



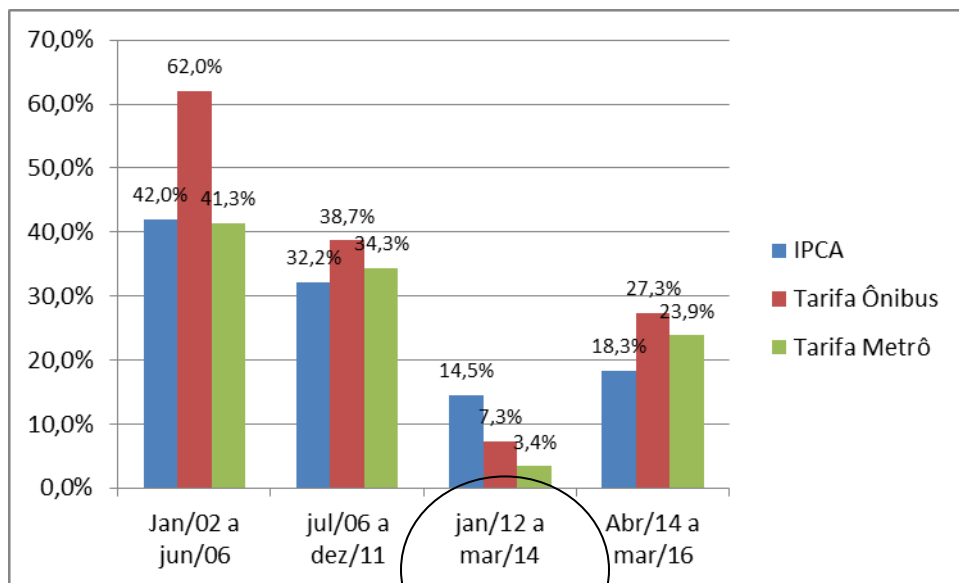
FINANCIAMENTO DO TPU VIA TAXAÇÃO DOS COMBUSTÍVEIS

O USO DA CIDE PARA CUSTEIO DO TPU

Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho
Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA

Financiamento TPU via taxaço combustível

Gráfico: variação dos preços de tarifas TPU - jan/2002 a abr/2015



Fonte: IPCA/IBGE



Redução das tarifas – efeito manifestações populares

Por que as tarifas de TP subiram tanto?

$$\uparrow Tar = \frac{C_{km}}{IPK_e} = \frac{\cancel{Km}}{Pe} = \frac{CT}{\cancel{Km} Pe} \uparrow \downarrow$$

