

CIDE-COMBUSTÍVEIS: IMPLICAÇÕES DAS VARIAÇÕES DAS ALÍQUOTAS

Rodrigo Silva Diniz Leroy

Mestre em Administração

Professor da Universidade Federal de Viçosa

Rodovia MG-230, Km 7 - Rio Paranaíba/MG - 38810-000

rodrigo.leroy@ufv.br, (34) 3855-9308

Nathália Mendes Barbosa

Bacharel em Ciências Contábeis

Universidade Federal de Viçosa

Rodovia MG-230, Km 7 - Rio Paranaíba/MG - 38810-000

nathalia.mendes@ufv.br, (34) 3855-9308

Antônio Carlos Brunozi Júnior

Doutor em Ciências Contábeis

Professor da Universidade Federal de Viçosa

Rodovia MG-230, Km 7 - Rio Paranaíba/MG - 38810-000

antonio.brunozi@ufv.br; (34) 3855-9344

Lucimar Antônio Cabral Ávila

Doutor em Administração de Empresas

Professor da Universidade Federal de Uberlândia

Av. João Naves de Ávila, 2121, Bloco F, Santa Mônica - Uberlândia/MG- 38400-902

lcavila@ufu.br, (34) 3230-9471

Resumo

A CIDE-combustíveis é um tributo com função predominantemente extrafiscal, utilizado pela União para atuar no domínio econômico, sendo sua cobrança utilizada para intervenção Estatal, estimulando ou desestimulando atividades econômicas através dos combustíveis, dado que estes influenciam nos preços gerais do mercado, podendo implicar em inflação. Assim, pretendeu-se nesse trabalho estudar a efetividade do cumprimento da função extrafiscal da CIDE-combustíveis, analisando as implicações no consumo, no comportamento da arrecadação e na qualidade da malha viária dos estados. Esse estudo caracteriza-se como pesquisa qualitativa e quantitativa, descritiva e documental, para entendimento e descrição das variáveis de arrecadação, consumo e qualidade da malha viária. Ao se analisar o histórico legal da CIDE e as alíquotas da gasolina e do diesel, observa-se que, desde a sua instituição, ela foi utilizada como instrumento de indução do comportamento do consumo de combustíveis sempre que a refinaria anunciava um reajuste nos preços. Com relação a seu viés fiscal, percebeu-se que existem indícios para afirmar que, à medida que o repasse aos Estados aumenta. Considerou-se que os objetivos foram alcançados, visto que foi possível perceber que, mesmo com as implicações envolvidas, a função extrafiscal da CIDE combustíveis parece ser efetiva.

Palavras-chave: CIDE-combustíveis; Função Extrafiscal; Qualidade da Malha Viária.

Área temática do evento: Contabilidade Aplicada ao Setor Público e ao Terceiro Setor

1. INTRODUÇÃO

O Estado tem como finalidade alcançar o interesse público, por meio do uso de poderes conferidos pela ordem jurídica. Utilizando do seu Poder Legislativo, impõe leis e outras medidas para regulamentar a economia, exercendo função fiscalizadora, de incentivo e de planejamento dos recursos arrecadados. Promovendo medidas de cunho econômico, passa a atuar regulando e controlando o mercado, por meio das políticas públicas, entendidas como ações tomadas utilizando instrumentos que buscam atingir determinados objetivos macroeconômicos, desempenhando as funções alocativa, distributiva, estabilizadora e reguladora (GIAMBIAGI; ALÉM, 2000).

Ao exercer o seu poder, o Estado necessita de meios para cumprir seus deveres institucionais, de forma a garantir as ordens social e econômica e, por sua atividade financeira, obtém os recursos necessários para o cumprimento das tarefas que assumiu. Assim, surge a arrecadação de tributos, como um tipo de receita para os cofres públicos. A tributação é regida pela Lei nº 5.172/66 (Código Tributário Nacional), que fundamenta e estabelece normas aplicáveis aos órgãos competentes.

De acordo com o artigo 3º do Código Tributário Nacional, “tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada”, sendo tipos de tributos: impostos, taxas e contribuições de melhoria (BRASIL, 1966).

Além disso, destaca-se que quando o tributo tem como principal função a arrecadação de receita para financiar a atividade do Estado, ele é um tributo fiscal; quando sua função primordial vai além da arrecadação para exercer, por exemplo, correção de irregularidades na economia, é considerado um tributo extrafiscal; e quando é arrecadado por órgãos paraestatais ou sociais, para financiar suas atividades, é um tributo parafiscal (MACHADO, 2010).

Assim, a tributação extrafiscal tem por finalidade instituir o tributo como forma de intervenção na economia, para estimular ou desestimular atividades, ou para incentivar determinadas ações em regiões (incentivos fiscais, isenção, etc.). Segundo Machado (2010, p. 74), “o tributo é extrafiscal quando seu objetivo principal é a interferência no domínio econômico, para buscar um efeito diverso da simples arrecadação de recursos financeiros”. Portanto, a extrafiscalidade dos tributos tem como objetivo regular, incentivar ou desestimular os contribuintes por considerar certas ações como convenientes ao interesse público, ou não.

Dessa forma, a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) sobre combustíveis é um tributo com finalidade eminentemente extrafiscal, instituído pela Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, incidindo sobre combustíveis e suas correntes, de maneira geral (BRASIL, 2001). De acordo com Cunha e Bezerra (2011), a CIDE-combustíveis é um tributo extrafiscal, utilizado pela União para atuar no domínio econômico e no meio ambiente, uma vez que sua cobrança serve tanto para estimular ou desestimular atividades econômicas, nesse caso os combustíveis, quanto para o financiamento de atividades englobadas pela intervenção.

A escolha por esse tributo se justifica, uma vez que os combustíveis influenciam nos preços das mercadorias, por serem transportadas principalmente por meio de vias rodoviárias. Portanto, se as alíquotas incidentes nos preços dos combustíveis sobem, os demais preços tendem a subir, podendo gerar uma elevação na inflação e uma consequente retenção no crescimento da economia, ocasionada pela queda no consumo, já que o preço da mercadoria que chega ao consumidor final considera como custo o valor do combustível. Com isso, a CIDE é um instrumento de regulação, em que o Estado escolhe por intervir ou não, de modo a controlar a situação econômica.

Ainda em relação à representatividade econômica do tributo, um exemplo é evidenciado pelo Relatório de Inflação do Banco Central do Brasil de junho de 2016, que aponta onze itens monitorados que possuem maior participação na composição do Índice

Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) e representam 24,1% deste. Dentre esses itens, destacam-se os combustíveis (gasolina, diesel, GLP, etc.), com parcela de 4,33% do IPCA (BACEN, 2016).

Destaca-se ainda a importância desse tributo para os demais entes estatais, visto que os recursos arrecadados com a CIDE-combustíveis são repassados pela União aos Estados, Distrito Federal e Municípios, devendo ser destinados obrigatoriamente ao financiamento de programas de infraestrutura de transportes.

Quanto às alíquotas da CIDE, suas alterações são realizadas de acordo com as demandas macroeconômicas do Estado, havendo destaque para o ano de 2012, quando o Decreto nº 7.764 zera as alíquotas de cobrança da CIDE-Combustíveis para compensar o reajuste nos preços de diesel e gasolina, sendo que esta só voltou a ser cobrada em maio de 2015, a partir do Decreto nº 8.395, sobre a gasolina e óleo diesel.

