais do Diesel A1	0,33	5,6%	Tributos Federais do Diesel A1	0,33	5,6%	Tributos Federais do Diesel A1	0,32	5,5%
Tributos Estaduais do Diesel A2	0,95	16,3%	Tributos Estaduais do Diesel A2	1,07	18,1%	Tributos Estaduais do Diesel A2	1,07	18,2%
Margem Bruta de Distribuição3 + Revenda3	1,01	17,3%	Margem Bruta de Distribuição3 + Revenda3	0,96	16,3%	Margem Bruta de Distribuição3 + Revenda3	0,88	15,0%
Preço ao Consumidor de Diesel B Comum S500	5,83		Preço ao Consumidor de Diesel B Comum S500	5,89		Preço ao Consumidor de Diesel B Comum S500	5,86	

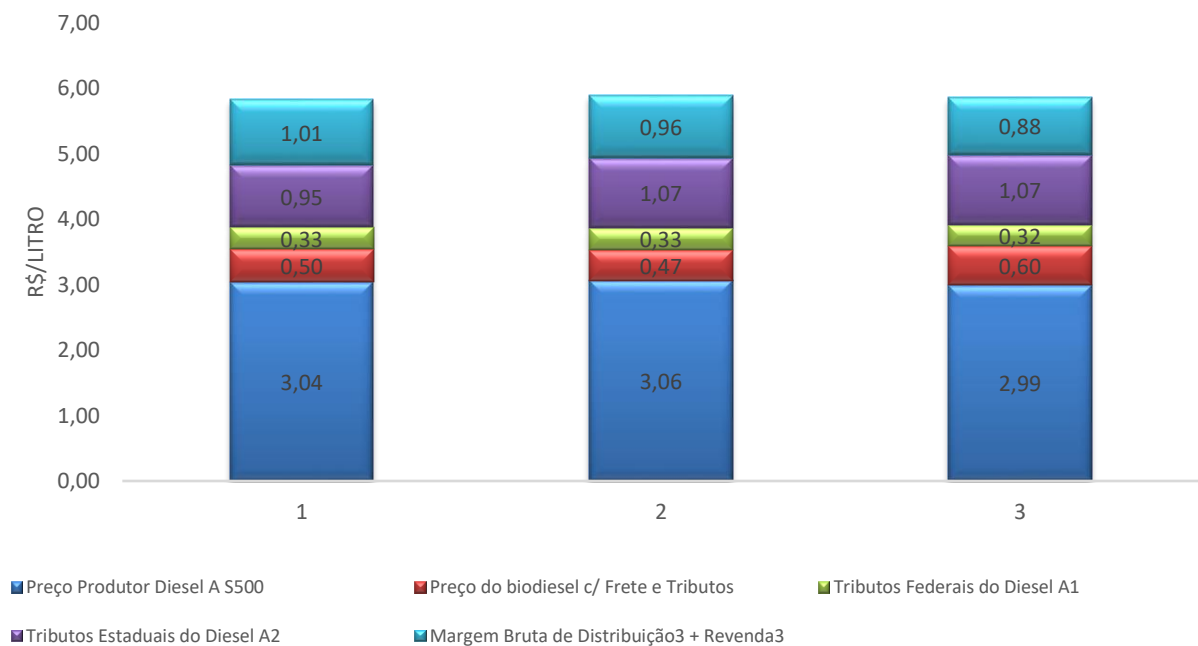
(1) Pis/Pasep, Cofins e Cide (diesel A S500).

(2) ICMS.

(3) Margens brutas incluem demais custos não identificados nesta tabela e margem líquida de lucro.

Obs.: valores calculados a partir de dados ANP.

Gráfico 7 - DIESEL B S500 1º TRIM 2024



Fonte: Elaborado pelo autor, 2026.

