

VI ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITO TRIBUTÁRIO E FINANCEIRO I

JONATHAN BARROS VITA

RAYMUNDO JULIANO FEITOSA

CARLOS RENATO CUNHA

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte destes anais poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria - CONPEDI

Presidente - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC - Santa Catarina

Diretora Executiva - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini - UNIVEM/FMU - São Paulo

Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa - Pará

Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG - Goiás

Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos - Rio Grande do Sul

Vice-presidente Sudeste - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRio - Rio de Janeiro

Vice-presidente Nordeste - Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR - Ceará

Representante Discente: Prof. Dra. Sinara Lacerda Andrade - UNIMAR/FEPODI - São Paulo

Conselho Fiscal:

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - ESDHC - Minas Gerais

Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM - Rio de Janeiro

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho - Ceará

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS - Sergipe

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UNIMAR - São Paulo

Secretarias

Relações Institucionais:

Prof. Dra. Daniela Marques De Moraes - UNB - Distrito Federal

Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues - UNIVEM - São Paulo

Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - Mackenzie - São Paulo

Comunicação:

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali - Rio Grande do Sul

Profa. Dra. Maria Creusa De Araújo Borges - UFPB - Paraíba

Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro - UNOESC - Santa Catarina

Relações Internacionais para o Continente Americano:

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA - Bahia

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA - Maranhão

Relações Internacionais para os demais Continentes:

Prof. Dr. José Barroso Filho - ENAJUM

Prof. Dr. Rubens Beçak - USP - São Paulo

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicritiba - Paraná

Eventos:

Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta - Fumec - Minas Gerais

Profa. Dra. Cinthia Obladen de Almendra Freitas - PUC - Paraná

Profa. Dra. Livia Gaigher Bosio Campello - UFMS - Mato Grosso do Sul

Membro Nato - Presidência anterior Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UMICAP - Pernambuco

D597

Direito tributário e financeiro I [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Carlos Renato Cunha; Jonathan Barros Vita; Raymundo Juliano Feitosa – Florianópolis; CONPEDI, 2023.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5648-752-6

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Direito e Políticas Públicas na era digital

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Direito tributário. 3. Financeiro. VI Encontro Virtual do CONPEDI (1; 2023; Florianópolis, Brasil).

CDU: 34



VI ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITO TRIBUTÁRIO E FINANCEIRO I

Apresentação

O VI Encontro Virtual do CONPEDI foi realizado entre os dias 20 e 24 de junho de 2023, apresentou como temática central “Direito e Políticas Públicas na Era Digital”, sendo realizado em parceria com a Faculdade de Direito de Franca (FDF) e da Faculdades Londrina.

No plano das diversas atividades acadêmicas ocorridas neste encontro, destacam-se, além das palestras e oficinas, os grupos de trabalho temáticos, os quais representam um locus de interação entre pesquisadores que apresentam as suas pesquisas temáticas, seguindo-se de debates.

Especificamente, para operacionalizar tal modelo, os coordenadores dos GTs são os responsáveis pela organização dos trabalhos em blocos temáticos, dando coerência à produção e estabelecendo um fio condutor para organizar os debates em subtemas.

No caso concreto, assim aconteceu com o GT Direito tributário e financeiro I, o qual ocorreu no dia 22 de junho de 2023 das 13h30 às 17h30 e foi Coordenado pelos professores Jonathan Barros Vita, Raymundo Juliano Feitosa e Carlos Renato Cunha.

O referido GT foi palco de profícuas discussões decorrentes dos trabalhos apresentados, os quais são publicados na presente obra, a qual foi organizada seguindo alguns blocos temáticos específicos, que compreenderam os 16 artigos efetivamente apresentados, cujos temas e autores são citados abaixo:

Bloco 1- Direitos fundamentais e tributação

1. Mínimo existencial, desigualdade social e o princípio do não confisco: a justiça fiscal como instrumento para a efetivação da dignidade da pessoa humana - Saulo Capelari Junior, Tiago Domingues Brito e Jaime Domingues Brito
2. Princípio da capacidade contributiva x extrafiscalidade - Manuela Saker Morais e Livio Augusto de Carvalho Santos
3. “In tax we trust”: solidariedade social em um mundo pós pandemia - Ana Luiza Godoy Pulcinelli, Tiago Cappi Janini e Ricardo Pinha Alonso

4. A injustiça fiscal: o Robin Hood às avessas - Raymundo Juliano Feitosa, João Hélio de Farias Moraes Coutinho e Gustavo Henrique Maciel de Oliveira

5. O sistema tributário nacional à luz do movimento feminista: como lentes de gênero podem contribuir para uma efetiva justiça tributária - Bianca Tito e Bibiana Terra

Bloco 2 - Reforma tributária

6. Reforma tributária: a criação de um imposto sobre valor agregado como proposta para um sistema tributário mais justo e eficiente - Alessandra Rodrigues Pereira

7. O cashback tributário como mecanismo de justiça fiscal na reforma tributária - Daniela Ramos Marinho Gomes, Giovana Aparecida de Oliveira e Thaís Roberta Lopes

Bloco 3 - Direito tributário ambiental

8. Meio ambiente e fundamentos teóricos na gestão empresarial de políticas de proteção ambiental - Paulo Joviniano Alvares dos Prazeres, João Vitor Martin Correa Siqueira e Ana Laura Gonçalves Chicarelli

9. Tributação e política ambiental: o IPTU como instrumento de preservação do meio ambiente urbano - Mariana Luíza Pereira do Nascimento

Bloco 4 - Direito financeiro

10. O orçamento público e as emendas parlamentares impositivas em nível municipal: limites e possibilidades - Giovani da Silva Corralo e Lucas Monteiro Alves de Oliveira

11. Plano plurianual: deficiências para o planejamento orçamentário de longo prazo - Alexandre Coutinho da Silveira

Bloco 5 - Temas residuais

12. Guerra fiscal: reflexos sociojurídicos a partir da proposta de Súmula Vinculante n. 69 do Supremo Tribunal Federal - Diego Francivan dos Santos Chaar, Evelyn Vannelli De Figueredo Castro e Marcela Dorneles Sandrini

13. Oo imposto sobre a circulação de mercadorias e serviços seria o principal responsável pelos sucessivos aumentos nos preços dos combustíveis? - Francelino das Chagas Valença Junior e Jessica Manuella Duarte Valença

14. Considerações acerca da teoria da incidência econômica tributária sob à conjuntura da digitalização da economia - Antonio Carlos Freitas de Medeiros Junior e Carlos Renato Cunha

15. Imunidade musical e a suposta ofensa ao regime tributário especial da zona franca de Manaus - Paulo Roberto Lyrio Pimenta e Rodrigo Pacheco Pinto

16. Ttokenização de imóveis federais e interlocução entre devedor, PGFN, arrematante e cartórios: desafios ante a ausência de regulamentação de ativos digitais imobiliários no Brasil - Guiomar Rocha Pereira Magalhaes Bittencourt e Jonathan Barros Vita

Tendo como pano de fundo os supracitados artigos, a teoria e a prática se encontram nas diversas dimensões do direito tributário e financeiro, perfazendo uma publicação que se imagina que será de grande valia, dada a qualidade dos artigos e da profundidade das pesquisas apresentadas por diversos e eminentes pesquisadores dos mais variados estados e instituições brasileiras.