Diante da representatividade da intervenção econômica na decisão de consumo, na arrecadação e na destinação do tributo por meio da CIDE, surge o seguinte questionamento: **de que maneira a CIDE-combustíveis influencia na no consumo, na arrecadação e na infraestrutura de transportes dos estados brasileiros?**

Assim, o presente trabalho tem o objetivo de analisar a efetividade do cumprimento da função extrafiscal da CIDE-combustíveis e de que maneira o comportamento da arrecadação influencia na qualidade da malha viária dos estados brasileiros.

Especificamente, pretende-se (i) explorar as legislações que alteraram a CIDE-combustíveis desde a sua instituição em 2001, analisando as mudanças de alíquota da gasolina e do diesel e sua vigência; (ii) verificar a qualidade do gasto público proveniente da arrecadação da CIDE-combustíveis, relacionando os repasses aos Estados e a condição de sua malha viária; e (iii) levantar a implicação das mudanças de alíquotas da CIDE-combustíveis na arrecadação total anual e nas vendas de petróleo.

A relevância desse trabalho reside na carência da literatura de discussões a respeito das implicações de alterações das alíquotas da CIDE, seja no comportamento geral dos preços, que influencia a decisão de consumo por parte da população, ou nas variações da arrecadação, que tem parte de sua destinação para o financiamento de programas de infraestrutura de transportes dos estados brasileiros.

Assim, torna-se importante estudar a CIDE partindo dessas variáveis, uma vez que, pela função extrafiscal do tributo, deve-se buscar equilíbrio entre as consequências provenientes dele: o controle dos preços dos combustíveis e a necessidade de recursos para investimento na infraestrutura de transportes.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Finanças Públicas

Conforme Musgrave e Musgrave (1980, p. 2), “Finanças Públicas é a terminologia que tem sido tradicionalmente aplicada ao conjunto de problemas da política econômica que envolve o uso de medidas de tributação e de dispêndios públicos”.

Esta definição é baseada no fato de que a existência do mercado, por si só, não consegue desempenhar corretamente algumas tarefas e papéis que visam o bem-estar da população e, diante disso, se vê necessária a intervenção de um ator mediador, sendo responsável o Estado, entendido aqui como o setor público exercendo o papel de regulador central.

[...] os mercados competitivos geram uma alocação de recursos que se caracteriza pelo fato de que é impossível promover uma realocação de recursos de tal forma que um indivíduo aumente o seu grau de satisfação, sem que, ao mesmo tempo, isso esteja associado a uma piora da situação de algum outro indivíduo (GIAMBIAGI; ALEM, 2000, p.24).

Essa situação em que “um perde e o outro ganha” é denominada Ótimo de Pareto. De acordo com Dani, Oliveira e Barros (2010, p. 323), “[...] segundo esse conceito, uma situação econômica seria ótima quando não puder mais ser melhorada, ou quando não se puder melhorar um dos fatores sem o detimento de outro fator participante”. Porém, existem certas circunstâncias que impedem que o Ótimo de Pareto ocorra, as chamadas falhas de mercado, representadas por bens públicos, monopólios naturais, externalidades, mercados incompletos, informação assimétrica, desemprego e inflação. Para Musgrave e Murgrave (1980, p.42), “[...] o mecanismo do sistema não pode desempenhar sozinho todas as funções econômicas. A atuação governamental é necessária para guiar, corrigir e suplementar este mecanismo em alguns aspectos”.

Segundo Giambiagi e Além (2000), o consumo de um bem público por um indivíduo não prejudica o consumo de outro indivíduo, sendo que todos se beneficiam, mesmo que, uns mais que outros. Além disso, é difícil impedir que um indivíduo não usufrua de determinado bem. Dentre os bens públicos, a informação pode ser tida como um exemplo, em que, num mercado onde existe a assimetria de informação, o Estado tem como propósito introduzir medidas eficientes que proporcionem a transparência. Rezende (2001) diz que comumente há assimetria de informação no mercado, uma vez que os fabricantes possuem mais informações disponíveis que consumidor. Com isso, o Estado visa minimizar tal assimetria por meio de legislações e fiscalização, de modo que o consumidor não seja prejudicado.

Quando ações individuais ou de empresas afetam um sistema econômico, proporcionando benefícios ou provocando prejuízos, são chamadas externalidades positivas ou negativas, respectivamente. Um exemplo de externalidade negativa seria emissão de gases poluentes (BERCHIN et al, 2015). Externalidades positivas (*spillovers*), podem ser o crescimento a longo prazo de regiões e países, que fazem com que a produção de bens de consumo evidencie rendimentos crescentes e, com isso, diminua os retornos decrescentes do capital, com resultados positivos no crescimento a longo prazo (GALEANO; MATA, 2017).

Mesmo que os mercados funcionassem sob concorrência perfeita, certas características de determinados produtos fariam com que estes não pudessem ser oferecidos pelo sistema de mercado, levando o setor público a criar soluções. O sistema de mercado não garante a estabilidade de emprego, preço e crescimento desejados, necessitando da atuação do governo para assegurar tais objetivos. Mesmo que o sistema funcionasse, segundo o Ótimo de Pareto, a distribuição da renda poderia não corresponder ao que esperaria a sociedade, abrindo oportunidade para que o setor público solucionasse tal problema em prol da população (GIMABIAGI; ALÉM, 2000).

A partir dessas situações em a sociedade tem a necessidade pela regulação do mercado e a proposição de soluções, destaca-se o papel das funções de Estado: alocativa, distributiva e estabilizadora (MUSGRAVE; MUSGRAVE, 1980).

De acordo com Costa et al (2015), é pela função alocativa que são assegurados bens e serviços à sociedade com o objetivo de promover o desenvolvimento socioeconômico. O Estado faz a provisão de serviços públicos que devem ser oferecidos de maneira adequada à população. Rezende (2001) diz que, sempre que as condições de funcionamento de mercado não estiverem eficientes, acarretando maior insegurança na utilização dos recursos disponíveis por este, serão necessários ajustes na alocação de recursos.

A função distributiva é um ajuste feito na distribuição de renda, de modo a assegurar uma conformidade ao que a sociedade, como um todo, espera. Tem relação direta com o rendimento obtido por cada indivíduo e o preço desse rendimento no sistema de mercado. No caso de mercado competitivo, o valor do rendimento é de acordo com a produtividade marginal do indivíduo (MUSGRAVE; MUSGRAVE, 1980). Segundo Castro e Vidal (2016), para que o Estado alcance um resultado social mais justo, próximo ao que a sociedade

necessita, ele estabelece ajustes na distribuição da renda por meio de transferências, impostos e subsídios.

Por fim, como instrumento macroeconômico, objetivando aumentar o crescimento, manter os níveis de emprego, preço e o equilíbrio na balança de pagamentos, é formulada a política fiscal ou estabilizadora. Na inexistência dessa política estabilizadora, a economia se sujeita a flutuações, tendendo a passar por períodos de inflação e desemprego (MUSGRAVE; MUSGRAVE, 1980).

