

CORREIO BRAZILIENSE

Tributos sobre os preços e os caminhoneiros

21/06/2018

MARCOS CINTRA

Doutor em Economia pela Universidade Harvard (EUA), professor titular da Fundação Getúlio Vargas. É autor do projeto do Imposto Único. É presidente da Finep (Financiadora de Estudos e Projetos).

A recente paralisação dos caminhoneiros trouxe à tona a questão da elevada carga de tributos incidentes sobre o preço dos combustíveis. De acordo com a Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes (Fecombustíveis) e a Petrobrás o peso do ICMS, Cide, PIS e Cofins é de 43% no preço da gasolina e de 27% no preço do diesel.

O movimento dos caminhoneiros foi oportuno ao levantar um ponto extremamente relevante para a atividade econômica nacional que é a absurda participação dos impostos e contribuições nos preços em geral. Metade de tudo que os três níveis de governo arrecadam vem da tributação sobre bens e serviços. O total supera R\$ 1 trilhão. São diversos tributos declaratórios com alíquotas elevadas que estimulam a evasão de receita pública, geram custos administrativos de grande monta para as empresas, limitam fortemente o poder aquisitivo das pessoas e compromete a eficiência da estrutura produtiva.

O caso dos caminhoneiros tem mais a ver com imposto do que com o posto. Mas essa é uma regra que vale para todos os setores da economia brasileira. Utilizando dados das contas nacionais aplicados em uma matriz intersetorial é possível apurar o peso dos tributos sobre os preços de 128 setores em suas relações de produção. Considerando apenas PIS, Cofins, ICMS, IPI, ISS e INSS sobre a folha de pagamentos a carga tributária chega, por exemplo, a 66% nas bebidas em geral, 58% nos automóveis e utilitários, 41% nos biocombustíveis, energia elétrica, transportes terrestres de carga e telecomunicações, 30% no diesel e 33% no gasoálcool.

A situação atual chegou a um ponto insustentável. A crise dos transportes de carga é uma oportunidade para começar a implementar uma reforma tributária. Não aquela reforma que há anos alguns economistas e tributaristas ortodoxos tentam fazer que é juntar meia dúzia de tributos que incidem principalmente sobre o consumo em um único imposto que seria cobrado sobre o valor agregado, criando um IVA. Tal medida simplifica um pouco o sistema, mas não combate graves anomalias. A estrutura continuaria burocrática e teria um imposto com alíquota acima de 25%. A base de cobrança restrita de um IVA não permite uma alíquota reduzida e sua natureza declaratória continuaria impondo custos elevados para as empresas. O peso dos tributos sobre os preços dos bens e serviços se manteria exorbitante como é hoje.

A alternativa é unificar tributos utilizando a movimentação financeira como base de cobrança. Considerando a substituição apenas do ICMS, IPI, PIS, Cofins, ISS e INSS sobre a folha de pagamentos a alíquota necessária para manter a arrecadação desses impostos e contribuições, que equivalem a pouco mais de 15% do PIB, seria de 1,5% no débito e no crédito de cada lançamento nas contas correntes nos bancos. Isso é possível por conta da base ampla representada pela movimentação financeira. O peso dos tributos nos preços cairia de modo expressivo com essa ação. Seriam reduzidos em média em 79%. Nos setores exemplificados acima a redução seria de 87% no segmento de bebidas, 85% nos

automóveis e utilitários, 79% em média nos biocombustíveis, energia elétrica, transportes de carga e telecomunicações, 70% no diesel e 74% no gasoálcool. Vale ressaltar que essa medida tem o potencial de reduzir o preço médio do diesel nos postos dos atuais R\$ 3,83 para R\$ 3,21, mais que os R\$ 0,46 que o anunciado para encerrar a greve dos caminhoneiros.

O caso dos caminhoneiros, por conta de seu peso na economia, chamou a atenção e pode abrir caminho para o país começar uma reforma tributária que se arrasta há pelo menos vinte anos. Mas, é preciso comparar qual a reforma que efetivamente gera eficiência econômica no médio e longo prazos. Medidas pontuais e o IVA empurram o problema para frente. Já o imposto único sobre a movimentação financeira é capaz de elevar o poder aquisitivo dos consumidores, reduzir custos para as empresas, combater a sonegação e expandir a produtividade econômica. É uma proposta que incrementa a margem de lucro reivindicada pelos caminhoneiros, assim como em outros segmentos que também têm sua lucratividade reduzida por conta de tantos impostos e que não têm a mesma capacidade de mobilização que eles.