APÊNDICE H

Tabela 8 - DIESEL B S500 1º TRIM 2025

Ref.: 01/01/2025 a 01/02/2025	Valor (R\$/ litro)	Participação	Ref.: 02/02/2025 a 01/03/2025	Valor (R\$/ litro)	Participação	Ref.: 02/03/2025 a 29/03/2025	Valor (R\$/ litro)	Participação
Preço Produtor Diesel A S500	3,04	49,9%	Preço Produtor Diesel A S500	3,18	49,9%	Preço Produtor Diesel A S500	3,15	49,8%
Preço do biodiesel c/ Frete e Tributos	0,82	13,5%	Preço do biodiesel c/ Frete e Tributos	0,82	12,9%	Preço do biodiesel c/ Frete e Tributos	0,78	12,3%
Tributos Federais do Diesel A1	0,32	5,3%	Tributos Federais do Diesel A1	0,32	5,0%	Tributos Federais do Diesel A1	0,32	5,1%
Tributos Estaduais do Diesel A2	1,07	17,6%	Tributos Estaduais do Diesel A2	1,12	17,6%	Tributos Estaduais do Diesel A2	1,12	17,7%
Margem Bruta de Distribuição ³ + Revenda ³	0,84	13,8%	Margem Bruta de Distribuição ³ + Revenda ³	0,93	14,6%	Margem Bruta de Distribuição ³ + Revenda ³	0,96	15,2%
Preço ao Consumidor de Diesel B Comum S500	6,09		Preço ao Consumidor de Diesel B Comum S500	6,37		Preço ao Consumidor de Diesel B Comum S500	6,33	

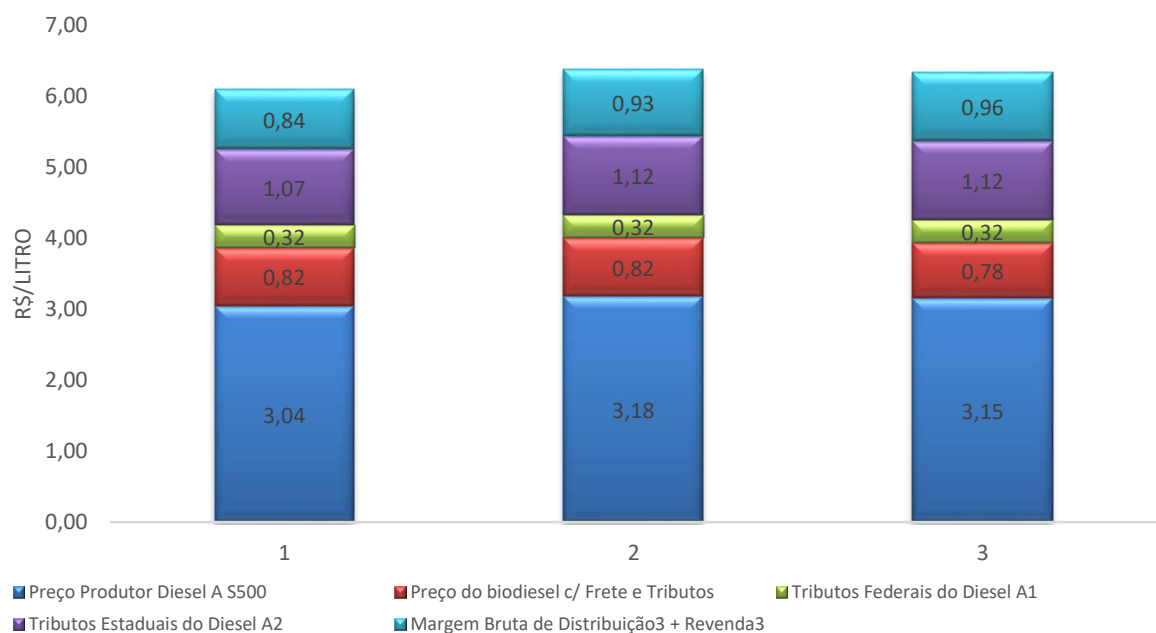
(1) Pis/Pasep, Cofins e Cide (diesel A S500).

(2) ICMS.

(3) Margens brutas incluem demais custos não identificados nesta tabela e margem líquida de lucro.

Obs.: valores calculados a partir de dados ANP.

Gráfico 8 - DIESEL B S500 1º TRIM 2025



Fonte: Elaborado pelo autor, 2026.

