


A RELAÇÃO ENTRE A CIDE-COMBUSTÍVEL E A POLÍTICA FISCAL: CONSEQUÊNCIAS DA ALÍQUOTA NOS INVESTIMENTOS FEDERAIS DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE

THE RELATIONSHIP BETWEEN THE CIDE-FUEL TAX AND FISCAL POLICY: CONSEQUENCES OF THE TAX RATE ON FEDERAL INVESTMENTS IN TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE

 <https://doi.org/10.63330/aurumpub.053-008>

Bruna Francisca Andrade Camelo

Mestre em Sociologia pela Universidade Federal do Maranhão (UFMA). Professora do curso de graduação em Direito do Instituto de Ensino Superior do Sul do Maranhão (IESMA/UNISULMA). Advogada.

E-mail: brunacamelohotmail.com

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/0316297937900406>

Carmelitha Aguiar Carlos Pereira

Mestre em Sociologia pela Universidade Federal do Maranhão (UFMA). Professora do curso de graduação em Direito do Centro Universitário Facimp Wyden (UNIFACIMP WYDEN). Advogada.

E-mail: carmelitha.advogada@gmail.com

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/0676979529629245>

Igo Teixeira Morais da Luz

Mestre em Direito pela Universidade de Marília (UNIMAR). Professor do curso de graduação em Direito da Universidade Estadual da Região Tocantina do Maranhão (UEMASUL). Advogado.

E-mail: igotmdl@gmail.com

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/8153159211185444>

Khayam Ramalho da Silva Sousa

Mestre em Direito pelo Centro Universitário FIEO (UNIFIEO). Professor do curso de graduação em Direito do Centro Universitário Facimp Wyden (UNIFACIMP WYDEN). Advogado.

E-mail: khayamramalho@hotmail.com

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/8335390975231363>

RESUMO

Este capítulo examina as implicações das mudanças na alíquota da CIDE-Combustível nos investimentos federais de infraestrutura de transporte no Brasil. Inicia com a contextualização do sistema tributário brasileiro, destacando a relevância da CIDE no financiamento por meio do estado. A análise aprofunda a influência da CIDE nas políticas orçamentárias, enfatizando o papel crucial do orçamento público na gestão financeira. Explora a receita pública, sua vinculação aos tributos e a importância da CIDE como fonte de financiamento para projetos com objetivo determinado. O estudo baseia-se na análise documental de textos legais, decretos presidenciais, e decisões do Supremo Tribunal Federal relacionadas à CIDE-Combustível. Dados econômicos, especialmente arrecadação e investimentos, foram obtidos a partir de fontes oficiais,

como a Confederação Nacional do Transporte (CNT). A decisão do Supremo Tribunal Federal sobre a destinação dos recursos reforça a importância da conformidade constitucional. Por fim, destaca as implicações socioeconômicas das alterações na CIDE, especialmente no que diz respeito à acessibilidade aos serviços de transporte e setores dependentes. Conclui ressaltando a necessidade de uma abordagem equilibrada diante das mudanças nas alíquotas para garantir o desenvolvimento sustentável e o bem-estar social.

Palavras-chave: CIDE-Combustível; Política Fiscal; Infraestrutura de Transporte.

ABSTRACT

This chapter examines the implications of changes in the CIDE-Fuel tax rate on federal investments in transportation infrastructure in Brazil. It begins with the contextualization of the Brazilian tax system, highlighting the relevance of CIDE in financing through the state. The analysis delves into CIDE's influence on budgetary policies, emphasizing the crucial role of the public budget in financial management. It explores public revenue, its linkage to taxes, and the importance of CIDE as a funding source for projects with specific objectives. The study is based on documentary analysis of legal texts, presidential decrees, and decisions of the Federal Supreme Court related to CIDE-Fuel. Economic data, especially revenue collection and investments, were obtained from official sources, such as the National Confederation of Transport (CNT). The Federal Supreme Court's decision on the allocation of resources reinforces the importance of constitutional compliance. Finally, it highlights the socioeconomic implications of changes to CIDE, particularly regarding accessibility to transportation services and dependent sectors. It concludes by emphasizing the need for a balanced approach to changes in tax rates to ensure sustainable development and social well-being.

Keywords: CIDE-Fuel; Fiscal Policy; Federal Transport Infrastructure Investments.

1 INTRODUÇÃO

No panorama das políticas fiscais e orçamentárias no Brasil, a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE), incidente sobre os combustíveis (CIDE-Combustível), se apresenta como uma variável de extrema importância, influenciando diretamente os investimentos federais em infraestrutura de transporte.

O debate sobre a autorização e redução das alíquotas da CIDE-Combustível, evidenciado por iniciativas como o Decreto Presidencial nº 7.764/12, a Lei Complementar nº 194/22 e a Medida Provisória

nº 1163/2023, suscita uma análise aprofundada sobre os impactos econômicos gerado por sua incidência e não incidência.

Logo, o escopo de discutir essa temática, encontra-se na complexidade da interação entre as políticas tributárias e os investimentos em infraestrutura, particularmente no setor de transporte, que são influenciados pela utilização das verbas da CIDE-Combustível, tal instabilidade gerada pelas mudanças nas alíquotas acarretam implicações substanciais para o financiamento de programas estratégicos, como a expansão e manutenção de rodovias, ferrovias e sistemas de transporte público.

