

# Nota Técnica

## O Uso da CIDE Para Custeio do Transporte Público Urbano (TPU)

Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho

# Nº 9

Brasília, maio de 2016

**Governo Federal**  
**Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão**  
**Ministro** Valdir Moysés Simão

**ipea** Instituto de Pesquisa  
Econômica Aplicada

Fundação pública vinculada ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, o Ipea fornece suporte técnico e institucional às ações governamentais – possibilitando a formulação de inúmeras políticas públicas e programas de desenvolvimento brasileiro – e disponibiliza, para a sociedade, pesquisas e estudos realizados por seus técnicos.

**Presidente**

Jessé José Freire de Souza

**Diretor de Desenvolvimento Institucional**

Alexandre dos Santos Cunha

**Diretor de Estudos e Políticas do Estado, das Instituições e da Democracia**

Roberto Dutra Torres Junior

**Diretor de Estudos e Políticas Macroeconômicas**

Mathias Jourdain de Alencastro

**Diretor de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais**

Marco Aurélio Costa

**Diretora de Estudos e Políticas Setoriais de Inovação, Regulação e Infraestrutura**

Fernanda De Negri

**Diretor de Estudos e Políticas Sociais, Substituto**

José Aparecido Carlos Ribeiro

**Diretor de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais, Substituto**

Cláudio Hamilton Matos dos Santos

**Chefe de Gabinete**

Fabio de Sá e Silva

**Assessor-chefe de Imprensa e Comunicação**

Paulo Kliass

Ouvidoria: <http://www.ipea.gov.br/ouvidoria>

URL: <http://www.ipea.gov.br>

# O USO DA CIDE PARA CUSTEIO DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO (TPU)

Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho<sup>1</sup>

## 1. Apresentação

Esta Nota Técnica é resultado de estudos realizados a fim de atender solicitação da Câmara Federal para a participação do Ipea na Audiência Pública do dia 27/04/2016, que versasobre a Proposta de Emenda à Constituição nº 159/2007 (Destinação de Recursos da CIDE).

A proposição legislativa trata da alteração da destinação dos recursos da Contribuição de Intervenção de Domínio Econômico (CIDE) dos combustíveis, transferindo recursos da União para os municípios a fim de financiar o transporte público urbano.

O Ipea realizou estimativas dos impactos sobre a inflação, tarifas de transporte e contas públicas do governo federal e estados, considerando algumas políticas de municipalização dos recursos da CIDE com intuito de financiar a operação do Transporte Público Urbano (TPU).

## 2. Introdução

A CIDE foi criada pela Lei nº 10.336/2001, com o intuito de regular e equalizar o mercado interno de combustíveis no Brasil em função da recente abertura da comercialização de petróleo e seus derivados. Os recursos arrecadados pela CIDE devem ser usados para: pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, de gás natural e seus derivados e de derivados de petróleo; financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás; ou financiamento de programas de infraestrutura de transportes. A União é responsável pela arrecadação do tributo e repassa 29% para os estados, sendo que  $\frac{1}{4}$  desse montante tem que ser destinado aos municípios.

---

<sup>1</sup> Técnico de Planejamento e Pesquisa da Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais do Ipea.

Desde as manifestações de 2013, quando a população saiu às ruas para exigir principalmente redução dos preços das passagens e melhoria da qualidade do TPU, em especial dos ônibus urbanos - que respondem por cerca de 90% da demanda no país -, há propostas de criação de novas fontes de financiamento operacional desses serviços. Uma proposta bastante difundida entre técnicos do setor seria a municipalização da CIDE com utilização dos recursos arrecadados (principalmente de gasolina e álcool que são utilizados pelo transporte individual) para financiar o TPU. A PEC 159/2007 trata do assunto.

A justificativa para tal medida é que o transporte individual motorizado causa muitas externalidades à sociedade e ao TPU, sobretudo em função dos congestionamentos que provocam aumento de custos nos serviços de ônibus urbanos, acidentes e poluição. Taxar a gasolina e o álcool com destinação dos recursos para financiamento do TPU seria uma forma de mitigar essas externalidades, aumentando a competitividade dos serviços públicos coletivos em relação ao transporte individual motorizado.

Dessa forma, esta Nota Técnica tem como objetivo realizar os cálculos de impactos na arrecadação da União, estados e municípios considerando alguns cenários de municipalização da CIDE, além de estimar os impactos na redução dos custos do TPU e seus reflexos na inflação medida pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).

### **3. Estrutura de custos do TPU e proposições de custeio extra tarifário**

O TPU por ônibus no Brasil é, em geral, custeado com recursos exclusivos da arrecadação tarifária. A exceção fica por conta dos sistemas de São Paulo e Brasília que subsidiam em cerca de 30% e 40% do custo total, respectivamente, utilizando recursos do orçamento público para tal. São Paulo já está comprometendo cerca de R\$ 1,6 bilhão do orçamento da prefeitura por ano, enquanto Brasília cerca de R\$ 500 milhões. A utilização dos recursos da CIDE no caso dessas cidades seria para reduzir esse grande déficit nas contas públicas, liberando recursos para investimentos em outras áreas sociais.

De acordo com a Pesquisa de Orçamento Familiar – POF/IBGE, com dados atualizados pelo IPCA, as famílias brasileiras gastam cerca de R\$ 62 bilhões por ano com TPU

(Carvalho e Pereira, 2013). Considerando os subsídios existentes nos diversos sistemas, pode-se estimar entre R\$ 65,00 e R\$ 70,00 bilhões os recursos anuais necessários para se promover uma política de tarifa zero no TPU no Brasil – isso sem considerar as questões técnico-operacionais, como os ajustes de capacidade operacional porventura necessários.

O principal componente de custo no TPU por ônibus no Brasil é a mão de obra com seus encargos sociais, seguido pelos gastos com combustível (Diesel) (Ipea, 2013). A TABELA 1 mostra a média de distribuição dos itens de custos que compõem o cálculo das tarifas de ônibus nos principais centros urbanos brasileiros.