APÊNDICE I

Tabela 9 - GASOLINA C 1ºTRIM 2022

Ref.: 01/01/2022 a 31/01/2022	Valor (R\$/ litro)	Participação	Ref.: 01/02/2022 a 26/02/2022	Valor (R\$/ litro)	Participação	Ref.: 01/03/2022 a 02/04/2022	Valor (R\$/ litro)	Participação
Preço Produtor de Gasolina A Comum1	2,38	35,7%	Preço Produtor de Gasolina A Comum1	2,43	37,0%	Preço Produtor de Gasolina A Comum1	2,85	39,6%
Preço do Etanol Anidro 2	1,03	15,4%	Preço do Etanol Anidro 2	0,88	13,5%	Preço do Etanol Anidro 2	1,01	14,0%
Tributos Federais 3	0,69	10,3%	Tributos Federais 3	0,69	10,5%	Tributos Federais 3	0,69	9,5%
Tributos Estaduais 4	1,73	25,9%	Tributos Estaduais 4	1,73	26,3%	Tributos Estaduais 4	1,73	24,0%
Margem Bruta de Distribuição + Revenda 5	0,84	12,6%	Margem Bruta de Distribuição + Revenda 5	0,83	12,7%	Margem Bruta de Distribuição + Revenda 5	0,93	12,9%
Preço ao Consumidor de Gasolina C Comum	6,66	-	Preço ao Consumidor de Gasolina C Comum	6,56	-	Preço ao Consumidor de Gasolina C Comum	7,20	-

(1) Correspondente à parcela de gasolina A (73%) na gasolina C.

(2) Correspondente à parcela de etanol anidro (27%) na gasolina C.

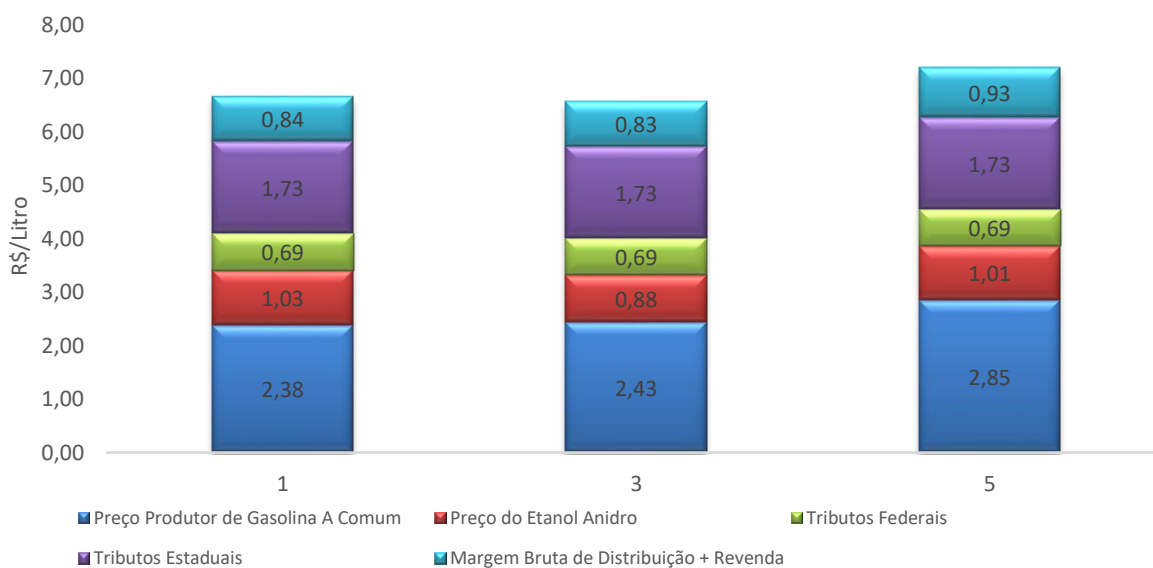
(3) Pis/Pasep, Cofins e Cide (etanol anidro e gasolina A).

(4) ICMS.

(5) Margens brutas incluem demais custos não identificados nesta tabela e margem líquida de lucro.

Obs.: valores calculados a partir de dados ANP.

Gráfico 9 - GASOLINA C 1ºTRIM 2022



Fonte: Elaborado pelo autor, 2026.

