

# **SENADO FEDERAL - CCJ**

Audiência Pública

## **PROJETO DE RESOLUÇÃO DO SENADO Nº 72, DE 2010**

**“Verdades sobre a guerra fiscal dos portos”**

Clóvis Panzarini

20-03-2012

[www.cpconsultores.com.br](http://www.cpconsultores.com.br)

# Guerra dos Fiscal dos Portos

- Situação atual:
  - produção importada tem carga tributária menor do que a nacional (em média menos 9 pontos percentuais)
- PRS-72/2010: restabelece a necessária isonomia tributária entre a produção nacional e a importada
  - por óbvio, não cria protecionismo à produção nacional, como querem os defensores da produção importada, mas elimina o protecionismo a esta

# 1. A guerra dos portos afronta a Constituição Brasileira

- CF: art. 155, § 2º, XII, g e LC 24/75  
*Benefícios fiscais ou financeiro-fiscais, concedidos com base no ICMS, dos quais resulte, redução ou eliminação, direta ou indireta, do respectivo ônus,... concedidos sem aprovação do CONFAZ são inconstitucionais (assim tem o STF reiteradamente decidido)*
- A lógica da unanimidade → poder de veto, necessário ao funcionamento de um IVA subnacional com princípio de origem.

# Guerra fiscal e insegurança jurídica

- Benefícios espúrios (assim entende o STF) geram enormes contingências tributárias
  - O empreendedor beneficiado pode ser instado a devolver o ICMS renunciado nos últimos 5 anos (*nulidade do ato concessivo: art. 8º da LC 24/75*)
  - O adquirente do bem importado com benefício espúrio pode ser instado a estornar o crédito do ICMS incidente sobre a operação interestadual (*ineficácia do crédito fiscal atribuído ao estabelecimento recebedor da mercadoria: art. 8º da LC 24/75*)

# A munição da guerra fiscal dos portos

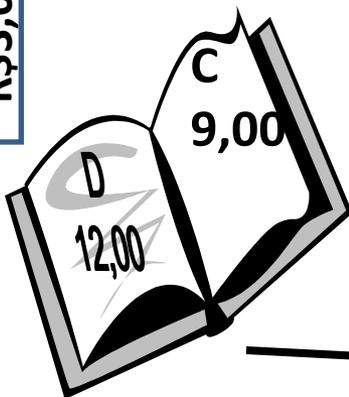
- Alíquota interestadual do ICMS: *funding* que financia o benefício espúrio através do “dinheiroduto” da alíquota interestadual, que transfere receita do Estado consumidor para o Estado produtor ou **IMPORTADOR**
- Aspecto mais cruel da guerra: quem financia o subsidio é a vítima (Estado destinatário da mercadoria subsidiada): o dinheiro devolvido ao importador é creditado pelo contribuinte destinatário interestadual da mercadoria e é usado como moeda contra seu próprio Fisco: ganha o contribuinte importador (9%) e o Estado generoso, concedente do benefício (3%); perdem o Estado recebedor da mercadoria (12%), seus cidadãos (menos serviços públicos) e trabalhadores (menos postos de trabalho)

# OPERAÇÕES INTERESTADUAIS

## Estado de origem

Fisco Origem  
Recebe R\$3,00

R\$3,00



Remetente  
Contribuinte  
ICMS

R\$100,00

## Estado de destino

Fisco Destino  
Recebe R\$ 6,00

R\$6,00



Destinatário  
Contribuinte  
e ICMS

R\$100,00

Consumidor  
final

### Na Origem

Importador paga R\$ 3,00, mas transmite R\$12,00

de crédito ao destinatário

Estado guerreiro ganha

R\$ 3,00

Importador ganha

R\$ 9,00

**Total ganhos:**

**R\$12,00**

### No Destino

Destinatário: Crédito de R\$ 12,00 e Débito de R\$18,00

Estado consumidor recebe R\$ 6,00 ao invés de R\$18,00

**→perde R\$12,00**

**Carga tributária total: R\$3,00+ R\$6,00 (9%)**

# Guerra fiscal dos portos: protecionismo às avessas

- Guerra dos portos quebra o mais caro dos princípios que devem nortear um sistema tributário moderno: o princípio da isonomia;
- Surrealista **modelo de substituição POR importações**: mercadoria importada concorre no mercado brasileiro com carga tributária doméstica inferior à que grava a produção nacional (como regra, 9 pontos percentuais a menos);
- destrói empregos no Brasil; cria empregos na China
- O argumento usado pelos defensores da “guerra dos portos” de que os bens intermediários e de capital representam 83% das importações brasileiras não tem qualquer relevância: destruir empregos em uma siderúrgica ou em uma fábrica de bonecas tem idêntico efeito deletério sobre economia nacional