**TABELA 1 – Itens de custos que compõem a tarifa de TPU nas capitais brasileiras**

<b>Componentes de custo</b>	<b>Incidência sobre a tarifa (%)</b>
Pessoal e encargos	40 a 50
Combustível	18 a 25
Impostos e taxas	4 a 10
Despesas administrativas	2 a 3
Depreciação	4 a 7
Remuneração	3 a 4
Rodagem	3 a 5
Lubrificantes	2 a 3
Peças e acessórios	3 a 5

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Ministério dos Transportes (MT) e da Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos (NTU)

Para efeito de proposições, utilizou-se como referência o financiamento extra tarifário do transporte público via CIDE de acordo com percentuais pré-estabelecidos do custo total (CT) dos sistemas (20%, 40%, 60%, 80% e 100% do CT). Em um segundo cenário, utilizou-se o financiamento extra tarifário equivalente a 18% do custo total do TPU, o que equivale a uma política de subvenção ao custo médio de combustível dos sistemas de transporte público por ônibus. Foi analisada também uma situação especial de financiamento do custo de combustível dos sistemas em que haveria isenção de toda a cadeia de tributos do óleo diesel consumido pelos operadores de transportes, ou seja, PIS/Cofins; ICMS e a própria CIDE. Com isso, se conseguiria reduzir o valor da CIDE cobrada na gasolina e álcool e haveria comprometimento dos estados e municípios no resultado final da medida.

#### **4. Cadeia de valor e estrutura tributária dos combustíveis automotivos**

Para calcular os impactos sobre os preços finais dos combustíveis automotivos após a incidência dos novos valores da CIDE, deve-se compreender a sistemática de cobrança de todos os tributos incidentes na cadeia de valor da gasolina, álcool e diesel.

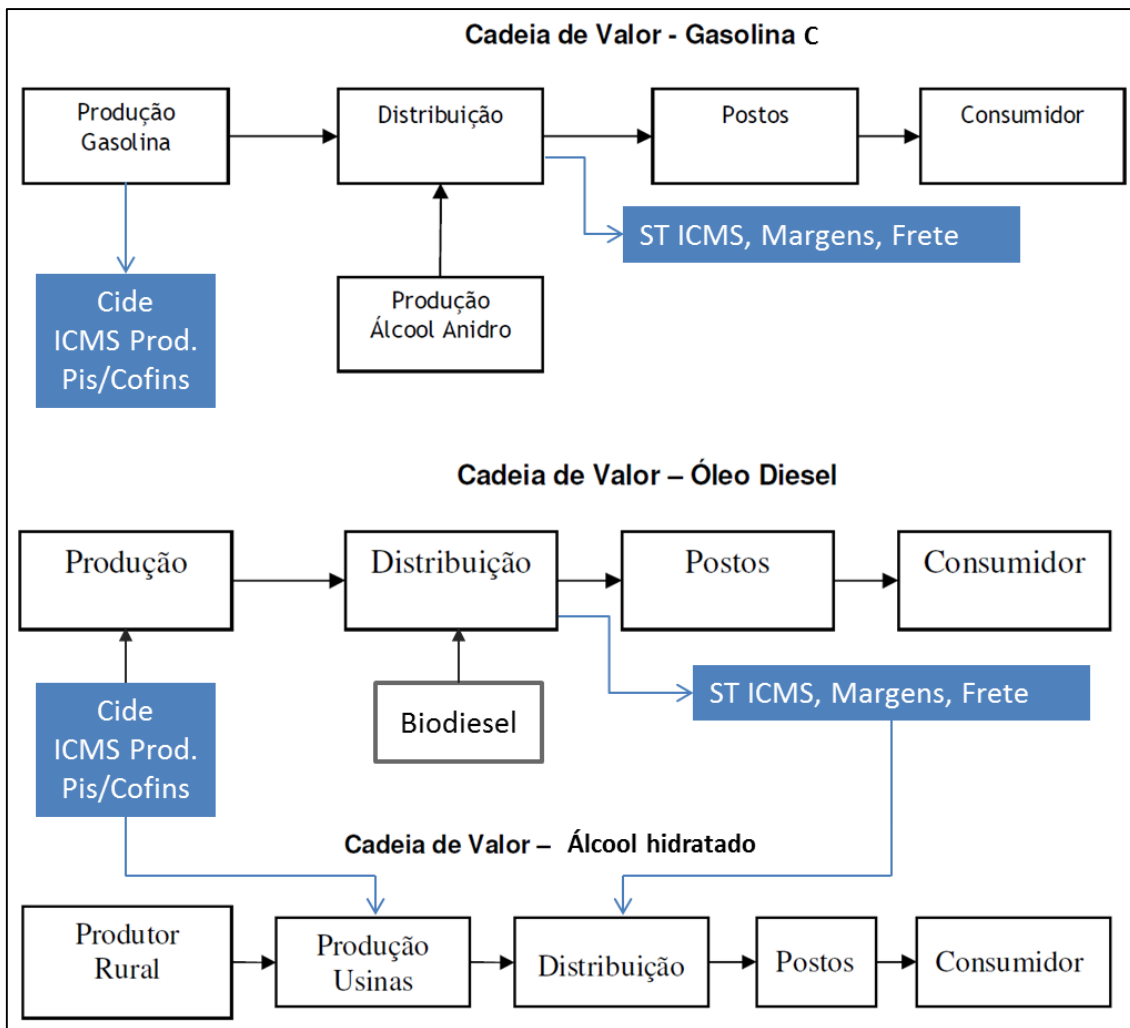
A FIGURA 1 mostra a cadeia de valor e os respectivos impostos na comercialização de combustíveis. Na da gasolina, observa-se que a CIDE, ICMS e PIS/Cofins incidem sobre a produção do combustível com a base de cálculo referente ao chamado preço de realização<sup>2</sup>, sendo que na distribuição do produto incide a substituição tributária do ICMS. Para o cálculo do impacto final do preço da gasolina, foram calculadas também as margens e fretes atuais, reproduzindo-os nas situações futuras consideradas. Ressalta-se que muitas vezes os agentes aproveitam momentos de alterações de preços para que eles também ajustem os valores das suas margens, o que pode significar impactos finais nos preços diferentes do que os considerados no trabalho. Ainda, destaca-se que o ICMS é um tributo com cobrança “por dentro”, o que significa que a base de cobrança é o preço final cobrado ao consumidor, de forma que as alterações no valor da CIDE também impactam o valor incidente do ICMS. Como a gasolina C é resultado de mistura de álcool anidro e gasolina, o resultado final da estrutura tributária ocorre de acordo com a proporção de uso de cada combustível, considerando suas respectivas estruturas tributárias.