APÊNDICE J

Tabela 10 - GASOLINA C 1º TRIM 2023

Ref.: 01/01/2023 a 04/02/2023	Valor (R\$/ litro)	Participação	Ref.: 05/02/2023 a 04/03/2023	Valor (R\$/ litro)	Participação	Ref.: 05/03/2023 a 01/04/2023	Valor (R\$/ litro)	Participação
Preço Produtor de Gasolina A Comum	2,38	46,5%	Preço Produtor de Gasolina A Comum1	2,52	47,9%	Preço Produtor de Gasolina A Comum1	2,30	42,0%
Preço do Etanol Anidro	0,84	16,4%	Preço do Etanol Anidro 2	0,87	16,5%	Preço do Etanol Anidro 2	0,86	15,7%
Tributos Federais	0,00	0,0%	Tributos Federais 3	0,00	0,0%	Tributos Federais 3	0,35	6,4%
Tributos Estaduais	0,90	17,7%	Tributos Estaduais 4	0,92	17,5%	Tributos Estaduais 4	1,01	18,4%
Margem Bruta de Distribuição + Revenda	1,00	19,4%	Margem Bruta de Distribuição + Revenda 5	0,95	18,1%	Margem Bruta de Distribuição + Revenda 5	0,96	17,5%
Preço ao Consumidor de Gasolina C Comum	5,12	-	Preço ao Consumidor de Gasolina C Comum	5,25	-	Preço ao Consumidor de Gasolina C Comum	5,48	-

(1) Correspondente à parcela de gasolina A (73%) na gasolina C.

(2) Correspondente à parcela de etanol anidro (27%) na gasolina C.

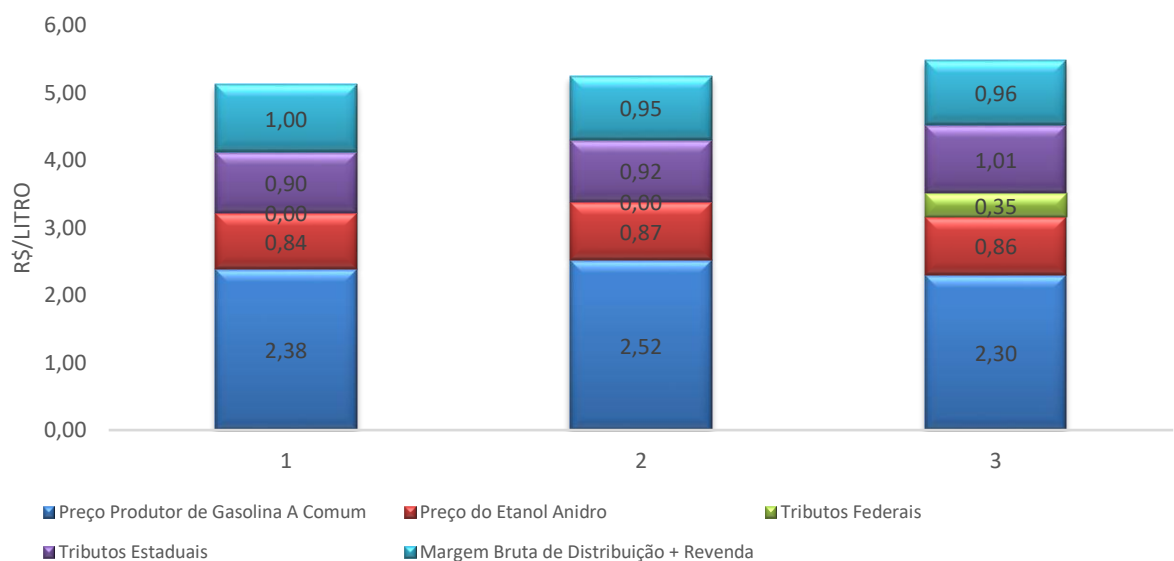
(3) Pis/Pasep, Cofins e Cide (etanol anidro e gasolina A).

(4) ICMS.

(5) Margens brutas incluem demais custos não identificados nesta tabela e margem líquida de lucro.

Obs.: valores calculados a partir de dados ANP.

Gráfico 10 - GASOLINA C 1º TRIM 2023



Fonte: Elaborado pelo autor, 2026.