# Efeito da guerra fiscal dos portos sobre a competitividade da produção nacional

<b>Preço do aço importado com subsídio x preço do aço nacional (com crédito outorgado de ICMS de 9% na operação interestadual)</b>		
	<b>Aço importado</b>	<b>Aço nacional</b>
Preço	1.000,00	1.000,00
ICMS(18%)	diferido	180,00
IPI (10%)	100,00	100,00
subtotal I	1.100,00	1.280,00
PIS/COFINS (9,25%)	112,12	130,46
subtotal II	1.212,12	1.410,46
ICMS na operação interestadual	41,33	
débito	165,29	
crédito	123,96	
Preço no mercado consumidor	1.253,45	1.410,46
(-) Recuperação de créditos tributários		
(-) crédito IPI	100,00	100,00
(-) crédito PIS/COFINS	112,12	130,46
(-) credito ICMS	165,29	180,00
<b>PREÇO DEDUZIDO DOS CRÉDITOS</b>	876,04	1.000,00
Diferença em favor do aço importado	-123,96	

# Guerra fiscal dos portos e carga tributária

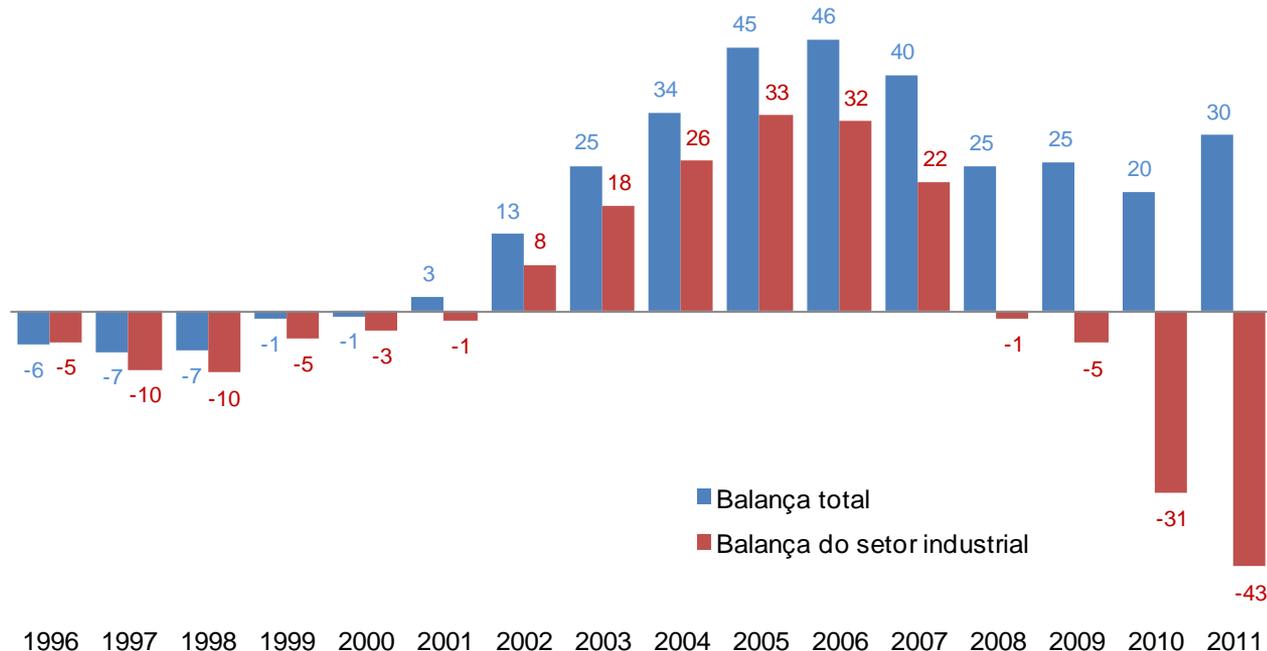
- A alíquota interestadual não é carga tributária, mas mera partilha da receita entre o Estado produtor/importador e o Estado consumidor da mercadoria: débitos e créditos se compensam no meio da cadeia produtiva;
- Renúncia fiscal não chega ao consumidor final: parte é anulada pela ineficiência econômica (custos de logística); parte renumera a “aventura” ilegal, tanto do importador, quanto de seu cliente interestadual
- É “despesa morta” do setor público (do Estado recebedor da mercadoria subsidiada) para financiar ineficiência econômica e ilegalidades.
- Produz receita marginal no Estado “generoso” (3% como regra) e destrói receita (12%) no Estado destinatário da mercadoria.