Isto ocorre, pois as contribuições teórico-práticas do direito tributário e financeiro têm sido instrumentos multidisciplinares e transversais para melhoria da sociedade e fomento da inovação e sustentabilidade social, (re)criando um caminho para o desenvolvimento brasileiro.

Esse é o contexto que permite a promoção e o incentivo da cultura jurídica no Brasil, consolidando o CONPEDI, cada vez mais, como um importante espaço para discussão e apresentação das pesquisas desenvolvidas nos ambientes acadêmicos da graduação e pós-graduação em direito.

Finalmente, deixa-se aos leitores um desejo de uma boa leitura, fruto da contribuição de um Grupo de trabalho que reuniu diversos textos e autores de todo o Brasil para servir como resultado de pesquisas científicas realizadas no âmbito dos cursos de Pós-Graduação Stricto Sensu de nosso país, representando o Brasil no exterior com bastante importância.

Prof. Dr. Jonathan Barros Vita – Unimar

Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa – UNICAP

Prof. Dr. Carlos Renato Cunha – Faculdades Londrina

O IMPOSTO SOBRE A CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS E SERVIÇOS SERIA O PRINCIPAL RESPONSÁVEL PELOS SUCESSIVOS AUMENTOS NOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS?

WOULD THE TAX ON THE MOVEMENT OF GOODS AND SERVICES BE THE MAIN RESPONSIBLE FOR SUCCESSIVE INCREASES IN FUEL PRICE?

Francelino das Chagas Valença Junior ¹

Jessica Manuella Duarte Valença ²

Resumo

No segundo semestre de 2021 foi disseminada, de maneira ampla e constante, pelas diversas redes sociais conteúdos afirmando que os sucessivos e escalonados aumentos de preços dos combustíveis teriam como principal vetor responsável a cobrança do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), pelas administrações tributárias em decorrência das decisões oriundas dos governos estaduais, sendo, portanto, os governadores os principais e diretos responsáveis pela, até então, escalada de preços dos combustíveis fósseis comercializados no Brasil. O presente artigo busca investigar quais seriam os reais motivos que impactam a expressiva variação positiva de preços dos combustíveis que estamos assistindo, para tanto faremos um corte temporal dos últimos sete anos, tendo como objetivo observar se houve elementos que embasaram essa assertiva, bem como evitar uma suposta politização dos argumentos já que nos debruçaremos sobre o período de vários governos que, em princípio, têm ideologias distintas. Foi feito um levantamento das alíquotas estaduais do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e de Comunicação (ICMS) incidentes sobre os combustíveis no período de duas décadas, demonstrando não ter havido variação significativa a ponto de impactar os valores cobrados, não havendo correlação entre o discurso disseminado e o mundo dos fatos.

Palavras-chave: Icms, Combustíveis, Carga tributária, Alíquota, Preço

Abstract/Resumen/Résumé

In the second half of 2021, content was widely and constantly disseminated by the various social networks stating that the successive and staggered increases in fuel prices would have as the main responsible vector the collection of the Tax on the Circulation of Goods and Services (ICMS), by the tax administrations as a result of decisions taken by the state governments, with the governors being, therefore, the main and direct responsible for the,

¹ Doutorando e Mestre em Direito (2021) pelo Centro Universitário de Brasília. Especialista em Programação de Ensino (2002). Bacharel em Direito pela Universidade Católica de Pernambuco (2011).

² Especialista em Direito Tributário pelo IBET e graduada em Direito pela Universidade Católica de Pernambuco (2015)

until then, escalation in the prices of fossil fuels sold in Brazil. This article seeks to investigate what would be the real reasons that impact the significant positive variation in fuel prices that we are witnessing. a supposed politicization of the arguments since we will look at the period of several governments that, in principle, have different ideologies. A survey was carried out of the state rates of the Tax on Operations related to the Circulation of Goods and on the Provision of Interstate Transport and Communication Services (ICMS) levied on fuels in the period of two decades, demonstrating that there was no significant variation to the point of impacting the amounts charged, with no correlation between the disseminated discourse and the world of facts.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Icms, Fuels, Tax burden, Aliquot, Price

1. INTRODUÇÃO

No dia 11 de agosto de 2021, a Petrobrás anunciou o nono (CORREIO BRASILIENSE) aumento dos preços dos combustíveis no ano. A variação dos preços dos combustíveis apenas neste ano, levando-se em consideração os aumentos até julho, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, correspondem aos seguintes valores conforme o tipo de produto: Gasolina 27,51%; etanol 34,69%; óleo diesel 25,78%; gás veicular 27,50% enquanto o índice geral de inflação medido pelo IPCA no período foi de 4,76% (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA). Segundo os dados em tela, os aumentos variaram de 5,41 (no caso do óleo diesel) a 7,28 vezes (no caso da gasolina) a inflação para o mesmo período.

Esse fato, por si só, já seria digno de uma maior pesquisa sobre os principais fatores que estariam contribuindo para a significativa majoração nos preços de um produto vital para toda a nossa economia e que, de maneira significativa, tem impacto na produção de outros bens e serviços e, por consequência, em toda a economia. No entanto, o que nos chamou a atenção para o problema foram as reiteradas declarações do presidente da República que apontou como fator principal pelos sucessivos aumentos em um dos produtos da nossa matriz energética, o ICMS.

Pela primeira vez, após o advento da Constituição de 1988, temos observado, reiteradamente, um presidente da República atribuir aos chefes do executivo estadual a responsabilidade pelos sucessivos aumentos nos preços dos combustíveis. Um dos exemplos que poderíamos citar foi a seguinte fala publicada em conhecido sítio de notícias: “O preço [da gasolina] não está alto. O que pesa é o ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços), o grande problema é a ganância. É um crime o que acontece, um assalto explícito em cima do consumidor.” (ECONOMIA UOL, 2021) Para o presidente, o grande vilão dos constantes aumentos de preços seria do principal imposto sobre o consumo.

Como o objetivo deste trabalho não é destacar a quantidade de vezes que o chefe do Executivo Federal atribuiu a culpa pelos sucessivos aumentos dos combustíveis aos governadores, mas apenas registrar o fato, deixamos ao encargo do leitor, caso assim deseje, satisfazer a sua curiosidade, a possibilidade de pesquisar as inúmeras vezes que o assunto foi abordado nas diversas mídias existentes hoje em dia. Focaremos apenas no fato de aprofundarmos um pouco mais sobre se haveria, de fato, uma responsabilidade por parte dos entes estatais, mais precisamente, do ICMS nos frequentes aumentos de preços dos combustíveis.

