

3º Trimestre/2025



anp
Agência Nacional
do Petróleo,
Gás Natural e Biocombustíveis

ISSN 3086-058X
[Vol. 2, No. 3, 2025]

Análise trimestral da evolução dos preços e volumes dos principais combustíveis comercializados no mercado nacional (gasolina, etanol hidratado, diesel e GLP), bem como dos preços internacionais dos combustíveis e da origem das importações brasileiras.

Boletim Trimestral do Mercado de Combustíveis

Superintendência de Defesa da Concorrência – SDC
Coordenação de Estudos Econômicos – CEE

Políticas de transição energética no Brasil

Parte 2: Programas do governo federal



anp

Agência Nacional
do Petróleo,
Gás Natural e Biocombustíveis

Boletim Trimestral do Mercado de Combustíveis

Superintendência de Defesa da Concorrência – SDC
Coordenação de Estudos Econômicos – CEE

Políticas de transição energética no Brasil

Parte 2: Programas do governo federal

Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis ANP

Diretor-Geral

Artur Watt

Diretores

Symone Araújo

Daniel Maia Vieira

Fernando Moura

Pietro Mendes

Superintendente de Defesa da Concorrência

Luis Eduardo Esteves

Superintendente Adjunta de Defesa da Concorrência

Joana Duarte Ouro Alves

Coordenação de Estudos Econômicos

André Suriane da Silva

Breno Silva Braido

Carlos Antônio Rocha

Geraldo Sandoval Góes

Krongnon Wailamer de Souza Regueira

Laura Rodrigues Alves Soares (coordenadora)

Sumário

1.	POLÍTICAS DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NO BRASIL PARTE 2:	
	PROGRAMAS DO GOVERNO FEDERAL -----	5
	Programas do governo federal para a transição energética -----	5
	PTE - Plano de Transformação Ecológica-----	6
	NIB – Nova Indústria Brasil -----	8
	MOVER - Programa Nacional de Mobilidade Verde e Inovação -----	9
	PATEN - Programa de Aceleração da Transição Energética -----	10
	Considerações finais -----	12
2.	DADOS CONSOLIDADOS -----	13

1. Políticas de transição energética no Brasil | Parte 2: Programas do governo federal

*Laura Soares
Krongnon Regueira
Geraldo Góes*

Este artigo é o segundo de uma série de três sobre as políticas de transição energética no Brasil e tem como objetivo analisar os programas do governo federal voltados para essa agenda. O primeiro artigo abordou a Lei do Combustível do Futuro (Lei nº 14.993/2024), com ênfase nas novas atribuições conferidas à ANP. O presente texto está organizado em duas seções, além desta introdução: a segunda apresenta quatro programas lançados pelo governo federal no último triênio (2023–2025) que se relacionam, direta ou indiretamente, com a transição energética; e a terceira traz as considerações finais.

Programas do governo federal para a transição energética

Foram analisados quatro programas do governo federal que se relacionam, direta ou indiretamente, com a transição energética. São eles: (i) PTE - Plano de Transformação Ecológica (PTE); (ii) Nova Indústria Brasil (NIB); (iii) Programa Mobilidade Verde (MOVER); e (iv) Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten), conforme apresentados no Quadro 1.

Quadro 1: programas federais relacionados à transição energética

Programa	Lançamento / Marco legal
PTE - Plano de Transformação Ecológica	Dez/2023, durante a COP 28
Nova Indústria Brasil (NIB)	22/01/2024
Programa de Mobilidade Verde (MOVER)	Lei 14.902 de 27/06/2024
Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten)	Lei 15.103 de 22/01/2025

PTE - Plano de Transformação Ecológica

Lançado em dezembro de 2023, durante Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP28), realizada em Dubai, o Plano de Transformação Ecológica (PTE) é a estratégia do governo federal para promover o desenvolvimento sustentável por meio de investimentos em infraestrutura, transição energética, adensamento tecnológico, bioeconomia, economia circular e adaptação às mudanças climáticas, articulando instrumentos financeiros, regulatórios e industriais.¹ O custo estimado do plano varia entre US\$ 130 bilhões e US\$ 160 bilhões por ano.²