APÊNDICE K

Tabela 11 - GASOLINA C 1ºTRIM 2024

Ref.: 01/01/2024 a 27/01/2024	Valor (R\$/ litro)	Participação	Ref.: 01/02/2024 a 03/03/2024	Valor (R\$/ litro)	Participação	Ref.: 01/03/2024 a 30/03/2024	Valor (R\$/ litro)	Participação
Preço Produtor de Gasolina A Comum	2,01	36,1%	Preço Produtor de Gasolina A Comum1	2,07	36,1%	Preço Produtor de Gasolina A Comum1	2,06	35,9%
Preço do Etanol Anidro	0,65	11,7%	Preço do Etanol Anidro 2	0,67	11,8%	Preço do Etanol Anidro 2	0,68	11,9%
Tributos Federais	0,69	12,4%	Tributos Federais 3	0,69	12,0%	Tributos Federais 3	0,69	12,0%
Tributos Estaduais	1,23	22,1%	Tributos Estaduais 4	1,38	24,0%	Tributos Estaduais 4	1,38	24,0%
Margem Bruta de Distribuição + Revenda	0,99	17,8%	Margem Bruta de Distribuição + Revenda 5	0,93	16,1%	Margem Bruta de Distribuição + Revenda 5	0,93	16,2%
Preço ao Consumidor de Gasolina C Comum	5,56		Preço ao Consumidor de Gasolina C Comum	5,74		Preço ao Consumidor de Gasolina C Comum	5,74	

(1) Correspondente à parcela de gasolina A (73%) na gasolina C.

(2) Correspondente à parcela de etanol anidro (27%) na gasolina C.

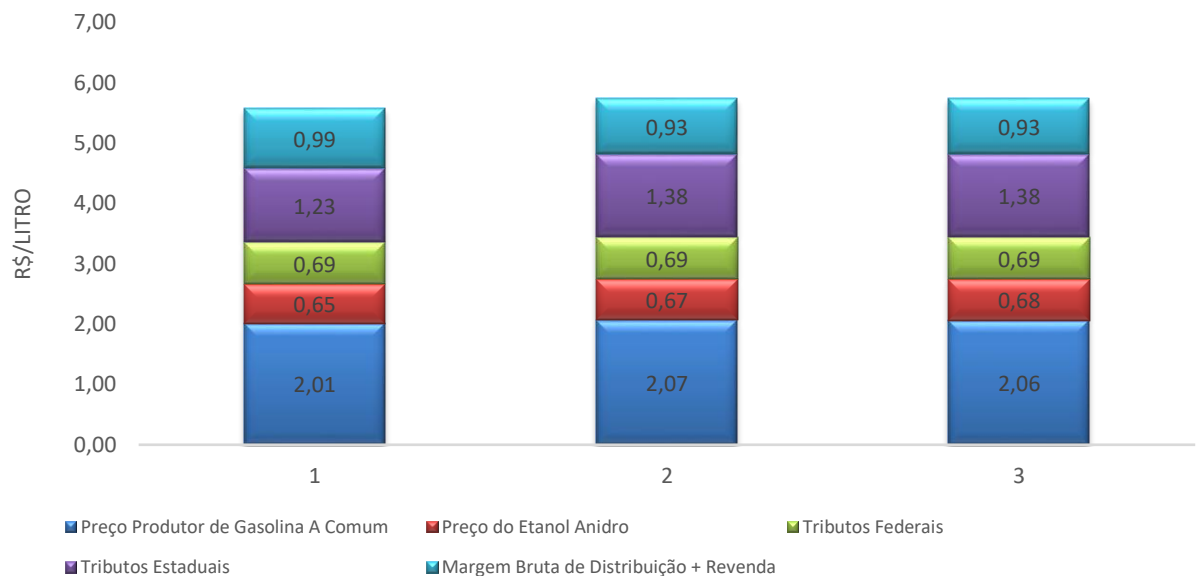
(3) Pis/Pasep, Cofins e Cide (etanol anidro e gasolina A).

(4) ICMS.

(5) Margens brutas incluem demais custos não identificados nesta tabela e margem líquida de lucro.

Obs.: valores calculados a partir de dados ANP.

Gráfico 11 - GASOLINA C 1ºTRIM 2024



Fonte: Elaborado pelo autor, 2026.

