

CNM – Fevereiro de 2016

Contribuição de Intervenção sobre o Domínio Econômico - CIDE

O que é a CIDE?

A CIDE é a Contribuição sobre Intervenção no Domínio Econômico criada por emenda constitucional no art. 149 em 2001. A CIDE é cobrada sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás e álcool etílico. É uma espécie de tributo, que não se confunde com outra espécie assim denominada de imposto. A Lei nº 10.336/2001 prevê os valores percentuais a serem destinados aos Estados e Municípios.

A CIDE permite ao governo federal o controle econômico, a fim de minimizar os danos da inflação.

Histórico da CIDE

Criada em 2001, a Cide aplicada sobre os preços dos combustíveis cumpriu a função de abrir espaço para o etanol, na medida em que seus custos de produção dificultaram a competição com a gasolina. Em 2011, a Cide foi progressivamente reduzida e em 2012 acabou por ser zerada para ajudar a combater a inflação e compensar a falta de reajustes dos preços dos combustíveis. A partir daí, a capacidade de competição do etanol se estreitou substancialmente. Hoje há mais de 30 usinas de açúcar e álcool em processo de recuperação judicial.

A Cide não é um tributo destinado a arrecadar, mas sim de regulação, na atual situação do Tesouro, o governo pretende usá-la como instrumento, ainda que temporário, de arrecadação.

As principais funções da Cide são o desenvolvimento da viabilidade econômica ao setor do etanol, auxílio na recuperação do caixa da Petrobrás e a contribuição para a arrecadação têm, entre si, certo grau de incompatibilidade. Os preços internos dos combustíveis não podem apresentar tanta discrepância em relação aos externos ao ponto de prejudicar o sistema produtivo e de transporte já sobrecarregados pelos custos.

CIDE Combustível

A CIDE Combustíveis foi criada por meio da Emenda Constitucional nº 33, de 11 de dezembro de 2001, com a introdução do § 4º no art. 177 da Constituição Federal, e regulamentada pela Lei nº 10.336 de 19 de dezembro de 2001.

Sua incidência recai sobre a importação e a comercialização de gasolina, diesel e respectivas correntes; querosene de aviação e derivados, óleos combustíveis, gás

liquefeito de petróleo (GLP), inclusive o derivado de gás natural e de nafta; álcool etílico combustível. O produto da arrecadação da CIDE Combustível deverá ou deveria, em tese, ser destinado, dentre outros, ao financiamento de Programas de Infraestrutura de Transportes.

Partilha da CIDE

A CIDE é a única contribuição social partilhada com os Estados e Municípios, uma conquista da Confederação Nacional de Municípios (CNM), regulamentada pela Lei nº 10.866/2004.

Do total arrecadado, 71% vão para o orçamento da União, e os outros 29% são distribuídos entre os estados e o Distrito Federal, em cotas proporcionais à extensão da malha viária, ao consumo de combustíveis e à população. Os recursos devem ser aplicados em:

- Programas ambientais para reduzir os efeitos da poluição causada pelo uso de combustíveis;
- Subsídios à compra de combustíveis; ou
- Infra-estrutura de transportes.

Novas Propostas

- **PEC 159/2007**

De autoria do deputado Assis do Couto (PMB-PR), a PEC inclui a comercialização e a importação de biocombustíveis e seus derivados entre os itens sobre os quais incide a Cide.