O plano está estruturado em seis eixos:³

- (i) Financiamento sustentável – Mobilização de recursos públicos e privados para viabilizar a transição verde, por meio da emissão de títulos soberanos sustentáveis, da criação de um mercado regulado de carbono, da ampliação do crédito climático e da incorporação de impostos seletivos sobre atividades com impacto ambiental.
- (ii) Adensamento tecnológico – Elevação do valor agregado da produção nacional mediante uma política de neoindustrialização orientada por missões estratégicas, o fortalecimento da biotecnologia, a retomada

¹ Conheça o Plano de Transformação Ecológica. Disponível em: <<https://www.gov.br/fazenda/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/transformacao-ecologica/conheca-o-plano-de-transformacao-ecologica>>. Acesso em: 12 jan 2026.

² Entenda o Plano de Transformação Ecológica lançado na COP28. Disponível em <<https://agenciabrasil.etc.com.br/economia/noticia/2023-12/entenda-o-plano-de-transformacao-ecologica-lancado-na-cop28>>. Acesso em: 16 jun 2025.

³ Ibid.

dos investimentos em ciência, tecnologia e inovação e o desenvolvimento da indústria nacional de veículos elétricos, incluindo a renovação da frota de ônibus e caminhões.

- (iii) Bioeconomia e sistemas agroalimentares - Promoção do uso sustentável dos recursos naturais, com estímulo à produção agropecuária de baixo carbono, à produtividade e mecanização na agricultura familiar e na bioeconomia, ao reflorestamento, e às concessões florestais.
- (iv) Transição energética – Ampliação da oferta de energia de baixo carbono e redução das emissões nos setores de energia e transportes, por meio do aumento progressivo das misturas obrigatórias de biocombustíveis, do estímulo ao uso de combustíveis sustentáveis de aviação (SAF) e de combustíveis sintéticos, da consolidação de um marco regulatório para captura e estocagem de carbono (CCUS) e do desenvolvimento da cadeia do hidrogênio de baixa emissão de carbono. O eixo também contempla a diversificação da matriz elétrica, com a regulamentação da eólica offshore e a expansão de fontes renováveis, inclusive em regiões isoladas, por meio do programa Energias da Amazônia. No campo da mobilidade urbana, prevê investimentos em transporte coletivo de média e alta capacidade e a renovação de frotas.
- (v) Economia circular - Consolidação de um novo modelo produtivo orientado à redução de resíduos e ao uso eficiente de recursos naturais, com incentivo à reutilização e à reciclagem de materiais, à regulamentação dos créditos de reciclagem, à valorização energética de resíduos, e à expansão da cobertura de saneamento (água e esgoto), além da modernização de estações de tratamento
- (vi) Nova infraestrutura verde e adaptação às mudanças climáticas - Realização de obras e ações voltadas à adaptação aos efeitos das mudanças climáticas e à redução de riscos de desastres, com investimentos em drenagem urbana e contenção de encostas.

NIB – Nova Indústria Brasil

O governo federal lançou, no dia 22 de janeiro de 2024, o programa Nova Indústria Brasil, com os objetivos de objetivos “(i) estimular o progresso técnico e, consequentemente, a produtividade e competitividade nacionais, gerando empregos de qualidade; (ii) aproveitar melhor as vantagens competitivas do país; e (iii) reposicionar o Brasil no comércio internacional.”⁴

A iniciativa utiliza mecanismos clássicos de políticas públicas, como subsídios, empréstimos a juros reduzidos e a expansão de investimentos federais com o objetivo de impulsionar o desenvolvimento do setor industrial. Além disso, o programa adota incentivos tributários e fundos especiais para impulsionar setores específicos da economia.⁵

A nova política abrange seis missões, e duas das metas estabelecidas para duas dessas missões⁶ envolvem iniciativas voltadas para a transição energética.