A FIGURA 1 também apresenta a cadeia de valor e estrutura tributária do álcool hidratado e do óleo diesel, em que há uma semelhança com relação à estrutura da gasolina, na qual a CIDE também é cobrada na etapa de produção do combustível, sendo que no caso do álcool hidratado a produção é considerada na Usina de álcool.

**FIGURA 1: Incidência de tributos na comercialização de combustíveis automotivos no Brasil.**

---

<sup>2</sup> Preço considerado na fase de produção não se levando em conta os tributos e margens dos demais agentes de comercialização (preço FOB).



Fonte: Elaboração própria

## 5. Metodologia de cálculo

Para fazer a simulação dos valores arrecadados foi utilizado como base de arrecadação os percentuais do custo dos sistemas de transportes públicos por ônibus (R\$ 61,9 bilhões), que foram estimados pelo gastos das famílias com TPU calculados na POF/IBGE.

Com base na arrecadação projetada da CIDE para cobrir a parcela de custo subvencionada pela política e os consumos anuais de combustíveis (TABELA 2), calculou-se o valor da CIDE para gasolina e álcool, procurando manter a relação atual entre o preço da gasolina e do álcool para não haver desequilíbrios no mercado (Fórmulas 1 e 2). Para a CIDE

do óleo diesel foi considerado o mesmo valor de cobrança utilizado neste trabalho (R\$ 0,05/L).

$$CideGas = \frac{(CT \times TXSub - CideDiesel) \times Palcool / Pgas}{ConsGas} \quad (1)$$

$$CideAlcool = \frac{(CT \times TXSub - CideDiesel) \times Palcool / Pgas}{ConsAlcool} \quad (2)$$

Sendo:

CideGas = Valor da CIDE incidente sobre a gasolina (R\$)

CideÁlcool = Valor da CIDE incidente sobre o álcool hidratado (R\$)

CT = Custo Total do TPU

TXSub = Taxa de subvenção do TPU considerada (de 20% a 100%)

CideDiesel = Arrecadação atual da Cide com Diesel (R\$ 0,05 x consumo anual de diesel)

Palcool = Preço médio atual do álcool combustível

Pgas = Preço atual médio da gasolina C

ConsGas = Consumo atual anual de gasolina C

ConsAlcool = Consumo atual anual de álcool combustível hidratado

**TABELA 2: Consumo anual da gasolina, diesel e álcool hidratado (ano de 2014)**

Combustível veicular	Consumo 2014 (bilhões litros)
Gasolina C	41,1
Álcool Hidratado	17,8
Óleo diesel	57,2

Fonte: ANP – Agencia Nacional de Petróleo

A partir dos valores calculados da CIDE para os combustíveis automotivos, dos valores de alíquotas dos impostos e dos preços de realização de cada combustível, aplicam-se os cálculos tributários com base na cadeia de valor e estrutura tributária de cada tipo de combustível (FIGURA 1). A CIDE, o PIS e o ICMS do produtor são aplicados sobre o preço de realização, sendo que sobre o álcool anidro (misturado à gasolina C) e biodiesel não há incidência da CIDE. A substituição tributária ICMS na etapa de distribuição é calculada com



base nos preços finais, obtidos pela tabela de PMPF<sup>3</sup> do Ministério da Fazenda. Por fim, são aplicadas as margens e fretes atuais, em valores absolutos, para se obter o preço final de cada combustível. As alíquotas de PIS/Cofins e os preços médios finais dos combustíveis utilizados são de fontes oficiais e são apresentados nos anexos do trabalho, assim como a estrutura de cálculo da cadeia de tributos disponibilizada pela Agencia Nacional do Petróleo — ANP.

Para o cálculo do impacto inflacionário das medidas utilizou-se a estrutura de ponderação de cálculo inflacionário do IPCA, de acordo com os valores apresentados na TABELA 3 abaixo.

**TABELA 3: Peso dos combustíveis e TPU no cálculo da inflação do IPCA (ano de 2014)**

Peso Gasolina C IPCA	3,85%
Peso Álcool Hid. IPCA	0,88%
Peso TP ônibus IPCA	3,43%

Fonte: IPCA/IBGE

### **5.1. Limitações e simplificações metodológicas**

As simulações foram realizadas considerando dados médios no âmbito nacional. Vale ressaltar que vários parâmetros de cálculo são regionalizados, a exemplo do ICMS, preços de realização, margens e fretes. Dessa forma, para se calcular impactos regionalizados, principalmente no âmbito de cada estado, sugere-se que os cálculos sejam feitos naquela esfera. Para efeito de análise macro da política, esta Nota atende aos objetivos traçados, considerando, inclusive, os impactos médios para efeito de política nacional capitaneada pela União.

Outro aspecto a ressaltar é a não consideração da variação da demanda por TPU em função dos efeitos da elasticidade-preço. Quando se reduz preço de qualquer bem ou serviço, há elevação da demanda. Nos cálculos realizados não foi considerado esse

---

<sup>3</sup> Preço Médio Produto Final (Ato COTEPE CONFAZ - Comissão Técnica Permanente do ICMS - COTEPE/ICMS do Conselho Nacional de Política Fazendária)

efeito, tanto na demanda por viagens de TPU, quanto na demanda por gasolina ou álcool hidratado. Da mesma forma, quando se altera preços relativos entre gasolina e álcool, há movimentação de demanda entre esses dois produtos, que neste trabalho foram consideradas constantes em função da manutenção da proporção de preços entre ambos os produtos.