2. A CARGA TRIBUTÁRIA

A carga tributária no Brasil é majoritariamente sobre o consumo e pulverizada por impostos e contribuições distribuídas pelos três níveis de governo, contribuindo para a complexidade do Sistema Tributário (VALENÇA JUNIOR, 2021, p. 98). Uma modulação da matriz tributária majoritariamente incidente sobre um consumo, para uma sobre a renda e o patrimônio “pode significar um estímulo ao consumo, que acarrete um estímulo à produção, proporcionando um crescimento sustentável da economia, com a consequente criação de novos postos de emprego,” (GASSEN E SILVA, 2016, p. 193) conforme explicita Valcir Gassen. É notória a possibilidade de impacto econômico positivo ao permitir que uma quantidade significativa de recursos possa circular no mercado por meio do aumento do consumo das classes menor poder aquisitivo que, notadamente, tem maior propensão para consumir em decorrência da demanda reprimida.

Outro aspecto observado, “os princípios de liberdade e igualdade, as garantias do mínimo existencial e da paz social, conformadas no direito tributário pelo princípio da capacidade contributiva, são hoje moldados pelo direito constitucional positivo” (KIRCHHOF, 2016, p. 32.), não sendo, portanto, uma opção do legislador infraconstitucional, porém, uma opção abraçada quando na construção do atual tecido constitucional.

Abaixo temos a carga tributária por bases de incidência, vejamos:

Carga Tributária e Variações por Base de Incidência - 2019 x 2018

Cód.	Tipo de Base	Arrecadação [R\$ milhões]			% PIB			% da Arrecadação		
		2018	2019	Variação	2018	2019	Var (p.p. do PIB)	2018	2019	Var (p.p. da Arrec.)
0000	Total:	2.291.407,08	2.408.396,50	116.989,41	33,26%	33,19%	-0,07	100,00%	100,00%	0,00
1000	Renda	495.355,23	540.739,55	45.384,31	7,19%	7,45%	0,26	21,62%	22,45%	0,83
2000	Folha de Salários	626.446,84	667.907,84	41.461,00	9,09%	9,20%	0,11	27,34%	27,73%	0,39
3000	Propriedade	106.362,95	116.089,14	9.726,19	1,54%	1,60%	0,06	4,64%	4,82%	0,18
4000	Bens e Serviços	1.026.336,00	1.042.722,52	16.386,52	14,90%	14,37%	-0,53	44,79%	43,30%	-1,50
5000	Trans. Financeiras	36.617,97	40.911,06	4.293,09	0,53%	0,56%	0,03	1,60%	1,70%	0,10
9000	Outros	288,09	26,39	-261,70	0,00%	0,00%	-0,00	0,01%	0,00%	-0,01

Fonte: Receita Federal (RECEITA FEDERAL, 2019)

De acordo com o gráfico acima, nos anos de 2018 e 2019 a carga tributária sobre bens e serviços foi respectivamente de 14,9% e 14,37%, enquanto a renda e a propriedade juntas somam 8,73% e 9,05% para o mesmo período.

No próximo quadro, veremos a distribuição da carga tributária por ente federativo:

Carga Tributária por Ente Federativo

Entidade Federativa	2018			2019			Variação			
	Arrecadação [R\$ milhões]	% do PIB	% da Arrecad.	Arrecadação [R\$ milhões]	% do PIB	% da Arrecad.	Arrecadação [R\$ milhões]		p.p. do PIB	p.p. da Arrecad.
							Nominal	Real ^[1]		
União	1.547.402,45	22,46%	67,53%	1.614.740,49	22,25%	67,05%	67.338,03	3.054,60	-0,21	-0,48
Estados	593.382,08	8,61%	25,90%	629.125,48	8,67%	26,12%	35.743,40	11.092,65	0,06	0,23
Municípios	150.622,55	2,19%	6,57%	164.530,53	2,27%	6,83%	13.907,98	7.650,70	0,08	0,26
Total	2.291.407,08	33,26%	100,00%	2.408.396,50	33,19%	100,00%	116.989,41	21.797,94	-0,07	0,00

[1] Foi usado o deflator implícito do PIB para corrigir a arrecadação de 2018.

Fonte: Receita Federal (RECEITA FEDERAL, 2019)

Segundo os dados supra, no período de 2018 e 2019 a União arrecadou 22,46% e 22,25% do PIB; os estados 8,61% e 8,67%; os municípios 2,19% e 2,27%. Em relação à arrecadação, poderíamos dizer que em 2019 a união ficou com aproximadamente 67%, os estados com 26% e os municípios com quase 7% do total arrecadado. Os números não deixam dúvidas sobre a concentração de recursos no Governo Federal.

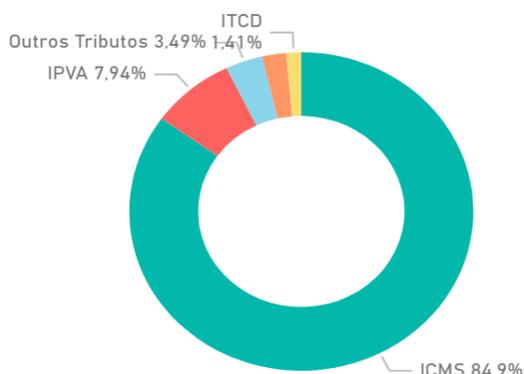
3. O ICMS

O imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação – ICMS é o tributo sobre o consumo com maior arrecadação no País, sem sombra de dúvida, de competência dos governos estaduais e do Distrito Federal por disposição constitucional¹, corresponde a uma arrecadação de 7,06% do Produto Interno Bruto, ou seja, dos cerca de 7,4 trilhões (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA) dos bens e serviços produzidos no País, o imposto em questão foi de aproximadamente 522, 56 bilhões de reais referente ao ano de 2020.

Em 2020, o montante da receita de ICMS das 27 unidades da federação do Brasil correspondeu a 84,9% da arrecadação de tributos estaduais, ou seja, dos 615, 53 bilhões

¹ Artigo 155 §2º Constituição Federal.

que ingressaram nos cofres públicos, o principal imposto estadual corresponde a pouco mais de 522 bilhões, conforme podemos observar no gráfico abaixo:



Tributo	Valor de Arrecadação
ICMS	522.568.477.955,85
IPVA	48.883.355.973,94
Outros Tributos	21.461.598.038,57
TAXAS	13.923.434.799,74
ITCD	8.690.464.512,46

Fonte: Confaz – Ministério da Economia

No quadro abaixo, temos a relação do percentual da receita tributária *versus* PIB, bem como a sua distribuição por tributo, especialmente o ICMS.