Missão 3: Infraestrutura, saneamento, moradia e mobilidade sustentáveis para a integração produtiva e o bem-estar nas cidades

Meta: Aumentar a participação de veículos eletrificados (elétricos e híbridos) com baterias nacionais na comercialização de veículos novos para 3% em 2026 e para 33% em 2033.

Missão 5: Bioeconomia, descarbonização e transição e segurança energéticas para garantir os recursos para as gerações futuras

Meta: Promover a indústria verde, reduzindo a intensidade de emissões de gases de efeito estufa por unidade de produto em consonância com as metas setoriais do Plano Clima, ampliando em 27% a participação

⁴ A Nova Indústria Brasileira Forte, Transformadora e Sustentável. Disponível em <<https://www.gov.br/mdic/pt-br/composicao/se/cndi/plano-de-acao/nova-industria-brasil-plano-de-acao-2024-2026-1.pdf>>. Acesso em: 06 jun 2025.

⁵ Entenda o programa Nova Indústria Brasil. Disponível em <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2024-01/entenda-o-programa-nova-industria-brasil>>. Acesso em: 31 maio 2025.

⁶ Metas já revisadas em 2024. Plano de Ação para a Neoindustrialização 2024-2026. Edição atualizada. Disponível em: < <https://www.gov.br/mdic/pt-br/composicao/se/cndi/plano-de-acao/nova-industria-brasil-plano-de-acao-2024-2026-1.pdf>>. Acesso em 12 jan 2026.

de biocombustíveis e elétricos na matriz energética de transportes em 2026, e em 50% em 2033.

Para o financiamento, o NIB prevê um investimento total de R\$ 300 bilhões até 2026, oriundos de fontes como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), a Financiadora de Estudos e Projetos (Finep) e a Empresa Brasileira de Pesquisa e Inovação Industrial (Embrapii). Esses recursos serão aplicados em linhas de crédito com taxas reduzidas, subvenções e investimentos em infraestrutura, visando apoiar a inovação e a modernização da indústria nacional.

A Nova Indústria Brasil (NIB) conta com financiamento garantido de maneira contínua pelo Plano Mais Produção, que reúne um conjunto de medidas voltadas a esse propósito:⁷

O plano originalmente previa cerca de R\$ 300 bilhões em apoio a projetos de neoindustrialização entre 2023 e 2026, com a participação de BNDES, Finep e Embrapii, mas no 2º semestre de 2024 esse valor foi revisto, com aumento de orçamento no crédito da FINEP e entrada de BNB, BB, BASA e Caixa, perfazendo um total de R\$ 506,71 bi. Deste total, R\$ 259 bi serão oriundos do BNDES; R\$ 101 bi do BB; R\$ 51,6 bi da Finep; R\$ 63 bi da Caixa; R\$16,7 do BNB; R\$ 14,41 bi do BASA e R\$ 1 bi da Embrapii.

MOVER - Programa Nacional de Mobilidade Verde e Inovação

Em 30 de dezembro de 2023, a Medida Provisória 1.205 criou o Programa Nacional de Mobilidade Verde e Inovação (MOVER), posteriormente consolidado pela Lei 14.902/2024, regulamentada pelo Decreto 12.435/2025.⁸ O Programa, idealizado pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), se apoia em dois pilares: a ampliação das exigências de

⁷ BNDES integra plano de R\$ 300 bilhões do Governo Federal para neoindustrialização. Disponível em <<https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/transparencia/estatisticas-desempenho/painel-plano-mais-producao>>. Acesso em: 12 jun. 2025

⁸ Decreto nº 12.435 de 15 de abril de 2025. Disponível em <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2023-2026/2025/decreto/d12435.htm>. Acesso em: 26 maio 2025.

sustentabilidade para a frota automotiva, e o estímulo à produção de novas tecnologias na área de mobilidade e logística.⁹

