

## A CIDE como Fator de Regulação dos Preços dos Combustíveis

XXXXXX

XXXX

XXXXX

### RESUMO

O objetivo dessa pesquisa é verificar se o ajuste dos valores de incidência da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico, a CIDE, nos preços dos combustíveis derivados de petróleo, especificamente, da gasolina e do óleo diesel, influencia, simétrica ou assimetricamente, os preços médios de venda no varejo e, conseqüentemente nos índices da inflação.

A política dos preços dos combustíveis é de suma importância para todos os consumidores, sejam pessoas físicas ou jurídicas, governo, e demais agentes, como pôde-se verificar na paralisação dos caminhoneiros em maio do ano de 2018.

O método utilizado nesse trabalho foi uma pesquisa de natureza aplicada com objetivo exploratório, com procedimento de análise de dados extraídos de fontes primárias e organizados em tabelas.

Tendo em vista que, pela sua estrutura, os preços dos combustíveis para o consumidor são fortemente afetados pelos tributos, o estudo demonstrou que a CIDE Combustíveis, quando utilizada pelo governo federal como um fator de regulação desses preços, não os afetou substantivamente, o que indica que outras variáveis impactam mais diretamente os preços dos carburantes.

**Palavras-chave:** Petrobrás. tributos. inflação. varejo. caminhoneiros. parafiscal.

## 1 INTRODUÇÃO

A pesquisa tem como objetivo geral compreender se o ajuste, pelos órgãos do governo federal, em especial a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis–ANP, da incidência da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE)-Combustíveis nos preços dos carburantes; em especial, da gasolina e do óleo diesel, produz efeitos simétricos ou não na variação desses preços ao consumidor, contribuindo, e de que maneira, para controle da inflação.

Devido à grande diferença de preços aos consumidores nas várias regiões e estados brasileiros, tendo em vista as distâncias geográficas, à logística, e, principalmente, às variações da legislação do ICMS entre os estados, a delimitação da pesquisa será o caso dos preços médios praticados no Brasil da gasolina comum e óleo diesel.

O trabalho tem como objetivo específico: 1) coletar, tabular e analisar dados relativos aos valores de incidência da CIDE, preços médios praticados no varejo nacionalmente, da gasolina e do óleo diesel, no período de 05/2008 a 04/2015; 2) coletar, tabular e analisar informações sobre a inflação medida pelo Índice de Preços ao Consumidor Ampliado (IPC-A/IBGE) e a participação dos combustíveis nesse indicador, no período de 05/2008 a 12/2014.

Pergunta-se: o ajuste das alíquotas da CIDE-Combustíveis tem influência nos preços praticados no varejo e, conseqüentemente na inflação, e de que forma isso ocorre?

Essa questão surgiu em maio de 2018, por ocasião da greve nacional dos

caminhoneiros, também chamada de crise do diesel, que parou o Brasil. A mudança da política de preços do segmento, pelo novo governo federal, dando autonomia à Petrobrás, que passou a definir tal política, aliada à depreciação do câmbio, levaram os caminhoneiros a exigir, entre outros pontos, o zeramento da CIDE sobre o Diesel.

A CIDE, pela sua natureza tributária parafiscal, temporária, e sua incidência sobre as atividades nas quais impera o domínio econômico, deve ser direcionada ao setor sobre o qual recaiu a tributação, e, assim, o produto de sua arrecadação deve ter destinação específica. No caso da CIDE dos Combustíveis, tal aplicação é subsidiar preços ou transporte de álcool combustível, gás natural, seus derivados e derivados de petróleo; financiar programas de infraestrutura de transportes e projetos ambientais associados à indústria do petróleo e gás.

Assim, justifica-se esse estudo pela importância da política de preços dos combustíveis para todos os consumidores, quais sejam: as empresas industriais, do comércio e prestação de serviços; viagens aéreas, transportadoras, caminhoneiros; os governos nas esferas federal, estadual e municipal, com suas frotas das polícias, dos hospitais, etc.; e também das famílias e indivíduos. Dados recentes indicam que as famílias de renda de até dois salários mínimos, comprometem quase 50% dessa renda com o pagamento de tributos que ajudam a financiar os subsídios, por exemplo, dados ao preço do óleo Diesel, decorrente da paralisação dos caminhoneiros (SCHWARTSMAN, 2018). Parte desses subsídios foi possível através da isenção da CIDE dos Combustíveis sobre o óleo Diesel.