Receita Tributária por Ente Federativo - 2018 e 2019 - Principais Variações em Pontos Percentuais do PIB

Tributo/Competência	2018	2019	Variação (p.p. do PIB)
	% PIB	% PIB	
Total da Receita Tributária	33,26%	33,19%	-0,07
Tributos do Governo Federal	22,46%	22,25%	-0,21
Imposto de Renda Retido na Fonte	3,82%	4,03%	0,21
Imposto de Renda Pessoas Físicas	0,47%	0,52%	0,05
Outros Tributos Federais	12,87%	12,82%	-0,05
Imposto sobre Produtos Industrializados	0,78%	0,72%	-0,06
Contrib. para o PIS/Pasep e Cofins	4,51%	4,15%	-0,36
Tributos do Governo Estadual	8,61%	8,67%	0,06
ICMS	6,96%	7,01%	0,05
Outros Tributos Estaduais	1,66%	1,66%	0,00
Tributos do Governo Municipal	2,19%	2,27%	0,08

O ICMS corresponde a cerca de 8,6% do PIB sendo, como já dissemos acima, o principal tributo arrecadado pelos governos estaduais para fazer frente às diversas demandas da sociedade, incluindo a prestação de serviços públicos nas diversas áreas como saúde, segurança e saneamento.

4. A ALÍQUOTA DO ICMS SOBRE OS COMBUSTÍVEIS

Em decorrência das afirmações divulgadas sobre a responsabilidade do principal imposto estadual sobre as frequentes altas de combustíveis, decidimos fazer um levantamento sobre as alíquotas desse imposto em um relativo período que, inicialmente, nos possibilitasse evitar uma polarização do assunto sem base factível, para tanto, escolhemos um período de, pelo menos, 18 anos distribuído por todas as regiões do País. Sendo assim, vamos identificar a quanto correspondia e a quanto corresponde a atual alíquota incidente sobre os principais tipos de carburantes. Os estados escolhidos foram: Pernambuco, São Paulo, Distrito Federal, Rio Grande do Sul e Amazonas. Começamos pela terra dos altos coqueiros:

Em 29 de dezembro de 1995, foi publicada a Lei pernambucana nº 11.319 estabelecendo a alíquota de 25% nas operações com gasolina, álcool anidro e hidratado para fins combustíveis (GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO), vejamos:

Art. 1º A partir de 1º de janeiro de 1996, a alíquota do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação - ICMS passa a ser 25% (vinte e cinco por cento), nas operações internas, inclusive de importação, realizadas com gasolina, álcool anidro e hidratado, para fins combustíveis.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de janeiro de 1996.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

Atualmente, as alíquotas são: 29% para gasolina, 23% para etanol anidro e hidratado. Houve, em um período de 25 um aumento de 4 p.p. para a gasolina e uma queda de 2 p.p. para etanol anidro e hidratado

Na terra da garoa, em 4 de dezembro de 2003, foi publicada a Lei paulista nº 11.593 estabelecendo a alíquota de 12% de ICMS nas operações com óleo diesel e álcool etílico hidratado carburante e de 25% para álcool etílico anidro carburante, querosene de aviação e gasolina (GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO), vejamos:

Artigo 1º - Passam a vigorar com a seguinte redação os dispositivos a seguir indicados da Lei nº 6.374, de 1º de março de 1989:

I - o item 10 do § 1º do artigo 34:

"10. 12% (doze por cento), nas operações com:

a) óleo diesel;

b) álcool etílico hidratado carburante;"

II - o item 25 do § 5º do artigo 34:

"25. álcool etílico anidro carburante, querosene de aviação e gasolina." (NR)

Artigo 2º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

No presente momento as alíquotas são: 12% para biodiesel e diesel, etanol hidratado 12%, etanol anidro 25% e a mesma alíquota para a gasolina. Não houve variação da alíquota praticada em 2003 e entre 2020 e 2021 para os mesmos produtos.

Na Capital Federal, a Lei de ICMS nº 1.254 de 8 de novembro de 1996 do Distrito Federal, estipulou a alíquota de 25% para petróleo e combustíveis líquidos e gasosos, exceto óleo diesel, lubrificantes e gás liquefeito de petróleo-glp; de 12% para óleo diesel e gás liquefeito de petróleo (SECRETARIA DA FAZENDA DO DISTRITO FEDERAL). Vejamos:

Art. 18. As alíquotas do imposto, seletivas em função da essencialidade das mercadorias e serviços, são:

II - nas operações e prestações internas:

a) de 25% (vinte e cinco por cento), para:

... 12) petróleo e combustíveis líquidos ou gasosos, exceto óleo diesel, querosene de aviação destinado ao abastecimento de aeronaves comerciais utilizadas para transporte de passageiros e cargas, lubrificantes e gás liquefeito de petróleo – GLP;

d) de 12% (doze por cento), para:

... 2) óleo diesel e gás liquefeito de petróleo-glp;

As atuais alíquotas são: 28% para biodiesel, 15% para diesel, 28% para gasolina e etanol anidro e 25% para etanol hidratado. Houve uma variação em relação ao ano de 1996 para 2021 de 3 p.p. para os combustíveis em apreço.

Na região conhecida por abrigar parte do pulmão do mundo, em 29 de dezembro de 1997, foi publicada a Lei Complementar nº 19 que institui o código tributário no Estado do Amazonas (LEGISWEB, 2021) e que fixou a alíquota de 25% para álcool carburante, gasolina e gás natural e de 17% para gás liquefeito de petróleo e outros produtos. Vejamos:

Art. 12 - As alíquotas, seletivas em função da essencialidade dos produtos ou serviços, são as seguintes: I - nas operações e prestações internas: a) **vinte e cinco por cento para** automóveis de luxo definidos em regulamento; iates e outras embarcações ou aeronaves de esporte, recreação e lazer; motocicletas com motor acima de 180 cm³ de cilindradas; armas e munições; fumo e seus derivados; bebidas alcólicas, inclusive cervejas e chopes; jóias e outros artigos de joalheria; **álcool carburante, gasolinas e gás natural em qualquer estado ou fase de industrialização; querosene de aviação;** energia elétrica e serviços de comunicações; b) **dezessete por cento para as demais mercadorias, inclusive o GLP, e serviços; (grifei)**

Atualmente as alíquotas são: 25% para etanol anidro, etanol hidratado e gasolina; 12% para biodiesel, 17% para diesel e GLP, sendo, portanto, as mesmas alíquotas praticadas em 1996.