# Saldo da balança comercial da indústria vem mostrando déficits crescentes desde 2008

- Foi o saldo comercial em **produtos básicos** que sustentou o superávit comercial da balança brasileira recentemente, com destaque para o **consumo chinês**.
- O déficit comercial da indústria alcançou um **recorde histórico em 2011**

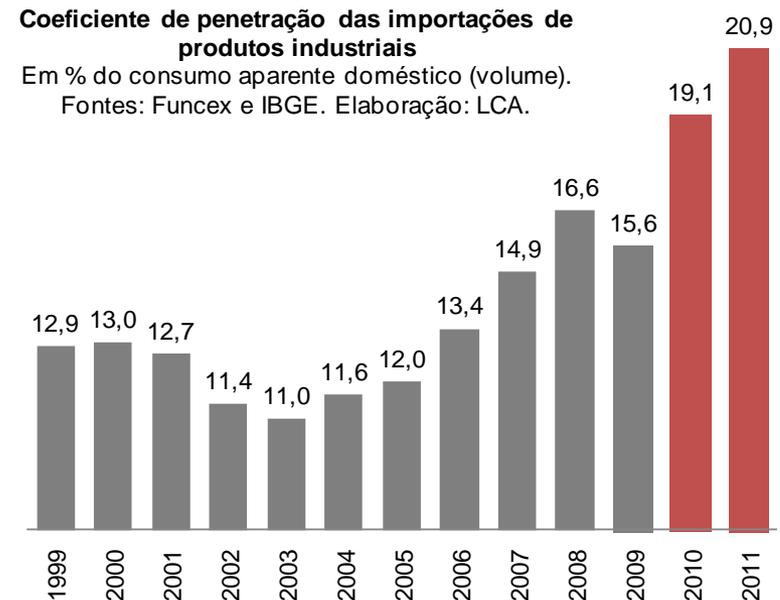
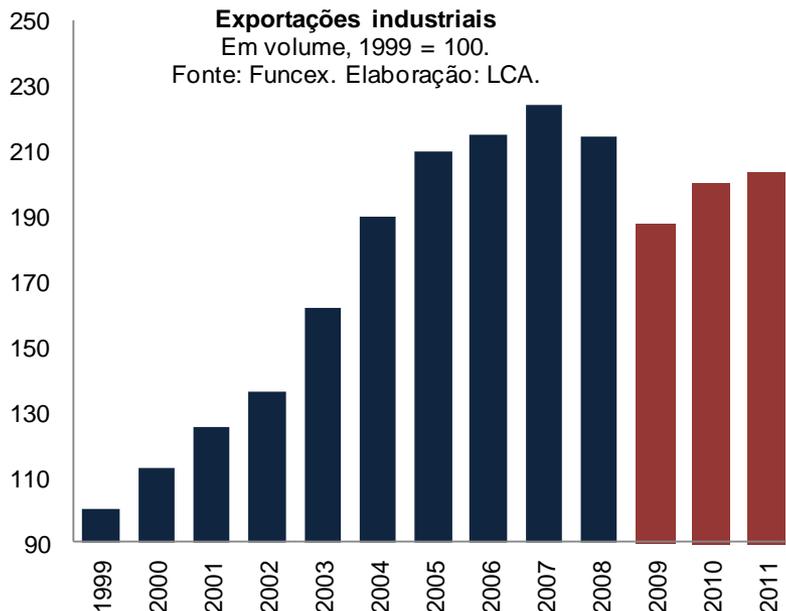
## Saldo comercial (exportações menos importações de bens)

Em US\$ bilhões. Fonte: MDIC. Elaboração: LCA.