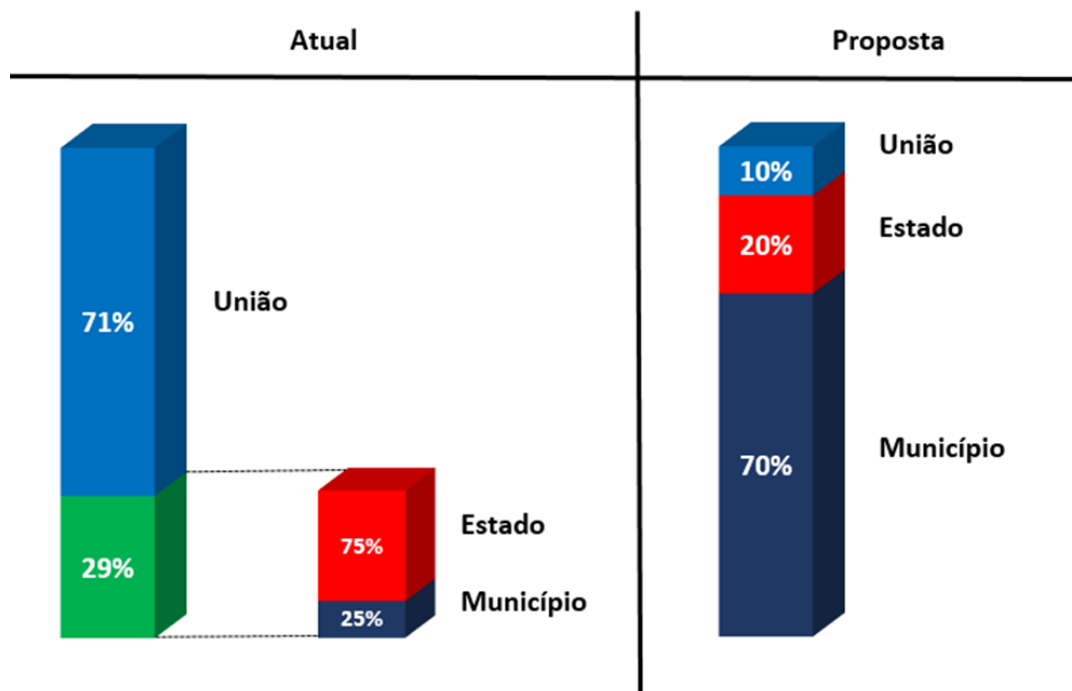
- **PEC 179/2007 – Proposta apensada**

Prevê a destinação da Cide-Combustíveis ao subsídio de programas de transporte coletivo urbano para a população de baixa renda em cidades com mais de 50 mil habitantes.

- **PEC 307/2013 – Proposta apensada**

Tem por objetivo a concessão de subsídios às tarifas do transporte coletivo urbano de passageiros. A distribuição será de acordo com o número de veículos registrados em seu território, destinando mais recursos para os locais onde há um maior problema do transporte público.

Gráfico 1: Nova distribuição segundo a PEC nº307/2013



Requerimentos (2)

Audiências Públicas

• COMISSÃO ESPECIAL – Audiências 23 e 24/02:

Destinada a proferir parecer à proposta de Emenda à Constituição nº 159-a, de 2007, que "altera a redação do § 4º do art.177 da Constituição Federal" (destina recursos da CIDE-combustíveis para o financiamento de projetos de mitigação dos impactos socioambientais negativos decorrentes da produção de biocombustíveis)

Propostas discutidas nas audiências públicas:

• DESTINAÇÃO DE RECURSOS PARA RODOVIAS - 23/02:

Audiência pública discutiu a destinação dos recursos da Cide-Combustível para as rodovias

Benefícios: O secretário de Gestão dos Programas de Transportes do Ministério dos Transportes, Luciano de Souza Castro, afirmou que os recursos arrecadados com a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico Cide-Combustíveis são insuficientes para a melhoria das estradas no Brasil, devido à extensão da malha. As malhas

Municipais representam 90% e dentre esse percentual de malha viária 90% das malhas municipais não são pavimentadas, segundo dados do DNIT.

Prejuízos: Direcionando os recursos para a melhoria das estradas inviabilizaria a melhoria do transporte coletivo que atualmente vigora como tema das principais manifestações do país. Os prefeitos que estão arcando com o sistema para que as empresas não parem.

• **AUMENTO DA CIDE PARA ESTADOS E MUNICÍPIOS, CONTEMPLANDO AS RODOVIAS E O TRANSPORTE COLETIVO - 24/02 :**

Audiência pública discutiu a destinação dos recursos da Cide-Combustível para o financiamento de programas de subsídio às tarifas de transporte coletivo para a população de baixa renda.

Benefícios: Aumentaria a arrecadação dos municípios. Viabilizaria maiores investimentos para a manutenção das vias e para o transporte público.

Prejuízos: Aumentaria o valor do combustível e das passagens. Muitos Municípios realizam transporte escolar e transporte municipal, além dos gastos com passagem para os servidores públicos.

CONSIDERAÇÕES/SOLUÇÕES

Os subsídios para o barateamento do transporte, ainda que sem retirar a autonomia dos Entes, devem ser objeto de uma política nacional incluindo:

- Critérios universais de subsídios e isenções;
- Participação de incentivos dos três níveis de governo na política de isenções fiscais;

O transporte deve levar em linha de conta a qualidade dos serviços e a modicidade das tarifas. O controle social e a transparência devem ser obrigatórios, de forma que a qualidade e também a margem de lucro das empresas possam ser fiscalizadas. Deve ser estimulada, estruturada e ampliada a integração entre modais, incluindo metrô, trens urbanos e VLT/BRT's.