O fomento da pesquisa e inovação se dá por meio de incentivos fiscais para empresas que invistam em descarbonização e se enquadrem nos requisitos do programa. O valor estimado de aporte para o MOVER foi de R\$ 19,3 bilhões em créditos financeiros entre 2024 e 2028. No extinto programa Rota 2030, o incentivo médio anual, até 2022, era de R\$ 1,7 bilhão.¹⁰

Os requisitos de sustentabilidade para a comercialização de veículos novos, tanto produzidos no país quanto importados, envolvem:

- (i) Eficiência energético-ambiental: os veículos deverão cumprir metas mínimas de eficiência energética, avaliadas em diferentes ciclos (do tanque à roda e do poço à roda), e apresentar níveis reduzidos de emissões de CO₂ equivalente.
- (ii) Reciclabilidade: há exigências específicas relacionadas à reciclabilidade dos veículos, estabelecidas em anexos que detalham os padrões a serem alcançados.
- (iii) Rotulagem: os fabricantes e importadores deverão aderir a programas de rotulagem veicular e cumprir requisitos de desempenho estrutural, além de tecnologias assistivas à direção.

PATEN - Programa de Aceleração da Transição Energética

Em 22 de janeiro de 2025, o governo federal sancionou a Lei nº 15.103,¹¹ que institui o Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten), iniciativa que objetiva impulsionar o financiamento de projetos de desenvolvimento sustentável. O Programa destina-se à execução, modernização, expansão ou implantação de parques de produção de energia de matriz sustentável, bem

⁹ Mover: Programa de Mobilidade Verde é lançado. Disponível em <<https://www.gov.br/planalto/pt-br/acompanhe-o-planalto/noticias/2023/12/mover-novo-programa-amplia-acoes-para-mobilidade-verde-e-descarbonizacao>>. Acesso em: 26 fev. 2025.

¹⁰ Ibid.

¹¹ Lei nº 15.103, de 22 de janeiro de 2025. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2025/lei/15103.htm. Acesso em: 16 nov. 2025.

como ao fomento à pesquisa e à inovação tecnológica com benefícios socioambientais ou de mitigação de impactos ambientais.

Sua forma de atuação se baseia em dois mecanismos principais. Em primeiro lugar, a criação do Fundo Verde, um fundo de garantias administrado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDES) que permitirá aos empreendedores o acesso a recursos com taxas de juros menores, facilitando os investimentos em projetos de baixo carbono que estejam vinculados às metas do Paten.¹² Em segundo lugar, a possibilidade de transação tributária, que permite a empresas com projetos sustentáveis aprovados negociarem seus débitos fiscais com o governo, atrelando as condições de pagamento ao andamento e à receita do próprios projetos.

O Programa prioriza projetos voltados ao desenvolvimento sustentável no setor energético, com ênfase em tecnologias e cadeias produtivas de baixa emissão de gases de efeito estufa. Nesse escopo, incluem-se os biocombustíveis — como etanol, biodiesel, diesel verde, SAF, biogás e biometano —, o hidrogênio de baixa emissão de carbono e seus derivados, bem como iniciativas de captura e armazenamento de carbono, recuperação e valorização energética de resíduos e produção de amônia e fertilizantes nitrogenados. O PATEN também contempla a expansão e modernização da geração e da transmissão de energia a partir de fontes renováveis e de menor intensidade de carbono, como energia solar, eólica, hidrelétrica, biomassa, nuclear e gás natural. Além disso, incentiva projetos de substituição de matrizes energéticas mais intensivas em carbono, o desenvolvimento de sistemas de armazenamento de energia, a capacitação técnica e a pesquisa em energias renováveis. No setor de transportes, o foco recai sobre a descarbonização da frota, incluindo a ampliação da infraestrutura de abastecimento e a conversão ou substituição de motores a diesel por alternativas menos poluentes, como gás natural veicular, biometano e outros combustíveis de baixa emissão.

¹² Transição energética: Um marco na política energética brasileira. Disponível em <<https://www.jota.info/artigos/um-marco-na-politica-energetica-brasileira>>. Acesso em: 04 mar. 2025.