Os desafios inerentes a este contexto exigem uma abordagem meticulosa e abrangente, alicerçada em uma pesquisa que não apenas documenta as mudanças nas alíquotas, mas que desvende as relações entre essas políticas e seus desdobramentos. Assim, este estudo propõe examinar criticamente as ramificações das políticas relacionadas à CIDE-Combustível, que não apenas entendem os efeitos imediatos, mas também delineiam as implicações de longo prazo para o desenvolvimento sustentável, a equidade social e a eficiência econômica.

O problema da pesquisa reside na necessidade de compreender os efeitos das mudanças nas alíquotas da CIDE-Combustível sobre o financiamento e a execução de projetos estratégicos de infraestrutura de transporte no Brasil.

Tendo como objetivo geral da pesquisa, verificar a existência de dados no orçamento público do estado pela incidência e a não incidência da alíquota da CIDE-combustível. Diante do exposto, os objetivos primordiais desta pesquisa são: Analisar o impacto das mudanças nas alíquotas da CIDE-Combustível sobre os investimentos em infraestrutura de transporte no Brasil; avaliar as consequências dessas alterações para a mobilidade urbana e o acesso aos serviços de transporte e investigar as implicações de longo prazo das políticas relacionadas à CIDE-Combustível para o desenvolvimento sustentável.

Para atender aos objetivos delineados, foi adotada uma abordagem metodológica mista, combinando análise qualitativa. A coleta de dados foi feita por meio de documentos de textos legais, decretos presidenciais, e decisões do Supremo Tribunal Federal relacionadas à CIDE-Combustível.

Portanto, diante da dinâmica intrincada entre as políticas fiscais, a CIDE-Combustível e os investimentos federais em infraestrutura de transporte, esta pesquisa se propõe a preencher lacunas essenciais no entendimento desse complexo ecossistema tributário. A relevância deste estudo não reside apenas na análise dos impactos imediatos, mas, principalmente, na compreensão das implicações a longo prazo dessas mudanças.

Este estudo, além do rigor metodológico e perspectiva abrangente, visa contribuir não apenas para o entendimento acadêmico, mas também para a formulação de políticas públicas informadas e estratégias eficazes. Ao compreendermos os desafios e oportunidades decorrentes das mudanças na CIDE-

Combustível, seremos mais adequados para moldar um futuro onde a infraestrutura de transporte não seja apenas um reflexo das escolhas econômicas, mas um pilar sólido para o progresso da nação.

2 A CIDE-COMBUSTÍVEL E OS FUNDAMENTOS DA POLÍTICA FISCAL

O Sistema Tributário é absolutamente essencial para que o Estado seja mantido e funcione plenamente. Segundo Giambiagi e Além (2017), o tributo é a base da organização e da arrecadação do Estado, permitindo que ele obtenha os recursos necessários para sua estruturação e, dentro da ampla política social, promovendo a repartição de receitas para o aumento do bem-estar geral.

Dessa forma, Harada (2023) afirma que a finalidade da tributação, para o Estado, é a busca do bem comum, e a atividade financeira do Estado é apresentada pela “prestação dos serviços públicos, o exercício regular do poder de polícia e a intervenção no domínio público”.

Com a promulgação da Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB/88), grande marco na história e na consolidação dos princípios democráticos no Brasil, o Direito Tributário emergiu como elemento vital dessa carta magna, exercendo um papel fundamental na organização e funcionamento do sistema tributário nacional.

A CRFB/88, estabelece em seus artigos a base do sistema tributário nacional brasileiro, determinando quais tributos podem ser cobrados e atribuiu suas competências específicas para todos os entes da federação.

O Código Tributário Nacional, criado pela Lei nº 5.172/1996, também apresenta papel importante para o sistema normativo tributário, embora não acolha de forma integral o sistema, tendo em vista que algumas questões relacionadas a isenções, alíquotas e não incidência, podem ser apresentadas por meio de leis complementares.

Ademais, as leis estaduais e municipais têm a capacidade de regulamentar os impostos que são de sua competência. Dentro desse contexto de modernização do sistema tributário nacional, encontram-se previstas cinco categorias de tributos: os impostos, as taxas, as contribuições de melhoria, os empréstimos compulsórios e as contribuições, dentre estas últimas, destaca-se a CIDE, que será abordada neste capítulo, caracterizando-se como um instrumento singular na política fiscal brasileira, elaborada para possibilitar intervenções direcionadas em setores específicos da economia.

O art. 149, *caput*, da CRFB/88, possibilita a instituição da CIDE no ordenamento Jurídico brasileiro, dando poderes unicamente para a União, instituir contribuições de intervenção no domínio econômico, deixando à mercê a participação dos outros entes da federação, devendo ocorrer de forma excepcional, apresentando sua finalidade clara e justificada, obedecendo, portanto, o princípio da livre iniciativa e livre concorrência.

