

UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE - UNESC

CURSO DE CIÊNCIAS CONTÁBEIS

LAUREN MOREIRA

**ICMS: PERCEPÇÃO DO SETOR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE
CARGAS EM SANTA CATARINA COM O FIM DO PRÓ-CARGAS**

CRICIÚMA

2021

LAUREN MOREIRA

**ICMS: PERCEPÇÃO DO SETOR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE
CARGAS EM SANTA CATARINA COM O FIM DO PRÓ-CARGAS**

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado para obtenção do grau de bacharel no curso de Ciências Contábeis da Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC.

Orientador: Prof. Me. João Vânio Mendonça Cardoso.

CRICIÚMA

2021

LAUREN MOREIRA

**ICMS: PERCEPÇÃO DO SETOR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE
CARGAS EM SANTA CATARINA COM O FIM DO PRÓ-CARGAS**

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado pela Banca Examinadora para obtenção do Grau de Bacharel, no Curso de Ciências Contábeis da Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC, com Linha de Pesquisa em Contabilidade Tributária.

Criciúma, 22 de junho de 2021.

BANCA EXAMINADORA

Prof. João Vânio Mendonça Cardoso – Me. - (UNESC) - Orientador

Prof. Leonel Luiz Pereira - Me - (UNESC) - Examinador

Prof. Ademir Borges - Esp. - (UNESC) - Examinador

Dedico esse trabalho a minha família e aos meus amigos, por todo apoio que me proporcionaram durante esses anos.

AGRADECIMENTOS

Durante todo meu caminho, desde o início da graduação até agora, muitas pessoas me apoiaram e contribuíram de alguma forma com seus conhecimentos ou palavras de motivação, por esse motivo gostaria de deixar meu agradecimento:

Em primeiro lugar a Deus, por me manter com saúde e com condições de concluir minha graduação, que sempre abençoou a mim e a todos os meus entes queridos e que é fonte de muita fé e força nos momentos mais difíceis;

A minha família, meu pai Edgar por sempre estar do meu lado quando eu precisava, minha mãe Andreia por me mostrar a importância dos estudos para um futuro melhor, e a minha irmã Andressa por sempre me apoiar. As minhas avós e a minha Tia Nice que mesmo de longe sempre enviaram muito amor e apoio, assim como o restante da minha família que tanto amo;

As amigas que a faculdade me trouxe, Juliane Geremias, Maria Julia Cizeski, Talia Joaquina e Vitória Joaquim, por sempre estarem ao meu lado nos momentos mais felizes e também os mais difíceis, com certeza a amizade de vocês foi uma das melhores coisas nesses quatro anos e levarei por toda a minha vida;

Ao meu orientador, Joao Vânio, por toda a dedicação e conhecimento repassado, sempre disponível para esclarecer minhas dúvidas e demonstrando sempre muita competência;

Aos meus professores em geral de todo curso por todo conhecimento repassado, pela paciência e profissionalismo sempre demonstrados.

E a todos que de certa forma contribuíram para que eu chegasse onde eu cheguei e conseguisse concluir minha graduação, um objetivo que eu sempre almejei.

Existe uma coisa que uma longa existência me ensinou: toda a nossa ciência, comparada a realidade, é primitiva e inocente; e, portanto, é o que temos de mais valioso.

Albert Einstein



ICMS: PERCEPÇÃO DO SETOR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS EM SANTA CATARINA COM O FIM DO PRÓ-CARGAS

Lauren Moreira¹

João Vânio Mendonça Cardoso²

RESUMO: Apesar da elevada carga tributária do Brasil, os estados buscam maneira de amenizar esta questão em determinados segmentos da economia. Os benefícios fiscais surgem como forma que os estados utilizam para diminuir a carga tributária de seus contribuintes. Neste contexto a pesquisa tem como objetivo conhecer a percepção do fim do PRÓ-CARGAS no setor de transporte rodoviário de cargas em Santa Catarina. Para alcançar o objetivo geral, utilizou-se de uma pesquisa com abordagem qualitativa, caracterizada como descritiva a partir de um estudo de caso. Os dados foram obtidos com a aplicação de um questionário com seis perguntas discursivas aplicados a um representante sindical patronal e dois contadores responsáveis por duas transportadoras de Santa Catarina. Como principais resultados, pode-se destacar a mudança na legislação do estado, para se adequar ao previsto na Constituição Federal, e atender as exigências do princípio da isonomia. Destaca-se ainda que os respondentes, afirmam que os benefícios do PRÓ-CARGAS, são extremamente importantes para toda a cadeia do setor em Santa Catarina.

PALAVRAS – CHAVE: Carga tributária; Tributação do ICMS; Benefícios fiscais; Transportadoras.

AREA TEMÁTICA: Tema 05 - Contabilidade Tributária

1 INTRODUÇÃO

O Brasil está entre os países com a maior carga tributária do mundo, e esta alta carga tributária exige que as empresas sejam cada vez mais estratégicas, ousadas e que possuam um bom planejamento para se manterem competitivas no mercado (FEITOSA et al., 2018).

De acordo com Souza (2018) com o crescimento da carga tributária, os empresários buscam gradativamente maneiras lícitas de redução de tributos. Um dos tributos de maior arrecadação no Brasil é o imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual, intermunicipal e de comunicação – ICMS, para este imposto, alguns Estados concedem benefícios fiscais para segmentos específicos, como por exemplo, o setor de transportes rodoviários de cargas (SOUZA, 2018).

Os benefícios fiscais estimulam o crescimento da economia e atraem novos investidores para os Estados que o adotam. O objetivo dos incentivos fiscais é reduzir a carga tributária e incentivar o crescimento de um setor específico ou atividade

¹ Acadêmica do curso de Ciências Contábeis da UNESC, Criciúma, Santa Catarina, Brasil.

² Professor Mestre, UNESC, Criciúma, Santa Catarina, Brasil.



econômica determinada, por redução de base de cálculo ou alíquota; crédito presumido e isenções (COLOMBO, 2012).

As empresas estão utilizando os incentivos como um mecanismo para se manterem competitivas no mercado, sendo que eles são essenciais à sobrevivência da própria empresa. A complexidade do sistema tributário nacional e a alta carga tributária do país, requer dos empresários e profissionais atenção para as possibilidades de redução efetiva das obrigações fiscais (CARLIN, 2014).

Atualmente no Brasil ocorrem constantes mudanças no sistema tributário, estas mudanças podem trazer impactos nos benefícios fiscais existentes em todos os setores, inclusive no benefício que este trabalho aborda, benefício do setor de transportes rodoviários de cargas no estado de Santa Catarina, que no ano de 2020 teve revogações na sua Lei Nº 13.790 de 06 de julho de 2006, revogações que podem impactar o desenvolvimento econômico deste setor, pois até então o Estado fornecia tratamento tributário especial no campo do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação - ICMS, fomentando o desenvolvimento da atividade.

Neste contexto emerge a seguinte questão de pesquisa: Qual a percepção do setor de transporte rodoviário de cargas em Santa Catarina com o fim do PRÓ-CARGAS? A partir do questionamento, tem-se como objetivo geral da pesquisa conhecer a percepção do fim do PRÓ-CARGAS no setor de transporte rodoviário de cargas em Santa Catarina.

Para alcançar o objetivo geral foram definidos os seguintes objetivos específicos: i) evidenciar o Programa de Revigoração do Setor de Transporte Rodoviário de Cargas de Santa Catarina – PRÓ-CARGAS/SC; ii) identificar os reflexos da revogação deste benefício para o setor de transporte rodoviário de Santa Catarina; iii) conhecer a percepção com a revogação deste benefício para o setor de transporte rodoviário de Santa Catarina.

A pesquisa contribui de forma teórica para ampliação de estudos sobre benefícios fiscais. Os benefícios fiscais estimulam as empresas na redução ou isenção das alíquotas de alguns tributos, sendo considerados como importantes ferramentas que impulsionam o crescimento no mercado e giro na economia. Os benefícios fiscais reduzem a carga tributária das empresas, permitindo que elas implantem melhorias em seus negócios (UP BRASIL, 2018).