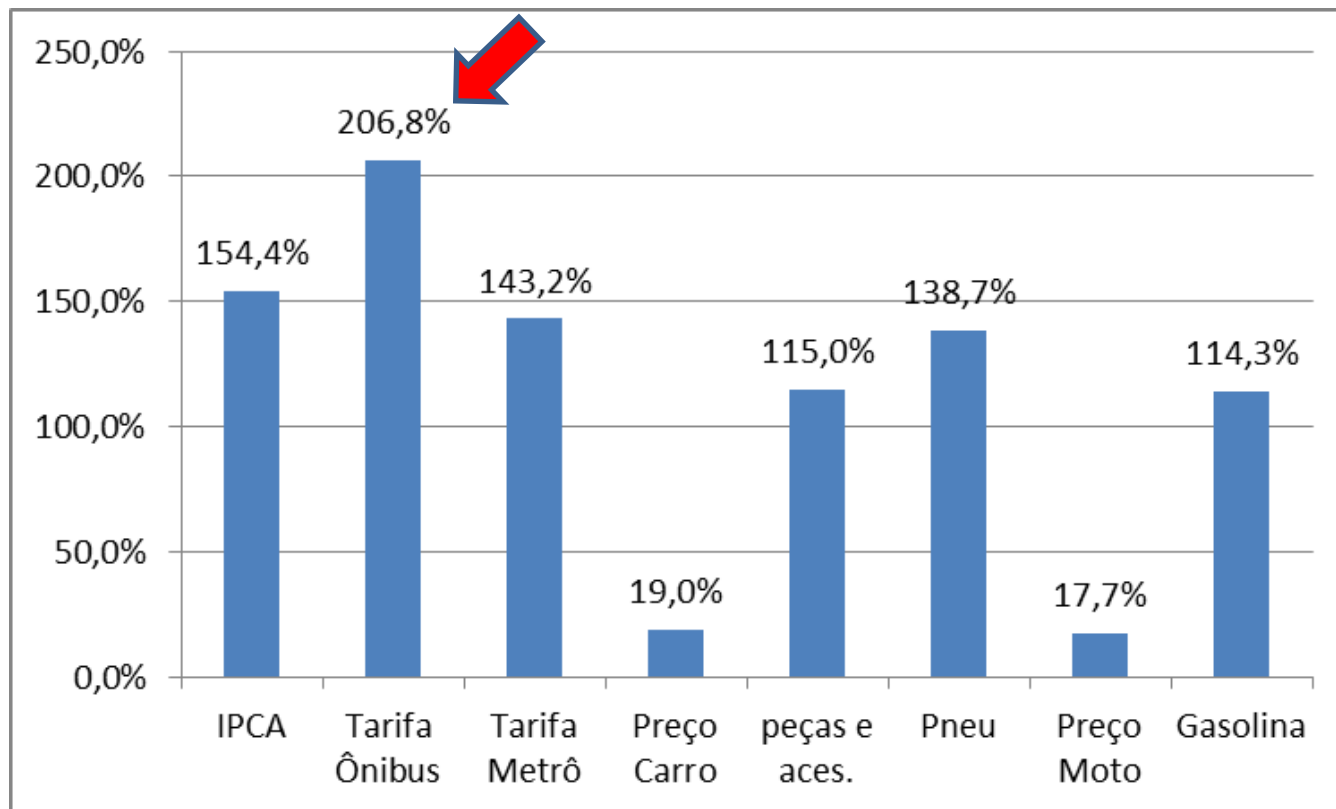
Sendo: CT = Custo total do sistema

Pe = Número de passageiros pagantes equivalentes do sistema

Financiamento TPU via taxaço combustível



Gráfico: variação dos preços de tarifas TPU e insumos de transporte - Brasil – Abr/2002 a mar/2016