A metodologia utilizada nesse estudo é a de uma pesquisa de natureza aplicada e, quanto ao objetivo classifica-se como exploratória, com procedimento de análise de dados extraídos de fontes primárias, coletadas para o período de 2008, ano da primeira alteração da alíquota da Contribuição a 2015, ano até o qual vigiu a dispensa da cobrança decretada em 2012, e organizados em tabelas.

Esse artigo foi estruturado apresentando, além dessa introdução, a revisão de literatura, onde destacam-se: a formação dos preços dos combustíveis no varejo e informações sobre a contribuição. A seguir, os procedimentos de coleta e análise de dados, e as considerações finais.

## 2 REFERENCIAL TEÓRICO

### 2.1 FORMAÇÃO DOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS NO VAREJO

No novo contexto, de mercado desregulamentado, como ficam as seguintes questões: como se formavam os preços dos combustíveis e como passarão a ser formados? Como essas mudanças afetam o consumidor final? Quais os principais fatores que impulsionam a demanda pelo consumidor final de combustíveis? (MAISTRO & BARROS, 2003).

O estudo de Canêdo-Pinheiro (2012), sobre a assimetria na transmissão do preço do óleo diesel no atacado (refinarias e distribuidores) para os consumidores finais, aponta que ela acontece e se manifesta no curto e no longo prazo. Enquanto aumentos nos preços no atacado são repassados quase que totalmente no mesmo mês do choque, as reduções são repassadas de modo bem mais lento. Os resultados são robustos à presença de quebras estruturais e choques de 1% no preço no atacado implicam transferência de pelo menos R\$ 2,1 bilhões por anos dos consumidores para os varejistas.

Vita (2014) indaga: com intertextualidade e interdisciplinaridade, como compreender a relação da Petrobras com a intervenção do Estado no domínio econômico e a existência de um novo paradigma institucional apto a concretizar o desenvolvimento socioeconômico previsto na CF/88?

Segundo a ANP – Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, o

peso dos tributos federais (PIS/PASEP, COFINS e CIDE) nos preços dos combustíveis, base novembro/2019, no Brasil, é de 15,5%, ou R\$ 0,69/litro, sendo R\$ 0,10 por litro de gasolina. Então, pode-se concluir que a CIDE corresponde a 2,25% do preço da gasolina praticado no Brasil.

## 2.2 CIDE

Tendo em vista a importância do setor de combustíveis para o desenvolvimento da economia do País e a necessidade de se manter uma política de estabilidade mínima dos preços, mostra-se como viável a cobrança da CIDE, desde que perseguida a finalidade para a qual foi criada, além dos princípios norteadores da atividade econômica (EVARISTO, 2003).

Por outro lado, Moreira Filho (2007), em estudo que se aprofunda sobre a Constituição, emendas e legislação infraconstitucional até 2006, diagnostica que a CIDE-Combustível se desvinculou da finalidade que autoriza a imposição legal da contribuição, e que a sua cobrança resta prejudicada.

Segundo De Santi & Piscitelli (2008), falta transparência nos gastos públicos, pois se o programa de acesso ao orçamento da União não permite concluir, com segurança, qual o destino dos recursos, o cidadão não tem como controlar a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico e, nesse caso, temos a descaracterização dessa figura tributária: contribuição sem destino específico e transparente à sociedade transforma-se em um imposto não autorizado e sem previsão constitucional.

Essa discussão acerca das implicações tributárias do desvio de finalidade na destinação do produto arrecadado com a CIDE dos Combustíveis é campo fértil à mudança de entendimento jurisprudencial, e até mesmo de responsabilização do Poder Executivo, o que não pode impedir o acesso do contribuinte a esse questionamento em atenção ao princípio da segurança jurídica inerente ao sistema tributário constitucional (GOMES, 2008).