Na região que abriga os pampas, em 30 de dezembro de 1996, foi publicada a Lei nº 10.908, dispondo sobre as alíquotas de ICMS no Rio Grande do Sul e definido a alíquota de 25% para gasolina e álcool anidro e hidratado para fins combustíveis e de 12% para óleo diesel, gás liquefeito de petróleo – GLP e gás natural (LEGISWEB, 2021). Vejamos:

Art. 12 - As alíquotas do imposto são:

II - nas operações internas com as mercadorias ou nas prestações de serviços, a seguir relacionados:

a) 25% (vinte e cinco por cento):

... 8 - gasolina e álcool anidro e hidratado para fins combustíveis;

d) 12% (doze por cento):

... 24 - óleo diesel, gás liquefeito de petróleo - GLP, gás natural e gás residual de refinaria;

Em relação ao ano de 1996, tivemos um acréscimo de 5 p.p. para gasolina, álcool anidro e álcool hidratado, nos demais produtos, incluindo óleo diesel, as alíquotas são as mesmas.

A título de ilustração, podemos verificar na tabela abaixo (AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, 2001) os percentuais das alíquotas de combustíveis praticadas pelas 27 unidades da Federação 21 anos atrás, vejamos:

UF	PETRÓLEO	GASOLINA	ÁLCOOL HIDRATADO	DIESEL	ÓLEO COMB	QAV-1	GLP	GÁS NATURAL	ÓLEOS LUBRIF
RO	18%	25%	25%	17%	17%	25%	12%	12%	17%
AC	18%	25%	25%	17%	17%	25%	17%	17%	17%
AM	18%	25%	25%	17%	17%	25%	17%	17%	17%
RR	18%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	12%	17%
PA	18%	25%	25%	17%	17%	17%	12%	12%	17%
AP	18%	25%	25%	17%	17%	25%	12%	12%	25%
TO	18%	25%	25%	17%	17%	25%	17%	17%	17%
MA	18%	25%	25%	17%	17%	17%	17%	17%	17%
PI	18%	25%	25%	17%	20%	25%	17%	17%	20%
CE	18%	25%	25%	25%	17%	25%	17%	17%	17%
RN	18%	25%	25%	17%	17%	17%	12%	12%	17%
PB	18%	25%	25%	17%	17%	17%	17%	17%	17%
PE	18%	25%	25%	17%	17%	17%	12%	12%	17%
AL	18%	25%	25%	17%	17%	17%	12%	12%	17%
SE	18%	25%	25%	17%	17%	25%	12%	12%	17%
BA	18%	25%	25%	17%	17%	17%	12%	12%	17%
MG	18%	25%	25%	18%	18%	25%	12%	12%	18%
ES	18%	25%	25%	17%	17%	25%	12%	12%	17%
RJ	18%	30%	30%	12%	18%	20%	12%	12%	18%
SP	18%	25%	25%	12%	18%	25%	12%	12%	18%
PR	18%	25%	17%	12%	17%	17%	12%	12%	17%
SC	18%	25%	25%	12%	17%	17%	12%	12%	17%
RS	18%	25%	25%	12%	17%	17%	12%	12%	17%
MS	18%	25%	25%	17%	17%	17%	17%	17%	17%
MT	18%	25%	25%	17%	17%	17%	17%	17%	17%
GO	18%	25%	25%	17%	17%	25%	12%	12%	17%
DF	18%	25%	25%	12%	25%	25%	12%	12%	17%

Fonte: Conselho Nacional de Política Fazendária - CONFAZ (alíquotas vigentes em 15/09/2000).

Na tabela abaixo, temos a carga efetiva de ICMS sobre a comercialização dos combustíveis (MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2020):

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

Fonte: Secretarias Estaduais de Fazenda (2020).

Em uma análise comparativa entre as duas tabelas acima, uma do ano 2000, a outra do ano de 2020, pode-se observar facilmente que, mesmo decorrido o lapso temporal de duas décadas, não há alteração significativa entre as alíquotas de ICMS praticadas pelos estados no período de 20 anos. Sendo assim, por simples dedução, é fácil constatar que não seria o percentual de tributo aplicado, de competência dos entes subnacionais, o responsável pelo aumento no preço dos combustíveis.

5. PREÇO DA GASOLINA E DO ÁLCOOL

No dia 18 de fevereiro deste ano, o presidente da República, aparentemente incomodado com o quarto aumento de combustíveis do ano, anunciou que zeraria por dois meses os impostos federais incidentes sobre os combustíveis, com o início da vigência em 1º de março. No entanto,

na mesma data em que entrou em vigor a referida redução dos impostos federais, a Petrobrás anunciou o quinto aumento de combustíveis do ano, de aproximadamente 5% sobre a gasolina e sobre o óleo diesel (PODER 360, 2021). Os tributos federais (CIDE, PIS/PASEP e Cofins) que incidem sobre a gasolina correspondem a 11,5%, sobre o diesel a 7,1% (PETROBRÁS, 2021). O terceiro aumento, na prática anulou a temporária redução dos tributária.

De acordo com o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Econômicos (DIEESE, 2006), a gasolina no início do ano 2000 custava R\$ 1,186; enquanto o álcool R\$ 0,787. A relação de preços entre os dois combustíveis era de 66,4%. Atualmente, o litro de gasolina está sendo comercializada na bomba de combustível em um valor de aproximadamente R\$ 6,06, levando-se em consideração a tabela de preço de venda de combustíveis dos valores de 18 estados (PETROBRÁS, 2021); enquanto o etanol está com preço médio de R\$ 4,497 o litro (TERRA ECONOMIA, 2021). A relação de preços entre os dois combustíveis está em 74,20%.

Pelo visto, muito menos os tributos federais são a principal causa pelo aumento dos combustíveis, de outra forma, a sua redução teria causado uma oscilação negativa nos valores praticados pelo mercado, contudo, mesmo com a redução dos impostos a elevação de preços demonstrou a existência de outros fatores que não o tributário. Destaque-se, no período de 20 anos a gasolina subiu mais 500%, o álcool mais de 570%, entretanto, mais uma vez ressaltamos, as alíquotas não tiveram oscilações significativas, pelo contrário, muitas permaneceram no mesmo patamar.