Desta forma, diante do contexto apresentado, é relevante a elaboração deste estudo, pois, as empresas do setor de transportes rodoviários de cargas de Santa Catarina podem estar analisando os impactos que o benefício fiscal concedido a elas apresenta, e em como ficará esse cenário diante as revogações na lei deste benefício. E assim as empresas desse setor poderão realizar um planejamento tributário no qual contenha os ajustes provindos das revogações e alterações na Lei do benefício PRÓ-CARGAS/SC.

A estrutura deste artigo está dividida em cinco seções, além desta seção de caráter introdutório que traz o tema da pesquisa. É composta também pela segunda seção, que é a parte da fundamentação teórica, no qual traz a base teórica sobre o assunto abordado. A terceira seção que demonstra os procedimentos metodológicos, onde será obtido os dados para validação da pesquisa, a quarta seção que expõe a apresentação e análise dos resultados e finalizando com a quinta seção que trata das considerações finais.



2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A presente seção apresenta os aspectos referentes ao setor de transportes rodoviários de cargas, questão tributária, como o Sistema Tributário Nacional, as espécies tributárias e a competência da administração referente a cada tributo e sobre o ICMS e os benefícios fiscais para o setor de transportes rodoviários de carga em Santa Catarina.

2.1 SETOR DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE CARGAS

O sistema de transporte é essencial para a movimentação da economia de um país. Se não existisse esse setor os produtos não chegariam até seus consumidores, às matérias-primas não chegariam até as indústrias, e não seria possível continuar com a cadeia de produção (ERHART; PALMEIRA, 2006).

Segundo Lima (2006) o transporte rodoviário é o tipo de transporte que pode ser realizado por estradas, rodovias, ruas e outras vias, pavimentadas ou não, com o objetivo de mover materiais, pessoas e até animais de um lugar para outro. Esse tipo de transporte é o que movimenta a maior parcela de toda carga do Brasil.

A estrutura do sistema rodoviário de transporte no Brasil é consideravelmente grande, sendo responsável pelo deslocamento de mercadorias, que vão desde safras inteiras da agricultura até outros tipos de encomendas de qualquer espécie (VALENTE et al., 2008).

Pode-se dizer que este setor é o mais encontrado em todas as regiões do mundo e é indispensável para o crescimento econômico. Quanto maior for o crescimento econômico de um país, maior será a demanda de materiais que precisarão ser transportados. Todo país precisa de um sistema eficaz de transporte, que seja adequado às condições do território por onde realizará o transporte das mercadorias (CARNEIRO; COLLA, 2010).

Conforme informações do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a região Sul do Brasil é responsável por 16,2% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional e sua economia é dividida pelos setores de agropecuária, extrativismo, indústria, comércio e serviços. Segundo o IBGE as regiões Sul e Sudeste são as mais industrializadas do país e representam 79% de toda a atividade fabril brasileira.

O site da FETRANDESC, 2020 cita que a região Sul do Brasil conta com aproximadamente 18.475 quilômetros de estradas, que possibilitam que o setor de transporte rodoviário seja o mais utilizado para o transporte de cargas dentro da região.

2.2 SISTEMA TRIBUTÁRIO NACIONAL

Segundo Harada (2007) o Sistema Tributário Nacional (STN) é um conjunto de normas de natureza tributária, que está inserido no sistema jurídico global, composto por um conjunto único e estruturado por normas contínuas dos princípios fundamentais que constitui os elementos constitutivos do Estado.

Para Oliveira et al. (2015) a função do Sistema Tributário Nacional (STN) é de regulamentar poder dos entes federativos na gestão fiscal. As normas e os princípios existem para que o Governo as siga, e desta forma não tenham um poder absoluto.

O Código Tributário Nacional (CTN) determina os princípios sobre o direito tributário e como funciona o mesmo. Onde uma de suas principais funções é buscar



diminuir os conflitos entre a União, os Estados, o Distrito Federal (DF) e os Municípios, quanto ao tratamento sobre as competências tributárias (AMARO, 2013).

A competência tributária define qual ente deve recolher determinado tributo. Alguns tributos são de responsabilidade de todos os entes federados, como por exemplo as contribuições de melhoria e as taxas (FABRETTI, L.; FABRETTI, D., 2014).

Os impostos de competência exclusiva da União, que estão descritos no art.153º da CF/88, são os de importação de produtos estrangeiros, exportação, para o exterior, de produtos nacionais ou nacionalizados, renda e proventos de qualquer natureza, produtos industrializados, operações de crédito, câmbio e seguro, ou relativas a títulos ou valores mobiliários, propriedade territorial rural e grandes fortunas, nos termos de lei complementar.

2.2.1 Espécies Tributárias

De acordo com a Constituição Federal/88 são considerados como espécies tributárias os impostos, taxas, contribuição de melhoria, empréstimos compulsórios. Segundo a Constituição Federal/88, o tributo deve ser pago em moeda corrente nacional, o mesmo só poderá ser cobrado se a obrigação estiver instituída em lei e ser decorrente de situações lícitas (OLIVEIRA et al., 2015).

Os tributos podem ser classificados como vinculados e não vinculados. Os vinculados são os tributos que só podem ser cobrados quando houver uma atividade estatal que esteja à disposição do contribuinte, como por exemplo, as taxas e contribuições de melhoria. Já os não vinculados, são usados de formas generalizadas sem destinação específica, como por exemplo, os impostos (FABRETTI, L.; FABRETTI, D., 2014).

Para Fabretti (2015) o imposto assim que instituído por lei, é devido independentemente de qualquer atividade estatal relacionada ao contribuinte. Desta forma, o imposto não está ligado a nenhuma prestação particular do Estado.

De acordo com o artigo 16º do Código Tributário Nacional (CTN), o imposto é definido como tributo que tem por fato gerador uma situação independentemente da atividade que o contribuinte invista.

Para Machado (2013) o imposto deverá ser pago independentemente se realizada alguma obra ou uma atividade que seja vinculada diretamente ao contribuinte. Conforme a Constituição Federal o imposto é de competência privativa, ou seja, é exclusivamente da União, dos Estados, dos Municípios ou do Distrito Federal (FABRETTI, 2015).

As taxas estão vinculadas pelas atividades realizadas pelo poder público, assim que exercida a atividade ou a prestação de serviço o Estado cobra de quem utilizou o serviço. As taxas são cobradas na manutenção de vias públicas, por um serviço público realizado e pelo exercício do poder de polícia (AMARO, 2013).

De acordo com os artigos 81º e 82º do CTN a contribuição de melhoria é conhecida como uma terceira espécie tributária. O tributo é cobrado quando for realizada uma obra pública que beneficiará aos proprietários de imóveis e bens das redondezas.

Os empréstimos compulsórios poderão ser utilizados pela união para atender as despesas que sejam resultantes catástrofes públicas ou na existência de guerra externa, onde essas despesas poderão afetar nas despesas da união (FABRETTI 2015). Empréstimo compulsório é um tributo que poderá ser solicitado somente pela



união e constituído por lei complementar para que possa atender as necessidades do país em casos extremos (FABRETTI, L.; FABRETTI, D., 2014).

Para Harada (2007) a contribuição social é considerada uma espécie tributária que está ligada a atuação indireta do Estado. Seu fato gerador é a atuação indireta do poder público sendo referida ao sujeito passivo. Sendo que sua principal atividade é buscar benefícios de certos contribuintes para que possam se beneficiar dos benefícios diferenciados que outros contribuintes não podem.

A Constituição Federal/88 no art. 195º informa que a seguridade social será subsidiada por toda a sociedade, de forma direta e indireta, nos termos da lei, mediante os recursos procedentes dos orçamentos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

2.3 ICMS - IMPOSTO SOBRE OPERAÇÕES RELATIVAS À CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS E SOBRE PRESTAÇÕES DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERESTADUAL, INTERMUNICIPAL E DE COMUNICAÇÃO

Segundo Oliveira et al. (2015) o Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços de Transportes Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) é um imposto de competência estadual e está descrito no art. 155º, II, da Constituição Federal de 1988. Suas normas complementares estão descritas na Lei Complementar nº 87/96, conhecida como Lei Kandir.