2.2 Tributação Ótima

Para Giambiagi e Além (2000), a principal fonte de arrecadação de recursos do Estado são os tributos e, por meio destes, consegue arcar com as políticas públicas, tentando ao máximo aproximar à realidade de um sistema tributário ideal. E, para isso, é preciso que o setor público siga alguns princípios fundamentais, de forma que haja eficiência ao se alocar o ônus tributário, atrelado tanto ao equilíbrio conjuntural quanto ao desenvolvimento da economia, minimizando também os custos relacionados à fiscalização da arrecadação.

Primeiramente, destaca-se o princípio da equidade, que consiste em propor o mesmo método de contribuição para indivíduos com capacidades iguais e um método diferente para os indivíduos que necessitam de tal diferenciação. E para definição de tais métodos, são apontados dois critérios: o do Benefício e o da Capacidade de Contribuição.

O primeiro dita que a tributação deve ser proporcional aos benefícios que o indivíduo obtém nos programas do governo e o segundo fundamenta a repartição do ônus de acordo com a capacidade de contribuição de cada um (REZENDE, 2001). “O princípio do benefício recebido ajuda a alocar de forma eficiente a parcela da receita tributária utilizada para custear a provisão dos serviços públicos, pois cada um usa proporcionalmente ao que paga e não faltam recursos” (VIEIRA, 2015, p. 28).

É importante se levar em consideração também a progressividade do tributo, que se dá quando a alíquota aumenta conforme a renda do contribuinte, sendo diretamente relacionada à capacidade de contribuição dos indivíduos (GIAMBIAGI; ALÉM, 2000).

Outro princípio que deve ser observado é o da neutralidade, e que, do ponto de vista de Rezende (2001), deve ser complementado pela equidade: além de ser neutra, a tributação deve também ser justa, assegurando alocação equitativa do ônus tributário pelos cidadãos. A respeito da neutralidade, Stival (2011) aponta que o Estado deve interferir o mínimo possível na economia, de modo que essa não-intervenção não prejudique o funcionamento das políticas públicas, que promovem a eficiência do sistema tributário e a promoção dos direitos fundamentais.

De acordo com Teodorovicz (2015), os princípios fundamentais combinados formam um sistema tributário conceituado “ótimo”. A tributação ótima aplicada no sistema tributário é a utilização de instrumentos criados para entender de que forma seria possível otimizar determinado sistema tributário, de modo a torná-lo mais justo, no sentido econômico e social, mantendo ou aprimorando sua eficiência, com a mínima distorção possível.

Segundo Siqueira, Nogueira e Barbosa (2004), a tributação ótima está interligada ao princípio da capacidade contributiva e da equidade. Objetiva estudar a minimização dos custos do setor público, obtidos a partir da arrecadação de receitas tributárias, considerando que os indivíduos possuem capacidades contributivas diferentes. Para Pereira, Oliveira e Gallo (2012), a tributação ótima objetiva diminuir as distorções causadas pelos tributos e garantir a tributação sobre a capacidade contributiva, buscando assim, um segundo ótimo.

2.3 Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE)

Os tributos podem incidir diretamente na renda ou patrimônio do contribuinte ou na transação de mercadorias ou serviços. No primeiro caso, são chamados tributos diretos, no

segundo, tributos indiretos. Os próprios contribuintes diretamente tributados arcam com ônus de tal contribuição. Já os tributados indiretamente, podem transferir parcial ou totalmente o ônus para terceiros (REZENDE, 2001).

E quanto às suas funções, os tributos classificam-se como fiscais, extrafiscais e parafiscais. Por vezes, um tributo não possui finalidade apenas arrecadatória, sendo comumente utilizado como meio de intervenção na economia, promovendo estímulos ou desestímulos de consumo, e fonte de arrecadação de recursos para financiamento de atividades que não são próprias do Estado.

A extrafiscalidade, estimulando ou desestimulando condutas, é um meio de intervenção do Estado na economia. Essa intervenção pode acontecer de duas maneiras: na primeira, o Estado atua de modo indireto, induzindo o tributo, aumentando ou diminuindo sua alíquota, e a segunda, de modo direto, é dirigida e custeada principalmente sob a forma de contribuições (AMARO, 2004).

Como exemplo, as Contribuições de Intervenção no Domínio Econômico (CIDEs) são instrumentos utilizados quando o Estado precisa intervir na economia do país para controlar determinadas situações, sendo as já criadas CIDE-Combustíveis e CIDE-Royalties.

A CIDE-Combustíveis, é regida pela Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001 e incide sobre

a importação e a comercialização de gasolina e suas correntes, diesel e suas correntes, querosene de aviação e outros querosenes, óleos combustíveis (fuel-oil), gás liquefeito de petróleo (GLP), inclusive o derivado de gás natural e de nafta, e álcool etílico combustível (BRASIL, 2001).

Esse tributo é de competência da União e trimestralmente (janeiro, abril, julho e outubro), a Secretaria do Tesouro Nacional (STN) transfere aos Estados 29% da arrecadação, destes, 25% são destinados aos Municípios (BRASIL, 2001). Quanto aos recursos obtidos pela arrecadação da CIDE, a Lei nº 10.336, em seu §1º, institui devem ser destinados às seguintes ações:

- 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; e
- III - financiamento de programas de infraestrutura de transportes (BRASIL, 2001).

O §2º da Lei nº 10.336 dispõe que a distribuição da arrecadação aos Estados e Municípios seria: 40% proporcional às malhas viárias existentes, elaboradas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT); 30% proporcional ao consumo de combustíveis a que a CIDE se aplica, conforme estatísticas da Agência Nacional do Petróleo (ANP); 20% proporcional à população, conforme apuração da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e 10% distribuídos em parcelas iguais entre estes. E, a partir de 2005, o Tribunal de Contas seria o responsável pelo repasse, na forma deste inciso e com base nos dados estatísticos do ano anterior (BRASIL, 2001).

Fazendo referência ao art. 6º da Lei nº 10.636/02, que aponta que a aplicação da CIDE tem como objetivo reduzir o consumo de combustíveis automotivos, Tasca (2014) expõe que a utilização desse tributo nos últimos tempos pelo Estado tem sido para suavizar os efeitos das mudanças dos preços nas refinarias, alterando suas alíquotas a ponto de zerá-las, como forma de controlar a inflação, já que tal variação dos preços afeta diretamente o cálculo do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).

Segundo o Banco Central do Brasil, a gasolina representava em 2016 aproximadamente 4,07% do IPCA. Assim, eventuais reajustes da União sobre o preço desta para as refinarias, surte um significativo efeito nesse índice de preços. Assim, considerando a relevância desse combustível no índice oficial de inflação, o Estado controla o desempenho dos preços internos em relação às cotações internacionais (BACEN, 2016).

Em 2001, o tributo era responsável por 28% do preço médio do combustível vendido nos postos de combustível. Entre 2002 e 2012, a arrecadação da CIDE chegou a R\$76 bilhões, sendo que destes, R\$37,6 bilhões foram investidos em infraestrutura de transporte, sendo cerca de 70% das aplicações diretas da União nessa área entre 2008 e 2013 (CNT, 2015).