Considerações finais

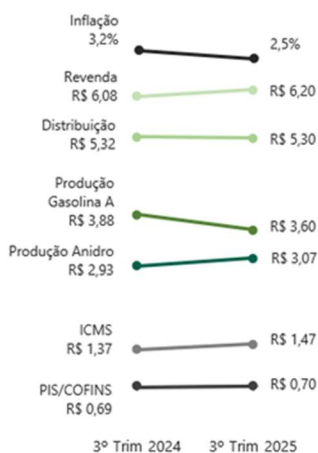
A análise dos programas federais lançados no período recente evidencia um esforço coordenado do governo federal no sentido de estruturar uma agenda abrangente de transição energética, combinando instrumentos de política industrial, regulatória, fiscal e financeira. O Plano de Transformação Ecológica (PTE) estabelece o marco estratégico dessa agenda, articulando diferentes eixos de atuação e sinalizando prioridades de longo prazo. A Nova Indústria Brasil (NIB) e o Programa Mobilidade Verde (MOVER) operam como desdobramentos dessa estratégia no campo da política industrial e da mobilidade, ao passo que o Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten) cria mecanismos específicos de financiamento e mitigação de riscos para viabilizar projetos alinhados à descarbonização da economia.

Em conjunto, os programas conformam um arcabouço integrado de políticas voltadas à transição energética e à sustentabilidade, no qual a agenda climática é articulada a objetivos de inovação tecnológica, adensamento produtivo e reorganização das cadeias industriais nacionais. Embora sejam iniciativas relativamente recentes, com resultados ainda a serem avaliados, seu desenho institucional sinaliza uma orientação estratégica de médio e longo prazo, que busca alinhar a transição ecológica a uma estratégia mais ampla de desenvolvimento econômico e produtivo.