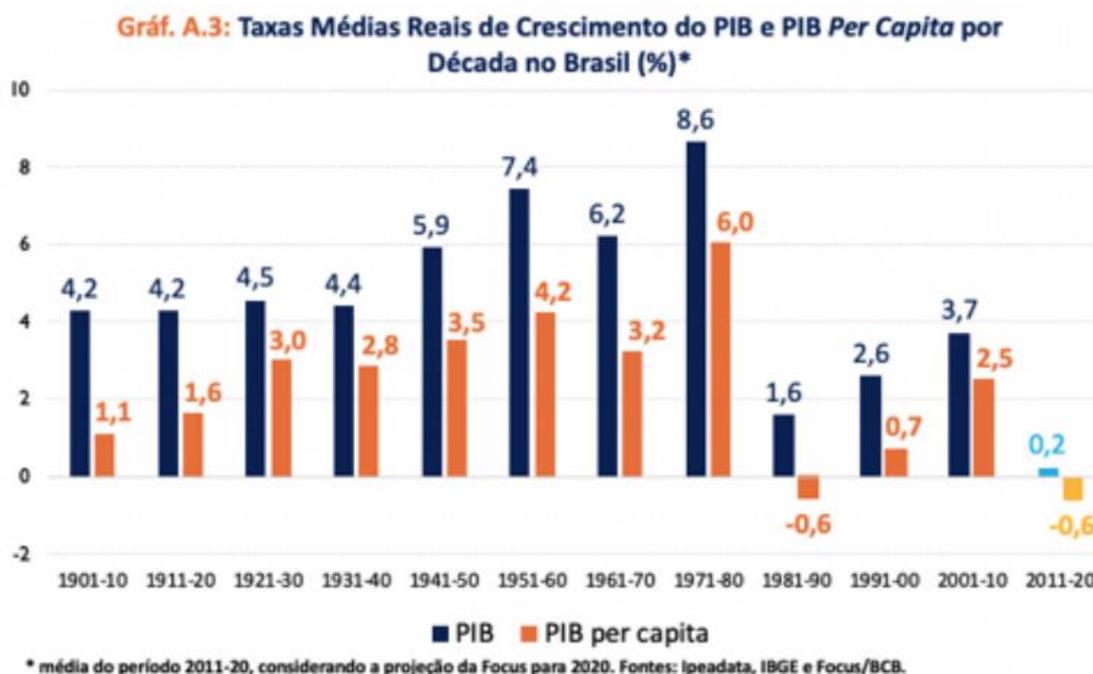
Por outro lado, a agência classificadora de risco de crédito Austin Rating, divulgou um relatório demonstrando que em um ranking composto por 111 países, o Brasil foi o sexto em que a moeda mais se desvalorizou (-22,4%), ganhando apenas para Venezuela (-95,7%), Seychelles (-33,5%), Zâmbia (-33,4%), Argentina (-28,8%) e Angola (-27,2%), perdendo para todos os demais (AUSTIN RATING, 2020).

Além disso, a inflação acumulada neste ano até julho, tendo como parâmetro o IPCA, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, foi de 4,76% (IBGE, 2021). Não obstante, no acumulado dos últimos doze meses correspondeu a 8,99% (IBGE, 2021). Possivelmente, esses dados devem ter uma relação de causa bem mais pertinente do que a suposta correção de alíquotas com a inflação observada nos combustíveis.

Em 2021, mais precisamente até o dia 22 de junho, o real ostentava o título de quarta moeda com mais valorização no ano (Austin Rating, 2021), perdendo apenas para as moedas da Geórgia, Moçambique e Ilhas Seychelles, correspondendo ao percentual acumulado de 3,6%

em relação ao dólar que estava cotado em patamar inferior a R\$ 5,00 (cinco reais), porém, esse índice é pífio se comparada a desvalorização do ano anterior. Sendo assim, ao abatermos o ganho até meados deste ano da desvalorização do ano anterior, teríamos ainda uma desvalorização de aproximadamente - 18% em um período de dezoito meses.

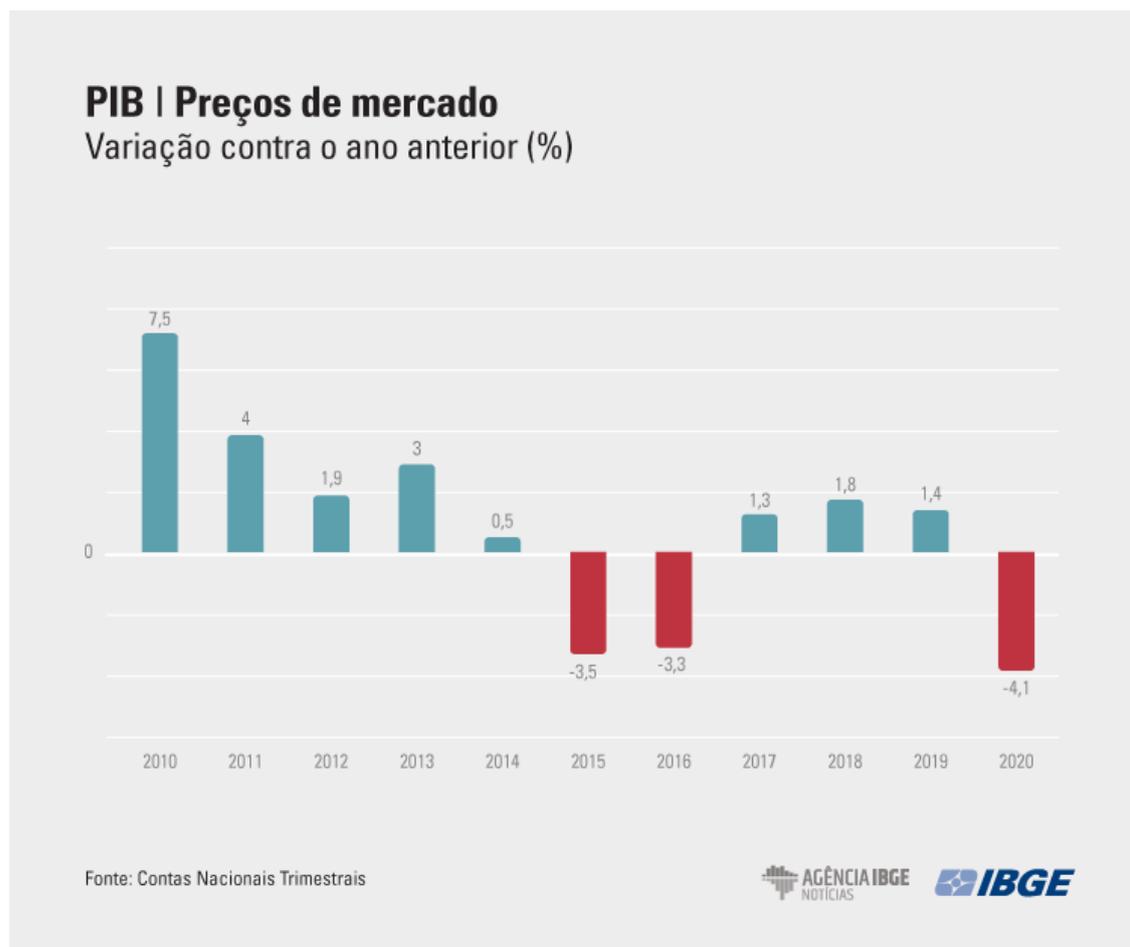
As taxas médias de crescimento do PIB do Brasil na última década foram as menores desde o início do século passado, conforme podemos constatar no gráfico abaixo:



Apud: Inbre/FGV

O atual período econômico está sendo conhecido como a nova década perdida, estamos no pior período de crescimento econômico dos últimos 120 anos, “O Brasil ficou atrás de 82% dos países do mundo no crescimento da renda *per capita* nesse período” (INBRE, 2021). A economia brasileira naufraga, as promessas de crescimento prometida pelo ministro da economia, Paulo Guedes, não surtiram efeito. Encontramo-nos, em um dos piores períodos da nossa história econômica.