Logo, no ano de 2001, houve a aprovação da Emenda Constitucional nº 33 de 2001, que foi incluída no corpo do texto o §4º do art. 177 da CRFB/88, criando uma contribuição de intervenção no domínio econômico, voltado para as atividades de importação ou comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados e álcool combustível.

Apesar dos avanços notáveis no sistema tributário nacional, com a participação crescente dos Estados e Municípios na partilha de receitas tributárias, os esforços para reverter a centralização do sistema ainda são graduais. Conforme observado por Oliveira e Rossignoli (2019), a carta constitucional preservou a União como um dos entes mais fortes do federalismo, conferindo-lhe amplas preferências nos aspectos fiscais e normativos.

Entretanto, com a aprovação da Emenda Constitucional nº 42/03, foi dada possibilidade para que os demais entes da federação pudessem receber repasses da CIDE-combustível, a qual determinou que 25% do produto de arrecadação seria transferido para os Estados-membros.

Com o surgimento da Emenda Constitucional nº 44/04, uma nova porcentagem foi aderida para os repasses aos Estados-membros, chegando a 29%, mantendo a partilha de 75% do montante para Estados e Distrito Federal e 25% para os Municípios.

Progressivamente, foram sendo criadas normativas que modificaram a regulamentação da cobrança da CIDE-combustível, assim como decretos gerados pelo Presidente da República alterando os valores das alíquotas ou até mesmo zerando-a.

No ano de 2012, por meio de Decreto Presidencial, nº 7.764/12, a alíquota foi reduzida a zero em determinados produtos:

Art. 1º As alíquotas específicas da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível - CIDE, previstas no art. 5º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, **ficam reduzidas a zero para os seguintes produtos: I - querosene de aviação; II - demais querosenes; III - óleos combustíveis com alto teor de enxofre; IV - óleos combustíveis com baixo teor de enxofre; V - gás liquefeito de petróleo, inclusive o derivado de gás natural e de nafta; VI - álcool etílico combustível; VII - gasolinas e suas correntes; e VIII - diesel e suas correntes.** (Brasil, 2012) (grifo nosso)

A redução das alíquotas a zero para diversos produtos gera uma discussão multifacetada sobre seus impactos econômicos, sociais e ambientais. Por um lado, essa medida pode ser vista como um estímulo significativo à economia, reduzindo os custos de importação e comercialização desses combustíveis. No entanto, não foi o que aconteceu, pois houve um dispêndio muito grande na importação desses produtos.

Analisando os dados fornecidos pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, nos anos de 2012 a 2015, sendo utilizado o dólar como valor de referência, houve um dispêndio significativo com a importação dos produtos mencionados. Por exemplo, a importação de gás natural em 2012 foi de

US\$ 5.248.750.074; em 2013, esse valor aumentou para US\$ 6.961.408.361; em 2014, subiu para US\$ 7.108.631.916; e, em 2015, voltou a cair, totalizando R\$ US\$ 5.273.080.989 (Brasil, 2024).

Já no ano de 2015, com outro Decreto Presidencial, de nº 8.395/15, a alíquota do CIDE-combustível foi recomposta a alíquota da contribuição, entrando em vigor em 1º de maio de 2015. Em 2022, ocorreu novamente uma exoneração da alíquota da CIDE-combustível, por meio da Lei Complementar nº 194, de 23 de junho de 2022, aduzindo:

Art. 9º-A As alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep, da Cofins e da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) incidentes sobre as operações que envolvam gasolina e suas correntes, exceto de aviação, de que tratam o inciso I do caput do art. 4º da Lei nº 9.718, de 27 de novembro de 1998, o inciso I do caput do art. 5º e o art. 9º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e o inciso I do caput do art. 23 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, ficam reduzidas a 0 (zero) até 31 de dezembro de 2022 (Brasil, 2022).

Entretanto, a Medida Provisória nº 1163/2023, não apenas estendeu a isenção da CIDE para transações envolvendo gasolina até 30 de junho de 2023, como também zera as alíquotas de PIS/Pasep e Cofins para querosene de aviação (QAV) e gás natural veicular (GNV).

Como o repasse da CIDE-Combustíveis é um percentual da arrecadação dessa contribuição, o montante que se transfere a cada período está atrelado ao desempenho da arrecadação líquida da CIDE-Combustíveis no período anterior.

Contribuições são tributos que necessitam tanto de uma destinação quanto de uma finalidade para seus gastos, é o que enfatiza Sabbag (2016, p. 1.494), “as contribuições especiais é que o produto de suas arrecadações deve ser carregado para financiar atividades de interesse público, beneficiando certo grupo, e direta ou indiretamente o contribuinte”.

De acordo com Greco (2001), que compartilha o mesmo ponto de vista, a finalidade do elemento é essencial para que haja contribuição, pois, a sua ausência pode acarretar sérios danos a cada Estado e Município.

Nesse contexto, é fundamental observar que a própria Constituição Federal confere a CIDE-Combustível sua finalidade e destinação, estabelecendo detalhadamente em seu art. 177, Parágrafo 4º, inciso II, alinhas a, b, c:

ao pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, gás natural e seus derivados e derivados de petróleo; b) ao financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás; c) ao financiamento de programas de infraestrutura de transportes (Brasil, 1988).