A legislação federal deve balizar as ações de transporte, principalmente com a aprovação da Lei do Reitup, que Institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros (PL 310/2009).

REITUP

O Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – REITUP seria instituído com o objetivo de reduzir tributos

Sede: **SCRS 505 bloco C 3º andar • Cep 70350-530 • Brasília – DF • Tel/Fax: (61) 2101-6000**
Escritório: **Rua Marcílio Dias nº 574 – Bairro Menino de Deus • Cep 90130-000 • Porto Alegre – RS • Tel/Fax: (51) 3232-3330**

incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de promover a redução das tarifas cobradas aos usuários pela prestação dos serviços. Dentre as condições necessárias estão, entre outras: a implantação de regime de bilhete único ou de sistema de transporte estruturado e integrado física e tarifariamente.

A proposta que foi encaminhada à Câmara teve a aprovação do substitutivo do Senado Federal, onde contemplou proposta da Confederação Nacional de Municípios. Em expediente encaminhado ao presidente da Comissão de Assuntos Econômicos do Senado, a CNM pediu a supressão do art.4º. , que previa que o montante total da renúncia fiscal da União não poderia ultrapassar o limite global fixado anualmente pelo Poder Executivo. Para a CNM não adiantaria zerar as alíquotas dos tributos se o próprio executivo federal pudesse fixar depois quanto irá renunciar. Com a supressão do art. 4º. fica garantida a participação efetiva da União nos termos da renúncia fiscal estipulada, a exemplo dos demais níveis de governo.

Os prefeitos e gestores precisam manter uma posição firme em relação ao Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros (Reitup) e pressionar o Congresso Nacional para que aprove a matéria. Se aprovado, o Reitup vai estabelecer uma série de ações para organizar o sistema e reduzir a tarifa, entre elas a concessão de benefícios fiscais para empresas do setor, um modelo de planilha de custos único para todo o país e medidas de transparência.

- **Proposta tramitando no SENADO - PEC 1/2015:**

A proposta foi apresentada pelo senador Wellington Fagundes (PR-MT), para garantir a Estados e Municípios maior parcela do dinheiro arrecadado com a Cide, incidente sobre importação e comercialização de combustíveis. Pelo texto, a União; os estados e o Distrito Federal; e os municípios passariam a receber, cada, um terço do arrecadado.

Atualmente, a Constituição destina 29% da arrecadação da Cide aos Estados, e desse total 25% são repassados aos Municípios proporcionalmente ao Fundo de Participação dos Municípios (FPM) e ao tamanho das populações. Ao justificar seu projeto, o senador disse que de cada R\$ 100 arrecadados com a Cide, a União retém R\$ 71,00 e repassa R\$ 21,75 aos Estados. Aos Municípios são destinados apenas R\$ 7,25. Pelos cálculos apresentados na PEC, em 2015 o imposto pode render aos Municípios R\$ 478,5 milhões a serem rateados entre as mais de 5 mil cidades. Na opinião de Wellington, o valor é irrisório, tendo em vista que a Cide arrecada por volta de R\$12,2 bilhões.

Análise Técnica - Mobilidade

Recursos para financiamento do transporte nos Municípios

As propostas apresentadas pelas PECs 159/2007 e 179/2007A melhorariam os investimentos no setor e destinariam recursos para Municípios de pequeno porte, já a proposta apresentada pela PEC Nº 307/2013 prevê a redistribuição das contribuições oriundas da CIDE e determina o critério de distribuição de acordo com o número de veículos registrados em seu território, destinando mais recursos para os locais onde há um maior problema do transporte público, mas é preciso aumentar a fiscalização ou a penalização de registros de veículos em outros Municípios, que geram ônus, se utilizando da infraestrutura de um Município onde o veículo não está registrado.

Os recursos para a gestão do sistema e para o financiamento dos vastos programas de obras necessárias aos Plano de Mobilidade devem contar com aportes oriundos das três esferas de governo. Os montantes obtidos com a arrecadação do sistema municipal não são suficientes para seu custeio. A administração municipal complementa periodicamente o volume de recursos configurando o subsídio direto ao transporte urbano, chegando a 20% em alguns Municípios – um valor alto para o padrão de subsídio praticado no Brasil mas ainda significativamente abaixo do subsídio encontrado em grandes cidades do exterior – consolidando uma tendência de alta verificada no último triênio. A ampliação do subsídio seria viável desde que abertas novas fontes de arrecadação, algumas ainda não possíveis na prática tributária vigente.