Quanto aos impactos inflacionários, os cálculos consideraram apenas os efeitos diretos, desconsiderando os efeitos indiretos como a elevação de preços em função do aumento de combustíveis - no âmbito da gasolina e álcool esse efeito é marginal, ao contrário do diesel que neste trabalho foi considerado preço inalterado. Da mesma forma, o TPU também se torna insumo de bens e serviços em função da política do Vale Transporte que imputa aos empregadores os custos de transporte superiores a 6% da renda dos seus contratados.

É importante considerar que estudos de cenários como este envolvem alterações de muitas variáveis e parâmetros dinâmicos, de forma que os resultados apresentados são frutos de premissas específicas para atender objetivos específicos traçados no escopo do trabalho. Isso significa que os resultados têm que ser analisados com certa parcimônia técnica.

## **6. Resultados**

As TABELAS 4 e 5 mostram os resultados das simulações feitas nos diversos cenários de subvenção do TPU. Observa-se que o impacto no IPCA é sempre negativo, variando de -0,54%, no caso de subvenção de 20% no custo total do TPU, à -1,95%, no caso de tarifa 100% subvencionada – a chamada “tarifa zero” pelos movimentos sociais. Isso ocorre em função das reduções no preço das tarifas de TPU serem sempre superiores aos aumentos realizados nos preços da gasolina e do álcool. Observa-se que um aumento médio de cerca de 30% no preço da gasolina e álcool, com o nível de arrecadação da CIDE do diesel atual, permitiria adotar uma política de tarifa zero no Brasil, sem entrar nas considerações acerca da viabilidade técnica-operacional da medida.

A TABELA 5 mostra os impactos sobre as finanças públicas. A União deixaria de arrecadar os valores da CIDE arrecadados atualmente em virtude das atuais alíquotas da gasolina e diesel – cerca de R\$ 4,01 bilhões. No caso do ICMS, observa-se que, a medida que se aumenta as subvenções e conseqüentemente os valores da CIDE, há um grande crescimento na arrecadação do ICMS da gasolina e álcool. Isso indica que em caso de medidas como essa, seriam necessários ajustes das alíquotas do ICMS para garantir um impacto menor no preço da gasolina permitindo assim, resultados melhores no IPCA.

**TABELA 4 - Cenários para cobertura do custo dos sistemas de transporte público por ônibus**

Cobertura TPU	Arrec. Cide (R\$ bi)	CIDE (R\$/l)		Variação preço (R\$)		Variação preço (%)		Var. (%) Tarifa bus	Impacto IPCA (%)
		Gasolina	Álcool	Gasolina	Álcool	Gasolina	Álcool		
20%	12,37	0,19	0,11	0,10	0,16	2,66%	5,24%	-20%	-0,54%
40%	24,74	0,42	0,26	0,36	0,37	9,47%	12,39%	-40%	-0,90%
60%	37,11	0,67	0,41	0,63	0,58	16,87%	19,55%	-60%	-1,24%
80%	49,49	0,90	0,55	0,89	0,78	23,68%	26,22%	-80%	-1,60%
100%	61,86	1,14	0,70	1,16	0,99	30,79%	33,37%	-100%	-1,95%

Fonte: Elaboração própria

**TABELA 5 - Cenários para cobertura do custo dos sistemas de transporte público por ônibus: impactos nos orçamentos públicos**

Cobertura TPU	Resultado Pis (R\$)	Resultado ICMS (R\$ mi)	Perda CIDE (mi R\$)		Resultado (mi R\$)	
			União	Est /mun.	União	Est /mun.
20%	0,00	2.150,34	-4.077	-1.665	-4.077	485
40%	0,00	6.676,91	-4.077	-1.665	-4.077	5.012
60%	0,00	11.500,73	-4.077	-1.665	-4.077	9.835
80%	0,00	15.953,42	-4.077	-1.665	-4.077	14.288
100%	0,00	20.628,61	-4.077	-1.665	-4.077	18.963

Fonte: Elaboração própria

Um cenário específico aqui considerado é referente ao custeio do custo do combustível (diesel) dos sistemas de TPU por ônibus. Esse cenário é importante porque a própria lei da CIDE coloca como destino possível dos recursos arrecadados os subsídios cruzados dentro da cadeia de combustíveis. Assim, poder-se-ia pensar em um subsídio cruzado entre a gasolina e álcool (transporte individual) para o diesel consumido apenas pelas operadoras de transporte público urbano. Nesta simulação, foram consideradas as situações com as desonerações do diesel utilizado apenas pelos operadores de TPU (CIDE,

PIS e ICMS). Isso seria o resultado de um pacto federativo em que a União perderia recursos de tributos federais, mas, em compensação, estados e municípios também entrariam com suas cotas de sacrifício em nome da redução do preço da tarifa do TPU. As TABELAS 6 e 7 mostram os resultados.

Observa-se que para cobrir os custos de combustíveis do TPU (estimado em 18% CT) seria necessária uma CIDE de R\$ 0,17 para gasolina, mas, se houver uma política de desoneração do diesel utilizado pelos operadores, essa alíquota poderia cair para R\$ 0,13. Neste caso, haveria uma perda adicional da União de arrecadação de R\$ 587 mi em função da perda do PIS do TPU e cerca de R\$ 2,0 bi dos estados pela perda do ICMS do diesel utilizado pelos operadores de transporte. A vantagem seria que a formação desse pacto federativo representaria menores resistências por parte dos usuários de transporte privado, já que o impacto na gasolina seria menor.