De maneira similar, a Lei nº 10.336/01, elaborada com o propósito de estabelecer a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico, que incide sobre a importação e comercialização de petróleo e seus

derivados, gás natural e seus derivados, bem como álcool etílico combustível, delinea em seu art. 1º, parágrafo primeiro e seus incisos, a finalidade específica para a referida contribuição de intervenção:

§1º O produto da arrecadação da Cide será destinada, na forma da lei orçamentária, ao: I - pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, de gás natural e seus derivados e de derivados de petróleo; II - financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás; III - financiamento de programas de infraestrutura de transportes; e IV - financiamento do auxílio destinado a mitigar o efeito do preço do gás liquefeito de petróleo sobre o orçamento das famílias de baixa renda. (Brasil, 2001).

Na recente decisão do Supremo Tribunal Federal (STF), foi tomado um entendimento sobre a finalidade e destinação dos recursos apresentados tanto na Constituição como em lei infraconstitucional. Na Ação Direta de Inconstitucionalidade de nº 3.970, foram discutidas questões fundamentais no âmbito do Direito Constitucional e Tributário, especialmente relacionadas à CIDE-Combustíveis.

A análise se concentrou nos artigos 1º, §1º, incisos I, II e III, da Lei nº 10.336/2001, e nos artigos 2º, 3º, parágrafo único, e artigo 4º, inciso I, II, III, IV, V e VI, e artigo 6º da Lei nº 10.636/2002. O pedido da Ação Direta de Inconstitucionalidade, questionava a destinação dos recursos provenientes da arrecadação da CIDE-Combustíveis, conforme o art. 177, § 4º, da Constituição Federal, o dispositivo constitucional, estabelece claramente as destinações econômicas, ambientais e de transporte para tais recursos, envolvendo subsídios, financiamento de projetos ambientais e apoio a programas de infraestrutura de transportes.

O Tribunal concluiu que o art. 1º, § 1º, I, II e III, da Lei nº 10.336/2001 reproduz de forma inequívoca o texto constitucional, reafirmando as destinações econômica, ambiental e de transporte dos recursos da CIDE, conforme previsto na lei orçamentária.

Essa decisão ressalta a importância da conformidade entre as normativas infraconstitucionais e os preceitos constitucionais, especialmente no contexto tributário, evidenciando a necessidade de observância das disposições constitucionais sobre a destinação específica dos recursos da CIDE-Combustíveis.

3 A INFLUÊNCIA DA CIDE NAS POLÍTICAS ORÇAMENTÁRIAS

O orçamento público, desempenha um papel crucial no contexto governamental servindo como uma ferramenta essencial para o planejamento e a administração financeira de uma entidade pública ao longo de um período específico.

Além de ser um instrumento estratégico, o orçamento público é fundamental para orientar as prioridades, alocar recursos de maneira eficiente e garantir a transparência e responsabilidade na gestão dos recursos públicos.

De acordo com Carneiro *et al* (2019), o orçamento público apresenta-se como uma das funções fundamentais do Governo, que ornamenta todo o planejamento das receitas e despesas do estado. Nogueira (2024), ressalta que o orçamento público é o resultado de todas as tratativas realizadas no Governo, que envolvem o fundo público, logo, todas as receitas granjeadas pela tributação.

Portanto, o orçamento público é mais do que uma simples previsão de receitas e despesas; é um reflexo das prioridades, metas e compromissos de um governo. Ao delinear a alocação de recursos para áreas vitais como saúde, educação, infraestrutura e serviços públicos, o orçamento público desempenha um papel crucial na definição das diretrizes para o desenvolvimento do país. Para Moreira (2023), o orçamento, feito pelo governo, direciona as ações que serão realizadas pela entidade pública trazendo uma organização para toda a entidade pública.

Mastrodi e Barbora (2022) argumentam que:

O orçamento da União é instrumento utilizado pelo Governo Federal para planejar a execução de recursos públicos materializado em leis que enunciam as políticas públicas e prioridades para o exercício seguinte, estabelecem objetivos e metas quadrienalmente, estimam as receitas e fixam as despesas anualmente, por Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), Plano Plurianual (PPA) e Lei Orçamentária Anual (LOA), respectivamente.

A receita pública é a arrecadação auferida pelo Governo principalmente por meio da tributação, que é realizada pelo contribuinte por meio dos impostos, taxas, contribuições de melhoria, empréstimos compulsórios e as contribuições para a posterior utilização nas despesas públicas.

A elaboração, execução e controle do orçamento não apenas proporcionam uma visão clara das finanças públicas, mas também garantem transparência e responsabilidade na utilização dos recursos. Esse processo é essencial para que cidadãos e demais partes interessadas compreendam como o dinheiro público é arrecadado e investido, contribuindo para o bem-estar social e para o progresso econômico.

Para Sabbag (2016), o Governo auferir sua renda de dois modos, tanto por ingressos provisórios como por meio de Receitas Públicas, o autor apresenta que ambas possuem diferenciação na arrecadação para os cofres públicos.