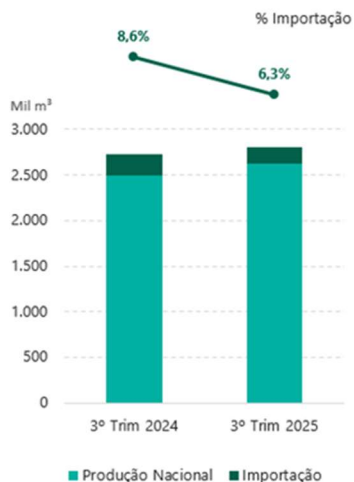
2. Dados Consolidados

GASOLINA

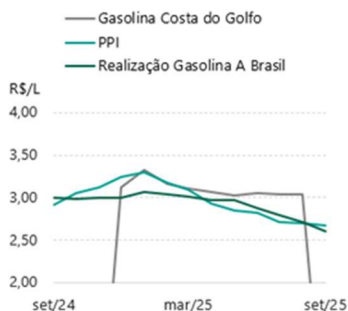
Preço | R\$/litro | Gasolina C



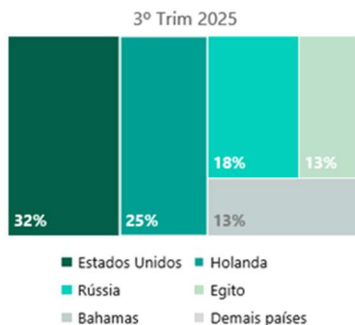
Volume médio | Gasolina A



Competitividade internacional

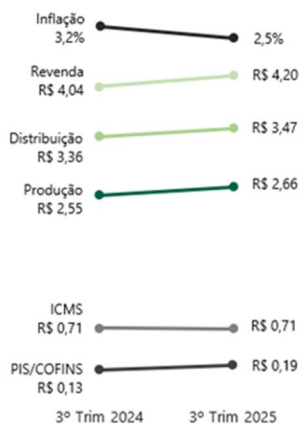


Origem das importações | Gasolina A

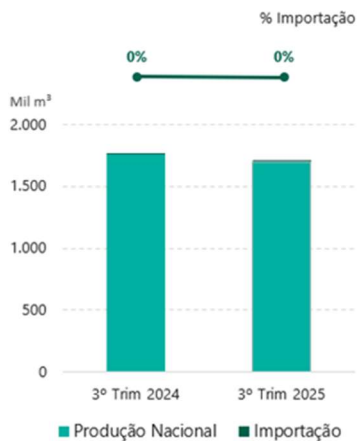


ETANOL HIDRATADO

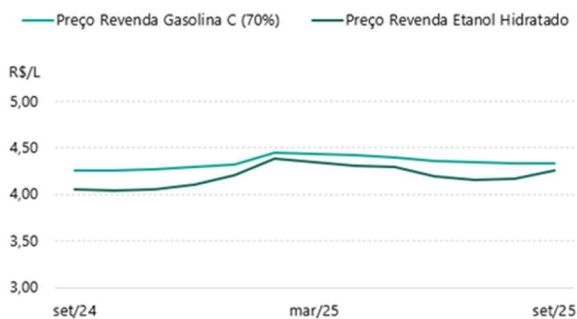
Preço | R\$/litro | Etanol Hidratado



Volume médio | Etanol Hidratado

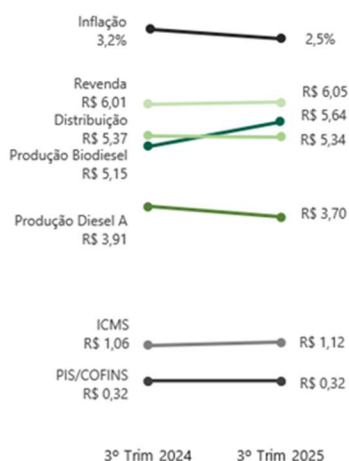


Competitividade | Ciclo Otto

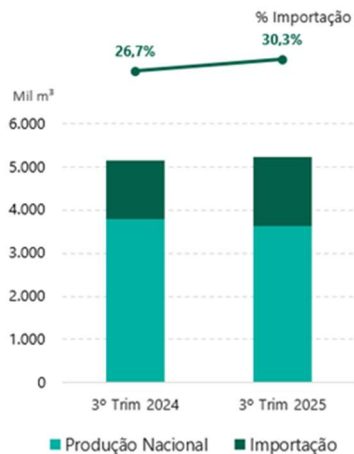


DIESEL

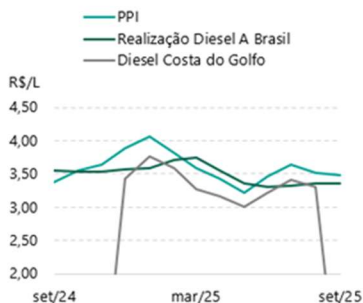
Preço | R\$/litro | Diesel B S10



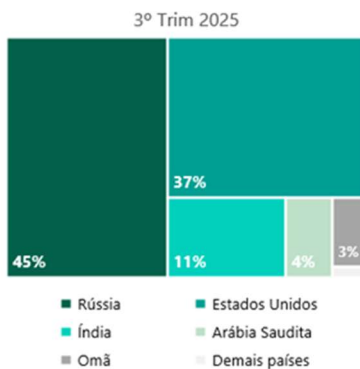
Volume médio | Diesel A



Competitividade internacional



Origem das importações | Diesel A

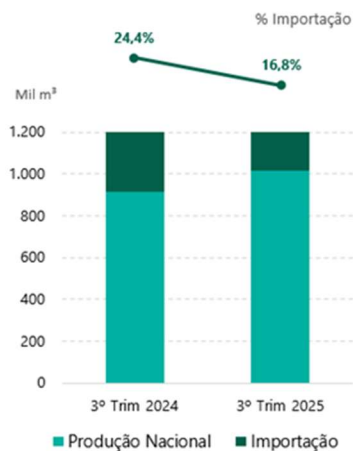


GLP

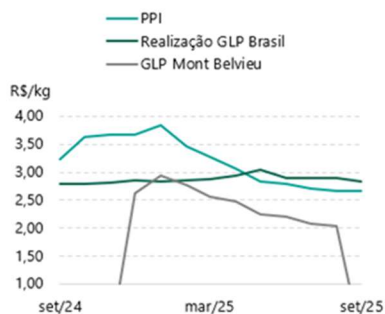
Preço | R\$/13 kg | GLP P-13



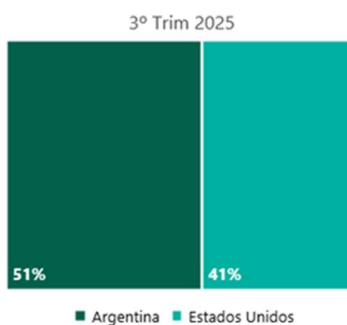
Volume médio | GLP



Competitividade internacional



Origem das importações | GLP



Notas

a. Os preços de produção dos derivados de petróleo e biodiesel correspondem à média simples trimestral dos preços de produtores e importadores, disponíveis em:

<https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/precos-e-defesa-da-concorrenca/precos/precos-de-produtores-e-importadores-de-derivados-de-petroleo-e-biodiesel>

Os preços incluem os tributos federais (PIS/PASEP, COFINS e CIDE) e não incorporam tributos estaduais (ICMS). Os dados de comercialização são declarados pelos agentes regulados e estão sujeitos a reprocessamento, podendo variar entre as publicações.

b. Os preços de produção do etanol hidratado e anidro correspondem à média simples trimestral dos preços de produção disponíveis em <https://www.cepea.esalq.usp.br/br/indicador/etanol.aspx> e não incluem tributos federais (PIS/PASEP, COFINS e CIDE) e estaduais (ICMS).