**TABELA 6 - Cenários para cobertura do custo dos combustíveis dos sistemas de transporte público por ônibus**

Arrec. CIDE (bi R\$)	Isenção trib. Diesel TPU	CIDE (R\$/l)		Variação preço (R\$)		Variação preço (%)		Var. (%) Tarifa	Impacto IPCA (%)
		Gasolina	Álcool	Gasolina	Álcool	Gasolina	Álcool		
9,20	Sim	0,13	0,08	0,03	0,11	0,89%	3,81%	-18%	-0,55%
11,49	Não	0,17	0,10	0,08	0,14	2,07%	4,77%	-18%	-0,50%

Fonte: Elaboração própria

**TABELA 7 - Cenários para cobertura do custo dos combustíveis dos sistemas de transporte público por ônibus: impactos nos orçamentos públicos**

Arrec. CIDE (bi R\$)	Isenção trib. Diesel TPU	Resultado	Resultado	Perda arrec. CIDE (R\$)		Result. Final (R\$)	
		Pis (R\$)	ICMS (R\$)	União	Est /mun.	União	Est /mun.
9,20	sim	-587,97	-779,41	-4077,03	-1665,27	-4665,00	-2444,68
11,49	não	0,00	1779,21	-4077,03	-1665,27	-4077,03	113,94

Fonte: Elaboração própria

## 7. Conclusões

A taxação da gasolina para financiar o TPU é uma prática defendida por muitos técnicos de mobilidade urbana com base nos princípios de compensação das externalidades geradas pelo transporte individual. Além de possuir esse carácter compensatório, há

também o caráter de transferência de renda já que os usuários de transporte individual, geralmente de maior renda, passariam a financiar o transporte de pessoas de baixa renda, usuárias de TPU.

No Brasil, já existe um mecanismo de taxaço da gasolina (CIDE) que pode ser utilizado para financiamento do TPU: pela alteraçao legislativa, com a previsao de transferencia direta dos recursos arrecadados na Contribuiçao para os municípios financiare o TPU; e, pela utilizaçao de subsídios cruzados na cadeia de produçao de combustíveis, o que a lei já permite atualmente.

As manifestações de 2013 deixaram claro que há necessidade de se discutir novas fontes de financiamento dos serviços urbanos, especialmente o TPU. Os preços desses serviços vêm subindo fortemente acima da inflaçao nos últimos anos e a qualidade caindo. Esses fatores vêm causando perda de competitividade e de demanda dos serviços de TPU. Consoante a isso, os sistemas de ônibus urbanos perderam mais de 25% da demanda pagante nos últimos 15 anos (Ipea, 2013).

Nesse contexto, atendendo ao clamor da população urbana brasileira, os dirigentes públicos devem analisar políticas públicas de financiamento extra tarifário do TPU, como a utilizaçao dos recursos da CIDE, de forma a garantir que as cidades apresentem um sistema de mobilidade mais inclusivo, equitativo e sustentável economicamente e ambientalmente. Políticas públicas que priorizem o transporte público coletivo em detrimento do individual são fundamentais neste objetivo e a taxaço da gasolina é um caminho adequado neste sentido.

## **8. Referências**

ANP - AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS. Anuário Estatístico Brasileiro do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. Brasília, 2015.

IPEA. Tarifaço e financiamento do transporte público urbano. Brasília: Ipea 2013 (Nota Técnica).

CARVALHO, C. H. R.; PEREIRA, R. H. M. Gastos das Famílias Brasileiras com Transporte Urbano Público e Privado no Brasil: Uma Análise da POF 2003 e 2009. Ipea, 2012 (Texto para Discussão IPEA 1803).

GEIPOT. Cálculo de Tarifas de Ônibus Urbanos: Instruções Práticas Atualizadas. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, Brasília, Ministério dos Transportes, 1995.

IBGE. Base de dados SIDRA. Censos demográficos brasileiros e Pesquisa de Orçamento Familiar - POF. Acessado no site [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br).

MARCELO SOBREIRO MACIEL. Tributos incidentes sobre os combustíveis. Câmara dos Deputados do Brasil. Brasília. 2011.

## ANEXOS

### Anexo 1

**TABELA A1: Preço médio combustíveis ATO COTEPE/PMPF Nº 7, DE 7 DE ABRIL DE 2016**

UF	GAC	GAP	DIESEL S10	ÓLEO DIESEL	GLP (P13)	GLP	QAV	AEHC	GNV	GNI	ÓLEO COMBUS TÍVEL	
	(R\$/ litro)	(R\$/ litro)	(R\$/ litro)	(R\$/ litro)	(R\$/ kg)	(R\$/ kg)	(R\$/ litro)	(R\$/ litro)	(R\$/ m³)	(R\$/ m³)	(R\$/ litro)	(R\$/ Kg)
AC	4,0341	4,0341	3,5719	3,4867	4,4898	4,4898	2,9583	3,0088	-	-	-	-
*AL	3,812	3,812	3,152	3,026	-	4,19	2,32	3,414	2,32	-	-	-
AM	3,8804	3,8804	3,273	3,1541	-	3,9606	-	3,4425	-	-	-	-
AP	3,591	3,591	3,981	3,526	5,2177	5,2177	-	3,245	-	-	-	-
*BA	3,8	3,94	3,36	3,16	3,8361	4,28	-	3,201	2,44	-	-	-
CE	3,55	3,55	3,05	3	3,759	3,759	-	2,5793	-	-	-	-
*DF	3,876	4,91	3,393	3,177	4,5416	4,5416	-	3,514	3,29	-	-	-
ES	3,5248	3,5248	2,9186	2,9186	-	3,8587	2,3997	2,8108	2,0622	-	-	-
*GO	3,8733	5,0889	3,1674	3,0034	4,1923	4,1923	-	2,9273	-	-	-	-
*MA	3,614	3,7745	3,175	3,058	-	4,181	-	3,354	-	-	-	-
MG	3,9058	4,9519	3,1765	3,0712	2,8485	2,8485	4,19	3,0618	-	-	-	-
MS	3,6586	4,86	3,3824	3,2707	4,583	4,583	2,2395	3,0559	2,3605	-	-	-
MT	3,8369	4,699	3,5006	3,3281	5,6244	5,6244	2,5846	2,7997	2,5281	2,13	-	-