O Decreto nº 7.764/12 zerou as alíquotas de cobrança da CIDE e, os valores repassados depois dessa data (outubro/2012, janeiro/2013 e sequência), foram os restantes da arrecadação obtida nos meses anteriores. Mantida a alíquota zero, a tendência seria que o valor das transferências da CIDE fossem zero ou bastante perto disso (MF, 2013).

3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

3.1 Tipo de Pesquisa

Quanto à abordagem, a pesquisa caracteriza-se como qualitativa e quantitativa. De acordo com Gil (2010), a pesquisa qualitativa leva em consideração a observação e investigação subjetiva dos fatos, a fim de descobrir a relação entre eles e, com base nessa relação, obter uma visão provável do todo. Classifica-se também como quantitativa, porque tem como objeto de estudo dados secundários referentes à arrecadação da CIDE, ao consumo de combustíveis e às vendas de petróleo, fazendo-se necessária a utilização de ferramentas estatísticas.

Quanto aos meios de investigação, é classificada como documental, por fazer uso de documentos já existentes, como legislações, jornais, artigos científicos, visando extrair informações necessárias para levantamento da arrecadação da CIDE-combustíveis e suas implicações no consumo de petróleo e qualidade da malha viária.

Quanto aos fins, a presente pesquisa é descritiva, que, de acordo com Gil (2010), busca descrever características com o propósito de identificar possíveis relações entre variáveis, pois se vale da obtenção de informações para estudo do cumprimento da função extrafiscal da CIDE-combustíveis e suas implicações. Assim, foram analisadas variáveis de arrecadação, consumo e qualidade da malha viária por Estado, de modo a verificar a relação existente entre elas e sua intensidade.

3.2 Operacionalização da Pesquisa

Para execução do primeiro objetivo específico, foram estudadas as legislações que alteraram a vigência da CIDE-combustíveis, disponíveis no sítio eletrônico do Planalto e, com isso, elaborou-se um quadro para demonstrar um resumo do que as Leis e os Decretos modificaram, com os respectivos valores e o tempo de vigência, desde o ano da instituição da CIDE-combustíveis até a sua última alteração, em 2015. Fez-se uma análise posteriormente, com o intuito de esclarecer tais mudanças e os motivos pelos quais elas foram necessárias.

Para atender ao segundo e terceiro objetivos, foram coletados dados secundários, conforme Quadro 1.

Quadro 1 – Especificações das variáveis analisadas

Variável	Unidade	Período	Fonte
Arrecadação da CIDE-combustíveis	R\$	2002 a 2015	STN
Consumo, representado pela importação e comercialização de combustíveis	m ³	2002 a 2015	ANP
Qualidade da malha viária	km	2005 a 2015	CNT

Fonte: Secretaria do Tesouro Nacional (STN, 2016), Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP, 2016) e Confederação Nacional do Transporte (CNT, 2016)

Para o segundo objetivo específico, foram utilizados os valores dos repasses da arrecadação da CIDE-combustíveis aos Estados, disponíveis no sítio da Secretaria do Tesouro Nacional (STN), corrigidos monetariamente de acordo com o Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) de dezembro de 2015. Além disso, foi utilizado o total das malhas viárias estaduais, disponíveis no site da Confederação Nacional do Transporte (CNT), para encontrar

o valor do repasse da CIDE aos estados por quilômetro de vias, entre os anos de 2005 e 2015 (exceto 2008).

Ressalta-se que foi utilizada a variável de “qualidade da malha viária”, obtida no anuário da Confederação Nacional do Transporte (CNT, 2016), que classifica a extensão da malha viária de cada estado, em “Péssimo”, “Ruim”, “Regular”, “Bom” e “Ótimo”. Assim, foi calculada a proporção de cada condição em relação ao total da malha viária de cada estado.

Posteriormente, calculou-se a correlação entre o repasse anual por quilômetro e a qualidade da malha viária (percentual dos quilômetros de cada categoria), utilizando os dados de todos os Estados entre 2005 e 2015. O cálculo não levou em consideração o ano de 2008, uma vez que os dados referentes à qualidade da malha viária não estão disponíveis para esse ano. Segundo Bruni (2013), a correlação objetiva a estimação numérica do grau de relação entre duas ou mais variáveis, em que se torna possível a comprovação numérica a respeito da existência de relação lógica. Uma correlação é positiva quando o aumento ou diminuição de uma variável significar o mesmo efeito sobre outra; é negativa quando o efeito for contrário entre elas; e nula quando obtiver medida expressa por 0 (zero), evidenciando que não existe relação.

Assim, com os valores encontrados, pretendeu-se averiguar se aumentos no quantitativo de investimentos são correlacionados a melhorias na qualidade da malha viária ou, se à medida que se aumenta a qualidade das estradas, a União diminui os repasses, devido à menor necessidade daquele Estado. Com isso, duas hipóteses estatísticas são formuladas:

H_0 : Quanto melhor a qualidade, menor o investimento.

H_1 : Quanto maior o investimento, melhor a qualidade.

Para que a hipótese nula (H_0) seja aceita, a correlação existente entre o repasse e a qualidade da malha viária deve ser negativa, mostrando que quando um aumenta, o outro diminui. Como hipótese alternativa (H_1), quanto maior o repasse da CIDE, melhor a condição da malha viária, devendo apresentar correlação positiva entre os valores, mostrando que ambos têm comportamentos na mesma direção.

Em seguida, para atendimento do terceiro objetivo, foram utilizados dados das alíquotas da CIDE-combustíveis, da arrecadação total anual e das vendas de petróleo dos anos de 2002 a 2015. Foi feita uma análise qualitativa do desempenho dos indicadores para verificar se as variações das alíquotas geram efeitos aparentes tanto na arrecadação anual quanto no consumo e quais seriam tais consequências.

Para isso, também foram levantadas as porcentagens de crescimento das vendas para cada ano. Posteriormente, foram calculadas as correlações entre alíquota e arrecadação e entre alíquota e consumo. Pretendeu-se verificar, estatisticamente, se a mudança das alíquotas pode ter implicações no comportamento das demais variáveis.

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

4.1. Histórico legal

A CIDE-combustíveis foi instituída em 2001 e regulamentada posteriormente através de Decretos, que, principalmente, alteraram as alíquotas dos produtos. O Quadro 2 evidencia o histórico legal do tributo.

Quadro 2 – Histórico legal da CIDE-combustíveis

Ano	Legislação	Resumo	Vigência das Alíquotas
2001	Lei nº 10.336	Instituiu a CIDE com alíquotas de 0,501 (gasolina) e 0,158 (diesel)	01/01/02-29/12/02
2002	Lei nº 10.636	Dispõe sobre a destinação dos recursos obtidos e altera as alíquotas para 0,860	30/12/02-29/04/04

		(gasolina) e 0,390 (diesel)
2004	Decreto nº 5.060	Reduz as alíquotas para 0,280 (gasolina), 0,070 (diesel) e zera as demais
2008	Decreto nº 6.446	Reduz as alíquotas para 0,180 (gasolina) e 0,030 (diesel)
2009	Decreto nº 6.875	Aumenta as alíquotas para 0,230 (gasolina) e 0,070 (diesel)
2010	Decreto nº 7.095 Decreto nº 7.095 (2)	Reduz para 0,150 a alíquota de gasolina Retorna a incidência de gasolina para 0,230
2011	Decreto nº 7.570	Diminui a alíquota de gasolina para 0,192
2011	Decreto nº 7.591	Reduz as alíquotas para 0,091 (gasolina) e 0,047 (diesel)
2012	Decreto nº 7.764	Zera todas as alíquotas
2015	Decreto nº 8.395	Reestabelece alíquotas para 0,100 (gasolina) e 0,050 (diesel)

Fonte: resultados da pesquisa.