# Balança comercial 2011: crescimento da importação de industrializados

- Parte do resultado é explicado pela **recuperação tímida das exportações industriais após a recessão de 2008/09;**  
- reflexo tanto da retomada lenta das economias centrais, quanto da intensa valorização cambial do real.
- O principal fator foi o **crescimento acentuado da participação dos produtos industriais importados no consumo nacional.**



# A nova rota das importações

**Tabela II**  
**Taxa de crescimento das Importações Brasileiras**  
**Período 2005 a 2009**

	<b>Valor (US\$)</b>	<b>Quantidade(t)</b>
SUAPE - PE	40,10%	39,50%
SÃO FRANCISCO DO SUI	36,40%	17,50%
ITAJAI	29,90%	28,10%
RIO DE JANEIRO	26,30%	4,90%
PARANAGUÁ	22,90%	5,30%
SANTOS	14,90%	4,60%
<b>BRASIL</b>	<b>14,80%</b>	<b>2,60%</b>

**Fonte: FIESP**

## Participação % estados guerreiros nas importações e no PIB

ano	Participação % nas importações (A)	Participação % no PIB (B)	(A)/(B)
2000	18,43	21,02	0,88
2001	19,68	20,64	0,95
2002	19,05	20,62	0,92
2003	18,89	21,02	0,90
2004	18,53	21,17	0,88
2005	20,08	20,64	0,97
2006	21,94	20,62	1,06
2007	24,12	21,02	1,15
2008	26,00	21,17	1,23
2009	25,32	21,10	1,20
2010	26,90		

**AL, ES, GO, MA,MS, PR, PE, SC, SE, TO**

**Fonte dos dados brutos: IBGE e MDIC**

# PRS 72/2010 e o art. 152 da CF (I)

- **Art. 152 da CF:** É vedado aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios estabelecer diferença tributária entre bens e serviços, de qualquer natureza, em razão de sua **procedência** ou **destino**.
- **RESOLUÇÃO N° 22/1989, do Senado Federal:**
- **Art. 1°** A alíquota do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação, nas operações e prestações interestaduais, será de **doze por cento**.
- **Parágrafo único.** Nas operações e prestações realizadas nas Regiões Sul e Sudeste, **destinadas** às Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste e ao Estado do Espírito Santo, as alíquotas serão:
  - I - em 1989, oito por cento;
  - II - a partir de 1990, **sete por cento**.

# PRS 72/2010 e o art. 152 da CF(II)

- Na lógica do ICMS (IVA) alíquota sobre operações interestaduais (ou sobre qualquer operação ao longo da cadeia produtiva) **NÃO É CARGA TRIBUTÁRIA, MAS MERA PARTILHA DE RECEITA ENTRE ESTADO DE ORIGEM E O DE DESTINO:** o imposto recebido pelo Estado remetente é integralmente ressarcido pelo Estado destinatário;
- Não é por outra razão que quando a remessa interestadual de mercadoria (importada ou não) se destina a não contribuinte de ICMS (consumidor final) a CF manda aplicar a alíquota interna vigente no Estado remetente → aí sim, não se pode discriminar por destino
- Risco de ações judiciais: soará cômico se algum comerciante de mercadorias importadas interpor ação na Justiça para reclamar o direito de “pagar” mais imposto na operação interestadual, sob o argumento de que está sendo discriminado em razão da origem da mercadoria;
- De outro lado, Estados guerreiros teriam de convencer os ministros do STF de que a **regra do artigo 152 nas operações interestaduais entre contribuintes, apesar de não proibir discriminação por destino (haja vista a RSF 22/89, nunca questionada), o faz para discriminação por origem**

# Conclusões

- 1. A guerra fiscal dos portos está desenhando nova rota de importações no Brasil, com prejuízos para a indústria nacional, para o Erário dos Estados consumidores ou processadores das mercadorias subsidiadas e para a toda a sociedade, que perde postos de trabalho e recursos fiscais que estão sendo destinados ao financiamento de ineficiências econômicas**
- 2. A única forma de extirpar a “guerra fiscal dos portos” é eliminar (ou reduzir drasticamente) a alíquota interestadual do ICMS (princípio de destino), que é a única fonte de financiamento dessa guerra.**