<b>PA</b>	3,824	3,824	3,248	3,21	-	3,8915	-	3,271	-	-	-	-
<b>*PB</b>	3,8378	5,805	3,1613	3,0477	-	3,5714	1,8742	3,177	2,546	-	0,8928	0,8928
<b>PE</b>	3,734	3,734	3,045	3,014	3,6254	3,6254	-	2,916	-	-	-	-
<b>*PI</b>	3,7682	3,7682	3,2906	3,1794	4,2977	4,2977	2,1006	3,3631	-	-	-	-
<b>*PR</b>	3,7	4,789	2,959	2,87	4,4	4,4	-	2,78	-	-	-	-
<b>*RJ</b>	3,916	4,2618	3,179	3,014	-	4,0102	1,596	3,413	2,102	-	-	-
<b>RN</b>	3,922	5,57	3,284	3,134	4,2646	4,2646	-	3,109	2,578	-	1,69	1,69
<b>RO</b>	3,927	3,927	3,42	3,324	-	4,607	-	3,375	-	-	2,9656	-
<b>RR</b>	3,93	3,95	3,35	3,26	4,32	5,1	7,395	3,69	-	-	-	-
<b>RS</b>	-	-	-	-	-	-	-	3,5659	2,6162	-	-	-
<b>SC</b>	3,58	4,76	3,05	2,95	4,03	4,03	-	3,22	2,22	-	-	-
<b>SE</b>	3,707	3,828	3,162	2,964	-	4,087	2,3205	2,995	2,287	-	-	-
<b>*SP</b>	3,589	3,589	3,083	2,929	3,98	4,0279	-	2,756	-	-	-	-
<b>TO</b>	3,91	5,5	3,08	2,98	5,22	5,22	3,73	3,33	-	-	-	-

Fonte: Ministério da Fazenda (MF)



## Anexo 2

### Estruturas de Formação dos Preços: Gasolina Comum, Óleo diesel, GLP e Etanol Hidratado

#### GASOLINA COMUM

*Composição do preço da gasolina "A" (pura, sem a mistura de etanol anidro combustível - EAC) no produtor ou importador*

A. Preço de realização (1)

B. Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - Cide (2)

C. PIS/PASEP e Cofins (3)

D. Preço de faturamento sem ICMS  $D = A + B + C$

E. ICMS produtor  $E = [(D / (1 - ICMS\%)) - D]$  (6)

F. Preço de faturamento com ICMS (sem o ICMS da Substituição Tributária)  $F = D + E$

G. (i) ICMS da Substituição Tributária (com PMPF)  $G = (PMPF \times ICMS\% / (1 - MIX (9)) - E$  (7)

ou

(ii) ICMS da Substituição Tributária (na ausência do PMPF)  $G = F \times \% MVA \times ICMS\%$  (8)

H. Preço de faturamento do produtor sem frete (ex-refinaria) com ICMS  $H = F + G (i) \text{ ou } + G (ii)$

*Composição do preço do etanol anidro combustível (EAC) a ser misturado à gasolina "A"*

I. Preço do etanol anidro combustível (1)

J. Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - Cide (2)

K. PIS/Pasep e Cofins (4)

L. Preço de faturamento do produtor sem frete e sem ICMS (O ICMS incidente sobre o etanol anidro foi cobrado na etapa de produção da gasolina A na proporção da mistura para formação da gasolina C, conforme item G acima)

$L = I + J + K + L$  (5)

*Composição do preço da gasolina "C" (mistura de gasolina "A" e etanol anidro combustível) a partir da distribuidora*

M. Frete da gasolina "A" até a base de distribuição

N. Frete do EAC até a base de distribuição (frete de coleta)

O. Custo de aquisição da distribuidora  $O = M + N + (H \times (1 - \text{MIX } (9))) + (L \times \text{MIX } (9))$

P. Margem da distribuidora

Q. Frete da base de distribuição até o posto revendedor

R. Preço de faturamento da distribuidora  $R = M + N + O + P + Q$

*Composição do preço final de venda da gasolina "C" no posto revendedor*

S. Custo de aquisição do posto revendedor  $S = R$

T. Margem da revenda

U. Preço bomba de gasolina "C"  $U = S + T$

**Observações:**

(1) Preço FOB (sem fretes e tributos)

(2) Lei nº 10.336, de 12/12/01, e suas alterações, combinada com o Decreto nº 5.060, de 30/04/04, e suas alterações

(3) Lei nº 10.865, de 30/04/04, e suas alterações, combinada com o Decreto nº 5.059, de 30/04/04, e suas alterações

(para os contribuintes que optaram pela alíquota específica)

(4) Lei nº 11.727, de 23/06/08, e suas alterações, combinada com o Decreto nº 6.573, de 19/09/08, e suas alterações

(para os contribuintes que optaram pela alíquota específica)

(5) Em geral, diz-se que há diferimento tributário, quando o recolhimento de determinado tributo é transferido para uma etapa posterior da cadeia. No caso do etanol anidro combustível, o produtor ou importador de gasolina "A" recolhe o tributo incidente sobre a etapa de produção de anidro (usina), nos casos em que este seja utilizado para composição da gasolina "C".

(6) Alíquotas estabelecidas pelos governos estaduais (com reduções das bases de cálculo, se houver) e acrescidas do "Fundo de Pobreza" (se houver).