No artigo 155º da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, alterada pela Emenda Constitucional nº 3 de 1993, está definido que compete aos Estados e ao Distrito Federal instituir impostos sobre as operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, ainda que as operações e as prestações se iniciem no exterior.

Segundo Rocha e Filho (2013) Constituição Brasileira não só define a competência sobre o ICMS, mas também estabelece que este imposto será regulamentado em normas gerais por Lei complementar. Segundo Sabbag (2012) o ICMS representa cerca de 80% da arrecadação dos Estados.

O ICMS possui algumas determinações a serem seguidas, sendo elas: a não cumulatividade, a possibilidade de ser seletivo, fica facultado ao Senado Federal o estabelecimento das alíquotas máximas e mínimas nas operações internas e, as alíquotas aplicáveis nas operações e prestações interestaduais (CF, art. 155, § 2º).

A não cumulatividade é umas das principais características do ICMS, isso quer dizer que o contribuinte se credita do imposto pago nas operações anteriores e recolhe o imposto pela diferença (ROCHA, I.; FILHO, J.; 2013).

A seletividade do ICMS é determinada pela Constituição Federal (art. 155, § 2º, inc. III) como “poderá ser seletivo, em função da essencialidade das mercadorias e dos serviços”. Essa característica do ICMS permite que as alíquotas dos produtos considerados básicos e essenciais para a sobrevivência sejam menores do que as alíquotas de produtos considerados supérfluos e de luxo, que por sua vez podem ser aumentadas (ROCHA, I.; FILHO, J.; 2013).

Com relação ao fato gerador do ICMS, Harada (2007, p. 94) define que é quando ocorre “saída física de mercadoria de estabelecimento comercial, industrial ou produtos, sendo irrelevante o título jurídico de que tal saída decorra e bem assim o fato desse título envolver ou não uma transmissão de propriedade.”



Conforme a Constituição Federal, a Lei Kandir, a incidência do ICMS ocorre sobre as operações relativas à circulação de mercadorias, inclusive o fornecimento de alimentação e bebidas em bares, restaurantes e estabelecimentos similares, prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal por qualquer via, prestações onerosas de serviços de comunicação, fornecimento de mercadorias com prestação de serviços não compreendidos na competência tributária dos Municípios.

De acordo com Sabbag (2012) o sujeito passivo do ICMS é todo contribuinte que pratique operações relativas à circulação de mercadorias, importe bens de qualquer natureza, assim como os prestadores de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e prestadores de serviços de comunicação.

Quanto à base de cálculo do ICMS, conforme Sabbag (2012), é o valor da operação, quando se tratar de operação de circulação de mercadoria, o preço do serviço, quando se tratar de transporte interestadual ou interurbano, e de comunicação, o valor da mercadoria ou bem importado, convertido em moeda nacional pela mesma taxa de câmbio utilizada para cálculo do imposto de importação.

Quanto ao estabelecimento das alíquotas do ICMS, informa Sabbag (2012), que os Estados devem observar o que dispõe o Senado Federal, que deverá determinar alíquotas mínimas ou máximas, por meio de resolução e nos termos da Constituição Federal. Quando não determinadas pelo Senado Federal, as alíquotas poderão ser estabelecidas pelos Estados, no âmbito das respectivas competências.

O presente trabalho terá como base as normas específicas do ICMS do estado de Santa Catarina que estão descritas no RICMS-SC, visando verificar o que informa a legislação sobre os benefícios de tributação do ICMS para o setor de transportes rodoviários de cargas no estado.

Os diferentes tratamentos referentes aos tributos que causam vantagens tributárias são considerados benefícios fiscais. O objetivo dos benefícios fiscais oferecidos pelo governo é de diminuir a carga tributária das empresas, sua finalidade é reduzir as despesas das empresas por meio dos incentivos fiscais (DAGOSTIN, 2011).

2.4 BENEFÍCIOS TRIBUTÁRIOS

Os incentivos fiscais são considerados benefícios tributários que induzem seus agentes a agir de uma forma determinada, com objetivo de atingir um alvo econômico social definido (PARANAIBA, 2012).

Benefícios tributários, conforme informa LOPES (2019) podem ser definidos como privilégios a determinadas categorias de contribuintes reduzindo ou eliminando, direta ou indiretamente, seu ônus tributário, através de lei complementar.

Lopes (2019) diz ainda que esses benefícios geralmente são criados quando a União, Estados, Distrito Federal ou Municípios decidem incentivar certas atividades ou investimentos, beneficiando contribuintes específicos que eles entendam que realizem alguma atividade que favoreça o bem comum.

A Constituição Federal informa em seu art. 155, inciso XII, alínea g, que cabe à lei complementar regular a forma como isenções, incentivos e benefícios fiscais serão concedidos e revogados. Tudo isso mediante deliberação dos Estados e do Distrito Federal.

O referido embasamento legal menciona que para concessão e revogação de benefícios fiscais é necessário existir um acordo entre todos os Estados e Distrito



Federal. Esse acordo é denominado como convênio, estabelecido na Lei Complementar nº 24/1975.

2.5 BENEFÍCIOS FISCAIS DO ICMS EM SANTA CATARINA

Conforme Decreto 2.870/01 que regulamenta o ICMS, em Santa Catarina, os benefícios fiscais descritos no RICMS/SC, tem por características algumas situações no seu pagamento que o referido recolhimento pode ser dispensado, reduzido, postergado ou suspenso.

Os benefícios fiscais pertinentes ao ICMS listados no RICMS/SC são as isenções, reduções da base de cálculo, crédito presumido e suspensão do imposto.

2.5.1 Isenções

Regulamentada pela Lei nº 5.172/66 a isenção tributária, prevista no artigo 176, pode ser exclusiva a determinados territórios de tributação, dependendo da particularidade de cada caso. Segundo Fabretti (2007) pode ser dividida em quatro tipos, sendo eles a isenção condicionada, incondicionada, por prazo certo e por prazo indeterminado.

A isenção condicionada é quando o contribuinte para ter o benefício precisa se enquadrar nas exigências estabelecidas pela lei. A incondicionada é quando a lei descreve qual a hipótese de concessão para a obtenção do benefício sem nenhuma outra condição esperada do contribuinte (Fabretti, 2007).

A isenção com prazo certo é quando a lei determina o prazo em que o benefício estará disponível para o contribuinte. E a por prazo indeterminado é quando a lei não determina prazo para o fim da concessão do benefício, mas por outro lado ele pode ser revogado a qualquer momento (Fabretti, 2007).

A isenção tributária exclui o crédito tributário de forma legal, mas não dispensa o cumprimento das obrigações acessórias (GORGES, 2011).

2.5.2 Redução na base de cálculo

A redução da base de cálculo possibilita que o contribuinte tenha isenção parcial do pagamento do tributo. Conforme Gorges (2011) os contribuintes recolhem o imposto apenas sobre parte do valor do serviço ou produto.

Esse benefício é citado no RICMS nos artigos 7º ao 14º do anexo 2, referente ao estado de Santa Catarina. Esse benefício será objeto de estudo deste trabalho, visto que o incentivo do PRÓ-CARGAS aborda a redução na base de cálculo em sua maioria.

2.5.3 Crédito presumido

O crédito presumido pode ser definido conforme Gorges (2011) como benefício concedido em determinadas atividades e econômicas ou operações.

Em artigo publicado no Boletim Cebi (2006), sobre o crédito presumido destaca:

O contribuinte, em substituição aos créditos resultantes das efetivas entradas, em seu estabelecimento, de mercadorias e serviços, utiliza, para fins de compensação do imposto, um crédito fiscal presumido. Nesta situação, esse instituto representa mera técnica de apuração do imposto, que



é adotada por questões econômicas, ou políticas, sobretudo de incentivo à pequena empresa.