De fato, enquanto o ingresso é marcado pela noção de provisoriedade, a receita pública atrela-se ao contexto de definitividade. Vale dizer, como regra, que os valores, a título de ingresso, entram nos cofres públicos- com destinação predeterminada de saída, não configurando receita nova, o que não acontece com a receita pública. (Sabbag, 2016, p. 62)

O Código Tributário Nacional (CTN) define o conceito de tributo no art. 3º, onde o legislador expressa que tributo é “toda obrigação financeira compulsória, realizada em moeda ou com valor nela mensurável, que não caracterize penalidade por ato ilícito.” Esse tipo de obrigação é instituído por lei e sua cobrança é realizada por meio de atividade administrativa plenamente vinculada (Brasil, 1966).

Dessa maneira, destaca-se a importância crucial da arrecadação proveniente da CIDE-Combustíveis para o crescimento e consecução de suas finalidades pelo Estado, esta fonte se configura como uma receita pública ordinária, desempenhando um papel central como a principal fonte de financiamento das atividades governamentais.

Assim, reafirma Sabbag (2016, p. 55):

A cobrança de tributos se mostra como a principal fonte das receitas públicas, voltadas ao atingimento dos objetivos fundamentais, insertos no art. 3º da Constituição Federal, tais como a construção de uma sociedade livre, justa e solidária, a garantia do desenvolvimento nacional, a erradicação da pobreza e da marginalização, tendente à redução das desigualdades sociais e regionais, bem como a promoção do bem-estar da coletividade.

As alterações legais e isenções fiscais, especialmente as que se referem à CIDE, podem dificultar a adaptação das necessidades orçamentárias. O orçamento público é mais do que uma peça-chave na administração financeira do Estado; ele é essencial para a transparência, a responsabilização e o engajamento dos cidadãos.

Quando elaborado, finalizado e monitorado de forma eficiente, o orçamento traduz as prioridades do governo, o poder sobre a distribuição de recursos e o auxílio ao cumprimento de metas e objetivos indispensáveis.

Entender bem esse instrumento é fundamental para garantir que os recursos públicos sejam usados com responsabilidade e para aumentar a confiança da sociedade nas ações do governo. Por fim, a solidez e a eficácia do orçamento público são essenciais para um desenvolvimento sustentável, para o bem-estar social e para a construção de uma sociedade mais justa e igualitária.

4 CONSEQUÊNCIAS DA ALÍQUOTA DA CIDE-COMBUSTÍVEL NOS INVESTIMENTOS FEDERAIS DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE

As rodovias, as ferrovias, os portos e os aeroportos fazem a conexão entre todas as partes do Brasil, possibilitando o transporte rápido de mercadorias e pessoas. É indispensável que haja investimentos constantes nessa infraestrutura para que a integração regional, a redução dos custos logísticos e o estímulo à competitividade econômica sejam possíveis.

Silva e Miranda (2023), ressaltam que o Brasil se destaca como um dos maiores produtores de alimentos do mundo, tendo uma contribuição das indústrias e do agronegócio para essa posição de liderança, deste modo, as rodovias desempenham um papel crucial nesse contexto, sendo a principal via de transporte utilizada para o escoamento dos produtos agrícolas e agroindustriais.

Segundo dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT) em 2023, o transporte rodoviário é o meio mais utilizado no Brasil tanto para o deslocamento de passageiros quanto para o transporte de cargas.

Aproximadamente 95% dos passageiros brasileiros utilizam ônibus e veículos pessoais para suas viagens, refletindo a predominância das rodovias como a principal rede de mobilidade do país.

Além disso, cerca de 65% das cargas no Brasil são transportadas por rodovias, evidenciando a importância desse modal para a logística e o escoamento de produtos. Essa alta dependência das rodovias destaca a necessidade de investimentos contínuos em infraestrutura para garantir a eficiência e a segurança do transporte, além de fomentar a integração regional e o desenvolvimento econômico.

Como visto em tópicos anteriores, o art. 177 da Constituição 1988, no seu §4º, e a na Lei nº 10.336/01, a qual prevê que os recursos arrecadados com a CIDE-Combustível devem ser destinados a algumas finalidades, entre eles, se encontra o financiamento de programas de infraestrutura de transportes.

A Confederação Nacional de Transporte (CNT), no intervalo entre 2002 e 2012, apresentou que a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico gerou uma receita de R\$76,0 bilhões de reais. Entretanto, apenas uma parcela de R\$ 37,6 bilhões fora efetivamente investida na melhoria da infraestrutura de transporte, evidenciando uma disparidade significativa em relação ao montante arrecadado pelo Governo Federal (CNT, 2020).

Essa disparidade suscita indagações relevantes acerca da distribuição dos recursos provenientes da CIDE-combustível, questionando a capacidade dessa alocação atender de maneira efetiva às necessidades urgentes e fomentar o desenvolvimento sustentável no âmbito do setor de transporte. Destaca-se a necessidade premente de uma revisão estratégica para assegurar que os fundos direcionados à CIDE-combustível se traduzam em benefícios tangíveis e impactos positivos no desenvolvimento sustentável do setor de transporte.