Entre as fontes adicionais de recursos podem ser citadas de imediato estão:

- A ampliação da arrecadação junto às empresas empregadoras;
- A ampliação da arrecadação baseada no uso do automóvel em determinadas áreas da cidade; a arrecadação junto ao comércio, eventual beneficiário do aumento da circulação;
- O financiamento cruzado com alíquotas sobre os combustíveis como é de conhecimento público a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico
- CIDE (que traz em seu artigo 1º: "(...) § 1º O produto da arrecadação da Cide será destinada, na forma da lei orçamentária, ao: (...) III - financiamento de programas de infraestrutura de transportes.") esteve com alíquota zerada nos últimos anos. Qualquer que seja a forma adotada de financiamento ao subsídio, necessariamente deve passar por amplo processo de discussão social. As fontes de financiamento tradicionais estão restritas ao uso de recursos oriundos do: Fundo de Desenvolvimento Urbano

- FUNDURB, que tem representantes do Poder Público e da sociedade civil e determina a destinação dos recursos provenientes da arrecadação da outorga onerosa, podendo destinar até 30% para a implantação de transporte público coletivo, sistema cicloviário e de circulação de pedestres; Programa de Aceleração do Crescimento
- PAC, do Ministério do Planejamento, que destina parte de seus recursos aos programas de mobilidade urbana; Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
- BNDES, o principal organismo de financiamento de infraestruturas no país. As fontes de financiamento ligadas ao Governo Federal são essenciais para projetos e obras que extrapolam o âmbito da governança municipal mas são fundamentais para incrementar a integração metropolitana dos sistemas de mobilidade.

Os Municípios instituíram programas de subsídios para as passagens de ônibus, com o objetivo de amenizar a situação caótica do transporte público, em contrapartida para que isso fosse viável o município utilizou de recursos próprios, porém desta forma aumenta ainda mais as dificuldades financeiras.

Análise Técnica Econômica

Segundo as informações disponíveis na Receita Federal, a soma dos valores arrecadados pela CIDE no período de 2013 a 2015 é de R\$ 3,3 bilhões.

Tabela 1: Distribuição da CIDE

Ano	União	Estados	Municípios
2013	24.749.933,89	7.581.845,94	2.527.281,98
2014	9.761.648,18	2.990.364,06	996.788,02
2015	2.351.646.556,22	720.398.768,98	240.132.922,99

Fonte: Receita Federal

Considerando o ano de 2015, utilizando o modelo atual de distribuição deste valor R\$ 2,3 bilhões foram repassados a União e apenas R\$ 240 milhões foram destinados aos Municípios, valor este que corresponde a 7,3% do total. Se distribuídos pela nova proposta o total a ser repassado aos municípios seria de R\$ 2,3 bilhões para os Municípios, destes 5.487 municípios teriam aumento nos repasses, apenas 83 teriam redução de recursos, conforme tabela abaixo:

Tabela 2: Municípios que perdem e ganham com a aprovação da PEC por UF

UF	Perde	Ganha
AC	4	18
AL	0	102
AM	26	36
AP	11	5
BA	0	417
CE	0	184
DF	0	1
ES	0	78
GO	0	246
MA	4	213
MG	0	853
MS	0	79
MT	5	136
PA	15	129
PB	0	223
PE	0	185
PI	5	219
PR	0	399
RJ	0	92
RN	0	167
RO	0	52
RR	6	9
RS	0	497
SC	0	295
SE	0	75
SP	0	645
TO	7	132
Total	83	5.487

Fonte: Cálculos Próprios

Os municípios que perderiam recursos são municípios considerados de pequeno porte, quer seja, com um número inferior a 50 mil habitantes.

Dos valores repassados as capitais, no modelo atual foram apenas R\$ 9,7 milhões, contra R\$ 374 milhões no modelo proposto.

O grande objetivo da aprovação da PEC nº159/2007, e apensados, é justamente destinar recursos para prover melhorias no transporte público de todo o País e desafogar o trânsito nas grandes cidades. Se consideramos as 100 maiores cidades, mensuradas pelo número da frota, na atual distribuição essas cidades receberam R\$ 28,9 milhões, na nova proposta receberiam R\$ 1,09 bilhão.

Os dados apresentam que o maior número de frotas estão presentes na região sudeste, onde concentram a maior parte nos estados de São Paulo e Minas Gerais, 17,7% e 11,1% respectivamente do total.