

Ângelo Pitombo: Desafios da administração tributária para SP

05/12/2022

O plano que o novo governo do estado de São Paulo apontou entre suas diretrizes, no campo tributário, contempla a modernização e a simplificação da administração tributária, bem como a redução de tributos, retomando, inclusive para o ICMS, a carga tributária anterior à que se elevou durante a pandemia, a fim de minimizar os danos sofridos pelos contribuintes, que enfrentam, além do aumento de tributos, uma legislação complexa, burocrática e de elevado custo operacional.



O desafio para modernização da administração

tributária exige não apenas a simplificação da legislação, como também a transparência, não incluída entre as mencionadas diretrizes, que poderá albergar o fortalecimento e o crescimento dos órgãos encarregados pela consulta e orientação tributária do contribuinte, por meio da ampliação dos recursos da tecnologia de comunicação disponível.

Nesse contexto, é interessante incorporar a segurança jurídica às aludidas medidas, exigindo soluções para uniformidade de entendimento, dentro da própria administração tributária, onde as Súmulas do Contencioso Administrativo Tributário, têm, atualmente, efeito vinculante apenas para os seus membros, emergindo daí uma esquizofrenia na interpretação administrativa da mesma matéria tributária sobre a qual o auditor fiscal, o órgão de consulta tributária, o Contencioso Administrativo Tributário e a Procuradoria Fiscal podem fixar entendimentos distintos, isso só no âmbito do Poder Executivo, podendo o Poder Judiciário proferir decisões que não coincidam com nenhum desses entendimentos.

A transição da nova gestão, que teve início neste mês de novembro, intenciona implementar a redução das alíquotas de ICMS aplicadas nas operações internas com mercadorias e serviços de transportes, telefonia e internet, especialmente os que foram majorados no exercício de 2021. Além disso, propõe a redução da alíquota de ICMS sobre veículos automotores, voltando para o patamar anterior, do IPVA, bem como das taxas cobradas por serviços do Detran, notadamente a taxa de licenciamento anual.



Convergindo para o mesmo propósito, convém priorizar a redução do ICMS sobre o óleo diesel, visto seu impacto direto sobre o custo de transporte de cargas e de passageiros, bem como seus efeitos sobre as tarifas de transportes urbanos e custos dos produtos em geral, com especial destaque aos custos dos produtos essenciais.

Com efeito, dispõe o estado de São Paulo da Lei Complementar 194/2022, ao considerar, entre outros, combustível como bem essencial e indispensável, limitando os estados e Distrito Federal a fixarem alíquota interna desse produto superior à alíquota geral do ICMS incidente sobre as operações de circulação de mercadorias dentro do estado, que normalmente gira em torno de 17% ou 18%, o que compeliu os estados a ajustar as alíquotas a esses patamares.

Diferentemente da gasolina, que chegava a ter, em determinado estado, alíquotas de ICMS de até 34%, o óleo diesel, na maior parte dessas unidades federativas, sofre a incidência da alíquota de 12%.

Importa lembrar que em São Paulo não foi necessária a redução da alíquota de ICMS incidente sobre óleo diesel para a adequação à Lei Complementar 194/2022, visto que já era prevista alíquota de 12% para as operações internas. Todavia, foi acrescentado, em janeiro de 2021, um complemento de 1,3% à alíquota interna de 12%. Atualmente, a alíquota total do produto em São Paulo é de 13,3%.

A partir do próximo ano, tudo leva a crer que o óleo diesel deve ser incluído no rol das medidas tributárias, uma vez que obteve um adicional em 2021 de 1,3% sobre a alíquota original (Lei 17.293/20, artigo 22) e precisa ter prioridade com redução a patamares anteriores, visto o seu alcance nos demais custos dos serviços de transporte e das mercadorias que circulam dentro do estado.

Do cenário normativo emergem para o governo de transição outras oportunidades, como a possibilidade de atuar ainda mais diretamente sobre os custos dos transportes coletivos que operam nas linhas inter e intramunicipais do estado de São Paulo.

Vale lembrar que os benefícios fiscais em relação ao ICMS são concedidos com amparo na Lei Complementar 24/75, que confere lastro constitucional aos aludidos acordos e estabelece o quórum e o rito para aprovação dos convênios de ICMS, exigindo unanimidade dos estados e DF.

O estado de São Paulo, atualmente, apesar de signatário do Convênio ICMS 79/19, não integra as unidades federativas que foram autorizadas a reduzir a base de cálculo do ICMS sobre óleo diesel e biodiesel destinados ao transporte coletivo de passageiros.

De acordo com o anuário de 2021-2022 da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), apenas o óleo diesel representa 26,6% dos custos dos serviços de transportes urbanos de ônibus, revelando, assim, os relevantes efeitos da possível revogação do complemento de 1,3% na alíquota do ICMS incidente sobre óleo diesel e, em seguida, a redução de sua base de cálculo quando destinado especificamente ao transporte coletivo dentro do estado.



A política tributária do estado deve andar de braços dados com o desenvolvimento econômico, cabendo a escolha adequada da redução dos tributos que ampliam o poder da compra de bens e serviços, especialmente para os que detêm menor renda, promovendo maior atividade econômica com impacto no incremento da arrecadação.

Diante das considerações e alternativas apresentadas para implementação efetiva do plano de modernização e mapeamento de oportunidades para promover a simplificação, a transparência da legislação, a segurança jurídica e a redução da carga tributária no estado de São Paulo, torna-se relevante à coordenação do estado, por meio da criação de núcleo especializado, envolvendo representantes da administração tributária, dos segmentos econômicos, bem como o Conselho Estadual de Defesa do Contribuinte.

Fonte: <https://conjur.jumps.com.br/2022-dez-05/angelo-pitombo-desafios-administracao-tributaria-sp/>