Com os dados fornecidos pela CNT, analisamos a evolução dos investimentos em infraestrutura de transporte no Brasil. Esta análise considera o total de valores autorizados e pagos em cada ano, focando nos investimentos diretos da União.

Em 2011, antes da redução da alíquota da CIDE-combustível, a União autorizou R\$ 20.758,16 milhões e pagou R\$ 15.623,42 milhões, mostrando uma execução relativamente alta dos valores autorizados. No entanto, em 2012, após a alíquota ser reduzida a zero, o valor autorizado aumentou significativamente para R\$ 28.216,70 milhões de reais, mas o valor efetivamente pago caiu drasticamente para R\$ 13.692,14 milhões de reais. Essa discrepância sugere que a redução a zero da alíquota da CIDE-combustível resultou em menor arrecadação, limitando a capacidade da União de cumprir com os compromissos financeiros anteriormente estabelecidos.

A análise dos anos subsequentes reforça a percepção de que a variação na alíquota da CIDE-combustível impacta negativamente os investimentos em infraestrutura de transporte. Em 2013, o valor autorizado foi de R\$ 20.685,05 milhões, com R\$ 14.196,87 milhões efetivamente pagos. Em 2014, os valores autorizados e pagos foram R\$ 22.073,61 milhões e R\$ 15.839,51 milhões, respectivamente. Já em

2015, observamos uma queda significativa nos valores autorizados para R\$ 15.948,12 milhões, com apenas R\$ 11.036,16 milhões pagos.

A redução nos valores pagos em relação aos autorizados ao longo desses anos ilustra as dificuldades orçamentárias enfrentadas pela União devido à arrecadação insuficiente decorrente da alíquota reduzida da CIDE-combustível.

É possível analisar que com a retomada da alíquota da CIDE-combustível em 2015, houve uma expectativa de melhoria na capacidade financeira do Estado para investimentos em infraestrutura. No entanto, o impacto das políticas fiscais anteriores continuou a ser sentido, evidenciado pela execução limitada dos recursos autorizados.

A redução da alíquota da CIDE-Combustível, ocorrida a partir de 2022, teve um impacto significativo nos recursos disponíveis para investimentos em infraestrutura de transporte.

Já entre os anos de 2021 e 2023, houve variações significativa tanto nos recursos autorizados quanto nos recursos pagos, refletindo o impacto da redução da alíquota da CIDE- Combustível sobre o orçamento destinado a investimentos em infraestrutura.

Em 2021, os recursos autorizados foram de R\$ 10.019,32 milhões de reais e os recursos pagos totalizaram R\$ 9.125,91 milhões de reais, com um valor pago muito próximo ao montante autorizado. No entanto, em 2022, o valor dos recursos autorizados aumentou para R\$ 12.187,82 milhões, mas o valor efetivamente pago caiu para R\$ 8.970,41 milhões.

Esse aumento nos recursos autorizados, juntamente com uma redução no valor pago, reflete o impacto da redução da alíquota da CIDE-combustível, que resultou em uma menor arrecadação para o financiamento dos projetos de infraestrutura.

Em 2023, os recursos autorizados cresceram significativamente para R\$ 17.937,89 milhões, e o valor pago aumentou para R\$ 15.213,43 milhões, demonstrando uma recuperação no valor investido em relação ao ano anterior.

Este aumento no valor pago pode ser atribuído ao encerramento da alíquota zero, gerada pela Lei Complementar nº 194, de 23 de junho de 2022. A diferença entre os valores pagos em 2022 e 2023 indica que, apesar da redução da alíquota da CIDE ter gerado um déficit inicial, houve uma melhoria na execução dos projetos e no aproveitamento dos recursos em 2023.

Ao correlacionar os dados de recursos autorizados e pagos com a arrecadação bruta da CIDE-Combustíveis, é evidente que a variação na alíquota da CIDE, influenciou diretamente esses valores.

A implementação do Decreto Presidencial nº 7.764/12, que efetuou na redução a zero da alíquota tributária da CIDE-combustível no ano de 2012, desencadeou um cenário de transformações significativas, a arrecadação no ano de 2011 foi de R\$ 8.924,07 milhões em contrapartida, no ano de 2012, o valor arrecadado foi de R\$ 2.736,15 milhões, uma disparidade ampla na arrecadação bruta.

Essa deferência é perceptível nos anos de 2013 e 2014, período em que o Decreto estava em vigor, no ano de 2013 a arrecadação foi de R\$ 34,90 milhões e no ano de 2014 de R\$ 13,83 milhões.

Com a implementação do Decreto Presidencial nº 8.395/15, a reintrodução da cobrança da alíquota da CIDE-combustível para toda a população acarretou um impacto significativo, tendo um acréscimo de 0,10 centavos por litro de gasolina e 0,05 centavos por litro de Diesel, representando um aumento no custo para os consumidores.

Em 2015, a arrecadação bruta da CIDE-Combustíveis aumentou para R\$ 3.312,18 milhões, refletindo um crescimento significativo em comparação aos anos anteriores. Ao analisar os recursos autorizados, que foi de R\$ 15.948,12 milhões de reais e os valores efetivamente pagos de R\$ 11.036,16 milhões de reais, observa-se que, embora tenha havido uma discrepância, houve também um aumento considerável nos pagamentos em relação aos valores autorizados.