Para Canêdo-Pinheiro (2012), um melhor entendimento do mecanismo de transmissão dos preços dos combustíveis (possivelmente assimétrico) pode ajudar na calibragem da política de tributação destes produtos, que estão sujeitos à incidência da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE). Como é usual que o governo ajuste o valor da CIDE para suavizar variações nos preços na refinaria, seria importante entender se existe assimetria com relação a aumentos e reduções dos preços no varejo.

A partir dessas premissas, é possível verificar que a política fiscal vem se tornando peça fundamental para o Estado intervir na economia, consistindo no novo paradigma da coordenação econômica ao contribuir na construção de novos parâmetros ao desenvolvimento nacional (VITA, 2014).

## 3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O método utilizado nesse estudo caracteriza-se por pesquisa de natureza aplicada que, quanto ao objetivo classifica-se como exploratória, com procedimento de análise de dados extraídos de fontes primárias.

Os dados foram coletados, basicamente, das fontes: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, Agência Nacional do Petróleo - ANP, Secretaria da Receita Federal do Brasil e Petrobrás – Petróleo Brasileiro S/A, além da legislação pertinente.

As informações coletadas para o período de 2008, ano da primeira alteração da alíquota da Contribuição, a 2015, em que permaneceu vigente a suspensão da sua cobrança decretada em 2012; foram tabuladas, divididas em seis períodos, nos quais houve alteração da

incidência da CIDE nos preços dos carburantes, com apuração das variações percentuais nos meses de dezembro de cada ano, ou quando houve decretação de mudanças na sua cobrança.

## 4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

### *ALTERAÇÕES NA INCIDÊNCIA DA CIDE-COMBUSTÍVEIS*

Nos últimos anos, a CIDE vem sendo utilizada para neutralizar impactos das alterações dos preços dos combustíveis nas refinarias do Brasil, com o objetivo de conter alta da inflação, tendo em vista que a variação desses preços afeta diretamente o cálculo do IPC-A, Índice de Preços ao Consumidor Ampliado (TASCA, 2014).

Com efeito, desde 2004, o governo federal já publicou diversos decretos alterando a incidência da CIDE sobre a gasolina e o óleo diesel, cujos períodos de vigência estão numerados, a saber:

Período de Vigência nº 0

Decreto nº 5.060, de 30/04/2004, publicado na mesma data:

Gasolina: R\$ 0,28 - Diesel R\$ 0,07; vigendo de 30/04/2004 a 01/05/2008;

Período de Vigência nº 1

Decreto nº 6.446, de 02/05/2008, publicado na mesma data:

Gasolina: R\$ 0,18 - Diesel R\$ 0,03; vigendo de 02/05/2008 a 08/06/2009;

Período de Vigência nº 2

Decreto nº 6.875, de 08/06/2009, publicado em 09/06/2009:

Gasolina: R\$ 0,23 - Diesel R\$ 0,07; vigendo de 09/06/2009 a 04/02/2010;

Período de Vigência nº 3

Decreto nº 7.095, de 04/02/2010, publicado em 05/02/2010:

Gasolina: R\$ 0,15 - Diesel R\$ 0,07; vigendo de 05/02/2010 a 26/09/2011;

Período de Vigência nº 4

Decreto nº 7.570, de 26/09/2011, publicado em 27/09/2011:

Gasolina: R\$ 0,19 - Diesel R\$ 0,07; vigendo de 27/09/2011 a 31/10/2011;

Período de Vigência nº 5

Decreto nº 7.591, de 28/10/2011, publicado em 31/10/2011:

Gasolina: R\$ 0,09 - Diesel R\$ 0,05; vigendo de 01/11/2011 a 24/06/2012;

Período de Vigência nº 6

Decreto nº 7.764, de 22/06/2012, publicado em 25/06/2012:

Gasolina: R\$ 0,00 - Diesel R\$ 0,00; vigendo de 25/06/2012 a 30/04/2015.

Período de Vigência nº 7

Em 29/01/2015, foi publicado o Decreto nº 8.395, de 28/01/2015, com vigência a partir de 01/05/2015, em função da noventena, o qual reestabeleceu a cobrança da CIDE, da seguinte forma: Gasolina: R\$ 0,10 e Diesel: R\$ 0,05.