Infelizmente, em 2020 houve a oscilação do PIB a preço de mercado de -4,1% (quadro abaixo), uma das possíveis causas foi a política adotada de combate a pandemia que não tem sido das melhores, inclusive com uma gestão não muito efetiva na prevenção e compra de vacinas, acarretando uma maior pressão negativa nos indicadores econômicos.



6. REPASSE DO ICMS PARA OS MUNICÍPIOS

A Constituição Federal estabelece que vinte e cinco por cento do produto da arrecadação do imposto do Estado sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação² pertencem aos municípios.

Segundo Luiz Claudio Fernandes Lourenço Gomes³, estima-se que 20% de toda a arrecadação de ICMS decorre da incidência desse imposto sobre os combustíveis (Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes, 2021). Para André Horta⁴, foram arrecadados aproximadamente 60 bilhões oriundos da incidência do ICMS apenas sobre a gasolina (ESTADÃO, 2021).

Como a arrecadação do principal tributo estadual foi de 522 bilhões em 2020 (MINISTÉRIO DA ECONOMIA, 2021), poderíamos afirmar que, sendo procedente a assertiva

² Artigo 158, IV, da Constituição Federal

³ secretário adjunto da Secretaria da Fazenda do Estado de Minas Gerais.

⁴ Diretor do Comitê de Secretários de Fazenda (Comsefaz)

do secretário adjunto da Receita estadual do fisco mineiro, teríamos uma arrecadação em torno de 100 bilhões resultantes da tributação sobre os combustíveis, sendo que 25% ou algo aproximado a 25 bilhões são repassados aos municípios por expresse dispositivo constitucional.

Ao divulgar que o suposto culpado pelos aumentos dos combustíveis seria do ICMS, o presidente da República fere o pacto federativo ao propor a redução da principal receita estadual com reflexo direto para as receitas municipais e, por via de consequência, aos serviços ofertados aos munícipes, notadamente os de menor poder aquisitivo que tem o serviço público como principal aliado para a satisfação de suas diversas necessidades, como por exemplo: creche, posto de saúde, escola, entre outros.

7. POLÍTICA DE PREÇOS DA PETROBRÁS

A Petróleo Brasileiro S/A, ou simplesmente Petrobrás como é mais conhecida, é uma das maiores empresas de capital aberto do Brasil, ocupou nos anos de 2019 e 2020 o primeiro lugar no Ranking Anual Global 2000 da Forbes. Contudo na 19ª edição da publicação da revista, caiu para a quarta posição, com um valor de mercado de 52,7 bilhões de dólares, bem distante da avaliação em 2019 quando chegou ao patamar de 91,2 bilhões de dólares

Em 14 de outubro de 2016, a Petrobrás publicou em seu blog fatos e dados a adoção da nova política de preços da estatal que levaria em conta dois fatores principais: “a paridade com o mercado internacional - também conhecido como PPI e que inclui custos de frete de navios, custos internos de transporte e taxas portuárias – mais uma margem que será praticada para remunerar riscos inerentes à operação” (PETRÓBRAS, 2021), os riscos que a empresa se referia seriam, por exemplo, a “volatilidade da taxa de câmbio e dos preços sobre estadias em portos e lucro, além de tributos” (PETRÓBRAS, 2021). Em relação aos tributos, causa estranheza ser colocada como riscos inerente a operação a compulsoriedade de seu pagamento, aliás, o risco deveria ser o não recolhimento ou a sonegação por ser, como é de notório conhecimento, uma mora sujeita a sanções pecuniárias, juros e multa, ou no segundo caso, também ilícito penal.

No documento divulgado, a estatal informa que “a decisão do comitê executivo levou em conta o crescente volume de importações, o que reduz a participação da Petrobras, e também a sazonalidade do mercado mundial de petróleo” (PETRÓBRAS, 2021). Sendo assim, diversos fatores entram na equação refletindo a oscilação dos preços praticados pela Petrobrás, não sendo o ICMS pela constância das alíquotas, conforme demonstrado acima, a suposta vilã das oscilações de preços.

O fato da nossa moeda ter tido uma significativa desvalorização nos últimos meses, atrelada à crise econômica e política que estamos atravessando, reflete em todos os produtos atrelados ao dólar, em especial aos combustíveis, sendo esse, aliado a inflação um dos principais catalizadores para a alta de preço.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo buscou investigar se as afirmações do presidente da República, imputando ao ICMS a responsabilidade pelos sucessivos aumentos de preços dos combustíveis teria pertinência. Para tanto, buscamos fazer um levantamento histórico sobre o comportamento das alíquotas em diversas Unidades da Federação em um período temporal não inferior a 20 anos.

Em duas décadas, não tivemos oscilações relevantes nas alíquotas do ICMS sobre os combustíveis que justificasse aumento significativo. Por outro lado, identificamos ao longo do tempo uma expressiva desvalorização do Real, em especial no ano de 2021, colocando a no ranking das moedas que mais perderam valor. Aliado a esse fato, tivemos ainda: a retomada do fantasma da inflação em conjunto com a queda do PIB, a crise econômica que mergulhamos e a baixa expectativa de crescimento e se, ainda não bastassem esses fatores, a crise política que assusta principalmente os investidores internacionais.

Por fim, concluímos não haver nenhuma correlação entre as alíquotas de ICMS praticadas pelos estados com os sucessivos aumentos dos combustíveis, sendo este último reflexo de diversos fatores, entre eles, a política de preços adotada pela Petrobrás de paridade com o mercado internacional, bem como o reflexo da atual política econômica que, infelizmente, não foi capaz de realizar o prometido crescimento econômico, muito menos, de nos livrar dos sucessivos voos de galinha ao qual estamos aprisionados por décadas.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO. **Combustíveis no Brasil: Políticas de Preço e Estrutura Tributária**. Disponível em: <<http://www.anp.gov.br/images/central-de-conteudo/notas-estudos-tecnicos/notas-tecnicas/nota-tecnica-11-2001-see.pdf>>. Acesso em: 14 ago. 2021.

ALVARENGA, Darlan. **Real é a 4ª Moeda Que Mais se Valorizou em 2021, Aponta Ranking com 120 Países**. Austin Rating, 23 de jun de 2021. Disponível em: <[https://www.austin.com.br/Midia/23-06-2021%20Real%20%C3%A9%20a%204%C2%AA%20moeda%20que%20mais%20se%20valorizou%20no%20mundo%20em%202021%20\(Portal%20G1%20-%20Globo\)/10211](https://www.austin.com.br/Midia/23-06-2021%20Real%20%C3%A9%20a%204%C2%AA%20moeda%20que%20mais%20se%20valorizou%20no%20mundo%20em%202021%20(Portal%20G1%20-%20Globo)/10211)>. Acesso em: 06 set. 2021.