* existem outras alíquotas (de querosene de aviação; outros querosenes; óleos combustíveis (fuel oil); gás liquefeito de petróleo, inclusive derivado de gás natural e nafta; e álcool etílico combustível), que não foram destacadas aqui, devido à alíquota de 0% a partir do Decreto nº 5.060/04.

No ano de 2001, a Lei nº 10.336 instituiu as primeiras alíquotas incidentes sobre comercialização e importação de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados e álcool etílico combustível. Tais alíquotas têm seus valores expressos por metros cúbicos (m^3) ou toneladas (t) e começaram a vigorar no ano de 2002. No fim do referido ano, entrou em vigor também, a Lei nº 10.636, que dispôs sobre a destinação dos recursos obtidos pela CIDE-combustíveis e alterou sua alíquota para valores ainda maiores.

Em 2004, por meio do Decreto nº 5.060, o governo modificou as alíquotas de gasolina e diesel reduzindo-as consideravelmente e zerando as restantes. Essa redução das alíquotas, de acordo com o Conselho Regional de Contabilidade de Sergipe (CRC-SE, 2004), foi “para evitar que o aumento nos preços da gasolina e do diesel da Petrobras fosse repassado ao consumidor final”. Posteriormente, em 2005, 2006 e 2007, não houve alteração na legislação da CIDE-combustíveis, havendo outro ajuste apenas em 2008, quando as alíquotas de gasolina e diesel sofreram outra redução (as demais permaneceram zeradas), pelo Decreto nº 6.446.

O Decreto nº 6.875 de 2009 foi instituído para aumentar as alíquotas de gasolina e diesel. Esse aumento, explicou o Ministério da Fazenda (2009), ocorreu devido a Petrobras anunciar queda nos preços livres de gasolina e diesel. Assim, tal reajuste não afetaria o preço com que o combustível chegaria nas distribuidoras e evitaria oscilações no preço da gasolina.

O Decreto nº 7.095 instituiu duas alíquotas diferentes de gasolina, reduzindo-a nos primeiros meses de 2010 e aumentando-a a partir de maio (as demais permaneceram inalteradas). Segundo o Ministério da Fazenda (2010), essa decisão de reduzir alíquotas visou conter uma elevação do preço da gasolina ao produtor, devido à alteração temporária do percentual de álcool anidro em sua composição.

O ano de 2011 começou com as alíquotas do ano anterior e, em outubro, o Decreto nº 7.570 modificou a alíquota de gasolina, reduzindo-a. Em novembro do mesmo ano, o Decreto nº 7.591 reduziu tanto a de gasolina quanto a do diesel. O Ministério da Fazenda (2011), justificou tais alterações afirmando que pretendia neutralizar possíveis consequências que a redução do percentual da mistura do etanol na gasolina vendida nos postos do país poderia trazer para o consumidor, já que os preços aumentariam se não houvesse diminuição de alíquota.

As petroleiras têm como base os preços praticados no mercado internacional, buscando aumentar ou diminuir quando for necessário. No ano de 2012, devido ao aumento anunciado pela petroleira, de 7,83% na gasolina e 3,94% no diesel, o Ministério da Fazenda

optou por zerar as alíquotas da CIDE, para que o reajuste não fosse repassado aos consumidores e afetasse a inflação (SINDICOMBUSTÍVEIS RESAN, 2012). Assim, as alíquotas de gasolina e diesel em 2012 permaneceram as mesmas do Decreto nº 7.591/2011 até o mês de junho, sendo em julho ambas zeradas pelo Decreto nº 7.764. À época, o Ministério da Fazenda (2012) ressaltou que “os preços com impostos, cobrados das distribuidoras e pagos pelos consumidores não terão aumento”, evitando assim que o aumento nos combustíveis chegasse ao consumidor.

Por fim, o último dispositivo legal, o Decreto nº 8.395/2015, instituiu novas alíquotas para gasolina e diesel, para serem aplicadas a partir de maio do mesmo ano, ainda vigentes.

4.2. Relação repasses CIDE aos Estados e a qualidade da malha viária

Para atender ao segundo objetivo do trabalho, foi averiguado o coeficiente de correlação entre a qualidade da malha viária dos estados, proporcionalmente ao total de quilômetros de cada um deles, e o valor do repasse da CIDE-combustíveis, por quilômetro. A Tabela 1 apresenta os coeficientes de correlação encontrados.

Ao se realizar a correlação existente entre os repasses e a qualidade da malha viária, dadas as duas hipóteses H_0 e H_1 , constatou-se que para as condições “Ruim” e “Ótima”, a correlação foi estatisticamente significativa. Para as demais variáveis, a correlação não obteve valor significativo.

Quando se observa a variável “Ruim”, percebe-se que a correlação foi negativa, demonstrando que à medida que o repasse diminui, aumenta o número de estradas ruins. No entanto, o valor encontrado foi de -0,143, que representa uma correlação fraca, apesar de significativa.

Tabela 1 – Correlação entre qualidade da malha viária dos estados e o repasse da CIDE-combustíveis para cada estado, por quilômetro – 2005-2007 e 2008-2015

Repasse da CIDE por Km	Qualidade da malha viária				
	Péssimo	Ruim	Regular	Bom	Ótimo
Correlação de Pearson	-0,02	-0,143	0,01	-0,08	0,234
Significância	0,81	0,02*	0,83	0,17	0,00**

** Correlação é significativa ao nível de 1%

* Correlação é significativa ao nível de 5%

Fonte: resultados da pesquisa

Em relação à variável “Ótima”, a correlação foi positiva, o que significa que quanto maior o repasse, mais estradas em boas condições. Constatou-se, nesse aspecto, que a correlação entre as variáveis, apesar de estatisticamente significativa, foi de 0,234, também considerada de fraca intensidade.

Assim, diante do exposto, rejeita-se a hipótese H_0 e aceita-se H_1 , uma vez que foi constatado que, mesmo com fraca intensidade, aumentos nos investimentos são relacionados a melhorias na qualidade das vias, se for tomado por base a correlação significativamente positiva entre a condição “Ótima” e os repasses por quilômetro. Por outro lado, a correlação significativamente negativa supracitada evidencia que a diminuição dos valores de recursos destinados às estradas é relacionada a aumentos na variável “Ruim”, corroborando a rejeição da hipótese.

A avaliação da qualidade na aplicação dos repasses é um aspecto relevante a ser considerado, uma vez que evidencia o cumprimento da função fiscal do tributo. Contudo, é importante enfatizar que a CIDE é um tributo de função extrafiscal, não tendo como finalidade principal a arrecadação, mas a intervenção econômica. Com isso, no tópico a seguir serão apresentadas as implicações no cumprimento da efetivação da função extrafiscal da CIDE.