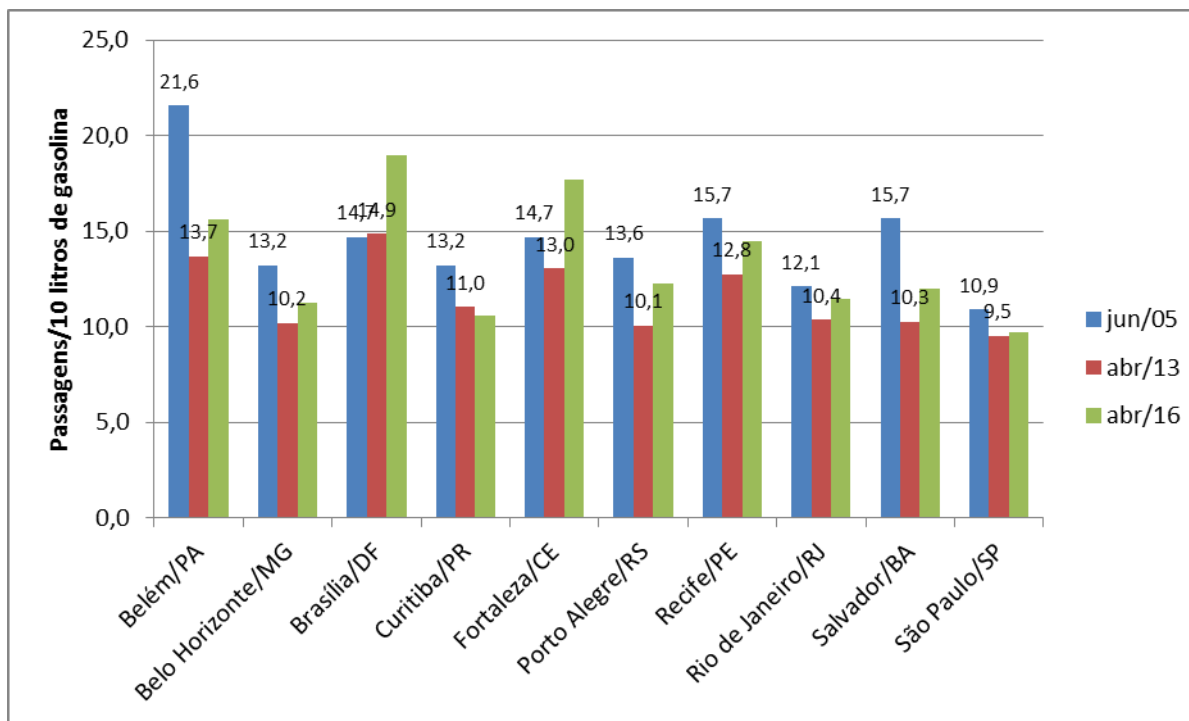


Fonte: IPCA/IBGE

Financiamento TPU via taxaço combustível



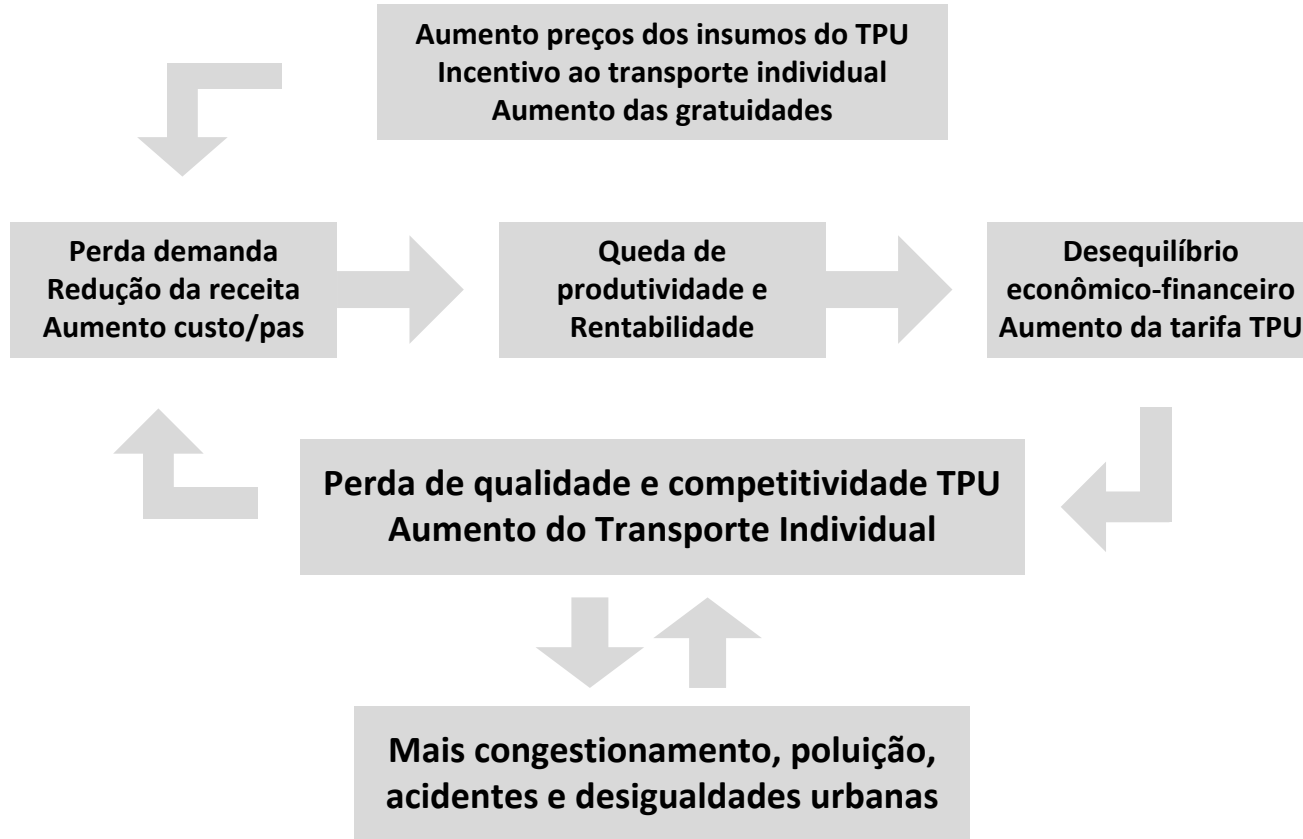
Gráfico : Quantidade de tarifas de ônibus urbanos que se compra com o valor de 10 litros de gasolina – Metrópoles brasileiras – 2005, 2013 e 2016



Perda de competitividade do TP em relação ao transporte privado

Fonte: Elaboração própria com dados do IPCA/IBGE e ANTP

CICLO VICIOSO DO TPU

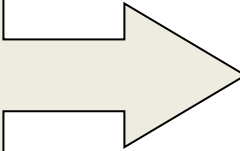


Financiamento TPU via taxaço combustível



Qual o problema desse modelo individualista?