Durante o intervalo temporal compreendido entre 2020 e 2022, inspirou-se uma notável flutuação na arrecadação bruta da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre os combustíveis. No ano de 2020, a arrecadação alcançou o valor de R\$ 1.503,61 milhões de reais, atingindo um patamar inicial significativo, já no ano subsequente, registrou-se um aumento expressivo, elevando a arrecadação bruta para R\$1.902,98 milhões (CNT, 2024).

No entanto, mudanças novamente na alíquota, no ano de 2022, impulsionadas pelos efeitos decorrentes da promulgação da Lei Complementar nº 194 de 23 de junho 2022, teve como resultado uma queda abrupta na arrecadação, atingindo um montante expressivo de R\$1.447,20 milhões.

Este valor representou não apenas uma diminuição em relação ao ano-base de 2020, mas também evidenciou uma diminuição substancial em comparação com o ano imediatamente anterior.

Os impactos gerados pela Lei Complementar nº 194 de 2022, trouxe prejuízos amplos para o ano de 2023, tendo uma arrecadação bruta muito ínfima de R\$ 1.009,71 milhões de reais, gerando um prejuízo amplo nos investimentos de infraestrutura de transporte.

Portanto, questiona-se a importância de destacar a necessidade de uma avaliação cuidadosa dos impactos socioeconômicos antes da implementação de medidas fiscais significativas, para garantir um equilíbrio entre as demandas financeiras do governo e a manutenção da acessibilidade e sustentabilidade para a população e os setores econômicos afetados.

Essa mudança reiterada gerou um impacto direto nas receitas governamentais, alterando a dinâmica das fontes de recursos disponíveis para financiar projetos estratégicos de infraestrutura de transporte, resultando em um prejuízo amplo para toda a sociedade.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando os elementos abordados, é possível observar as implicações significativas, resultantes das mudanças na alíquota da CIDE-Combustível nos investimentos federais na infraestrutura de transporte.

O artigo analisou a evolução histórica dessa contribuição, desde sua instituição pela Emenda Constitucional nº 33/2001 até as modificações trazidas pelo Decreto Presidencial nº 7.764/12, o Decreto Presidencial nº 8.395/15, a Lei Complementar nº 194/22 e a Medida Provisória 1.157/23.

Ficou evidente que a arrecadação da CIDE-Combustível desempenha um papel crucial no financiamento de programas de infraestrutura de transportes no Brasil e seus impactos ocasionam prejuízos amplos no seu pagamento efetivo.

De acordo com a Constituição da República Federativa do Brasil e as legislações específicas, o poder executivo possui a autoridade para ajustar alíquotas, baseando-se na análise da situação econômica e social do país. Essas decisões são justificadas para assegurar que as políticas fiscais contribuem para o desenvolvimento sustentável e a prosperidade da população.

O art. 170 da CRFB/88, estabelece os princípios fundamentais da ordem econômica, que se fundamentam na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tendo como objetivo principal assegurar a todos uma existência digna, conforme os ditames da justiça social.

Essa abordagem reconhece a importância de criar um ambiente econômico que não só promova a eficiência e a competitividade, mas que também seja justo e inclusivo. A valorização do trabalho humano implica em políticas que protejam e incentivem o emprego e a qualificação profissional, garantindo condições dignas de trabalho e remuneração justa.

A livre iniciativa, promove a liberdade econômica, incentivando a inovação, o empreendedorismo e a competição saudável entre as empresas. A justiça social, exige que os benefícios do desenvolvimento econômico sejam distribuídos de maneira equitativa, reduzindo as desigualdades e promovendo uma melhor qualidade de vida para todos.

Isso significa que as políticas econômicas e fiscais devem ser formuladas com o objetivo de incluir todos os segmentos da sociedade, garantindo que ninguém seja prejudicado.

A análise da evolução da arrecadação da CIDE ao longo dos anos, com destaque para os anos de 2012 a 2015 e 2022 a 2023, reflete a instabilidade causada por decisões governamentais, a redução a zero e posterior isenção da alíquota, impactaram diretamente a receita pública, criando um cenário de prejuízos e desafios para todos, gerando uma cadeia de prejuízos, como visto nos investimentos em infraestrutura de transporte.

A decisão de zerar a alíquota da CIDE-Combustível, conforme previsto na Lei Complementar nº 194/22 e na Medida Provisória nº 1163/2023, não apenas afetou a arrecadação, mas os investimentos na melhoria da infraestrutura de transporte.

A queda brusca na receita, como evidenciado em 2022 e projetado para 2023, sugere a necessidade de uma revisão cuidadosa das políticas fiscais e orçamentárias futuras, para que seja levado em consideração os danos a população.

Além disso, a análise da decisão do Supremo Tribunal Federal sobre a destinação dos recursos da CIDE-Combustíveis, reforça a importância de alinhar as normativas infraconstitucionais com os preceitos constitucionais.

A clareza e a conformidade na destinação dos recursos são cruciais para garantir a transparência e a legitimidade das ações governamentais. Em um contexto mais amplo, a pesquisa destacou a relevância do orçamento público como instrumento essencial para o planejamento, gestão e transparência das finanças governamentais.