(7) Preço Médio ao Consumidor Final (PMPF) estabelecido por Ato Cotepe / PMPF

(8) Margem de Valor Agregado (MVA) estabelecido por Ato Cotepe / MVA (apenas na ausência do PMPF)  
(7)

(9) MIX: Lei nº 8.723, de 28/10/93, e suas alterações, combinada com a Resolução Cima nº 1, de 11/01/10, que define o percentual (%) de mistura obrigatória de etanol anidro combustível na gasolina

## **ÓLEO DIESEL**

*Composição do preço do óleo diesel (sem a mistura de biodiesel) no produtor ou importador*

- A. Preço de realização (1)
- B. Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - Cide (3)
- C. PIS/PASEP e Cofins (4)
- D. Preço de faturamento sem ICMS  $D = A + B + C$
- E. ICMS produtor  $E = [(D / (1 - ICMS\%)) - D]$  (6)
- F. Preço de faturamento com ICMS (sem o ICMS da Substituição Tributária)  $F = D + E$
- G. (i) ICMS da Substituição Tributária (com PMPF)  $G (i) = (PMPF \times ICMS\% / (1 - MIX (9))) - E$  (7)

ou

- (ii) ICMS da Substituição Tributária (na ausência do PMPF)  $G (ii) = \% MVA \times ICMS\%$  (8)
- H. Preço de faturamento do produtor (ex-refinaria) com ICMS  $H = F + G (i)$  ou  $G (ii)$

*Composição do preço do biodiesel (B100), a ser misturado ao óleo diesel (a partir do produtor de óleo diesel)*

- I. Preço do biodiesel a ser adquirido, pela distribuidora, do produtor de óleo diesel (1)
- J. PIS/PASEP e Cofins (5)
- K. Preço de faturamento do produtor de óleo diesel sem ICMS  $K = I + J$

*Composição do preço do diesel BX (mistura de diesel com biodiesel - B100) a partir da distribuidora*

- L. Frete do óleo diesel até a base de distribuição (2)
- M. Frete do biodiesel até a base de distribuição (Frete de coleta usina) (2)
- N. Custo de aquisição da distribuidora  $N = (H \times (1 - MIX (9))) + (K \times MIX (9)) + L + M$
- O. Margem da distribuidora
- P. Frete da base de distribuição até o posto revendedor

Q. Preço de faturamento da distribuidora  $Q = N + O + P$

*Composição do preço final de venda do diesel BX no posto revendedor*

R. Custo de aquisição do posto revendedor  $R = Q$

S. Margem da revenda

T. Preço bomba do diesel  $T = S + R$

**Observações:**

(1) Preço FOB (sem fretes e tributos)

(2) Frete até a base de distribuição (quando cobrados separadamente)

(3) Lei nº 10.336, de 12/12/01, e suas alterações, combinada com o Decreto nº 5.060, de 30/04/04, e suas alterações

(4) Lei nº 10.865, de 30/04/04, e suas alterações, combinada com o Decreto nº 5.059, de 30/04/04, e suas alterações (para os contribuintes que optaram pela alíquota específica)

(5) Lei nº 11.116, de 18/05/05, e suas alterações, combinada com o Decreto nº 5.297, de 06/12/04, e suas alterações (para os contribuintes que optaram pela alíquota específica)

(6) Preço Médio ao Consumidor Final (PMPF) estabelecido por Ato Cotepe / PMPF

(7) Margem de Valor Agregado (MVA) estabelecido por Ato Cotepe / MVA (apenas na ausência do PMPF)

(8) MIX: Lei nº 11.097, de 14/01/05, combinada com a Resolução CNPE nº 6, de 16/09/09, que define o percentual (%) de mistura obrigatória de biodiesel (B100) ao diesel

**ETANOL HIDRATADO COMBUSTÍVEL (álcool etílico hidratado combustível)**

*Composição do preço do etanol hidratado no produtor*

A. Preço de realização (1)

B. Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico = Cide (3)

C. PIS/PASEP e Cofins (4)

D. Preço de faturamento sem ICMS  $D = A + B + C$

E. ICMS produtor  $E = [(D / (1 - ICMS\%)) - D]$  (5)

F. Preço de faturamento do produtor com ICMS  $F = D + E$

*Composição do preço a partir da distribuidora*

G. Frete até a base de distribuição (2)

H. Custo de aquisição da distribuidora  $H = F + G$

I. Frete da base de distribuição até o posto revendedor

J. Margem da distribuidora

K. PIS/PASEP e Cofins (4)

L. Preço da distribuidora sem ICMS  $L = H + I + J + K - E$

M. ICMS da distribuidora  $M = [(L / (1 - ICMS\%)) - L - E]$  (5)

N. Preço da distribuidora com ICMS e sem Substituição Tributária da revenda  $N = M + L + E$

O. (i) ICMS da Substituição Tributária da revenda (com PMPF)  $O = (PMPF \times ICMS\%) - E - M$  (6)

ou

(ii) ICMS da Substituição Tributária da revenda (na ausência do PMPF)  $O = \% MVA \times (E + M)$  (7)

P. Preço de faturamento da distribuidora  $P = N + O$  (i) ou  $P = N + O$  (ii)

*Composição do preço final de venda do etanol hidratado no posto revendedor*

Q. Preço de aquisição da distribuidora  $Q = P$

R. Margem da revenda

S. Preço bomba do etanol hidratado combustível  $S = Q + R$

**Observações:**

(1) Preço FOB (sem fretes e tributos)

(2) Frete até a base de distribuição (quando cobrados separadamente)

(3) Lei nº 10.336, de 12/12/01 e suas alterações, combinada com o Decreto nº 5.060, de 30/04/04 e suas alterações

(4) Lei nº 11.727, de 23/06/08 e suas alterações combinada com o Decreto nº 6.573, de 19/09/08 e suas alterações

(para os contribuintes que optaram pela alíquota específica)

(5) Alíquotas estabelecidas pelos governos estaduais (com reduções das bases de cálculo, se houver) e acrescidas do "Fundo de Pobreza" (se houver).