2.5.4 Suspensão do Imposto

No Estado de Santa Catarina, em seu RICMS/SC-01, descreve-se no capítulo IV, nos artigos 26 ao 28, as situações que suspendem o imposto. A suspensão do imposto é o benefício que se define na inexistência do recolhimento do imposto nas operações, não existindo nas operações de circulação de mercadorias e prestação de serviços (GORGES, 2011).

2.6 INCENTIVOS FISCAIS

Embora do mesmo gênero dos benefícios fiscais, os incentivos fiscais são tratados pelo RICMS/SC em capítulo próprio. Os programas de incentivos fiscais no Estado de Santa Catarina servem como atrativos para mais contribuintes do imposto investirem no território catarinense, proporcionando assim maior movimentação tributária no estado.

As palavras benefícios e incentivos remetem a algo favorável para o contribuinte, conforme citam Prochalski e Deud (2012), são estimulantes para a economia, como exemplo as isenções, que podem ser concedidas pelos Estados e Distrito Federal. Dessa forma os incentivos fiscais atuam com caráter extrafiscal, pois o Estado regula através destes o mercado, conseguindo um controle sobre a economia, podendo estimular ou desestimular cada setor conforme entender ser necessário.

Os incentivos fiscais são considerados por diversos autores como causadores de conflitos entre os Estados. Harada (2007) cita que cada ente federativo proporcionará o maior número de benefícios para atrair maiores investimentos, criando a chamada guerra fiscal entre os entes, pois cada um deles age para seu próprio benefício.

Neste contexto, para Harada (2007) a melhor alternativa para acabar com essas chamadas guerras fiscais seria que a tributação ocorresse no Estado de destino e não mais no Estado de origem, como atualmente.

Mas, visto que ainda não ocorreram mudanças nesses sentidos, cada Estado visa incentivar os investimentos internos, e o Estado de Santa Catarina, com o mesmo objetivo de alavancar a sua economia, possui programas de incentivos fiscais. Um exemplo era o incentivo PRÓ-CARGAS/SC que é o objeto de estudo deste trabalho, porém ele foi revogado devido ao STF julgá-lo inconstitucional, ele será mencionado em particularidade no próximo tópico.

2.7 PRÓ-CARGAS/SC

O sistema Pró-Cargas foi um incentivo fiscal criado pelo Governo do estado para impulsionar o desenvolvimento da atividade de Transporte Rodoviário de Cargas em Santa Catarina. Este incentivo fiscal foi instituído pela Lei 13.790, de 06 de julho de 2006. Este incentivo proporcionava tratamento tributário especial no campo do ICMS para esse setor.

Essa lei assegurava ao prestador de serviço de transporte de cargas intermunicipal e interestadual, o creditamento do ICMS destacado no documento fiscal



para as compras dos seguintes itens: lubrificantes, aditivos e outros fluídos, pneus e câmaras de ar, peças de reposição, mediante aquisição efetuada dentro do Estado (RICMS/SC, ANEXO 6 art. 266).

Garantia também diferimento de parte do ICMS na aquisição de caminhões e demais implementos rodoviários produzidos em Santa Catarina, assim como a apropriação do ICMS dos caminhões adquiridos em 12 parcelas. Para isso, o fornecedor precisava ser catarinense, e o veículo deveria ser utilizado somente para o serviço de transporte.

Em substituição aos créditos efetivos do ICMS destacado nas notas fiscais de compra, a transportadora poderia optar por um crédito presumido de 30% do imposto devido na prestação de serviço, sem prejuízo da utilização de outros créditos garantidos pela lei (RICMS/SC, ANEXO 6, art. 266).

O Pró-Cargas de Santa Catarina foi encerrado em 31 de março de 2020. A decisão atende determinação do Supremo Tribunal Federal (STF), que julgou o benefício inconstitucional.

Segundo entendimento do STF, o fato de o programa existir somente em Santa Catarina ocasionava um tratamento desigual entre os estados. Isso contrariava o Princípio da Isonomia (tratamento igualitário), o que prejudicava os contribuintes de outras localidades.

2.7.1 Cenário atual após a revogação da Lei PRÓ-CARGAS/SC

Com o fim do benefício estadual denominado Pró-Cargas/SC – Programa de Revigoração do Setor de Transporte Rodoviário de Cargas, encerrado em março de 2020 os contribuintes do setor se surpreenderam negativamente. Instituído em Santa Catarina pela Lei nº 13.790, de 06 de julho de 2006, o Pró-Cargas/SC estabelecia os seguintes benefícios: Crédito Presumido; Diferimento de parte do ICMS na compra de caminhões e implementos rodoviários; Apropriação de ICMS dos caminhões imobilizados em doze parcelas; e crédito convencional/legal de ICMS sobre bens de uso e consumo como combustível, lubrificantes, aditivo e outros fluidos, pneus e câmaras de ar e peças de reposição (HERRERO, 2020).

No que se diz respeito ao crédito presumido, antigamente a lei chegou a permitir até 60% de crédito sobre o débito do ICMS, o que com o passar dos anos foi diminuindo até chegar em 30%, o que também foi revogado no ano de 2019, restando apenas ao valor que prevê o convênio nacional que é o crédito presumido de 20% (RICMS-SC/01, ANEXO 2, ART 25).

Quanto ao diferimento de parte do ICMS na aquisição de caminhões e demais implementos rodoviários, o artigo que o previa na Lei 13.790 foi revogado assim como os outros, mas continuou vigente através da Lei N° 17.877, DE 27 DE DEZEMBRO DE 2019, que em seu artigo 20 cita:

Art. 20. Fica o Chefe do Poder Executivo autorizado a diferir, total ou parcialmente, o pagamento do ICMS nas saídas de caminhões, veículo automotor produzido para transporte de 10 (dez) pessoas ou mais, incluído o motorista e demais implementos rodoviários, produzidos em Território catarinense, destinados ao ativo imobilizado de prestador de serviço de transporte rodoviário de cargas e de passageiros estabelecido neste Estado.

Também fica previsto o diferimento através do RICMS-SC/01 ANEXO 2 artigo 9, onde descreve:



Art. 9º Enquanto vigorar o Convênio ICMS 52/91, fica concedida redução da base de cálculo do imposto nas seguintes operações internas e interestaduais:

II – com máquinas e implementos agrícolas relacionados na Seção VII do Anexo 1 (Convênios ICMS 87/91, 65/93, 21/97, 23/98, 05/99, 01/00, 10/01 e 158/13):

a) em 67,05% (sessenta e sete inteiros e cinco centésimos por cento), nas operações sujeitas à alíquota de 17%;

“b” – ALTERADO – Alt. 4168 – Efeitos a partir de 01.03.20:

b) em: 1. 53,32% (cinquenta e três inteiros e trinta e dois centésimos por cento), nas operações internas sujeitas à alíquota de 12% (doze por cento); e 2. 41,66% (quarenta e um inteiros e sessenta e seis centésimos por cento), nas operações interestaduais sujeitas à alíquota de 12% (doze por cento); c) em 41,42% (quarenta e um inteiros e quarenta e dois centésimos por cento), nas operações sujeitas à alíquota de 7%.

Neste contexto o diferimento do ICMS na aquisição de caminhões e implementos rodoviários foi mantido, o que foi um fator que deixou os transportadores de cargas de Santa Catarina um pouco menos preocupados, visto que com o aumento do ICMS cobrado na aquisição desses produtos iria encarecer e demandar que as empresas tivessem que desembolsar um valor maior quando precisassem aumentar suas frotas.

Já no que se refere ao prazo de apropriação dos créditos ocorreu uma mudança significativa, pois com a revogação do Pró-Cargas, os contribuintes não poderão mais apropriar os créditos do ICMS decorrentes da entrada de caminhões e demais implementos rodoviários, adquiridos de dentro do estado, e destinados apenas para o serviço de transporte, em apenas 12 meses. Agora, eles precisarão adotar o disposto na Lei Kandir (Lei Complementar 87, de setembro de 1993). Segundo a lei, a apropriação dos créditos deverá ser realizada em 48 meses. Essa previsão está no artigo 20 § 5º da referida lei:

Art. 20 – Para a compensação a que se refere o artigo anterior, é assegurado ao sujeito passivo o direito de creditar-se do imposto anteriormente cobrado em operações de que tenha resultado a entrada de mercadoria, real ou simbólica, no estabelecimento, inclusive a destinada ao seu uso ou consumo ou ao ativo permanente, ou o recebimento de serviços de transporte interestadual e intermunicipal ou de comunicação. (...)