c. Os preços de distribuição de derivados de petróleo e biocombustíveis correspondem à média simples trimestral dos preços declarados pelos agentes regulados, e estão disponíveis em:

<https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/precos-e-defesa-da-concorrenca/precos/precos-de-distribuicao-de-combustiveis>

Os dados de comercialização são declarados pelos agentes regulados e estão sujeitos a reprocessamento, podendo variar entre as publicações.

d. Os preços de revenda de derivados de petróleo e biocombustíveis correspondem à média simples trimestral dos preços apurados na pesquisa de Levantamento de Preços de Combustíveis – LPC, e estão disponíveis em:

<https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/precos-e-defesa-da-concorrenca/precos/precos-revenda-e-de-distribuicao-combustiveis/informacoes-levantamento-de-precos-de-combustiveis>

e. O índice de inflação corresponde à média trimestral anualizada do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), publicado pelo IBGE e disponível em:

<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/precos-e-custos/9256-indice-nacional-de-precos-ao-consumidor-amplio.html?=&t=downloads>

O índice trimestral anualizado foi calculado por meio da seguinte equação:

$$\% \text{ Inflação} = \left[\left(\frac{\text{IPCA do primeiro mês}}{100+1} \right) * \left(\frac{\text{IPCA do segundo mês}}{100+1} \right) * \left(\frac{\text{IPCA do terceiro mês}}{100+1} \right) \right]^4 - 1$$

f. Os tributos federais incidentes sobre a comercialização de combustíveis são estabelecidos pelo Decreto 5.059/2004, Decreto 5.060/2004, e Decreto 10.527/2020, e pela Lei 9.718/1988.

PIS/PASEP – Gasolina A (R\$ 0,1411/l), Etanol Anidro (R\$ 0,03433/l), Etanol Hidratado (R\$ 0,03433/l), Óleo Diesel A (R\$ 0,06261/l) e Biodiesel (R\$ 0,02641/l).

COFINS – Gasolina A (R\$ 0,6514/l), Etanol Anidro (R\$ 0,15787/l), Etanol Hidratado (R\$ 0,15787/l), Óleo Diesel A (R\$ 0,28889/l) e Biodiesel (R\$ 0,12159/l).