Intensifica o do
uso do transporte
Individual



Aumento externalidades negativas:

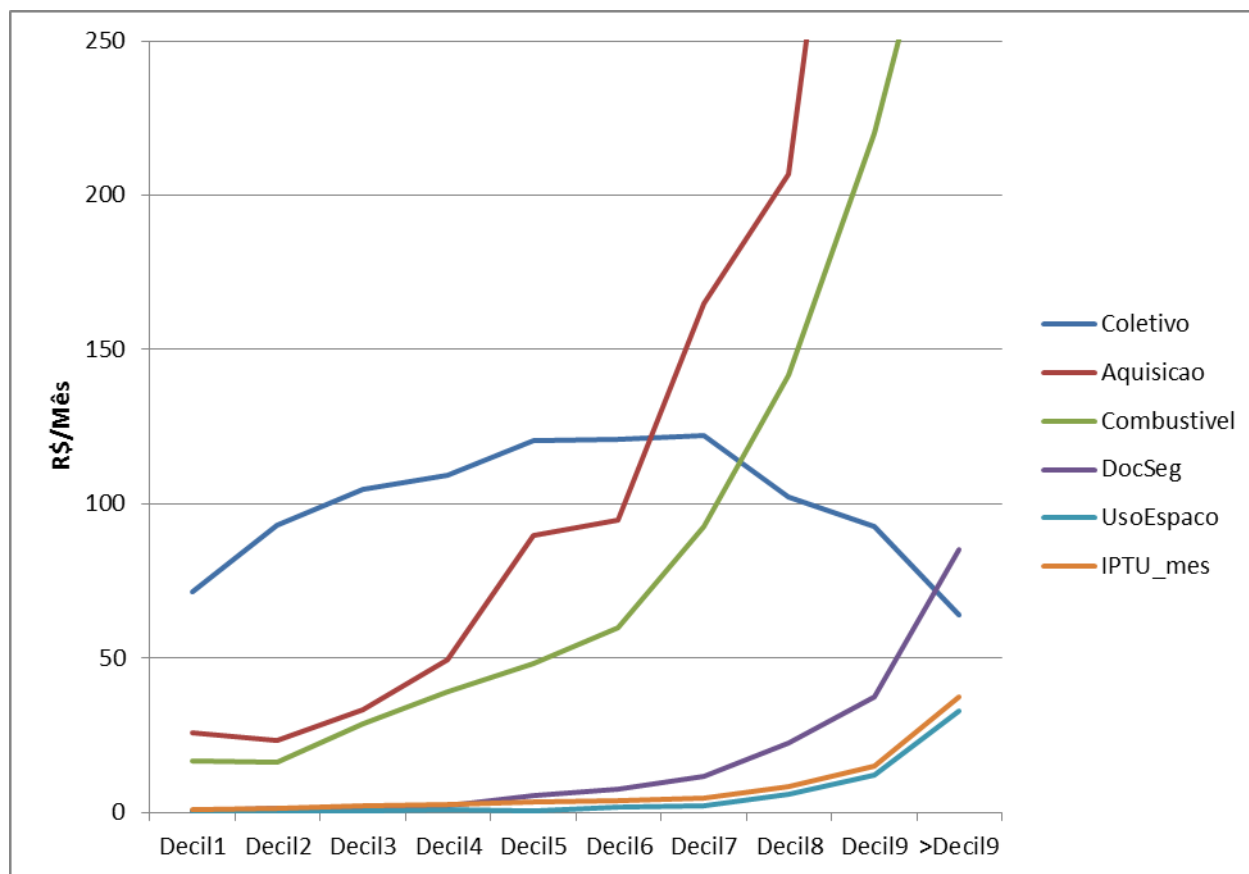
- polui o
 - atmosférica local
 - sonora global
 - visual
 - resíduos
- congestionamentos:
 - perdas de tempo
 - perdas de produtividade
 - aumento dos custos TPC
 - aumento dos custos logísticos
- acidentes
- iniquidades no uso espaço urbano
- impactos sobre valor do solo

Financiamento TPU via taxaço combustível



Problema: regressividade no custeio do TPU: como tornar o custeio mais progressivo?

Gastos per capita das famílias metropolitanas com despesas de transporte, uso do espaço e IPTU



FINANCIAMENTO DO TPU VIA TAXAÇO DOS COMBUSTÍVEIS

Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, de 19 de dezembro de 2001 (CIDE)

§ 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; e

III - financiamento de programas de infraestrutura de transportes.