5º: Para efeito do disposto no caput deste artigo, relativamente aos créditos decorrentes de entrada de mercadorias no estabelecimento destinadas ao ativo permanente, deverá ser observado:

I – a apropriação será feita à razão de um quarenta e oito avos por mês, devendo a primeira fração ser apropriada no mês em que ocorrer a entrada no estabelecimento; (...)

III – para aplicação do disposto nos incisos I e II deste parágrafo, o montante do crédito a ser apropriado será obtido multiplicando-se o valor total do respectivo crédito pelo fator igual a 1/48 (um quarenta e oito avos) da relação entre o valor das operações de saídas e prestações tributadas e o total das operações de saídas e prestações do período, (...)

Sendo assim, a partir do mês de abril de 2020 a apropriação dos créditos de ICMS na aquisição de caminhões e implementos rodoviários em Santa Catarina, exclusivamente para o serviço de transporte de cargas, perderam esse direito a um prazo menor de retorno para as empresas.

No que diz respeito à apropriação dos créditos de ICMS sobre bens de uso e consumo como lubrificantes, aditivo e outros fluidos, pneus, câmaras de ar e peças



de reposição o fim do PRÓ-CARGAS trouxe uma contribuição positiva, pois, equivocadamente, o fisco catarinense entendia que esses itens eram bens que se enquadram como de uso e consumo para a atividade de transportes, e a lei permitia a apropriação dos créditos de ICMS de bens de uso e consumo, especialmente os citados. Presumidamente, com o fim do Pró-Cargas/SC as empresas do setor de transportes não poderiam mais se creditar sobre os bens que o fisco catarinense entendesse de uso e consumo.

O art. 145, inciso I, da Constituição Federal, autoriza os Estados e o Distrito Federal a instituírem impostos, dentre eles, o Imposto sobre Circulação de Mercadorias – ICMS, previsto no art. 155, II, daquela lei maior.

Para tanto, deveria ser observado o Princípio da Não-Cumulatividade, presente no art. 155, § 2º da Constituição Federal, o qual objetiva, segundo a lição de Alexandre (2020):

[...] limitar a incidência tributária nas cadeias de produção e circulação mais extensas, fazendo com que, a cada etapa da cadeia, o imposto somente incida sobre o valor adicionado nessa etapa. Assim, ao final da cadeia, o tributo cobrado jamais será maior que o valor da maior alíquota, multiplicado pelo valor final da mercadoria.

Nessa toada, temos o disposto no art. 19 e 20 da Lei Kandir:

Art. 19. O imposto é não-cumulativo, compensando-se o que for devido em cada operação relativa à circulação de mercadorias ou prestação de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação com o montante cobrado nas anteriores pelo mesmo ou por outro Estado.

Art. 20. Para a compensação a que se refere o artigo anterior, é assegurado ao sujeito passivo o direito de creditar-se do imposto anteriormente cobrado em operações de que tenha resultado a entrada de mercadoria, real ou simbólica, no estabelecimento, inclusive a destinada ao seu uso ou consumo ou ao ativo permanente, ou o recebimento de serviços de transporte interestadual e intermunicipal ou de comunicação.

Portanto, é possível considerar que somente é permitida a apropriação dos créditos de ICMS referentes a produtos classificados como bens de insumo que circulam no processo produtivo (HERRERO, 2020).

Na visão do fiscal catarinense, a apropriação dos créditos derivados da aquisição destes insumos, pelas empresas transportadoras, só teria passado a ser possível a partir da entrada em vigor da Lei do Pró-Cargas/SC, mas isto não significava que antes da vigência Pró-Cargas/SC o contribuinte não pudesse usufruir do princípio da Não-Cumulatividade baseado na Lei Kandir e no próprio art. 155, § 2º, I, da Constituição Federal (HERRERO, 2020).

Então, sobre o que foi exposto, conclui Herrero 2020:

Assim sendo, o fisco catarinense se equivocou ao considerar como bens de uso e consumo: lubrificantes, aditivo e outros fluidos, pneus, câmaras de ar e peças de reposição para o setor de transportes quando, na verdade, são utilizados no processo produtivo do serviço de transportes e como tal, devem ser considerados bens de insumos.

Por fim, para que o contribuinte do setor de transportes possa aproveitar dos créditos dos bens como lubrificantes, aditivo e outros fluidos, pneus, câmaras de ar e peças de reposição, como fazia na vigência do PRÓ-CARGAS, os mesmos devem ser comprados com notas fiscais de compra para insumo e serem contabilizados dessa forma na contabilidade do contribuinte.



Para realizar um apanhado geral das informações expostas foi elaborado o Quadro 1, demonstrando o cenário atual dos benefícios que antes eram concedidos pela Lei nº 13.790, de 06 de julho de 2006:

Quadro 1 – Cenário atual

CENÁRIO ATUAL COM A REVOGAÇÃO DA LEI PRÓ-CARGAS/SC		
Benefício	Lei PRÓ-CARGAS/SC	Atualmente
Crédito Presumido 30%	Vigente até 2019	Crédito Presumido 20% (RICMS-SC/01, ANEXO 2, ART. 25)
Diferimento de parte do ICMS na compra de caminhões	Vigente até 30/03/2020	Vigente pelo Art. 20 LEI Nº 17.877, DE 27 DE DEZEMBRO DE 2019
Apropriação do ICMS dos caminhões imobilizados em 12 parcelas	Vigente até 30/03/2020	Apropriação em 48 vezes conforme Lei Kandir (Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996)
Crédito legal de ICMS sobre combustíveis, lubrificantes, aditivos, pneus e câmaras de ar e peças de reposição.	Vigente até 30/03/2020	Crédito desses materiais como insumos conforme previsto na Lei Kandir (Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996)

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A seguir, serão apresentados os métodos utilizados na elaboração deste estudo. Para a realização da pesquisa, é necessário que as técnicas utilizadas sejam compreendidas para atingir o objetivo desejado, são identificadas estas informações em bibliografias, proporcionando confiabilidade às informações contidas neste estudo.

3.1 ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO

Para que sejam alcançados os objetivos do estudo é necessário a adoção de uma metodologia de pesquisa. Neste estudo foi adotada, a abordagem qualitativa, para que seja possível verificar a percepção sobre o assunto de forma mais eficiente, pois segundo Gerhardt (2009) a pesquisa qualitativa não se preocupa com expressão numérica, mas com a dedicação de compreender uma organização ou assunto.

Em relação aos objetivos, adota-se a pesquisa descritiva, uma vez que foram estudadas as legislações do ICMS do estado de Santa Catarina. A pesquisa descritiva visa descobrir e observar os acontecimentos, procurando descrever, classificar, comparar, interpretar e avaliar, com o objetivo de deixar as situações mais claras, possibilitando auxiliar nos futuros planos e decisões, informa Junior (2008).

Quanto aos procedimentos, foi realizado um estudo de caso, segundo Gil (2007) o estudo de caso representa um estudo profundo e detalhado de um ou poucos objetos, de maneira que permita seu amplo e minucioso conhecimento.

3.2 PROCEDIMENTO DE COLETA E ANÁLISE DE DADOS



Para o alcance do objetivo deste estudo foi elaborado um questionário com perguntas discursivas e aplicado a profissionais envolvidos direta e indiretamente com o setor de transporte rodoviário de cargas. Os sujeitos da pesquisa foram: um representante do sindicato patronal e dois contadores responsáveis por duas empresas de transportes de Santa Catarina. Junto a eles foram obtidos os dados referentes a percepção sobre os impactos da descontinuidade da maioria dos benefícios fiscais do PRÓ-CARGAS/SC.