Alvo de Bolsonaro, ICMS não é principal razão da disparada da gasolina. Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes, 2021. Disponível em:

<<https://www.fecombustiveis.org.br/noticia/alvo-de-bolsonaro-icms-nao-e-principal-razao-da-disparada-da-gasolina/247491>>. Acesso em: 11 set. 2021.

AMORIM, Paulo. **ANP divulga média de preços do etanol em 21 estados do Brasil**. Terra Economia, 26 de ago de 2021. Disponível em: <<https://fdr.com.br/2021/08/26/anp-divulga-media-de-preco-do-etanol-em-21-estados-do-brasil/>>. Acesso em 14 set. 2021.

BALASSIANO, Marcelo; CONSIDERA, Cláudio. **Posição relativa do PIB per capita do Brasil entre as maiores economias do mundo**. Blog do Inbre, 16 de Dez. 2020. Disponível em: <<https://blogdoibre.fgv.br/posts/posicao-relativa-do-pib-capita-do-brasil-entre-maiores-economias-do-mundo>>. Acesso em: 14 set. 2021.

BARROS, Alexandre. **PIB cresce 3,2% no 4º tri, mas fecha 2020 com queda de 4,1%, a maior em 25 anos**. Agência IBGE Notícia, 03 de mar de 2021. Disponível em:<<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/30166-pib-cresce-3-2-no-4-tri-mas-fecha-2020-com-queda-de-4-1-a-maior-em-25-anos>>. Acesso em: 14 set. 2021.

Bolsonaro Volta a Culpar ICMS por Gasolina Alta, Mas a Culpa Maior é da Petrobrás. Economia UOL, 2021. Disponível em: <<https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2021/08/30/bolsonaro-volta-a-culpar-icms-por-gasolina-mais-cara-assalto-explicito.htm>>. Acesso em: 05 set. 2021.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Art. 155, §2º da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 12 set. 2021

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Art. 158, IV, da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 12 set. 2021

BRASIL. Receita Federal. **Carga Tributária no Brasil 2019**. Disponível em: <<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/aceso-a-informacao/dados-abertos/receitadata/estudos-e-tributarios-e-aduaneiros/estudos-e-estatisticas/carga-tributaria-no-brasil/ctb-2019-v2-publicacao.pdf>>. Acesso em: 12 set. 2021.

CONSIDERA, Cláudio; TRECE, Juliana. **A Nova Década Perdida Brasileira e o Resto do Mundo – Resultados Per Capita**. Blog do Inbre, 13 de mar de 2021. Disponível em: <<https://blogdoibre.fgv.br/posts/nova-decada-perdida-brasileira-e-o-resto-do-mundo-resultados-capita>>. Acesso em: 14 set. 2021.

DIEESE - Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Econômicos. **Nota Técnica nº 19 abril 2006. Combustíveis e seus reajustes**. Disponível em: <<https://www.dieese.org.br/notatecnica/2006/notatec19CombustiveisInflacao.pdf>>. Acesso em: 14 abr. 2021.

GASSEN, Valcir e SILVA, Jamyl de Jesus. **A Tributação do Patrimônio Como Instrumento de Justiça Social**, p. 193 in Equidade e Eficiência na Matriz Tributária Brasileira – Diálogos sobre Estado, Constituição e Tributação. 2ª edição. Arraes Editores, Belo Horizonte 2016.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA. Conselho Nacional de Política Fazendária. **Boletim de Arrecadação de Tributos Estaduais**. Disponível em: <<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoie1ZDQzNTAtNTUxMC00MTc2LWEyMTZjZkZjRlZjk4YzUyYyIiwidCI6IjNlYzkyOTY5LTVhNTEtNGYxOC04YWM5LWVmOThmYmFmYTlk3OCJ9>>. Acesso em: 06 SET. 2021.

MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA. EMPRESA DE PESQUISA ENERGÉTICA. **Série: Formação de Preços de Combustíveis**. Disponível em: <https://www.epe.gov.br/sites-pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/PublicacoesArquivos/publicacao-413/topico-567/SP-EPE-DPG-SDB-Abast-02-2020_Carga%20tribut%C3%A1ria_2020_r1.pdf>. Acesso em: 14 set. 2021.

NASCIMENTO, Bárbara; LINDNER, Júlia. **Estados Descartam Plano de Bolsonaro de Cortar ICMS Sobre Combustíveis**. Estadão, 07 de jan de 2020. Disponível em: <<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,secretarios-de-fazenda-dos-estados-descartam-reducao-de-icms-sobre-combustivel,70003147659>>. Acesso em: 11 set. 2021.

PETROBRÁS. **Adotamos nova política de preços de diesel e gasolina**. Disponível em: <<https://petrobras.com.br/fatos-e-dados/adotamos-nova-politica-de-precos-de-diesel-e-gasolina.htm>>. Acesso em: 15 set. 2021.

PETROBRÁS. **Preço de Venda de Combustíveis**. Disponível em: <<https://petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/precos-de-venda-de-combustiveis/>>. Acesso em 06 set. 2021.

Poder 360. **Petrobrás Anuncia Novo Reajuste: 5% na Gasolina e 5% no Diesel**. Disponível em: <<https://www.poder360.com.br/economia/petrobras-anuncia-novo-reajuste-5-na-gasolina-e-5-no-diesel/>>. Acesso em: 10 set. 2021.

SECRETARIA DA FAZENDA DO DISTRITO FEDERAL. Disponível em: <<http://www.fazenda.df.gov.br/aplicacoes/legislacao/legislacao/TelaSaidaDocumento.cfm?txtNumero=1254&txtAno=1996&txtTipo=5&txtParte=>>>. Acesso em: 04 set. 2021.

TREVIZAN, Karina. **Real Foi a 6ª Moeda Que Mais se Desvalorizou no Mundo em 2020**. Austin Rating, 04 de jan de 2021. Disponível em: <[https://www.austin.com.br/Midia/04-01-2021%20Real%20foi%20a%206%C2%AA%20moeda%20que%20mais%20se%20desvalorizou%20no%20mundo%20em%202020%20\(Portal%20Investnews\)/10112](https://www.austin.com.br/Midia/04-01-2021%20Real%20foi%20a%206%C2%AA%20moeda%20que%20mais%20se%20desvalorizou%20no%20mundo%20em%202020%20(Portal%20Investnews)/10112)>. Acesso em: 06 set. 2021.

VALENÇA JUNIOR, Francelino das Chagas. **A Matriz Tributária Brasileira: Comparações Entre a Carga de Tributos do Brasil com os Países Membros da OCDE**, Dissertação, 2021, p. 98.