Financiamento TPU via taxaço combustível



Tabela – Alíquotas específicas da cide-combustíveis (em R\$ por metro cúbico)

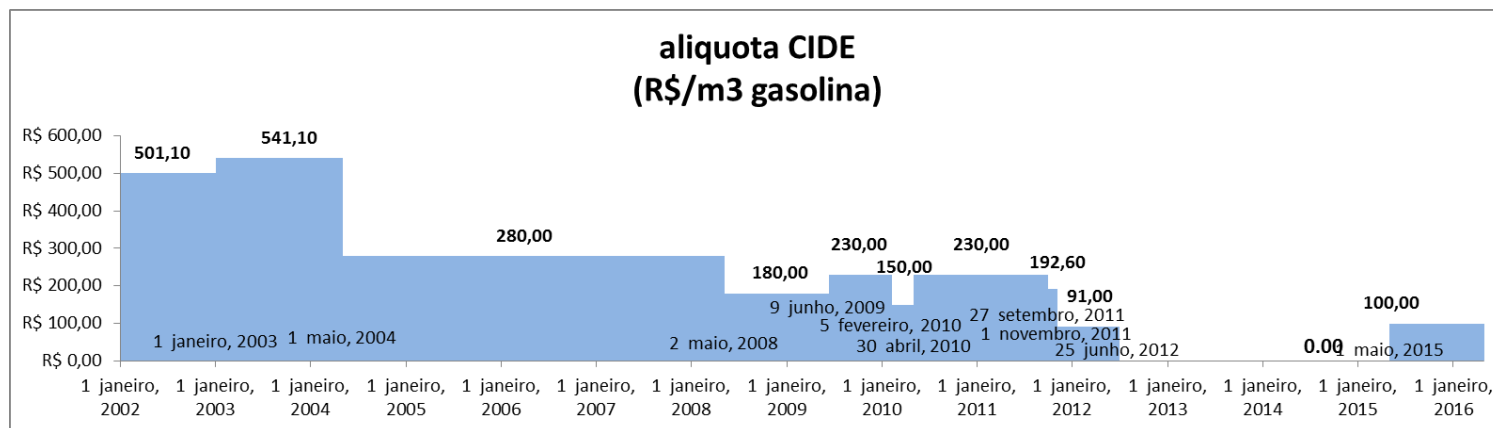
	Lei 10.336/01	Decreto 4.565/03	Decreto 5.060/04	Decreto 6.446/08	Decreto 6.875/09	Decreto 7.095/10 ⁹	Decreto 7.570/11	Decreto 7.591/11	
Gasolina	501,1	541,1	280	180	230	150	230	192,6	91
Diesel	157,8	218	70	30	70	70	70	70	47
�lcool	29,2	29,5	0	0	0	0	0	0	0

DECRETO N  7.764, DE 22 DE JUNHO DE 2012

- Zerou a alíquota da CIDE gasolina, álcool e diesel

DECRETO N  8.395, DE 28 DE JANEIRO DE 2015

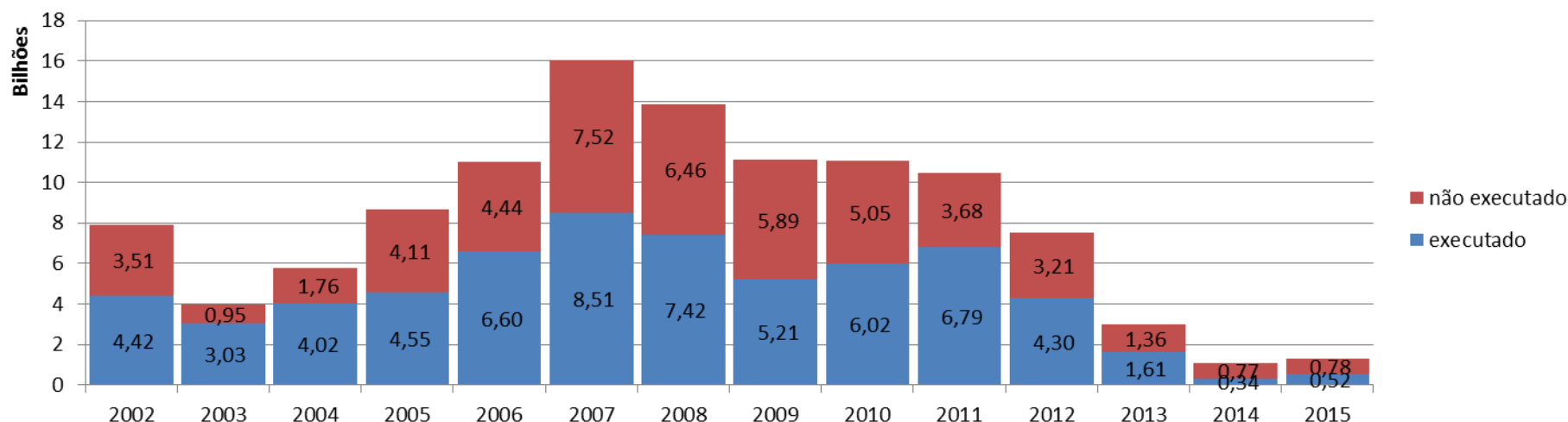
- R\$ 0,10 por litro de gasolina e R\$ 0,05 por litro de Diesel
- Cerca de R\$ 7,00 bilhões de arrecada o por ano



