

Ano 20 • Número 21 • 28 de maio de 2018

EDIÇÃO ESPECIAL SOBRE A GREVE DOS CAMINHONEIROS

O custo fiscal do pacote de medidas para os caminhoneiros

O paradoxo entre a alta carga tributária e a demanda por mais intervenção

Impactos da greve dos caminhoneiros na retomada da economia

Excesso de oferta é a origem da insatisfação

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO RIO GRANDE DO SUL

Av. Assis Brasil, 8787 Fone: (051) 3347.8731 Fax: (051) 3347.8795

UNIDADE DE ESTUDOS ECONÔMICOS

www.fiergs.org.br/economia

As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e inteira responsabilidade dos autores, não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista desta Federação. É permitida a reprodução deste texto e dos dados contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.

O custo fiscal do pacote de medidas para os caminhoneiros

Dado o momento de incerteza política e a crise do setor público, cabe entender o custo fiscal do acordo firmado com os caminhoneiros. O pacote de medidas do Governo Federal objetiva reduzir em R\$ 0,46 o preço do litro do diesel até o final de 2018 e, segundo o Ministro da Fazenda, deve custar R\$ 13,5 bi ao contribuinte brasileiro neste ano. Cerca de R\$ 4,0 bi desse valor são para custear a redução de tributos federais incidentes sobre o diesel, que vai passar de R\$ 0,46/L para R\$ 0,30/L. Mais especificamente, o governo reduzirá o PIS/COFINS de R\$ 0,41/L para R\$ 0,30/L, e eliminará a cobrança de CIDE, sobre o Diesel (atualmente em R\$ 0,05/L). Vale lembrar que esse dois impostos são da categoria *ad-rem*, que incidem sobre o volume vendido, e não sobre o valor. Portanto, flutuações no preço do diesel não alteram o montante arrecadado/pago.

Outro ponto que envolve a redução de tributos é que ela deve ser neutra no orçamento. Segundo a LRF, qualquer redução de receita durante o exercício financeiro deve ser compensada por elevação de receita em igual magnitude. Por isso, o Governo condicionou a redução à aprovação do projeto de reoneração da folha de pagamentos. No entanto, a arrecadação com o projeto será insuficiente para custear a perda de receita, o que implica que uma medida adicional deve ser anunciada em breve.

Os R\$ 9,5 bi restantes são para custear a criação de um programa de subvenção ao Diesel, que resultará na redução de R\$ 0,30 por litro consumido (importado ou

nacional). É importante notar que não existe risco de eventuais volatilidades no câmbio/petróleo internacional elevarem o montante subsidiado, pois ele é dado pelo volume vendido. É lógico que alterações no cenário externo podem aumentar/diminuir o consumo de diesel, alterando o montante subsidiado, mas o efeito seria sentido somente a médio prazo. Além da redução, o programa prevê a mudança na política de reajustes diários praticados pela Petrobrás. O primeiro reajuste virá somente 60 dias depois da aprovação do programa e os próximos serão efetuados de 30 em 30 dias. Como se trata de uma despesa extraordinária, os R\$ 9,5 bi podem ser incluídos na peça orçamentária, mas desde que haja contrapartida (crédito extraordinário). O governo estima que R\$ 5,7 bi virão da margem em relação à meta de primário presente no Orçamento, enquanto que os R\$ 3,8 bi restantes serão financiados por meio do corte de despesas. Não se sabe quais os gastos serão contingenciados, mas os ajustes costumam ser feitos sobre os investimentos. Deve ser ressaltado que, por se tratar de uma despesa extraordinária, o programa de subvenção não afeta o teto dos gastos, mas aumentará o déficit primário (R\$ 159 bi previstos) e, conseqüentemente, o endividamento.

Não é a intenção deste informe fazer qualquer juízo de valor sobre a pauta dos caminhoneiros, mas os custos serão elevados e repartidos por toda a sociedade, enquanto que os benefícios serão direcionados. Haverá elevação do endividamento e redirecionamento de recursos públicos em um momento de grave crise fiscal.