4.3. Efetivação da Função Extrafiscal da CIDE-combustíveis

Quando sobem as alíquotas de um tributo, espera-se elevação na sua arrecadação e quando caem, o contrário. Assim, percebe-se que, devido à extrafiscalidade da CIDE-combustíveis, além de aumentos ou diminuições na arrecadação, as alterações nas alíquotas objetivam maior controle e estabilidade nos preços dos combustíveis.

Uma vez que a CIDE tem por objetivo neutralizar elevações ou reduções abruptas geradas pelas refinarias no preço dos combustíveis, ela acarreta maior estabilidade nos preços, sendo um mecanismo governamental de controle da estabilidade da inflação. Tal fator se materializa quando alterações na alíquota são realizadas buscando uma estabilização da economia por meio dessa intervenção Estatal.

A Tabela 2 apresenta os dados relativos às variações das alíquotas da CIDE desde sua implementação, os dados de vendas de combustíveis e a arrecadação do tributo. Ao se relacionar os valores das vendas à arrecadação e alíquotas, levou-se em consideração apenas a mudança na CIDE-combustíveis. Porém, é relevante observar que fatores como aumento ou diminuição do número de veículos, o volume de crédito disponível no mercado, a taxa SELIC, dentre outros, podem também ter influenciado nos valores das vendas de combustíveis.

De acordo com a Tabela 2, no ano de 2002 a arrecadação da CIDE-combustíveis foi significativa, uma vez que as vendas de petróleo obtiveram altos resultados, se comparadas aos anos seguintes. Em uma relação inversamente proporcional entre alíquotas e vendas, quando a alíquota aumenta, se espera uma queda no consumo, e quando é reduzida, se espera o contrário. Esse comportamento é percebido em alguns dos anos analisados.

Tabela 2 – Alíquotas da CIDE-combustíveis, vendas de petróleo e arrecadação do tributo

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Aliq. Gasolina*	0,501	0,860	0,280	0,280	0,280	0,280	0,180
Aliq. Diesel*	0,157	0,390	0,070	0,070	0,070	0,070	0,030
Vendas**	88.496.737	83.734.363	88.419.802	88.807.392	90.672.794	97.785.715	105.972.513
Arrecadação***	17.134	15.195	14.873	13.930	13.594	13.334	9.474
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Aliq. Gasolina*	0,230	0,230	0,230	0,00	0,00	0,00	0,180
Aliq. Diesel*	0,070	0,070	0,070	0,00	0,00	0,00	0,050
Vendas**	108.802.854	117.951.824	122.233.803	129.688.678	137.331.907	144.582.774	141.816.481
Arrecadação***	7.272	11.164	12.082	3.554	41	16	3.394

Fonte: resultados da pesquisa.

Em que: * R\$/m³ ** m³ *** R\$ milhões

No ano de 2003, devido à elevação das alíquotas, houve uma retração nas vendas de 5%, se comparado ao ano anterior e uma consequente diminuição da arrecadação em 11,31%. Ressalta-se que, em valores correntes, houve um aumento de 1,78% no valor arrecadado, no entanto, como foram utilizados os dados corrigidos ao Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) de dezembro de 2015, houve, de fato, uma diminuição em termos reais.

Em 2004, a redução das alíquotas afetou diretamente as vendas de petróleo que aumentaram em 5,6%, e também a arrecadação da CIDE-combustíveis que diminuiu. Nos anos de 2005 e 2006 a arrecadação permaneceu praticamente estável, já que nesses anos não houve mudança nas alíquotas. Em 2007, especialmente, mesmo com alíquotas inalteradas, as vendas obtiveram um aumento de 7,8% em comparação a 2006. A arrecadação também obteve um decréscimo, contudo não tão considerável.

A redução das alíquotas em 2008 produziu consequências negativas na arrecadação da CIDE-combustíveis, que obteve uma queda relevante, que, mesmo com o aumento das vendas em 8%, não foi suficiente para elevar o valor arrecadado.

Em alguns momentos, também é perceptível que, mesmo que a alíquota aumente, esse aumento não é suficiente para fazer com que as vendas caiam. Também existem situações em

que, mesmo que a alíquota suba, a arrecadação não sobe na mesma proporção, e as vendas, mesmo que pouco, acabam aumentando.

No ano de 2009, as alíquotas aumentaram, esperando-se assim uma alavancagem na arrecadação da CIDE, o que não aconteceu, uma vez que a arrecadação caiu mais ainda. Também nesse ano, as vendas não tiveram um aumento significativo, com um crescimento de apenas 2,7%.

Em 2010, as alíquotas foram reduzidas entre fevereiro e abril, voltando aos valores anteriormente praticados. Com isso, as vendas e a arrecadação aumentaram de maneira significativa, principalmente quando comparado ao do ano anterior. Já no ano de 2011, apesar de não haver alteração nas alíquotas, a arrecadação da CIDE-combustíveis aumentou e houve também um aumento de 3,5% nas vendas de petróleo.

Em 2012, até meados do mês de junho, a CIDE-combustíveis teve suas alíquotas diminuídas e, após esse período, foram zeradas. Desta forma, as vendas aumentaram em 6% nesse ano, e, por isso, a arrecadação da CIDE também diminui.

Assim, nos anos de 2013 e 2014, devido às alíquotas zeradas, a arrecadação apresentou valores consideravelmente baixos, próximos a zero, enquanto as vendas de petróleo aumentaram 5,9 e 5%, respectivamente. Com isso, as vendas dos combustíveis tiveram um incentivo, fazendo com que o consumo aumentasse. Esse efeito causado nas vendas exemplifica o cumprimento da função extrafiscal da CIDE, pois o Estado optou por abrir mão da arrecadação para que conseguisse controlar a inflação e o consumo, buscando por meio desse comportamento, intervir na economia do país.

Em 2015, com novas alíquotas instituídas, tal aumento voltou a surtir efeito positivo na arrecadação da CIDE-combustíveis, porém ocasionou uma diminuição nas vendas de petróleo de cerca de 1%.

Portanto, especialmente nos anos de 2003 e 2015, as vendas tiveram resultados negativos em relação ao ano anterior, mostrando que houve uma queda na venda de combustíveis. Isso pode ter ocorrido devido às elevações nas alíquotas de gasolina e diesel, que fazem com que o consumidor diminua o consumo ou opte por formas alternativas de consumo. Outro motivo pode ser a retração da atividade econômica, que afeta diretamente a venda de combustíveis, uma vez que, se os preços aumentam e a inflação sobe, os consumidores tendem a cortar o consumo de combustíveis.

Para averiguar a efetividade do cumprimento da função extrafiscal da CIDE, foram analisadas a quantidade vendida de gasolina e diesel, em metros cúbicos (m³), e as alíquotas vigentes desses combustíveis nos respectivos meses, correlacionando as variáveis, conforme Tabela 3.

Tabela 3 – Correlação entre Vendas Mensais de gasolina e diesel e suas respectivas Alíquotas Vigentes nos respectivos meses – 2005-2007 e 2008-2015

	Gasolina	Diesel
Correlação de Pearson	-0,714	-0,576
Significância	0,00**	0,00**

** *Correlação é significativa ao nível de 1%*

Fonte: resultados da pesquisa

As correlações obtidas entre as alíquotas da CIDE e as vendas mensais foram estatisticamente significativas, sendo que a referente à gasolina foi de -0,714, considerado alto grau de correlação, e a do diesel foi -0,576, o que significa uma correlação de grau moderado. Os valores negativos dessas correlações vão de encontro à expectativa teórica, pois significam que, à medida que as alíquotas aumentam, as vendas mensais diminuem, e vice-versa.