A aplicação desse questionário foi via e-mail, devido ao cenário atual estar restrito a encontros pessoais, a forma de registro foi através de anotações dos próprios respondentes. O Quadro 2 detalha a forma de coleta de dados:

Quadro 2 – Coleta de dados

Respondentes			
Perfil	1	2	3
Empresa	Sindicato Patronal	Transportadora A	Transportadora B
Cargo	Diretor	Contador Responsável	Contador Responsável
Período	05/2021	06/2021	06/2021
Local	E-mail	E-mail	E-mail
Registro dos Dados	Anotações	Anotações	Anotações
Assunto	PRÓCARGAS/SC	PRÓCARGAS/SC	PRÓCARGAS/SC

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

A análise dos dados ocorreu na forma descritiva a partir das informações obtidas através das respostas dos profissionais e enriquecendo com uma análise feita através da comparação com as informações apresentados nos tópicos da fundamentação.

4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

Nesta seção serão apresentadas as questões do questionário aplicado seguidos das respostas dos três profissionais e após foi realizada análise das mesmas.

Quando questionados sobre a opinião referente a relevância para a economia de SC do setor de Transportes Rodoviários de Cargas, que atualmente existe, e se continuará a crescer nos próximos anos, as respostas obtidas foram:

Resposta Representante Sindical: O Estado de Santa Catarina é uma das economias que mais crescem no Brasil, e tem no transporte rodoviário de carga o principal elo logístico. Parte desse crescimento se deve ao perfil exportador do estado. Neste ponto de vista, dos cinco principais portos marítimos de Santa Catarina, somente dois possuem ramal ferroviário limitados ao transporte de graneis sólidos. Em relação ao transporte aéreo de cargas, há três principais aeroportos que atendem essa modalidade, e, em relação ao dutoviário as cargas transportadas se concentram em graneis líquidos e gasosos. Dito isso, todas as demais cargas, ou a ligação entre os elos da cadeia, são transportadas pelo modal rodoviário.



Resposta Contador Transportadora A: Sim, tem bastante relevância na economia e continuará a crescer nos próximos anos.

Resposta Contador Transportadora B: Sim, a projeção para os próximos anos para nosso setor é um crescimento significativo, contando com a recuperação da economia do País e com o aumento do agronegócio que movimento muito o nosso setor de transporte de carga.

É possível analisar que o setor de transportes rodoviários de cargas tende a crescer nos próximos anos, o que manterá a relevância no setor na economia do estado, pois com as percepções de crescimento econômico no país, conseqüentemente esse setor também cresce junto, conforme colocado no tópico 2.1 da fundamentação deste trabalho, quanto maior for o crescimento econômico de um país, maior será a demanda de materiais que precisarão ser transportados, e o modal de transportes mais utilizado no mundo é o rodoviário.

Na questão seguinte foi questionado se os respondentes concordavam com a afirmação: “O Brasil possui uma das cargas tributárias mais elevadas do mundo. Além disso, a complexidade dos impostos por aqui também é um grande desafio para qualquer empreendedor (MARTINS, 2020)”. As respostas obtidas foram:

Resposta Representante Sindical: Certamente. A carga tributária está relacionada diretamente a atividade de transporte, seja pelos tributos incidentes sobre o faturamento, a propriedade do veículo e a folha de pagamento, que é um dos principais custos do transporte. Outras questões são relevantes também. Em razão da competência tributária dos estados e municípios, faz com que tenhamos 27 legislações diferentes do ICMS e IPVA, e, inimagináveis legislações municipais. Não menos importante, a grande quantidade de obrigações acessórias dificulta a existência de um bom ambiente de negócios.

Resposta Contador Transportadora A: Concordo com a afirmação.

Resposta Contador Transportadora B: A complexidade do sistema tributário nacional é um desafio para as empresas sim, assim como a elevada carga que possui, representam uma dificuldade que as empresas precisam se preparar para superar, com bastante informação e atualização, é onde entra o profissional da contabilidade que precisa estar sempre atualizado com as normas e legislações de seu Estado.

Em análise das respostas nota-se a percepção dos respondentes referente a alta carga tributária do país e a sua complexidade, todos consideram que realmente é uma dificuldade para as empresas do ramo e que pode ser um fator impactante no crescimento das mesmas.

A questão seguinte teve como objetivo conhecer a opinião dos respondentes sobre benefícios fiscais, se concordam que são uma forma eficiente de impulsionar o crescimento econômico de um determinado setor. As respostas obtidas foram:

Resposta Representante Sindical: Apesar de muito criticado por parte da sociedade, os benefícios fiscais podem desenvolver o potencial de um setor, contribuir para geração de emprego e renda. A nosso ver, a eventual redução de tributo objeto do benefício fiscal e compensado pelo aumento da atividade econômica.

Resposta Contador Transportadora A: Os Incentivos fiscais certamente impulsionam a economia da região e abre caminho para novos mercados.

Resposta Contador Transportadora B: São, pois, eles observam os princípios e as particularidades de cada setor e fazem com que os mesmos possam ser subsidiados de forma com que impulsionem o crescimento das empresas.



Com as respostas é possível analisar que os profissionais concordam que os benefícios fiscais estimulam o crescimento econômico das empresas, o que vai de encontro com o exposto no tópico 2.4 da fundamentação, onde cita que os incentivos fiscais são considerados benefícios tributários que induzem seus agentes a agir de uma forma determinada, com objetivo de atingir um alvo econômico social definido (PARANAIBA, 2012).

Neste contexto, a questão seguinte procurou saber se: com base em seu conhecimento, os benefícios concedidos pela Lei PRO-CARGAS impulsionaram o crescimento econômico do setor de transporte rodoviário de cargas em Santa Catarina nos últimos tempos? Foi um fator de grande relevância? A seguir as respostas:

Resposta Representante Sindical: Infelizmente, o Pró-cargas não está mais vigente como constava em sua redação original, mesmo assim ainda traz benefícios ao setor de transporte e às indústrias de implementos.

A história do Pró-cargas é farta de cases de sucesso. Em relação a produção de implementos na Linha MHDV (veículo semipesado), após 5 anos de existência (2011 comparado com 2006) do programa o crescimento foi 175%; na linha HDV (veículo pesado) no mesmo período anterior o crescimento foi de 191%; fornecedores de implementos com crescimento de 300% em faturamento e mais de 1000% em número de colaboradores.

Como o próprio setor teve redução da carga tributária, e sendo esse setor o principal modal de transporte do estado, toda a sociedade catarinense foi beneficiada.

Resposta Contador Transportadora A: Com certeza o Programa Pró Cargas trouxe para as transportadoras Catarinense benefícios fiscais e lucratividade para poder fomentar o crescimento econômico.

Resposta Contador Transportadora B: Sim, trouxeram muito devido a questão das possibilidades dos créditos tributários e do retorno em 12 vezes na aquisição de caminhões e carretas, o que fez com que a empresa conseguisse mais recursos para investir em seu crescimento.

Pode-se concluir com as respostas obtidas que o PRÓ-CARGAS foi um fator sim que impulsionou o crescimento, não apenas das transportadoras, mas também das indústrias de caminhões e implementos rodoviários, gerando empregos no estado de Santa Catarina e movimentou a economia dos últimos anos, tudo através dos benefícios que eram previstos em sua lei.

A próxima questão buscou saber as opiniões a respeito do julgado pelo STF: O Pró-Cargas foi julgado inconstitucional pelo STF em 2019, acusado de ferir os princípios da Isonomia, qual a sua opinião sobre essa decisão, você concorda com essa justificativa para o fim do benefício? As respostas obtidas foram:

Resposta Representante Sindical: Para esta resposta é importante uma breve introdução. A Lei Complementar 160/17 foi publicada para reduzir a chamada “guerra fiscal”, sendo concedido prazo para o término de benefícios fiscais concedidos de forma contrária a lei.

Esta lei complementar foi regulamentada pelo Convênio Confaz 190/17, que estabeleceu inicialmente a data de 31/12/2018 para o término do benefício, sendo essa data prorrogada posteriormente. Portanto, independente do julgamento do STF o benefício em si tinha data de término.