Algumas legislações estaduais diferem o ICMS para a distribuidora ou antecipam para o produtor

(6) Preço Médio ao Consumidor Final (PMPF) estabelecido por Ato Cotepe / PMPF

(7) Margem de Valor Agregado (MVA) estabelecido por Ato Cotepe / MVA (apenas na ausência do PMPF)

**Fonte: ANP – Agência Nacional do Petróleo - Coordenadoria de Defesa da Concorrência  
acessado pelo link: <https://pt-br.facebook.com/notes/anp-ag%C3%A2ncia-nacional-do-petr%C3%B3leo-g%C3%A1s-natural-e-biocombust%C3%A0veis/estruturas-de-forma%C3%A7%C3%A3o-dos-pre%C3%A7os-gasolina-comum-%C3%B3leo-diesel-glp-e-etanol-hidrat/178492998844813/>**

## Anexo 3

**TABELA A2: Alíquotas de PIS/Cofins dos combustíveis**

Código	Descrição do Produto	Unidade de Medida	Alíquotas		Início de Escrituração	Término de Escrituração
			em Reais			
			PIS/PASEP	COFINS	Mês/Ano	Mês/Ano
<b>100</b>						
101	Gasolinas, Exceto Gasolina de Aviação	Metro Cúbico	46,58	215,02	jan/11	dez/11
101	Gasolinas, Exceto Gasolina de Aviação	Metro Cúbico	46,58	215,02	jan/12	#####
101	Gasolinas, Exceto Gasolina de Aviação	Metro Cúbico	85,75	395,86	#####	#####
101	Gasolinas, Exceto Gasolina de Aviação	Metro Cúbico	67,94	313,66	#####	
102	Óleo Diesel	Metro Cúbico	26,36	121,64	jan/11	#####
102	Óleo Diesel	Metro Cúbico	53,08	244,92	#####	#####
102	Óleo Diesel	Metro Cúbico	44,17	203,83	#####	
103	Gás Liqüefeito de Petróleo – GLP	Tonelada	29,85	137,85	jan/11	
104	Querosene de Aviação	Metro Cúbico	12,69	58,51	jan/11	
105	Correntes Destinadas à Formulação de Gasolinas	Metro Cúbico	46,58	215,02	jan/11	
105	Correntes Destinadas à Formulação de Gasolinas	Metro Cúbico	85,75	395,86	#####	#####
105	Correntes Destinadas à Formulação de Gasolinas	Metro Cúbico	67,94	313,66	#####	
106	Correntes Destinadas Exclusivamente à Formulação de Óleo Diesel	Metro Cúbico	26,36	121,64	jan/11	
106	Correntes Destinadas Exclusivamente à Formulação de Óleo Diesel	Metro Cúbico	53,08	244,92	#####	#####
106	Correntes Destinadas Exclusivamente à Formulação de Óleo Diesel	Metro Cúbico	44,17	203,83	#####	
107	Nafta Petroquímica Destinada à Formulação de Gasolina ou de Óleo Diesel	Metro Cúbico	46,58	215,02	jan/11	
108	Nafta Petroquímica Destinada à Formulação Exclusivamente de Óleo Diesel	Metro Cúbico	26,36	121,64	jan/11	
109	Biodiesel	Metro Cúbico	31,75	146,2	jan/11	dez/11

109	Biodiesel	Metro Cúbico	31,75	146,2	jan/12	#####
109	Biodiesel	Metro Cúbico	26,41	121,59	#####	
110	Biodiesel de Matérias-Primas Produzidas nas Regiões Norte, Nordeste e Semi-Árido	Metro Cúbico	27,03	124,47	jan/11	dez/11
110	Biodiesel de Matérias-Primas Produzidas nas Regiões Norte, Nordeste e Semi-Árido	Metro Cúbico	27,03	124,47	jan/12	#####
110	Biodiesel de Matérias-Primas Produzidas nas Regiões Norte, Nordeste e Semi-Árido	Metro Cúbico	22,48	103,51	#####	
111	Biodiesel de Matérias-Primas Adquiridas de Agricultor Familiar Enquadrado no PRONAF	Metro Cúbico	12,49	57,53	jan/11	dez/11
111	Biodiesel de Matérias-Primas Adquiridas de Agricultor Familiar Enquadrado no PRONAF	Metro Cúbico	12,49	57,53	jan/12	#####
111	Biodiesel de Matérias-Primas Adquiridas de Agricultor Familiar Enquadrado no PRONAF	Metro Cúbico	10,39	47,85	#####	
112	Álcool, Inclusive para Fins Carburantes – Venda por Produtor ou Importador	Metro Cúbico	8,57	39,43	jan/11	set/11
112	Álcool, Inclusive para Fins Carburantes – Venda por Produtor ou Importador	Metro Cúbico	8,57	39,43	out/11	
113	Álcool, Inclusive para Fins Carburantes – Venda por	Metro	21,43	98,57	jan/11	set/11



	Distribuidor ou Comerciante Não Varejista	Cúbico				
112	Álcool, Inclusive para Fins Carburantes – Venda por Produtor ou Importador	Metro Cúbico	8,57	39,43	out/11	
114	Crédito referente à aquisição de álcool anidro para adição à gasolina, no caso de venda realizada por produtor ou importador	Metro Cúbico	3,21	14,79	jan/11	
115	Crédito referente à aquisição de álcool anidro para adição à gasolina, no caso de venda realizada por distribuidor	Metro Cúbico	16,07	73,93	jan/11	
116	Crédito presumido por metro cúbico de álcool comercializado no mercado interno, por pessoa jurídica importadora ou produtora de álcool, inclusive para fins carburantes, sujeita ao regime de apuração não cumulativa.	Metro Cúbico	8,57	39,43	#####	#####
116	Crédito presumido por metro cúbico de álcool comercializado no mercado interno, por pessoa jurídica importadora ou produtora de álcool, inclusive para fins carburantes, sujeita ao regime de apuração não cumulativa.	Metro Cúbico	21,43	98,57	#####	

Fonte: Receita Federal – acessado no link: [http://www1.receita.fazenda.gov.br/sistemas/efd-contribuicoes/tabela-codigos/tabelas-de-codigos\\_PIS\\_Pasep\\_Cofins.htm](http://www1.receita.fazenda.gov.br/sistemas/efd-contribuicoes/tabela-codigos/tabelas-de-codigos_PIS_Pasep_Cofins.htm)