Financiamento TPU via taxaço combustível



Gráfico : CIDE: Execução financeira total (valores pagos e previstos, incluindo Restos a Pagar no ano)



- Em 2015 foi arrecadado via Cide R\$ 2,62 bilhões
- Haveria R\$ 1,85 bilhões para gastar, mas nada foi gasto
- Do total de R\$ 2,3 bilhões discricionários (do ano e restos a pagar) disponíveis para gasto, o governo federal gastou apenas R\$ 72 milhões (ínfimos 3,1%)

CÁLCULO DOS IMPACTOS FINANCEIROS

Figura 1: Cadeia de Valor - Gasolina

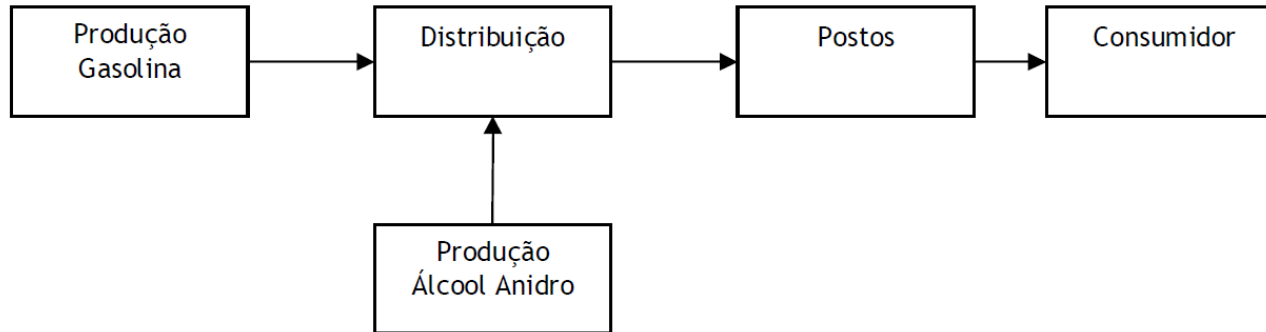


Figura 2: Cadeia de Valor – Óleo Diesel

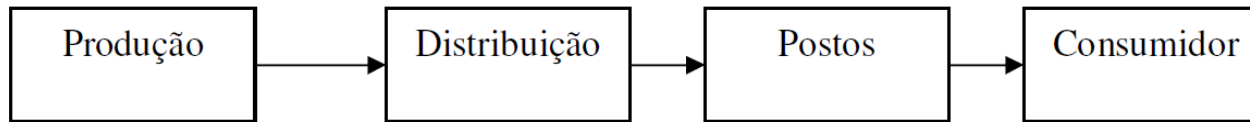
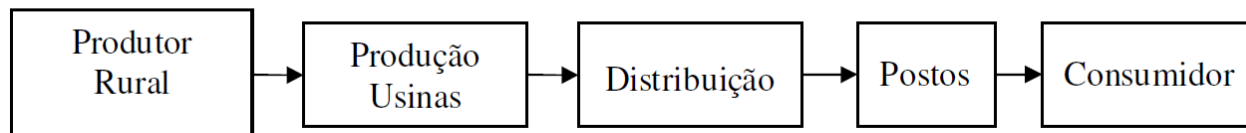


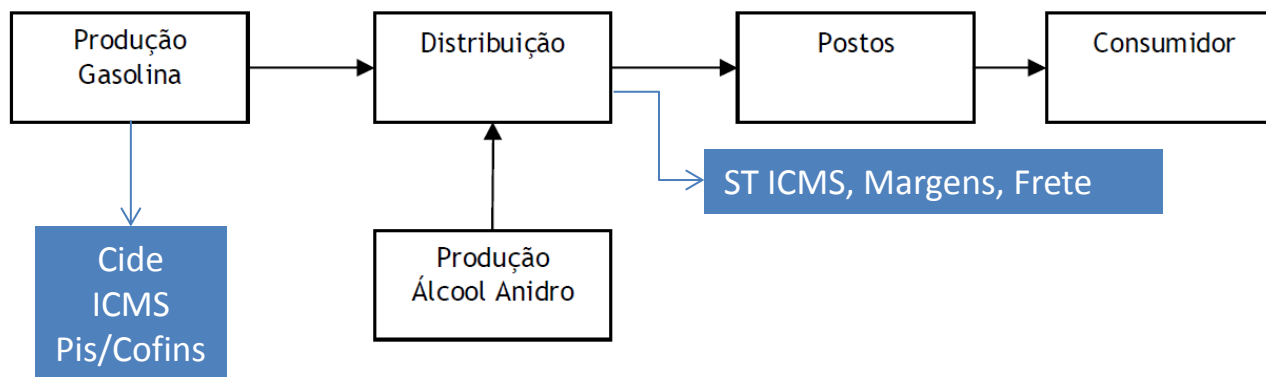
Figura 3: Cadeia de Valor – Álcool (Hidratado e Anidro)