O paradoxo entre a alta carga tributária e a demanda por mais intervenção

A greve dos caminhoneiros trouxe à tona um debate já antigo entre economistas, empresários e estudiosos do tema, mas talvez desconhecido do grande público, que é o elevado impacto da carga tributária sobre o preço final das mercadorias no Brasil. De acordo com a ANP, cerca de 29% do preço final do diesel (na bomba) decorre da incidência de tributos (ICMS, PIS/COFINS e CIDE-Combustíveis). No caso da gasolina, por conta de alíquotas de ICMS mais elevadas, esse percentual é ainda maior, chegando a 45% do valor final do litro. Detalhe: não entraram na conta as contribuições previdenciárias e os encargos trabalhistas.

Os números revelam o tamanho do Estado brasileiro. Apesar disso, quem pensa que a greve é por menos Estado está errado, e o acordo dos caminhoneiros mostra isso. A maneira mais fácil de entender é separando o pacote de medidas anunciadas pelo Governo em duas partes: (i) decisões de Política Fiscal e (ii) decisões de Concorrência. Com relação a primeira componente, a principal medida envolve a criação de um programa de subvenção ao diesel, que implica, necessariamente, em aumento do gasto público. Maiores despesas demandam maiores receitas, em outras palavras, maior carga tributária. A outra medida reduz PIS/COFINS e Cide sobre o diesel, e

deve ser neutra do ponto de vista do Orçamento, Isto é, você desonera de um lado, mas deve onerar do outro. Ou seja, nenhuma das medidas fiscais significa redução de estado, pelo contrário.

Com relação à segunda componente, as decisões são (a) isenção da cobrança de pedágio para caminhões vazios; (b) estabelecimento de tabela mínima do preço do frete em território nacional; e (c) determinação para que 30% dos fretes da Conab sejam feitos por caminhoneiros autônomos. As medidas (a) e (b) serão, provavelmente, repassadas aos outros usuários das rodovias no caso de (a), e aos compradores de mercadorias que necessitem de frete no caso de (b). No caso de (c), contudo, a medida interfere diretamente nas relações de concorrência, pois cria um nicho de mercado paralelo e restrito, que captura excedente de renda do governo por um grupo beneficiado. A medida é questionável do ponto de vista legal, e o CADE já se manifestou à respeito de uma investigação.

A reforma tributária é uma das principais agendas para o país nos próximos anos. Conforme abordado por diversas vezes nesse espaço, a Reforma ideal passa por simplificação, mudança da base de incidência e revisão do pacto federativo. Mas, o pacote de intervenções do Governo passa longe dos três pontos.

Impactos da greve dos caminhoneiros na retomada da economia

A greve dos caminhoneiros afetou o cotidiano de todos os brasileiros. Os impactos sentidos na atividade econômica devem retardar ainda mais a recuperação do país, que já vinha a passos lentos. Os resultados do primeiro trimestre vieram abaixo do esperado, fazendo as expectativas para o fechamento do ano serem revisadas para baixo.

Ao longo de toda a semana passada, diversas atividades foram paradas ou tiveram seu funcionamento prejudicado. Na indústria, todos os ramos foram afetados, alguns mais intensamente do que outros. Os segmentos de abate de aves, suínos e bovinos não conseguiram escoar a produção. Já nas fábricas de veículos e de máquinas e equipamentos, a paralisação decorre da falta de matérias primas e componentes. Outros segmentos também afetados foram químicos e refino, como dificuldades tanto no abastecimento de insumos, quanto para escoar a produção.

As consequências do desabastecimento também devem ser sentidas na inflação de curto prazo. O preço dos combustíveis e alimentos comercializados para o consumidor tiveram aumentos significativos. Porém, esse movimento não deve ser permanente. Por outro lado, o tabelamento do frete deve representar um aumento de custos para quase todas as atividades industriais, o que terá impactos mais permanentes na taxa de inflação. Contudo, os índices de preços devem se manter relativamente comportados nos próximos meses em função da elevada ociosidade da economia.