O primeiro caso mostra valor mais alto de correlação entre as alíquotas e as vendas de gasolina, expressando maior sensibilidade do consumo a variações nas alíquotas. Isso pode ocorrer pelo maior uso de veículos movidos à gasolina, que, quando tem suas alíquotas

aumentadas, o consumidor faz a opção por alternativas que geram economia, tais como a troca por outros combustíveis, a utilização de outros meios de transporte, dentre outros.

No segundo caso, a correlação foi menor entre as alíquotas da CIDE e as vendas de diesel, ainda que significativa. O fato de a relação entre elas ser menor pode ser explicado pelo consumo predominantemente por caminhões, ônibus e picapes, que são veículos utilizados predominantemente para trabalho. Por esse fato, alterações nas alíquotas do diesel e consequentemente em seu preço não surtem tanto efeito quanto variações na gasolina, uma vez que seus consumidores geralmente o tem como um insumo para o trabalho, de difícil substituição.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Uma vez percebida a importância dos combustíveis nas mudanças de preços das mercadorias e suas consequências na economia, foi percebida a necessidade de se estudar um dos tributos comumente utilizado pelo Estado como instrumento de intervenção, dada a sua função predominantemente extrafiscal. Assim, pretendeu-se explorar a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre os combustíveis (CIDE-combustíveis), além das implicações no cumprimento de sua função extrafiscal.

Ao se analisar o histórico legal da CIDE, percebe-se que desde o início foi utilizada como controle do preço dos combustíveis. Quando a petroleira anuncia aumento ou queda do preço de gasolina e diesel, o Estado aumentava ou diminuía a alíquota vigente para evitar que tal variação afetasse de forma significativa a decisão do consumidor final. Considerando-se que a economia é afetada pelo consumo e que o excesso ou a falta deste pode gerar alterações na inflação, há a constante intervenção Estatal nas alíquotas, ficando evidente que estes aumentos podem gerar alteração nos preços, correspondendo à efetividade da função extrafiscal da CIDE.

Esse fato também pode ser observado ao se correlacionar as alíquotas de diesel e gasolina com as vendas de petróleo, em que se verificou estatisticamente que aumentos ou diminuições das alíquotas podem interferir de maneira contrária no consumo. Portanto, a CIDE é um instrumento de controle de demanda que reflete mais no consumo da gasolina do que no diesel, por ser considerado de difícil substituição.

Em relação à sua função fiscal, ao se examinar as alíquotas e a arrecadação obtida, foi constatado que a primeira não ocasiona efeitos significativos sobre a segunda. Levando em consideração a distribuição do repasse de acordo com a extensão e qualidade das vias, verificou-se que à medida que o repasse aos Estados aumenta, há aumento também na qualidade da malha viária, mesmo com indicadores com correlação de baixa intensidade. Pode-se supor que Estados que precisam de mais investimentos podem ser menos beneficiados, uma vez que estes possuem infraestrutura básica mais precária, necessitando, portanto, de maior quantitativo de investimentos.

Quando suas alíquotas são reduzidas ou elevadas para que alterações das petroleiras não afetem significativamente a população, o objetivo é induzir comportamentos que acarretem uma estabilização da economia, já que os tributos são apenas um dos instrumentos de intervenção Estatais. Assim, considera-se que os objetivos desse trabalho foram atendidos, uma vez que foi possível concluir que a função extrafiscal da CIDE-combustíveis é executada, ainda que com as dificuldades envolvidas.

Diante disso, esse estudo contribui para a literatura quando insere a relação entre variáveis afetadas por um tributo de função eminentemente extrafiscal, o que, até então, é um campo ainda incipiente, com predominância de trabalhos teóricos em relação aos empíricos. Além disso, a contribuição social desse estudo reside no subsídio à avaliação de uma política pública estabilizadora, uma vez que mune o gestor de informações relacionadas à comparação entre os efeitos esperados e efetivos de determinadas intervenções.

Como limitações, destaca-se a utilização apenas da correlação como técnica estatística para apurar a efetividade da função extrafiscal. Para estudos futuros, sugere-se a utilização de outras técnicas estatísticas, a fim de corroborar as considerações apresentadas nesse trabalho, além de apresentar outras variáveis que podem influenciar na variável consumo de combustíveis, tais como o preço do litro de combustível ao consumidor final, número de automóveis, índices de emprego, dentre outras.

REFERÊNCIAS

- AMARO, Luciano. Direito Tributário Brasileiro. 10 ed. São Paulo: Saraiva, 2004. Disponível em: <<https://thaisandrade.files.wordpress.com/2011/03/luciano-amaro-direito-tributario-brasileiro-12c2aa-ed-2006.pdf>>. Acesso em: 31 de maio. 2017.
- BACEN. BANCO CENTRAL DO BRASIL. Relatório de Inflação de Junho de 2016. Disponível em: <<http://www.bcb.gov.br/htms/relinf/port/2016/06/ri201606P.pdf>>. Acesso em: 07 jun. 2017.
- BERCHIN, I. I.; MARCON, G. A.; RIBEIRO, J. M. P.; GUERRA, J. B. S. O. A. Estratégias do Setor Agrícola Brasileiro para o Desenvolvimento de uma Economia Verde no Brasil. **Revista Gestão & Sustentabilidade Ambiental**. Florianópolis, v. 4, p. 14-43. 2015.
- BRASIL. **Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966**. Sistema Tributário Nacional. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5172.htm>. Acesso em: 25 abr. 2016.
- _____. **Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001**. Institui Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE). Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10336.htm>. Acesso em: 20 de maio 2016.
- BRUNI, A. L. **Estatística aplicada à gestão empresarial**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2013.
- CASTRO, I. S. B.; VIDAL, A. R. de N. Desequilíbrios Fiscais na Região Nordeste. **Revista Econômica do Nordeste**. v. 42, n. 2, p. 393-408. 2016.
- CNT. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Aumento de tributos sobre combustíveis: Cide-combustíveis, PIS e Cofins**. 30 de maio de 2015. Brasília. Disponível em: <http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/ECONOMIA%20FOCO/economia_em_foco_30jan2015.pdf>. Acesso em: 08 de jun. 2016.
- _____. **Anuário CNT do Transporte**: estatísticas consolidadas. 2016. Condição das rodovias - Pesquisa CNT de Rodovias. Disponível em: <<http://anuariodotransporte.cnt.org.br/Rodoviario/1-3-1-2-/Condi%C3%A7%C3%A3o-das-rodovias---Pesquisa-CNT-de-Rodovias>>. Acesso em: 03 nov. 2016.
- COSTA, C. C. M.; FERREIRA, M. A. M.; BRAGA, M. J. ABRANTES, L. A. Factors Related to the Efficiency in the Public Resource Allocation in the Light of Quantile Regression Model. **Revista de Administração Pública**. Rio de Janeiro, v. 49, n. 5, p. 1319-1347. 2015.
- CRC – SE. CONSELHO REGIONAL DE CONTABILIDADE DE SERGIPE. **Redução da Cide é publicada no Diário Oficial**. 2004. Disponível em: <<http://crc-se.jusbrasil.com.br/noticias/3162823/reducao-da-cide-e-publicada-no-diario-oficial>>. Acesso em: 25 de set. 2016.
- CUNHA, D. H. M.; BEZERRA, M. S. CIDE-combustíveis: Tributação Indutora e Desenvolvimento Econômico e Ambiental. **Revista Direito e Desenvolvimento**. Centro Universitário de João Pessoa (Unipê), a. 2, n. 4, p.311-323, jul./dez. 2011. Disponível em: <<https://periodicos.unipe.br/index.php/direitoedesarrollo/article/view/128/129>> Acesso em: 05 de set. 2016.