A arrecadação da CIDE-Combustível, como parte integrante desse sistema, desempenha um papel estratégico no alcance de metas e objetivos governamentais, especialmente na área de infraestrutura de transporte.

As mudanças nas alíquotas da CIDE-Combustível têm implicações profundas nos investimentos federais de infraestrutura de transporte, exigindo uma abordagem cuidadosa e estratégica para equilibrar as necessidades fiscais com os objetivos de desenvolvimento sustentável e social.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em: 17 jul. 2024.

BRASIL. Decreto nº 7.764, de 22 de junho de 2012. Altera o Decreto nº 5.060, de 26 de abril de 2004, que regulamenta a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE, para os combustíveis e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 25 jun. 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/decreto/d7764.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%207.764%2C%20DE%2022%20DE%20JUNHO%20DE%202012&text=Altera%20o%20Decreto%20n%C2%BA%205.060,e%20%C3%A1lcool%20et%C3%ADlico%20combust%C3%ADvel%20%2D%20CIDE. Acesso em: 15 mar de 2024.

BRASIL. **Emenda Constitucional Nº 33, DE 11 DE DEZEMBRO DE 2001**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc33.htm. Acesso em: 21 de nov. de 2023.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. Acórdão nº 1243/2003, Plenário. Processo nº TC 009.298/2003-2. **Auditoria no Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais**. 2003. Disponível em: https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/documento/acordao-completo/*/NUMACORDAO%253A1243%2520AN%20OACORDAO%253A2003%2520COLEGIADO%253A%2522Plen%25C3%25A1rio%2522DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/0. Acesso em: 17 jul. 2024.

BRASIL. Lei Complementar nº 194, de 23 de junho de 2022. Institui o regime jurídico de recuperação fiscal de estados e municípios e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 24 jun. 2022. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp194.htm. Acesso em: 17 jul. 2024.

BRASIL. Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001. Cria o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza – SNUC e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 20 dez. 2001. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110336.htm. Acesso em: 17 jul. 2024.

BRASIL. **Supremo Tribunal Federal**. Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 6.030, de 12 de dezembro de 2019. Relator: Ministra Rosa Weber. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/downloadPeca.asp?id=15351349035&ext=.pdf>. Acesso em: 17 jul. 2024.

CARNEIRO, F. H. S.; PEREIRA, C. C.; TEIXEIRA, M. R.; HÚNGARO, E. M.; MASCARENHAS, F. **Orçamento do esporte no governo Dilma: a primazia dos interesses econômicos e o direito escanteado**. Revista Brasileira de Ciências do Esporte, v. 41, n. 4, p. 343-349, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.rbce.2018.03.032>. Acesso em: 17 jul. 2024.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Boletim Unificado**. Brasília, janeiro 2024. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/painel-emprego-transporte>. Acesso em: 17 jul. 2024.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Economia em foco: um panorama das debêntures incentivadas no Brasil até maio de 2020**. Brasília: CNT, 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/economia/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/boletins/boletim-de-debentures-incentivadas/2020>. Acesso em: 17 jul. 2024.

DE OLIVEIRA, Emerson Ademir Borges; ROSSIGNOLI, Marisa. **Federalismo fiscal no Brasil: da teoria federalista à crise econômica**. Revista Jurídica, v. 1, n. 54, p. 395-424, 2019.

BRASIL. Decreto nº 7.764, de 11 de junho de 2012. **Dispõe sobre a Política Nacional de Proteção dos Direitos da Pessoa com Transtorno do Espectro Autista e dá outras providências**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/decreto/d7764.htm. Acesso em: 30 nov. 2023.

GIAMBIAGI, Fabio; ALEM, Ana. **Finanças públicas**. Elsevier Brasil, 2017.

HARADA, Kiyoshi. **Direito Financeiro e Tributário**. – 29. ed. – São Paulo: Atlas, 2023.

MASTRODI, Josué; BARBOSA, Veronica Elisa Soares. **Orçamento público da União como forma de efetivação do direito social à moradia adequada**. A&C-Revista de Direito Administrativo & Constitucional. Belo Horizonte, ano, v. 22, p. 103-130, 2022

MOREIRA, Tales Lemos et al. **Planos federais de governo e a teoria do equilíbrio pontuado**. CIÊNCIA DINÂMICA, v. 14, n. 1, p. 1-33, 2023. Paulo: Atlas, 1999.

SABBAG, E. **Manual de Direito Tributário**. 8. ed. São Paulo: Saraiva, 2016. E-book

SILVA, A. L. F.; MIRANDA, D. F. **Infraestrutura de transporte, desafio logístico e a importância do Arco Norte para a competitividade agrícola regional**. Cadernos CEPEC, Belém, v. 12, n. 2, p. 63-73,

A RELAÇÃO ENTRE A CIDE-COMBUSTÍVEL E A POLÍTICA FISCAL: CONSEQUÊNCIAS DA ALÍQUOTA NOS
INVESTIMENTOS FEDERAIS DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE

dez. 2023. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/cepec/article/view/15009>. Acesso em: 17
jul. 2024.