Excesso de oferta é a origem da insatisfação

O estopim para a greve dos caminhoneiros na semana passada foram os sucessivos aumentos recentes no preço do óleo diesel. No entanto, os desdobramentos que culminaram no descontentamento atual da categoria, ainda que de forma implícita, têm suas origens logo após a crise de 2008/2009.

Como uma das formas de ajudar a economia a sair da recessão, o governo resolveu estimular a compra de caminhões com empréstimos subsidiados do BNDES. O programa se estendeu até o primeiro mandato da ex-presidente Dilma e aumentou consideravelmente a frota. Segundo dados da CNT, desde 2009, a frota de caminhões do país aumentou em 40%.

Esse aumento de frota estava de acordo com a expectativa de uma economia que cresceria a mais de 4,5% ao ano, mas não foi isso que aconteceu. A crise iniciada em 2014 derrubou a atividade econômica e, por consequência, a demanda por serviços de transporte. Os dados da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) mostram que a circulação de veículos pesados nas rodovias federais encontra-se hoje 12,4% abaixo do pico verificado em fevereiro de 2014. Portanto, o excesso de oferta de transportadores frente à baixa demanda em função da extensão da crise econômica pressionou o preço do frete para baixo,

No entanto, o maior problema resultante da greve é o abalo da confiança dos agentes. O aumento da incerteza quanto aos rumos do País, que já vinha em patamar elevado e crescendo em função da indefinição do quadro eleitoral, terá impacto na retomada dos investimentos. Nesse cenário, projetos tendem ser adiados, ainda mais pela percepção dos investidores de que o próximo Presidente terá que lidar com um ambiente social difícil, principalmente no que tange a negociação com grupos de interesse. A fragmentação política do País dificulta ainda mais as soluções.

Somente nos próximos meses teremos um levantamento preciso das perdas dessa paralisação para o setor produtivo. Cada dia parado para a indústria gaúcha representa cerca de 747 milhões a menos no faturamento. Contudo, nem todos os setores pararam completamente, mas a cada dia de paralisação esses prejuízos aumentam. Assim, estimamos perdas de R\$ 1,6 bilhão para a indústria de transformação até o momento. Nesse levantamento, não está incluso o custo que muitas indústrias terão para a retomada das suas atividades, nem as multas por atraso de entregas.

Portanto, as consequências para a economia serão duras. Como já é bem conhecido no setor de aviação, uma das partes mais perigosas de um voo é a decolagem do avião. Justamente quando começava a “ligar suas turbinas”, o país foi afetado pelos acontecimentos recentes, que devem ao menos retardar a alçada de voos mais altos.

causando a insatisfação da categoria.

Outro ponto que devemos atentar na situação atual, que está intimamente ligado ao ponto anterior, é a falta de uma estratégia do país em termos de modais de transporte. O Brasil optou por incentivar o transporte rodoviário de cargas, em detrimento de baixo investimento nos demais modais. Nos últimos anos, aprofundamos ainda mais esse modelo, até que a criatura se virou contra o criador. Agora, a solução de mercado seria desenvolver os demais modais, aumentando a concorrência no transporte de cargas.

Em meio ao caos, uma das soluções lançadas vai justamente em direção contrária. Como compensação da perda de arrecadação com PIS/COFINS sobre o óleo diesel, o governo quer a aprovação da reoneração da folha de pagamentos de alguns setores, entre eles o de transporte ferroviário e hidroviário, enquanto fica mantida de desoneração para o transporte rodoviário.

Em suma, a intervenção do governo na economia de maneira equivocada está entre as causas da greve dos caminhoneiros. Esse é um momento de repensarmos a interferência do Estado na economia. Parafraseando o economista Samuel Pessôa, parece estar cada vez mais claro que, no Brasil, as falhas de governo ultrapassam as falhas de mercado por larga vantagem.