DANI, F. A.; DE OLIVEIRA, A. B.; BARROS, D. S. O desenvolvimento sustentável como ótimo de Pareto na relação entre os princípios constitucionais ambientais e os princípios constitucionais econômicos. **Revista de Direito Econômico e Socioambiental**. Curitiba, v. 1, n. 2, p. 303-331, jul./dez. 2010.

FIGUEIREDO FILHO, D. B.; SILVA JÚNIOR, J. A. Desvendando os Mistérios do Coeficiente de Correlação de Pearson (r). **Revista Política Hoje**. Pernambuco, vol. 18, n. 1, p. 115-146. 2009.

GALEANO, E. A. V.; MATA, H. T. C. Diferenças regionais no crescimento econômico: uma análise pela teoria do crescimento endógeno. **Revista Econômica do Nordeste**. v. 40, n. 4, p. 669-684. 2009.

GIAMBIAGI, F.; ALÉM, A. **Finanças Públicas**: teoria e prática no Brasil. 3.ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2008.

GIL, A. C. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 5ed. São Paulo: Atlas, 2010.

MINISTÉRIO DA FAZENDA. **CIDE-Combustíveis**. 2013. Disponível em: <www.tesouro.fazenda.gov.br/documents/10180/190777/CartilhaCIDE13_01_23.pdf>. Acesso em: 08 de jun. 2016.

_____. **Esclarecimento sobre a alteração nas alíquotas da CIDE**. 2009. Disponível em: <<http://www.fazenda.gov.br/noticias/2009/junho/a080609>>. Acesso em: 25 de set. 2016.

_____. **CIDE reduzida valerá até abril e custará R\$ 91 milhões**. 2010. Disponível em: <<http://www.fazenda.gov.br/noticias/2010/fevereiro/cide-reduzida-valera-ate-abril-e-custara-r-91-milhoes>>. Acesso em: 25 de set. 2016.

_____. **Renúncia fiscal será de R\$ 50 milhões em 2011**. 2011. Disponível em: <<http://www.fazenda.gov.br/noticias/2011/setembro/a270911b>>. Acesso em: 25 de set. 2016.

MACHADO, Hugo B. **Curso de direito tributário**. 2001. Disponível em: <s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/39711380/Curso_de_Direito_Tributario_-Hugo_de_Brito_Machado.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1496173592&Signature=HdvEZQQN2fku0X348vqsv4kLM1Q%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DCurso_de_Direito_Tributario_Hugo_de_Brito.pdf>. Acesso em: 31 de maio. 2017.

MUSGRAVE, R. A.; MUSGRAVE, P. B. **Finanças Públicas**: teoria e prática. Rio de Janeiro: Campus, 1980.

PEREIRA, C. A.; OLIVEIRA, F. R. de; GALLO, M. F. **Tributação ótima**. Isso existe? 2012. Disponível em: <<http://blog-fipecafi.imprensa.ws/wp-content/uploads/2012/10/Tributa%C3%A7%C3%A3o-%C3%B3tima-Isso-existe.pdf>>. Acesso em: 20 de maio. 2016.

REZENDE, F.; LIMA, E. C. P.; CÂNDIDO, J. O. **Finanças Públicas**. 2.ed. São Paulo: Atlas, 2001.

SINDICOMBUSTÍVEIS RESAN. **Petrobras anuncia alta de preço de combustíveis e Fazenda reduz Cide**. 2012. Disponível em: <<http://www.resan.com.br/noticias-integra/16308-petrobras-anuncia-alta-de-preco-de-combustiveis-e-fazenda-reduz-cide/>>. Acesso em: 25 de set. 2016.

SIQUEIRA, R. B. de; NOGUEIRA, J. R.; BARBOSA, A. L. de H. Teoria da tributação ótima. In: Ciro Bideman e Paulo Avarte. (Org.). **Economia do Setor Público no Brasil**. São Paulo: Campus, 2005, cap. 10, p. 175-189.

STIVAL, J. A **exegese do Princípio da Neutralidade Fiscal no Sistema Tributário Nacional, sobretudo no regime da substituição tributária, na concessão de incentivos**

fiscais e na elisão fiscal. 2011. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=10020>. Acesso em: 20 de maio 2016.

TASCA, J. A. Cide combustível e sua justa destinação. **Revista Intervenção, Estado e Sociedade**, n. 1, p. 06-21. 2014.

TEODOROVICZ, J. Tributação Ótima, Tributo Justo, Ciência do Direito Tributário no Brasil e Direito Financeiro. **Cadernos da Escola de Direito**. Curitiba, v. 2, n. 23, p. 8-25. 2016.

VIEIRA, M. A. A. Z. **O engenho e a arte da tributação**. p. 08-54. 2015.

REFERÊNCIAS COMPLEMENTARES

BRASIL, Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001. Institui Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE). Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10336.htm>. Acesso em: 19 de ago. 2016.

_____. Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002. Dispõe sobre a aplicação dos recursos originários da CIDE. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10636.htm. Acesso em: 19 de ago. 2016.

_____. Decreto nº 5.060, de 30 de abril de 2004. Reduz as alíquotas da CIDE. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5060.htm>. Acesso em: 19 de ago. 2016.

_____. Decreto nº 6.446, de 02 de maio de 2008. Reduz as alíquotas CIDE incidentes sobre a gasolina e o diesel. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6446.htm#art1>. Acesso em: 19 de ago. 2016.

_____. Decreto nº 6.875, de 08 de junho de 2009. Reduz as alíquotas incidentes sobre a gasolina e o diesel. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6875.htm#art1>. Acesso em: 19 de ago. 2016.

_____. Decreto nº 7.095, de 04 de fevereiro de 2010. Altera o Decreto nº 5.060. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2010/Decreto/D7095.htm#art1>. Acesso em: 19 de ago. 2016.

_____. Decreto nº 7.570, de 26 de setembro de 2011. Reduz as alíquotas CIDE. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Decreto/D7570.htm#art1>. Acesso em: 19 de ago. 2016.

_____. Decreto nº 7.591, de 28 de outubro de 2011. Reduz as alíquotas CIDE. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Decreto/D7591.htm#art1>. Acesso em: 19 de ago. 2016.

_____. Decreto nº 7.764, de 22 de junho de 2012. Reduz as alíquotas CIDE. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Decreto/D7764.htm#art1>. Acesso em: 19 de ago. 2016.

_____. Decreto nº 8.395, de 28 de janeiro de 2015. Altera o Decreto nº 5.060. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Decreto/D8395.htm#art2>. Acesso em: 19 de ago. 2016.