O período de vigência nº 7 acima, não integra o escopo desse estudo, podendo ser objeto de novas pesquisas, com o fim de atualizar o tema em análise.

*PREÇOS MÉDIOS DE REVENDA DOS COMBUSTÍVEIS RELACIONADOS À INCIDÊNCIA DA CIDE*

Tabela 1 - Incidência da CIDE - Combustíveis - Brasil - 2008 - 2015

Preços Médios de Revenda-Gasolina Óleo Diesel-Brasil - 2008 - 2015

Período Dia/Mês/Ano	Incidência CIDE (R\$/%)		Preços Médios (R\$/%)	
	Gasolina	Diesel	Gasolina	Diesel
02/05/2008	R\$ 0,180	R\$ 0,030	R\$ 2,487	R\$ 2,122
08/06/2009	-35,71%	-57,14%	-0,24%	11,92%
09/06/2009	R\$ 0,230	R\$ 0,070	R\$ 2,586	R\$ 2,005
04/02/2010	27,78%	133,33%	3,98%	-5,51%
05/02/2010	R\$ 0,150	R\$ 0,070	R\$ 2,736	R\$ 2,027
26/09/2011	-34,78%	0,00%	5,80%	1,10%
27/09/2011	R\$ 0,190	R\$ 0,070	R\$ 2,750	R\$ 2,029
31/10/2011	26,67%	0,00%	0,51%	0,11%
01/11/2011	R\$ 0,090	R\$ 0,050	R\$ 2,737	R\$ 2,045
24/06/2012	-52,63%	-28,57%	-0,47%	0,79%
25/06/2012	R\$ 0,000	R\$ 0,000	R\$ 3,029	R\$ 2,609
30/04/2015	-100,00%	-100,00%	10,67%	27,58%

Fontes: ANP-Agência Nacional de Petróleo

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

A Tabela 1 aponta os preços médios de revenda da gasolina comum e do óleo diesel no período de 05/2008 a 04/2015, inclusive nos meses em que houve alteração da incidência da CIDE sobre esses preços.

Analisando-se as variações da incidência da CIDE, em cada período, temos:

No período nº 1, houve redução de 35,71% nos valores da CIDE para a gasolina e 57,14% nos valores do diesel. No mesmo período, o preço da gasolina praticamente permaneceu estável e o do diesel aumentou 11,92%.

No período nº 2, verificou-se recomposição de mais 27,78% na CIDE para a gasolina e mais 133,33% para o diesel. Cotejando os preços na mesma época: a gasolina variou positivamente em 3,98% e o diesel teve menos 5,51%.

No período nº 3, apenas para a gasolina ocorreu um decréscimo de 34,78% no valor da CIDE, permanecendo os mesmos R\$ 0,07 para o diesel. No entanto, os preços cresceram 5,80% e 1,10%, respectivamente.

No período nº 4, a CIDE teve reajuste apenas para a gasolina, de 26,67%, e ambos os preços ficaram estáveis.

No período nº 5, com redução expressiva de 52,63% na CIDE para a gasolina e de 28,57% para o óleo diesel, os preços se mantiveram praticamente no mesmo patamar.

Observa-se que, no período nº 6, em que a alíquota da CIDE foi zerada, de 25/06/2012 a 30/04/2015, os preços seguiram crescendo, sendo mais 10,67% para a gasolina e

27,58% para o diesel.

Cumpra, a partir daí, analisar o comportamento da inflação na mesma série, com a importante participação dos preços dos combustíveis na sua composição.

### INFLAÇÃO PELO IPC-A E A PARTICIPAÇÃO DOS COMBUSTÍVEIS

Tabela 2 - IPCA - Índice de Preços ao Consumidor - Amplo/IBGE – Brasil 2008 - 2014