CIDE – Gasolina A (R\$ 0,10/l).

Não foram considerados no cálculo Impostos de Importação e Exportação.

g. O tributo estadual incidente sobre a comercialização dos combustíveis Gasolina C, Óleo Diesel B e GLP possui alíquota específica (ad rem) e uniforme em todos os estados brasileiros, estabelecida pelo regime de tributação monofásica do ICMS. As alíquotas para Gasolina C (R\$ 1,47/l) são instituídas pelo [Convênio ICMS 15/2023](#), alterado pelo Convênio ICMS 127/2024, do Confaz. As alíquotas para Óleo Diesel B (R\$ 1,12/l), e GLP (R\$ 1,39/kg) são instituídas pelo [Convênio ICMS 199/2022](#), alterado pelo Convênio 126/2024, do Confaz. O ICMS incidente sobre o etanol hidratado possui alíquota específica para cada estado (Convênio ICMS 110/2007), ponderado pelo volume de vendas nacionais do biocombustível no mesmo período.

h. A produção nacional de gasolina A e diesel A é estimada a partir da média simples trimestral das vendas mensais de gasolina C e diesel B (S10, S500 e S1800), declaradas pelos agentes autorizados, deduzidos os percentuais de etanol anidro (27%) e biodiesel (14%) estabelecidos na Portaria MAPA 75/2015 e Resolução CNPE 8/2023, respectivamente, bem como o volume médio internalizado de gasolina A e diesel A (importações) no mesmo período.

i. A produção de etanol hidratado é estimada a partir da média simples trimestral das vendas de etanol carburante de origem nacional, descontado o volume internalizado de etanol hidratado (importações) no mesmo período.

j. A produção nacional de GLP é estimada a partir da média simples trimestral das vendas de GLP total, contemplando as diversas plataformas de envasamento, e descontado o volume médio internalizado de GLP (importações) no mesmo período.

l. O cálculo da competitividade entre a gasolina C e o etanol hidratado parte da hipótese de uma escolha de consumo racional baseada exclusivamente em preços. Como regra geral, sempre que o preço do litro do etanol hidratado for inferior a 70% do preço da gasolina C, os motoristas de veículos flex fuel optariam pelo etanol hidratado. A “regra de bolso” dos 70% baseia-se na diferença de conteúdo energético entre os combustíveis. O poder calorífico inferior do etanol hidratado é de 5.096,7 kcal/litro, enquanto o da gasolina é de 7.087,6 kcal/l, conforme dados disponíveis em <https://www.gov.br/anp/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/anuario-estatistico/arquivos-anuario-estatistico-2024/outras-pecas-documentais/fatores-conversao.pdf>. Portanto, a energia contida em um litro de etanol hidratado equivale à energia de 0,7191 litros de gasolina C.

m. Os dados de importações de Gasolina A, Diesel A e GLP estão disponíveis em <https://www.gov.br/anp/pt-br/centrais-de-conteudo/dados-estatisticos>. Os dados de importações segmentados por país de origem foram extraídos do Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex), disponível em <https://www.gov.br/siscomex/pt-br>, e referem-se ao volume de importação acumulado no trimestre de referência.

n. As cotações internacionais da gasolina, diesel e GLP são fornecidas pela consultoria *S&P Global Commodity Insights*. Para os combustíveis líquidos, as cotações se referem ao produto da Costa do Golfo, nos EUA. Para o GLP, é utilizada a proporção de 70% de propano e 30% de butano do produto oriundo de Mont Belvieu, EUA.

o. O preço de paridade de importação (PPI) é calculado pela média simples dos preços de paridade em todos os pontos de entrega disponíveis. Todas as cotações são fornecidas pela *S&P Global Commodity Insights*, e estão disponíveis em <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/precos-e-defesa-da-concorrenca/precos/precos-de-paridade-de-importacao>.



anp

Agência Nacional
do Petróleo,
Gás Natural e Biocombustíveis