APÊNDICE L

Tabela 12 - GASOLINA C 1ºTRIM 2025

Ref.: 01/01/2025 a 01/02/2025	Valor (R\$/ litro)	Participação	Ref.: 01/02/2025 a 28/02/2025	Valor (R\$/ litro)	Participação	Ref.: 01/03/2025 a 29/03/2025	Valor (R\$/ litro)	Participação
Preço Produtor de Gasolina A Comum	2,30	37,1%	Preço Produtor de Gasolina A Comum1	2,18	34,3%	Preço Produtor de Gasolina A Comum1	2,20	34,8%
Preço do Etanol Anidro	0,87	14,0%	Preço do Etanol Anidro 2	0,87	13,7%	Preço do Etanol Anidro 2	0,87	13,7%
Tributos Federais	0,69	11,1%	Tributos Federais 3	0,69	10,8%	Tributos Federais 3	0,69	10,9%
Tributos Estaduais	1,38	22,3%	Tributos Estaduais 4	1,48	23,3%	Tributos Estaduais 4	1,48	23,4%
Margem Bruta de Distribuição + Revenda	0,96	15,5%	Margem Bruta de Distribuição + Revenda 5	1,14	17,9%	Margem Bruta de Distribuição + Revenda 5	1,09	17,2%
Preço ao Consumidor de Gasolina C Comum	6,20		Preço ao Consumidor de Gasolina C Comum	6,36		Preço ao Consumidor de Gasolina C Comum	6,33	

(1) Correspondente à parcela de gasolina A (73%) na gasolina C.

(2) Correspondente à parcela de etanol anidro (27%) na gasolina C.

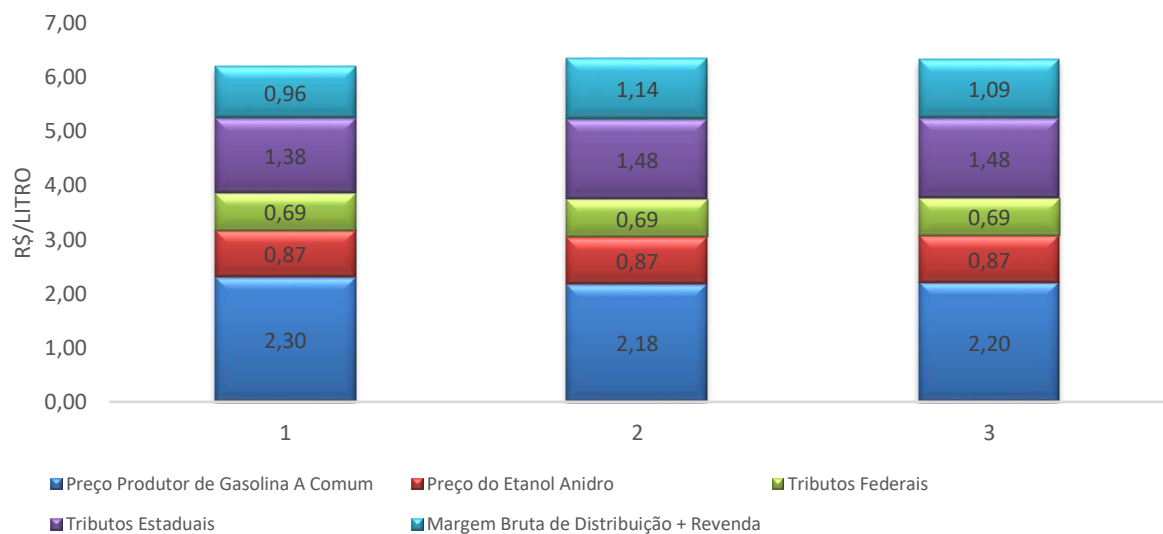
(3) Pis/Pasep, Cofins e Cide (etanol anidro e gasolina A).

(4) ICMS.

(5) Margens brutas incluem demais custos não identificados nesta tabela e margem líquida de lucro.

Obs.: valores calculados a partir de dados ANP.

Gráfico 12 - GASOLINA C 1ºTRIM 2025



Fonte: Elaborado pelo autor, 2026.