Participação dos Preços dos Combustíveis no IPC-A/IBGE – Brasil 2008 - 2014

Período Dia/Mês/Ano	Inflação medida pelo IPC-A/IBGE		Participação		
	Inflação IPC-A (%)	Participação Gasolina (%)	Participação Diesel (%)	Participação Geral (%)	
02/05/2008	0,55	-0,1400	-0,0200	-0,1700	
08/06/2009	0,47	-0,9000	-0,2300	-1,1200	
%	-14,55	-542,86	-1,050,00	-558,82	
09/06/2009	0,47	-0,9000	-0,2300	-1,1200	
04/02/2010	0,75	1,3300	0,2600	2,0800	
%	59,57	247,78	213,04	285,71	
05/02/2010	0,75	1,3300	0,2600	2,0800	
26/09/2011	0,37	0,0149	0,0003	0,0170	
%	-50,67	-98,88	-99,88	-99,18	
27/09/2011	0,37	0,0149	0,0003	0,0170	
31/10/2011	0,43	0,0172	0,0003	0,0198	
%	16,22	15,44	0,00	16,47	
01/11/2011	0,43	0,0172	0,0003	0,0198	
24/06/2012	0,36	-0,5200	0,5000	-0,6400	
%	-16,28	-3.123,26	166.566,67	-3.332,32	
25/06/2012	0,36	-0,5200	0,5000	-0,6400	
31/12/2014	0,78	2,8900	6,8400	2,9400	
%	116,67	655,77	1.268,00	559,38	

Fonte: IBGE-Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

Observando-se a Tabela 2, verificou-se o seguinte:

No período nº 1, houve redução de 542,86% na participação da gasolina e de 1.050,00% do diesel na composição do IPC-A. No mesmo período, a inflação caiu 14,55%.

No período nº 2, verificou-se acréscimo de 285,71% na participação geral dos preços dos combustíveis no índice de preços, sendo que a inflação variou positivamente em 59,57%.

No período nº 3, para a gasolina ocorreu um decréscimo na cota do índice de inflação de 98,88% e para o diesel, 99,88%, sendo que, no geral, os preços caíram 50,67%.

No período nº 4, de 27/09/2011 a 31/10/2011, o peso dos combustíveis cresceu 16,47% e os preços medidos pelo IPC-A aumentaram 16,22%.

Para o período nº 5, com redução expressiva de 3.332,32% na participação dos combustíveis, o IPC-A recuou apenas 16,28%.

Note-se que, no período nº 6, em que a alíquota da CIDE foi zerada, os preços medidos pelo IPC-A cresceram espantosos 116,67%, enquanto a cota da gasolina no IPC-A foi de 655,77% a maior e a do diesel aumentou, 1.268,00%.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No que tange primeira finalidade da CIDE dos combustíveis, ou seja, subsidiar preços ou transporte de álcool combustível, gás natural, seus derivados e derivados de petróleo, foi questionado se a utilização da cobrança da Contribuição sobre, em especial, a gasolina e o óleo diesel, influencia esses preços e, conseqüentemente, auxilia no controle da inflação, considerando o peso dos carburantes no seu cálculo.

Através da realização desse trabalho, pôde-se apurar, no período estudado, que, em termos gerais, quando a incidência da CIDE Combustíveis foi reduzida ou aumentada, os preços do varejo acompanharam o movimento, mesmo que não na mesma proporcionalidade, porém de forma simétrica, assim como a variação nos índices do IPC-A, Índice de Preços ao Consumidor Ampliado/IBGE.

Podemos concluir, então, peremptoriamente, que o ajuste da cobrança da CIDE – Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico, tendo em vista essa simetria, deve ser um mecanismo a ser utilizado pelos órgãos federais do setor para regular os preços ao consumidor praticados no varejo?

Não, necessariamente, tendo em vista que, justamente no período nº 6, analisado nesse trabalho, de 25/06/2012 a 30/04/2015, em que a Contribuição foi zerada, os preços seguiram crescendo, sendo mais 10,67% para a gasolina e 27,58% para o diesel, com participação no IPC-A de 2,89% para a gasolina, 6,84% para o óleo diesel e 2,94% para os combustíveis em geral, o que indica que outras variáveis impactam mais diretamente os preços dos carburantes, além da alíquota da CIDE.

A cobrança da CIDE-Combustíveis foi retomada em 01/05/2015, de forma que são necessários novos estudos a partir daí, em especial no ano de 2018, quando, em função da greve dos caminhoneiros, a CIDE sobre o óleo diesel novamente foi zerada.

Outra limitação no presente trabalho, importa na investigação dos preços médios praticados pelo varejo nacionalmente, podendo-se considerar em novas pesquisas as variações regionais, e mesmo estaduais.