Resposta Contador Transportadora A: Visto que o benefício estava ferindo o direito da isonomia pelo fato de o estado não ter legislado seria correto afirmar sobre tal constitucionalidade, porém mesmo com o fim do Pró Cargas o estado



regulamentou em decreto e os benefícios se mantiverem com o uso do crédito presumido conforme Anexo 2 do RICMS.

Resposta Contador Transportadora B: Visto que o nosso estado conseguiu manter a maioria dos benefícios através de outra Lei, concordo, pois, pode-se considerar que foi apenas um ajuste para evitar a chamada guerra-fiscal entre os estados.

Com isso é possível verificar que os profissionais concordam com o julgamento do STF de que a Lei em sua originalidade feria o princípio da Isonomia, e que também o fato de que a maioria dos benefícios se mantiveram através do Anexo 2 do RICMS, conforme demonstrado no tópico 2.8.1 deste trabalho, demonstram que nesse contexto a revogação da Lei do PRÓ-CARGAS serviu mais como um ajuste na legislação de Santa Catarina e como uma forma de minimizar a chamada guerra fiscal entre os estados.

Por último foi questionada sobre se o fim de todos os benefícios fiscais concedidos a esse setor tão importante para a economia do Brasil, teria um impacto negativo de grande relevância para os transportadores de Santa Catarina, levando em consideração também os tempos atuais de pandemia. E as respostas foram:

Resposta Representante Sindical: Não há dúvidas que a perda de incentivos é prejudicial para o setor, e como dito, pela importância do setor a concessão de um benefício gera reflexo em toda a economia catarinense.

Outra questão relevante, devido à alta carga tributária os transportadores acabam elegendo outros estados para a aquisição de seus ativos, seja pela redução do preço, seja pela necessidade de créditos de ICMS, logo, o estado perde a arrecadação, a geração de renda e empregos.

Resposta Contador Transportadora A: O fim de qualquer benefício traz impacto aos setores que o utilizam, porém neste caso o impacto não foi relevante visto que SC manteve tal benefício no seu regulamento.

Resposta Contador Transportadora B: Com certeza teria, pois já existe dificuldades mesmo com os benefícios, e sem nenhum seria muito pior e a empresa teria que ter um rendimento maior com menos gastos, e também se planejar tributariamente para evitar prejuízos.

Nessa última questão foi possível confirmar o que já foi exposto anteriormente quanto a importância dos benefícios fiscais, e se os mesmos fossem totalmente extintos para o setor de transporte rodoviário de cargas os impactos seriam bastantes relevantes devido a elevação de custos, se estendendo também a outros setores relacionados como o da indústria, pois poderá fazer com que as empresas de transporte adquiram seus ativos em outro estado que for mais lucrativo para elas, prejudicando assim a economia do estado de Santa Catarina.

No próximo tópico, finalizando este estudo, serão apresentadas as conclusões referentes ao tema e os objetivos deste trabalho.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A lei que instituía o benefício PRÓ-CARGAS/SC foi revogada em 31 de março de 2020, com isso o setor de transportes ficou preocupado em como deveria prosseguir com as mudanças que estariam por vir, pois, como foi verificado no decorrer deste trabalho, os benefícios fiscais são uma forma de incentivar o crescimento econômico de determinados setores, através de tratamento tributário diferenciado, ou seja, com uma cobrança menor de tributos.



Na visão de colaboradora de uma indústria de Santa Catarina que produz implementos rodoviários, na qual 90% dos clientes são transportadoras de cargas pesadas, essa notícia trouxe um cenário de muitas dúvidas, até para o contador responsável pela empresa, pois não havia mais certeza em qual alíquota seria a correta para cobrar sobre os implementos que seriam vendidos para os transportadores de SC daquela data em diante.

Ato seguinte foi informado que o diferimento na venda dos implementos para os transportadores se mantinha, o que foi um grande alívio, pois pela experiência no setor comercial dessa indústria, os clientes em questão não absorveriam com facilidade o aumento do preço final do produto pelo aumento da alíquota do ICMS, mesmo que depois exista o crédito desse valor, o que importa para a maioria dessas empresas é o valor que sairá do caixa no momento da compra.

Nesse contexto nasceu a ideia de elaboração desse estudo, que buscou entender a percepção dos benefícios fiscais do PRÓ-CARGAS no setor de transporte rodoviário de cargas em Santa Catarina, assim como identificar os reflexos da revogação deste benefício e a percepção com a revogação da lei que o instituiu. Em primeiro lugar analisando a legislação do RICMS/SC foi possível verificar que os principais benefícios se mantiveram, mas através de outra Lei do estado de SC, sendo apenas o benefício que previa o crédito do ICMS pago na aquisição de caminhões e implementos em 12 vezes realmente cessado, permanecendo o método tradicional previsto na Lei Kandir do crédito em 48 vezes.

Em segundo lugar, por meio do questionário foi possível constatar que o benefício em seus anos de vigência cumpriu seu papel de impulsionar o desenvolvimento do setor, e não só dele como o setor da indústria de implementos rodoviários também, pois gerou empregos e arrecadação para Santa Catarina. E se a maioria desses benefícios não tivessem se mantido o impacto seria muito negativo para o crescimento econômico de todo o estado, pois as transportadoras poderiam optar por outros estados para se alocar e também comprar seus ativos, optariam por onde fosse mais viável para elas.

Contudo, conclui-se que a revogação da Lei PRÓ-CARGAS/SC serviu como um ajuste na legislação do estado, pois o que ocorreu foi uma adequação dos benefícios previstos nela originalmente. Pode ser vista como uma forma de amenizar a chamada guerra-fiscal entre os estados, pois como já citado essa lei foi julgada inconstitucional por ferir os princípios da Isonomia. É possível constatar ainda, pelos relatos dos respondentes, que se esses benefícios não tivessem continuado, como aconteceu, poderia existir um impacto muito grande na cadeia do setor de transporte rodoviário de cargas de SC, pois a maioria das empresas optaria por migrar de estado, onde fosse mais viável para elas, assim como prefeririam adquirir os implementos rodoviários produzidos em outros estados.

Também vale ressaltar que havia um equívoco em sua redação, onde colocava os itens como combustível, lubrificantes, aditivo e outros fluidos, pneus e câmaras de ar e peças de reposição como materiais de uso e consumo, mas foi possível constatar nesse trabalho que a Lei Kandir classifica esses itens como insumos, já que estão diretamente ligados com a composição do serviço de transporte de cargas, portanto o crédito desses insumos é totalmente permitido, desde que a empresa os adquira e realize o lançamento em sua contabilidade como insumos.

Para finalizar, acerca da elaboração da pesquisa, por ser um assunto específico e bastante complexo foram encontradas dificuldades na obtenção dos dados, mas através do aprofundamento e contribuição dos participantes da pesquisa



foi possível concluir a elaboração deste trabalho. Como sugestão de pesquisas futuras propõem-se verificar se a melhor alternativa para acabar com essas chamadas guerras fiscais seria realmente que a tributação ocorresse no Estado de destino e não mais no Estado de origem, como atualmente.

REFERÊNCIAS

ALEXANDRE, Ricardo. **Direito Tributário Esquematizado**. 9ª ed. Rio de Janeiro: Forense. São Paulo: Método, 2015, p. 51.).

ALVES, Magda. **Como escrever teses e monografias: um roteiro passo a passo**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007. 114 p.

AMARO, Luciano. **Direito tributário brasileiro**. 19.ed. São Paulo: Saraiva, 2013. 541 p.

BRASIL. **Constituição Federal Brasileira de 1946, 1967 e 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm>. Acesso em 10 jun. 2020.

CARLIN, E. L. B. (2014). **Auditoria, Planejamento e Gestão Tributária: Teoria e CONVÊNIO ICM 66/88**. Disponível em: https://www.confaz.fazenda.gov.br/legislacao/convenios/1988/CV066_88#wrapper Acesso em: 20 mar. 2021.

CARNEIRO, R.; COLLA, J. E. **Administração da Produção e da Logística**. Centro Universitário de Maringá. Núcleo de Educação a Distância. Maringá, 2010.