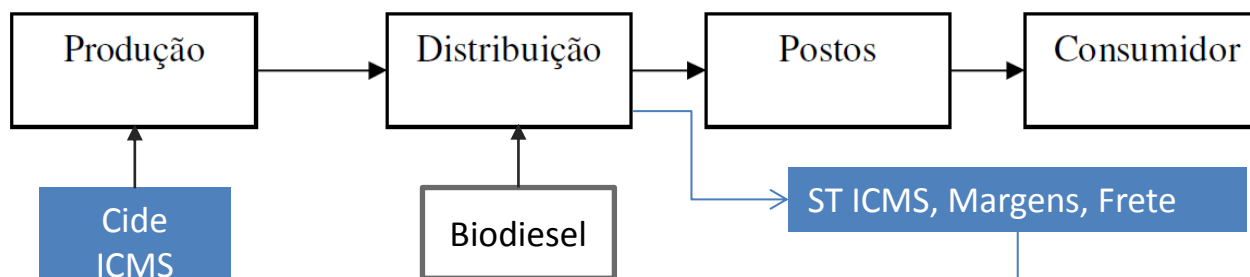
Financiamento TPU via taxaço combustível



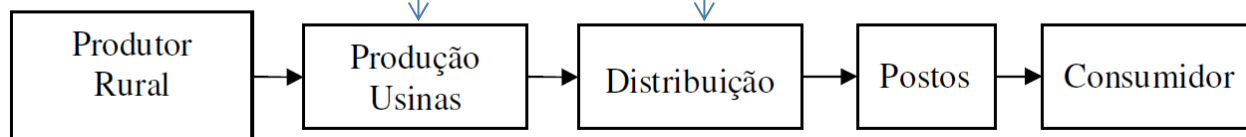
Cadeia de Valor - Gasolina C



Cadeia de Valor -  leo Diesel



Cadeia de Valor -  lcool hidratado



Financiamento TPU via taxaço combustível



Tabelas: Dados dos sistemas de transporte público por ônibus para estimativa do custo comb.

Frota TP ônibus	110.000
PMM (Km)	6.500
Coef. Consumo (km/l)	2,3
Km total	8.580.000.000
Litros Diesel (l)	3.730.434.783
Preço Diesel (R\$/l)	3
Custo Total (R\$)	11.191.304.348
Consumo óleo diesel (bi l)	57,2
Percentual diesel TP (%)	6,52%

POF	
Gastos 2009 (R\$ bi)	39,9
Gastos 2014 (R\$ bi)	61,9
Subsídios (R\$ bi)	2,0
Gastos + subsidios (R\$ bi)	63,9
Custos comb.(%)	18,0
Custo Comb. (R\$ bi)	11,5

Custo_Comb_TP_Bus \approx R\$ 11,5 bilhões

Premissas:

- Calculo inflação direto (desconsiderou-se efeitos indiretos)

Peso Gasolina C IPCA	3,85%	Consumo Gas C	41,1
Peso Alcool Hid. IPCA	0,88%	Consumo Alcool Hidratado	17,8
Peso TP ônibus IPCA	3,43%	Consumo óleo diesel	57,2

- Desconsiderou-se efeito elasticidade-preço

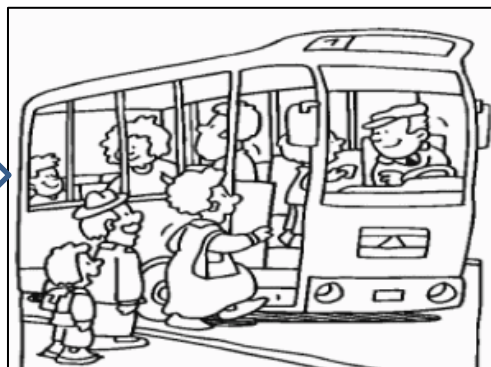
Financiamento TPU via taxaço combustível



Uso de 100% dos recursos da CIDE (gasolina e álcool) para custear 100% custo combustível TPU  nibus (18% Custo Total TPU)