Devem ser também ser objeto de trabalhos futuros, a participação dos demais tributos incidentes sobre os combustíveis, quais sejam federais, como a COFINS e o PIS, ou estaduais, como o ICMS.

Embora não faça parte do período de análise, ressalte-se que o corte da CIDE objetivando reduzir o preço do diesel, promovido pelo governo Temer em 2018, teve como efeito direto, a retirada de R\$ 722 milhões de investimentos no setor de transportes, especificamente para conservação de rodovias estaduais, segundo cálculos de secretários de transportes dos estados (CUNHA, 2018), o que não se coaduna com as finalidades que levaram à instituição da Contribuição.

## REFERÊNCIAS

AGÊNCIA SENADO. **Evolução da alíquota da CIDE-Combustíveis de 2002 a 2015.** Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/entenda-o-assunto/cide>.

CANÊDO-PINHEIRO, Maurício. **Assimetrias na Transmissão dos Preços dos Combustíveis: O Caso do Óleo Diesel no Brasil.** Revista Brasileira de Economia, 469-490, 2012.

CUNHA, Joana. **Redução no preço do diesel tira R\$ 1 bi de obras em rodovias.** Artigo publicado no Jornal Folha de São Paulo, edição de 05/06/2018.

DE SANTI, Eurico Marcos Diniz, PISCITELLI, Tathiane dos Santos e MASCITTO, Andréa. **Tributação, Responsabilidade Fiscal e Desenvolvimento: Direito à Transparência - Estudo sobre a Destinação da CPMF e da CIDE - Combustíveis.** Cadernos Direito GV, São Paulo, Fundação Getúlio Vargas, v. 5 n. 1, 1-74, jan.2008.

EVARISTO, Michelle Gonçalves, 2003. **Os Impactos Econômicos e Sociais Advindos da Arrecadação das Contribuições de Intervenção no Domínio Econômico para o Setor de Petróleo e Gás.** In: Congresso Brasileiro de P & D em Petróleo e Gás, 2, 2003, Natal, Faculdade Federal do Rio Grande do Norte, 15-18, jun.2003.

GOMES, Flávia Helena. **Das implicações tributárias do desvio de finalidade na destinação do produto arrecadado com a CIDE - Combustíveis.** Trabalho de Conclusão de Curso realizado sob a Orientação do Professor Ercias Rodrigues de Sousa, Revista do Direito Público, Universidade Estadual de Londrina, v.3, n. 3, 144-162, set/dez-2008.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Série Histórica do IPCA, Janeiro/2002-Dezembro/2015.** Disponível em:  
<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/precos-e-custos/9256-indice-nacional-de-precos-ao-consumidor-amplo.html?=&t=series-historicas>

MAISTRO, Marta Cristina Marjotta e BARROS, Geraldo Sant'Ana de Camargo. **Relações Comerciais e de Preços no Mercado Nacional de Combustíveis.** Este artigo é resultado do trabalho de tese da primeira autora, orientada pelo segundo autor. Revista de Economia e Sociologia Rural, ESALQ, Piracicaba, 829-857, jun-2002/fev-2003.

MOREIRA, Joel Gomes Filho. **CIDE-Combustível: Características e Aplicação dos Recursos.** Dissertação apresentada ao Curso de Pós-Graduação *Stricto Sensu* da Universidade Gama Filho, Orientador: Prof. Dr. Alberto Nogueira, Universidade Gama Filho, Rio de Janeiro, 2007.

SCHWARTSMAN, Hélio. **É ridículo.** Artigo publicado no Jornal Folha de São Paulo, edição de 05/06/2018.

TASCA, Jocimar Antonio. **CIDE Combustível e sua Justa Destinação.** Revista Intervenção, Estado e Sociedade, v.1 n.1 jan./jun. 2014, Páginas 6-21.

VITA, Jonathan Barros e ANDREOTTI, Paulo Antonio Brizzi. **Petrobras e o preço dos combustíveis: os novos paradigmas da intervenção do Estado na economia.** Revista Scientia Iuris, Universidade Estadual de Londrina, Londrina, v. 18, n. 2, 25-54, dez.2014.