CHIZZOTTI, A. **Pesquisa em ciências humanas e sociais**. São Paulo: Cortez, 1991.

Código Tributário Nacional. Disponível em: <<http://www4.planalto.gov.br/legislacao/imagens/codigos/codigo-tributario-nacional.png/view>>. Acesso em 20 mar. 2021.

COLOMBO, Chayane Velho. **ICMS – Benefícios fiscais do imposto. Uma abordagem geral com ênfase na redução da base de cálculo na venda de veículos automotores usados**. 2012. 90 f. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Ciências Contábeis) – Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma, 2012.

DAGOSTIN, William Ferreira. **ICMS NAS IMPORTAÇÕES - BENEFÍCIOS FISCAIS NAS OPERAÇÕES POR CONTA E ORDEM DE TERCEIROS EM SANTA CATARINA**. 2011. 79 f. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Ciências Contábeis) – Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma, 2011.

DE SOUZA, João Marcos. **Tributos sobre consumo: novo modelo para um Brasil mais justo**. 2018.



ERHART, S.; PALMEIRA, E. M. **Economia do Brasil: análise do setor de transportes**. Pelota, 2006.

FABRETTI, Láudio Camargo. FABRETTI, Dilene Ramos. **Direito Tributário: para cursos de Administração e Ciências Contábeis**. 5 ed. São Paulo: Atlas, 2014.

FABRETTI, Láudio Camargo. **Contabilidade tributária**. 15. ed. São Paulo: Ed. Atlas, 2015. 384 p.

FABRETTI, Láudio Camargo. **Contabilidade tributária**. 10. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

FARIA, Luiz Carlos Silva de. **Da substituição Tributária do ICMS**. Editora Juruá. Curitiba. 2000.

FEITOSA, Everton *et al.* **Planejamento Tributário no Setor de Medicamentos: Estudo de Caso em uma Empresa Distribuidora na Cidade de Santa Maria do Pará PA**. Revista Paraense de Contabilidade, v. 3, n. 1, p. 29-40, 2019.

FETRANCESC. Disponível em: <<https://www.fetrancesc.com.br/noticia/importancia-do-transporte-de-cargas-na-regiao-sul-do-brasil>> Acesso em 10 jun. 2021.

GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo. **Métodos de pesquisa**. Plageder, 2009.

GIL, Antônio C. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 5 ed. São Paulo: Atlas, 1999.

HARADA, Kiyoshi. **Direito Financeiro e Tributário**. 14ª edição. São Paulo: Atlas, 2007.

HERRERO, Douglas. **Como as transportadoras catarinenses podem se creditar após o fim do Pró-cargas/SC**. Disponível em: <https://ibgpt.com.br/como-as-transportadoras-catarinenses-podem-se-creditar-apos-o-fim-do-pro-cargas-sc/>. Acesso em: 10 jun. 2021.

JUNG, Carlos Fernando. **Metodologia para Pesquisa e Desenvolvimento: aplicada a novas tecnologias produtos e processos**. Rio de Janeiro: Axcel Books, 2004, p. 227.

LEI COMPLEMENTAR Nº 24, DE 7 DE JANEIRO DE 1975. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp24.htm >. Acesso em 10 mai. 2021.

LEI Nº 13.790, DE 6 DE JULHO DE 2006. Institui o Programa de Revigoramento do Setor de Transporte Rodoviário de Cargas de Santa Catarina - PRÓCARGAS/SC. Disponível em: http://legislacao.sef.sc.gov.br/html/leis/2006/lei_06_13790.htm.. Acesso em 29 mai. 2021.

LEI Nº 17.877, DE 27 DE DEZEMBRO DE 2019. Disponível em:



http://legislacao.sef.sc.gov.br/html/leis/2019/lei_19_17877.htm#art_025. Acesso em 10 de jun. 2021.

LEI COMPLEMENTAR Nº 87, DE 13 DE SETEMBRO DE 1996. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LCP/Lcp87.htm Acesso em: 10 jun, 2021.

LIMA, Mauricio P. **Custos logísticos na economia brasileira.** Rio de Janeiro: Revista tecnológica, 2006. p. 64-69.

LOPES, Matheus Rabello Fernandes. **Benefícios Tributários à Luz do Princípio da Igualdade.** 2019.

MACHADO, Hugo de Brito. **Curso de direito tributário.** 34.ed. rev., atual. São Paulo: Malheiros, 2013. 562 p.

MARTINS, Diego. **Pro-Cargas o que muda para as empresas de transportes catarinenses.** Exatus, 2021. Disponível em: <https://exatus.cnt.br/pro-cargas-o-que-muda-para-as-empresas-de-transportes-catarinenses/>. Acesso em: 10 jun. 2021.

OLIVEIRA, Luís Martins de. **Manual da contabilidade tributária.** 14. ed. São Paulo: Atlas, 2015. 444 p.

PARANAIBA, Adriano de Carvalho. **Agroindustrialização e incentivos fiscais em goiás.** 2012. 137 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Agronegócio, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2012.

REGULAMENTO DO ICMS: RICMS/SC. Disponível em: <<http://www.sef.sc.gov.br/>> Acesso em: 10 de jun. 2021.

RICHARDSON, Roberto Jarry. **Pesquisa Social.** 3. ed. São Paulo: Atlas, 1999, p. 70-89.

RICMS ANEXO 2 BENEFÍCIOS FISCAIS. Disponível em: http://legislacao.sef.sc.gov.br/html/regulamentos/icms/ricms_01_02_pas.htm#A2_art_015_XXIX. Acesso em: 10 de jun. 2021.

ROCHA, Ilma Meneses; BARRETO FILHO, José Rômulo F. **Planejamento como forma de redução do custo de aquisição e da carga tributária do diferencial de alíquota do ICMS.** Cairu em Revista, v. 2, n. 2, p. 61-84, 2013.

SABBAG, Eduardo de Moraes. **Manual de direito tributário.** 4. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

PROCHALSKI, Daniel; DEUD, Maria Luiza Bello. **Incentivos fiscais no âmbito do ICMS e as atribuições do CADE em matéria tributária.** 2012.

UP BRASIL. Disponível em: <<https://www.upbrasil.com/blog/gestao-de-gastoscorporativos/entenda-o-que-sao-incentivos-fiscais-para-empresas/>>. Acesso em: 10 mar. 2021.



VALENTE, Almir Mattar; NOVAES, Antônio Galvão; PASSAGLIA, Eunice; VIEIRA, Heitor. **Gerenciamento de transporte e frotas**. 2ª ed. rev. São Paulo: Cengage Learning, 2012.

YIN, R. K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. 4.ed. Porto Alegre: Bookman, 2010.



APÊNDICE



APÊNDICE A - Questionário da Pesquisa

1. O setor de Transportes Rodoviários de Cargas atualmente possui grande relevância para a economia do Estado de Santa Catarina, você acredita que essa contribuição continuará a crescer nos próximos anos?
2. O Brasil possui uma das cargas tributárias mais elevadas do mundo. Além disso, a complexidade dos impostos por aqui também é um grande desafio para qualquer empreendedor (MARTINS, 2020). Você concorda com essa afirmação?
3. Qual sua opinião sobre incentivos fiscais, concorda que são uma forma eficiente de impulsionar o crescimento econômico de um determinado setor?
4. Com base em seu conhecimento, os benefícios concedidos pela Lei PRO-CARGAS impulsionaram o crescimento econômico do setor de transporte rodoviário de cargas em Santa Catarina nos últimos tempos? Foi um fator de grande relevância?
5. O Pró-Cargas foi julgado inconstitucional pelo STF em 2019, acusado de ferir os princípios da Isonomia, qual a sua opinião sobre essa decisão, você concorda com essa justificativa para o fim do benefício?
6. O fim de todos os benefícios fiscais concedidos a esse setor tão importante para a economia do Brasil, na sua opinião, teria um impacto negativo de grande relevância para os transportadores de Santa Catarina, levando em consideração também os tempos atuais de pandemia?