Sistema TPU por  nibus

- Valor da CIDE
 - Gasolina: 0,10 → 0,22
 -  lcool: 0,0 → 0,14
- Impacto no preço final:
 - gasolina: 3,55%
 -  lcool: 6,67%
- Recursos arrecadados:
R\$ 11,5 bilhões/ano



- Redu o tarifa: 18%
- Impacto IPCA: - 0,42%
- Ganho ICMS: R\$ 2,8 bi
- Perda recursos Cide hoje (0,10 gas)
 - União: R\$ 2,2 bi
 - Estado/mun.: R\$ 0,9 bi

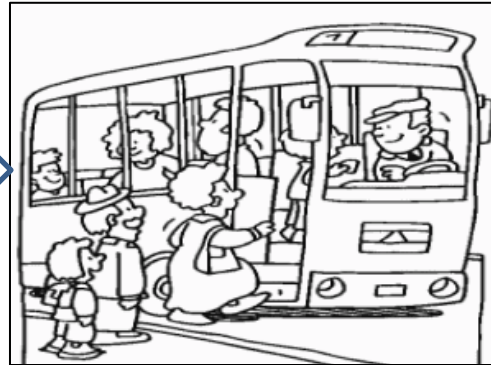
Obs: Considerando apenas recursos arrecadados CIDE gasolina e  lcool. Cide arrecadada com diesel continuaria com mesmo destino anterior

Financiamento TPU via taxaço combustível



Uso de 100% dos recursos da CIDE (gasolina, álcool e diesel) para custear 100% custo combustível TPU  nibus (18% Custo Total TPU)

Sistema TPU por  nibus



- Valor da CIDE
 - Gasolina: 0,10 → 0,18
 -  lcool: 0,0 → 0,11
 - Diesel: mant m 0,05
- Impacto no preço final:
 - gasolina: 2,07%
 -  lcool: 4,47%
- Recursos arrecadados:
R\$ 11,5 bilhões/ano

- Redu o tarifa: 18%
- Impacto IPCA: - 0,5%
- Ganho ICMS: R\$ 1,8 bi
- Perda recursos Cide hoje (0,10 gas e 0,05 Diesel)
 - União: R\$ -4,1 bi
 - Estado/mun.: R\$ -1,6 bi

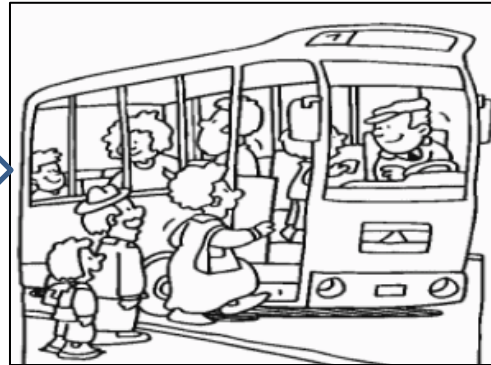
Obs: Considerando recursos arrecadados CIDE gasolina, álcool e **Diesel**.

Financiamento TPU via taxaço combustível



Uso de 100% dos recursos da CIDE (gasolina, álcool e diesel) para custear 100% custo combustível TPU  nibus (18% Custo Total TPU)

Sistema TPU por  nibus



- Valor da CIDE
 - Gasolina: 0,10 → 0,13
 -  lcool: 0,0 → 0,08
 - Diesel: mant m 0,05
- Impacto no preço final:
 - gasolina: 0,89%
 -  lcool: 3,81%
- Recursos arrecadados:
R\$ 9,2 bilhões/ano

- Redu o tarifa: 18%
- Impacto IPCA: - 0,55%
- Perda ICMS: R\$ -0,8 bi
- Perda Pis: R\$ - 0,7 bi
- Perda recursos Cide hoje (0,10 gas e 0,05 Diesel)
 - União: R\$ -4,1 bi
 - Estado/mun.: R\$ -1,6 bi

Obs: Considerando recursos arrecadados CIDE gasolina, álcool e **Diesel e isen o de tributos sobre o diesel do TPU (Pis, Cide e ICMS)**.

CONCLUSÕES

- Financiamento TPU via taxaço combustíveis – política compensatória e de transferência de renda (progressividade custeio)
- Resultado liquido favorável pelo cálculo do IPCA
- Potencializa o dos resultados em fun o da desonera o do diesel utilizado no TPU – pacto federativo
- Estímulo   moderniza o regulatória, ganhos de produtividade e aumento de competitividade do setor
- Participa o e controle social (premissa fundamental)



carlos.carvalho@ipea.gov.br

Muito obrigado!!!

Apresentador:

Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho