

A INFLUÊNCIA E DIFICULDADES DAS QUESTÕES TRIBUTÁRIAS – FISCAIS NA LOGÍSTICA DE TRANSPORTES

Anne Karyne de Medeiros Aureliano ¹
Profª Joana D'arc Medeiros Martins ²

RESUMO

O presente trabalho enfoca a real relação entre as questões do transportador e seus entraves diante dos procedimentos tributários - fiscais no Rio Grande do Norte. Mostrando impacto entre os assuntos e os preços repassados aos clientes, gerando dessa forma, demora nas entregas das mercadorias então liberadas. Assim, serão analisados importantes conceitos da logística e em seguida do transportador, para então, apresentarem-se os procedimentos fiscais no serviço de transporte, como todo no estado do Rio Grande do Norte. Trata-se de uma pesquisa bibliográfica, documental, que teve como ponto de partida uma revisão na literatura e na legislação pertinente, seguida de um estudo de caso. O resultado demonstrou que o fisco estadual transfere toda a responsabilidade pela guarda das mercadorias para as transportadoras (fiel depósito), o controle fiscal de fronteiras no nordeste, como todo, tem uma rígida fiscalização sobre notas fiscais com mercadorias apreendidas, com suas determinações. Tal ocorrência torna o processo muito burocrático e de alto custo para as transportadoras, principalmente no que diz respeito a armazenagens das mercadorias cujos clientes estejam com pendência no cadastro da Secretaria de Tributação.

Palavras chaves: Mercado. Secretaria. Notas fiscais. Procedimentos. Custos. Rapidez.

ABSTRACT

¹ Aluna do Curso de especialização em MBA em Logística, da Faculdade Natalense para o Desenvolvimento do RN (FARN). Natal, Rio Grande do Norte, Brasil. E-mail: annekaryne@hotmail.com;

² Docente Profª Joana D'arc Medeiros Martins, orientadora da Faculdade Natalense para o Desenvolvimento do RN (FARN).

This work focuses on the real relationship between the issues of barriers and their carrier before tax debts – tax in Rio Grande do Norte. Showing impact among subjects and prices passed on to customers, generating in this way, delay in delivery of the goods then released. Thus, we will analyze important concepts of logistics and then the carrier and to then submit to the tax procedures in the transport service, as any in the state of Rio Grande do Norte. This is a bibliographical, documentary, which took as its starting point a review of the literature and the relevant legislation, followed by a case study. The result showed that the state tax transfers all responsibility for the custody of the goods to the carriers (faithful deposit), the control of fiscal borders in the northeast as a whole, has a strict review of invoices with goods seized, with its determinations. This occurrence makes the process very bureaucratic and expensive for carriers, especially with respect to stockpiles of goods whose clients are pending in registration with the Department of Taxation.

Keywords: Market. Secretary. Invoices. Procedures. Custodio. Quickness.

1 INTRODUÇÃO

A gestão da organização como um todo, tem sido considerada na atualidade como um dos fatores mais importantes para a estratégica empresarial. A constante quebra de barreiras comerciais exige uma alta competitividade das empresas, sendo o setor de logística um dos pontos desafiadores, já que a gestão adequada dos diversos setores da organização é que mantém a mesma operante e competitiva, capaz de orientar-se no mercado de forma eficiente (NOVAES, 1986).

A logística tem exercido um papel dinâmico e importante como disseminadora de informações. Porém, conforme o uso que se faça dessas informações, a logística pode auxiliar de modo positivo ou prejudicar seriamente a empresa. Segundo expõe Novaes (1986), a logística é um conceito que permite a realização das metas definidas pela empresa e, sem ela, não há como concretizar suas metas de forma adequada.

De acordo com Ballou (1993), a administração de transportes é o braço operacional da função de movimentação que é realizada pela atividade logística cujo objetivo é assegurar que o serviço de transporte seja realizado de modo eficiente e

eficaz. Para o autor, o transporte é, sob qualquer ponto de vista, seja militar, político ou econômico, a atividade mais importante.

Aplicada a diversas áreas do mercado, baseando-se em Novaes (1986), a logística usando a gestão de processos e de informações, aliados a diversas ferramentas de TI'S (tecnologia de Informação), podem acelerar a liberação de notas fiscais na Secretaria da Fazenda do Estado, paralelo ao recente projeto de digitação de notas fiscais eletrônicas, sugerindo a criação de um sistema integrado de informações as transportadoras, onde a agilidade na liberação de notas, e emissão de guias de impostos passaria a ser visualizado o acompanhamento com maior rapidez através dos departamentos de solução de cada agente logístico.

Assim, o objetivo deste trabalho é apresentar a real situação do transportador, junto com a Secretaria de Tributação do Estado do Rio Grande do Norte, mas especificamente, os princípios que regem os impostos, categorias de contribuintes, alíquotas dos impostos e ICMS.

Para tanto, o estudo teve uma abordagem teórico-bibliográfica, elaborada com bases em livros e legislação sobre matéria pertinente, trata-se também de um estudo documental, seguido de um estudo de caso feito na SEFAZ, através de arquivos disponíveis na internet.

2 SISTEMAS DE DISTRIBUIÇÃO E LOGÍSTICA

A distribuição física é o ramo da logística empresarial que trata da movimentação, estocagem e processamento de pedidos dos produtos finais. Costuma ser a atividade mais importante, em termos de custo, para a maioria das empresas, pois absorve cerca de dois terços dos custos logísticos (BALLOU, 1993).

A distribuição física preocupa-se, principalmente, com bens acabados ou semi-acabados, ou seja, com mercadoria que a companhia oferece para vender e cujos processamentos posteriores não planejam executar. Desde o instante em que a produção é finalizada até o momento no qual comprador toma posse dela, as mercadorias são responsabilidades da distribuição.

Baseado neste relato, segundo Ballou (1993), todo e qualquer distribuição é necessário do transporte, onde a sua colaboração permite um planejamento conjunto de

processos, planejamento estratégico, a adoção dinâmica de novas tecnologias, parcerias e alianças e a visão futura de curto, médio e longo prazo.

Hoje, quando todas as empresas buscam colocar os seus produtos ao consumidor final, de maneira competitiva e eficiente, no tempo e lugar certo, a logística se sobrepõe como elemento essencial à sobrevivência das mesmas.

Assim, Ballou (1993) descreve que, o tipo de distribuição depende, em grande parte, da natureza do produto movimentado, interligado com as exigências de níveis de serviços, juntamente com a logística.

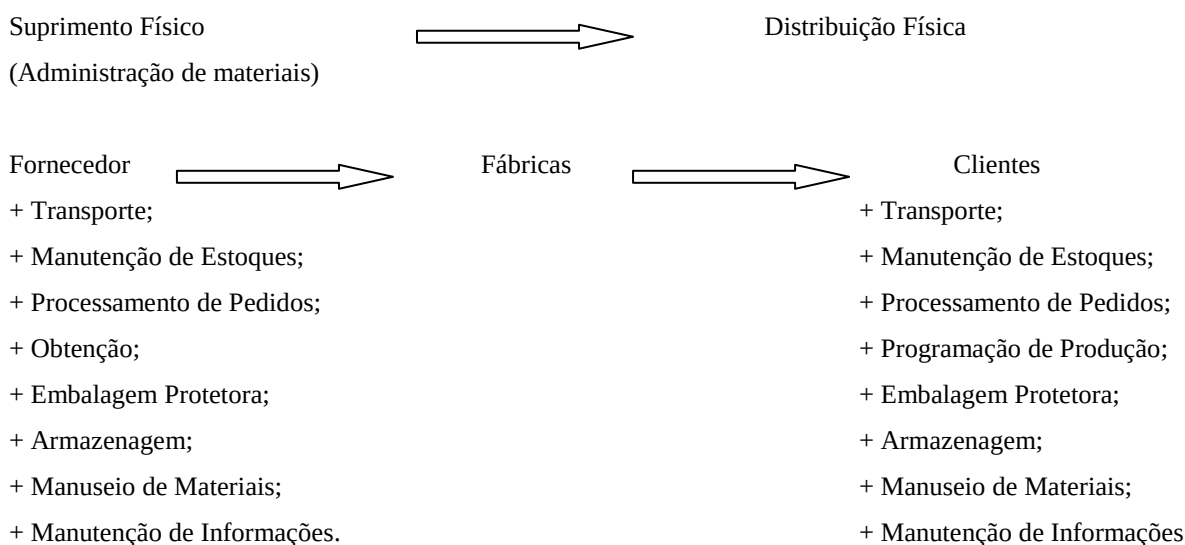


Fig. 1: Visão hoje da função logística entre as áreas de transporte e distribuição.

Fonte: (Adaptado Ballou, 1993)

3 LOGÍSTICA ESTRATÉGICA

Lambert e Stock (1992) adotam a definição de logística formulada em 1986 pelo CLM – Council of Logistic Management (Concílio do Gerenciamento da Logística), que assim descreve:

É o processo eficiente de planejamento, implementação e controle efetivo do fluxo de custos, do estoque em processo, dos bens acabados e da informação relacionada do ponto de origem ao ponto de consumo, com o propósito de se adequar aos requisitos do consumidor.

Bowersox e Closs (1986) ao destacarem a informação como ferramenta estratégica para a logística, afirmam que sua importância não tem sido devidamente considerada e sua relevância não tem sido avaliada com o devido destaque, e que cada erro na composição das necessidades de informação cria uma provável ruptura na cadeia de suprimento:

Historicamente, a importância da informação para o desempenho da logística não tem sido o devido destaque. Essa negligência é fruto da falta de tecnologia adequada para gerar as informações desejadas. Os níveis gerenciais também não possuíam uma avaliação completa e uma compreensão aprofundada da maneira como uma comunicação rápida e precisa pode melhorar o desempenho logístico. Essas duas deficiências históricas foram eliminadas.

Magee (1977), que afirmava que o aperfeiçoamento dos canais de informação é fundamental para revolucionar a distribuição, pois permite um acesso sistemático ao controle, antigamente inesquecível, e sem poder, ainda naquela época, contar com ferramentas informacionais como computadores domésticos, redes e internet, já destacava a informação como elemento preponderante e funcional para o desenvolvimento de uma logística operando em sua melhor performance.

Ao discorrer sobre as oportunidades para a redução de custos e redução de tempos de espera entre outros itens relevantes, considerava sempre os três elementos (transportes, armazenagem, estoques e informação), em suas análises. Assim, os novos avanços técnicos em comunicações observados à época, bem como o processamento de dados e os transportes, poderiam acelerar reabastecimento, reduzindo o tempo de espera (MAGEE, 1977).

Ao descrever o nível funcional, os autores definem os seus componentes: transportes, armazenagem e gerenciamento de matérias. Entretanto, em termos funcionais, a gestão da informação aliada à gestão da movimentação e a gestão da armazenagem constituem-se realmente em um nível funcional, pois sem estes elementos a logística não se concretiza.

Ao entregar o produto/serviço, a logística torna a tarefa de marketing completa fazendo a ligação final entre a organização e os seus mercados. Ela realiza a última etapa do processo de comprar por parte do consumidor, ao tornar disponíveis as ofertas das organizações. Assim, para funcionar adequadamente, a logística precisa deter informações sobre seus clientes e consumidores, e sobre as relações entre eles e a organização.

Hooley et al (2001) definem as informações como ativos organizacionais, consideram os sistemas de informação relevantes à estratégia organizacional e consideram as capacidades funcionais aquelas que incluem as capacidades de marketing, capacidades de gestão financeira e capacidades de gestão de operações.

4 TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO BRASIL

De acordo com Fleury, Wanke e Figueiredo (2003), o sistema de transporte no Brasil, que ficou vários anos sem receber investimentos significativos, está passando por um momento de transição no que diz respeito às possibilidades de utilização de mais de um modal na movimentação de cargas por toda a cadeia de suprimentos. Isso ocorre principalmente pelo processo de privatização de ferrovias e portos, execução de obras infra-estruturais e também pela iniciativa de vários embaixadores e prestadores de serviços logísticos.

Inicialmente o transporte rodoviário, funcionava apenas como um complemento do ferroviário, porém, com o decorrer do tempo tornou-se um concorrente, provocando em muitos casos, a desativação de vias antieconômicas.

Segundo Fleury, Wanke e Figueiredo (2003), o transporte é o principal componente dos sistemas logísticos das empresas. Sua importância pode ser medida através de pelo menos três indicadores financeiros: custo, faturamento e lucro.

Apesar de o sistema rodoviário ter se iniciado na década de 1920, foi somente a partir de 1937, com a criação do departamento nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e principalmente a partir da década de 1950, com a implantação da indústria automobilística no governo Juscelino Kubitschek, que o transporte rodoviário definitivamente se fixou no país.

Os três fatores fundamentais que possibilitaram a implantação do transporte rodoviário foram: o término da Segunda Guerra Mundial (1945), a entrada em funcionamento da Cia. Siderúrgica nacional (1946) e a criação da Petrobrás (1953), para fornecer matérias – primas necessárias (aço, asfalto, etc) (FARIA, 1999).

Os investimentos, neste setor, são proporcionalmente menores que o ferroviário ou marítimo, por exemplo:

- O caminhão possui maior flexibilidade e facilidade de acesso a diversos lugares;
- As operações de carga e descarga são mais simplificadas e a mercadoria pode ser entregue de porta em porta;
- Utiliza menos mão-de-obra;
- É um transporte rápido, menos burocrático e vantajoso para médias e pequenas distâncias;
- Construir estradas sempre foi motivo de maior prestígio político.

5 AS QUESTÕES TRIBUTÁRIAS E SUA REPERCUSSÃO NA LOGÍSTICA EMPRESARIAL

O atual modelo de distribuição é fortemente impactado por fatores tributários fazendo uma afirmação um tanto quanto ousada, poderíamos afirmar que é fortemente dependente das oportunidades tributárias e da legislação vigente em termos de ICMS. Observe o quadro 1 a cerca da influência dos tributos no preço de vendas, comparando o Brasil com os Estados Unidos.

PRODUTOS	BRASIL	EUA
Automóveis	45,65	8,25
Papel	32,65	8,25
Leite em pó	20,65	Isento
Suco de laranja	20,65	Isento
Jeans	20,64	8,65
Frango Resfriado	26,83	Isento
Alimento Industrializado	32,70	Não disponível

Quadro1: Influência dos Tributos
Fonte: Handling (1999)

6 SISTEMA TRIBUTÁRIO

É a totalidade dos tributos arrecadados no país e todo o conjunto regras jurídicas que ampliam o exercício do poder impositivo, pelos seus diversos órgãos aos qual a Constituição atribui competência (BORGES, 2004).

O Sistema tributário nacional é regulado pelo Código Tributário Nacional – CTN, Lei nº 5.172 de 25/10/1966, reconhecido pela Constituição Federal de 1988. Apresentando seus princípios gerais, através do artigo 145 da Constituição Federal, dispondo que a União, os Estado, o Distrito Federal e os Municípios poderão instituir três tipos de tributos: Impostos, Taxas e Contribuição de Melhoria, decorrente de obras públicas (Receita. Federal, 2010).

Segundo Borges (2004), tributo são prestações arrecadadoras compulsoriamente pelo Estado para manutenção das atividades do poder público. Onde segue abaixo o significado de cada um dos tributos existentes:

- Impostos: É o tributo cuja obrigação tem por fato gerador uma situação independente de qualquer atividade estatal específica, relativa ao contribuinte;
- Taxas: A Taxa tem como fato gerador o exercício regular do poder de polícia ou a utilização efetiva ou potencial de serviço público específico e divisível, prestado ao contribuinte ou posto a sua disposição;
- Contribuição de Melhoria: É um tributo instituído para fazer face ao custo de obras públicas de que decorra valorização imobiliária.

7 IMPOSTOS DEVIDOS PELA TRANSPORTADORA

Segundo Borges (2004), as transportadoras em sua atividade fim são devedoras de dois tributos, no qual segue abaixo suas descrições:

a) ICMS – Imposto Estadual -

De acordo com a tributação do estado (SEFAZ), o ICMS tem como significado, imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual, intermunicipal e de comunicação. Sua regulamentação constitucional esta prevista na lei – Lei Complementar 87/1996 – alterada posteriormente pelas Leis Complementares 92/97, 99/99 e 102/2000. FONTE: Portal Tributário.

O ICMS, para os produtos oriundos de São Paulo pagam ICMS de 12 para todos os tipos de produtos, em Minas Gerais, existem diferentes alíquotas para diferentes grupos de produtos, por exemplo: produtos de perfumaria, higiene e limpeza são atribuídos em 25%, bebidas em 30%, outros produtos 18%. FONTE: CNT, 1996.

Observa-se que o processo burocrático que existe na SEFAZ impede que a organização pratique um sistema de distribuição compatível com as técnicas logísticas, já que, tornar-se ia mais caro esta prática, em razão dos custos tributários diferenciais entre as unidades federativas impactarem tão fortemente os custos de distribuição.

Assim, a empresa mantém altamente dependente de fatores econômicos e políticos que lhe permitam realizar acordos com diferente estados, os quais permitem uma variação das condições tributárias conforme o caso estipulado para cada região.

Tal questão, de acordo com Borges (2004), de certa forma, dificulta as relações de venda e distribuição de bens de consumo, já que, a empresa precisa buscar alternativas para manter preços competitivos, juntos aos mercados consumidores, através de estratégias conjuntas de logística e de direito tributário.

Observando este contexto, a dependência dos atacadistas - distribuidores ou dos operadores logísticos das questões tributárias não são interessantes de modo algum para os consumidores, já que, o preço de venda entre os Estados poderá variar em razão das alíquotas de ICMS praticadas. (SEFAZ, 2010)

Conforme Borges (2004), segue abaixo as bases constitucionais e de cálculo do ICMS:

I - Base Constitucional:

Artigo 155, inciso I, letra “b” da Constituição federal, Imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre a prestação de serviços de transportes interestaduais, intermunicipais e de comunicação. É o imposto de competência estadual, cobrado as pessoas físicas ou jurídicas, que realizam com habilidade ou em volume que caracterize intuito comercial operações de:

- Circulação de mercadorias (vendas, transferências, doações, devoluções, trocas, consignações, doação em pagamentos);
- Prestação de serviços de transporte interestadual – intermunicipais;
- Serviços de comunicação interestadual – intermunicipais.

II - Base de cálculo do ICMS e Alíquota:

É o valor que serve de base para calcular e que multiplicado pela alíquota, resultará no valor do imposto. Esta base de cálculo, nas prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal, é o preço do serviço (art. 37 do RICMS).

Já a alíquota do ICMS compete ao Senado Federal fixar as alíquotas interestaduais e também é facultada pelo mesmo, a alíquota máxima e a alíquota mínima para operações internas.

b) ISS ou ISSQN – Imposto Municipal -

Conforme também a SEFAZ, o ISS (Imposto sobre serviços de qualquer natureza), de competência dos Municípios e do Distrito Federal, tem como fato gerador a prestação de serviços constantes da lista anexa à Lei Complementar 116/2003, ainda que esses não constituam como atividade preponderante do prestador.

O ISS até 31.07.2003 foi regido pelo DL 406/1968 e alterações posteriores. A partir de 01.08.2003, o ISS é regido pela Lei Complementar 116/2003.

O ISS ou ISSQN rege tanto para o estabelecimento prestador de serviços, como do estabelecimento tomador, neste último, na qualidade de substituto tributário, em virtude da espécie que foi prestado em seus limites territoriais Borges(2004).

Serviço é a prestação de esforço humano a terceiros, com conteúdo econômico, em caráter regional, sob regime de direito privado, tendente à obtenção de um bem material ou imaterial (BARRETO, 1992)

Como regra geral, o ISS é recolhido ao município em que se encontra o estabelecimento do prestador. O recolhimento somente é feito ao município no qual o serviço foi prestado, no caso de serviços caracterizados por sua realização no estabelecimento do cliente tomador, por exemplo: limpeza de imóveis, segurança, construção civil, fornecimento de mão-de-obra.

Os contribuintes do imposto são empresas ou profissionais autônomos que prestam o serviço tributável, mas os municípios e o Distrito federal podem atribuir às empresas ou indivíduos que tornam os serviços a responsabilidade pelo recolhimento do imposto. A alíquota utilizada é variável de um município ao outro.

A União, através da lei complementar – CNT 116/2003, fixou alíquota máxima de 5% (cinco por cento) para todos os serviços. A alíquota mínima é de 2% (dois por cento), conforme o artigo 88, do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, da Constituição Federal. FONTE: APET – Associação paulista de estudos tributários.

A base de cálculo é o preço do serviço prestado. De acordo com Borges (2004), existe uma gama de obrigações acessórias que o transportador deve estar atento, tais como:

- Documento Fiscal: qualquer documento instituído ou admitido pela legislação tributária para produzir efeitos fiscais, inclusive selo fiscal;
- Nota Fiscal: qualquer documento instituído ou admitido pela legislação tributária para registrar operações ou prestações ou para lançamento nos livros fiscais;

A regra geral é que o tributo incide sempre que houver a “transferência da propriedade” da mercadoria ou a prestação do serviço de transporte ou de comunicação. Porém como toda regra existe a exceções.

A Nota Fiscal será emitida quando:

- Os contribuintes, excetuados os produtores agropecuários:

I- Sempre que promoverem saída de mercadorias;

II – Na transmissão de propriedade das mercadorias quando estas não devam transitar pelo estabelecimento transmitente;

III – Sempre que, no estabelecimento, entrarem bens ou mercadorias, real ou simbolicamente.

Por prática comercial, utilizam-se minutas, romaneios e declarações, que não são caracterizados como documentos fiscais, algumas unidades já foram penalizadas por transitarem com mercadorias acompanhadas por estes documentos que tem AIDFs.

Alguns estados federados não permitem o uso de corrigendas, como Pará, Minas Gerais e Espírito Santo. Outros estados admitem nas condições estabelecidas em sua legislação, como Amazonas, Paraná, Santa Catarina, Pernambuco, Paraíba e Rio de Janeiro.

- É permitida a utilização de correspondência ou carta de correção, para regularização de erro ocorrido na emissão do documento fiscal, nas seguintes hipóteses:

I – Falta ou erro do número ou algarismo da inscrição cadastral do destinatário, desde que identificados o nome e o endereço do mesmo;

II – Falta ou erro do endereço do destinatário, desde que identificados corretamente o seu nome e o seu número de inscrição cadastral;

III – Erro no nome do destinatário, desde que identificados corretamente o seu número de inscrição e o seu endereço.

- Na saída de mercadorias para destinatários localizados neste Estado, as vias da Nota Fiscal terão o seguinte destino:

I – A 1ª via acompanhará as mercadorias e será entregue, pelo transportador, ao destinatário;

II – A 2ª via focará presa ao bloco para exibição ao Fisco;

III – A 3ª via acompanhará também a mercadoria, ficando em poder do primeiro Posto Fiscal por onde passar o veículo condutor ou com a fiscalização externa.

IV – A 4ª via acompanhará também as mercadorias, ficando em poder do primeiro Posto Fiscal por onde passar o veículo condutor, ou com a fiscalização externa.

- Quando o destinatário que receber, em retorno, mercadoria, por qualquer motivo não entregue ao destinatário, poderá creditar-se do imposto pago por ocasião da saída, observando o seguinte:

I – Antes de iniciado o retorno mencionar no verso da 1ª via da Nota Fiscal o motivo porque a mercadoria não foi entregue, com assinatura do destinatário ou visto da repartição fiscal do destino;

II – Efetuar o transporte em retorno acompanhado da própria nota mencionada no inciso anterior;

III – Emitir Nota Fiscal pela entrada, lançando-a no registro de Entradas, consignando-se os respectivos valores nas colunas “ICMS – Valores Fiscais” e “Operações com Crédito do Imposto”;

IV – Manter, em pasta em separado, a 1ª via da Nota Fiscal emitida por ocasião da saída, bem como memorando do transportador, explicativo do fato, se o transporte tiver sido efetuado por terceiros;

V – Anotar a ocorrência nas demais vias presas ao bloco ou em documento equivalente;

VI – Exibir ao Fisco, quando exigidos, os elementos, inclusive contábeis, comprobatórios de que a importância eventualmente debitada ao destinatário não foi recebida;

VII – Na Nota Fiscal deverá constar número, data de emissão e valor da Nota Fiscal que acorbetou a saída da mercadoria.

Nos impostos antecipados as Unidades da Federação vêm utilizando um sistema para o recolhimento do ICMS de alguns produtos, através do qual atribuem à responsabilidade a determinada contribuinte pelo recolhimento do ICMS das operações subsequente da mercadoria, antes, portanto, da ocorrência do respectivo fato gerador.

- Considera-se em situação irregular, estando sujeita a apreensão, a mercadoria que:

I – Não esteja acompanhada de documento fiscal regular;

II – O documento fiscal tenha sido confeccionado sem a respectiva autorização para impressão;

III – Embora acompanhado documento revestido das formalidades legais esteja sendo utilizado com objetivo de fraude;

IV – Tenha cobertura de documento que consigne transmitente ou adquirente fictício;

V - Não guarde com as especificações constantes do documento fiscal, em especial a numeração de fábrica, espécie e quantidade.

- A multa aplicada por sonegação de impostos é:

- de 200% (Duzentos por Cento);

- Aos que entregarem remeterem, transportarem, receberem, estocarem, depositarem mercadorias ou efetuarem prestações desacompanhadas de documentos fiscais hábeis;

- Aos que desviarem, do seu destino, mercadorias em trânsito ou as entregarem sem prévia autorização do órgão competente a destinatário diverso do indicado do documento fiscal;

- Aos que entregarem mercadorias depositadas a pessoa ou estabelecimento diverso do depositante, quando este não tenha emitido o documento fiscal correspondente;

- Aos que não efetuar baixa no termo de Responsabilidade de Mercadorias em Trânsito, do Passe Fiscal, ou não comprovarem o desisternamento das mercadorias.

Ressalta-se que o fato da mercadoria não ser tributado, não implica na exoneração do imposto incidente sobre o serviço, e vice-versa.

As operações não tributadas de exportação de acordo com o advento da LC 87/96, todas as operações que destinem mercadorias para o exterior ou para empresas comerciais exportadoras são imunes de ICMS (OBS. Benefício não aplicado ao transporte). (BRASIL, 1996).

Mas conforme também ao advento da LC 87/96, a não incidência existe de duas formas, podendo ser simples (não ocorre o fato gerador porque esta fora da descrição prevista em lei, isto é, quando determinado fato não se enquadra na hipótese de incidência), e/ou qualificada (não ocorre o fato gerador por expressa disposição constitucional e dá-se então a imunidade).

De acordo com LC 87/96, a isenção surge quando ocorre o fato gerador, mas o pagamento do imposto é dispensado em virtude de expressa disposição legal. Os Estados e o Distrito federal não podem conceder isenções que não tenham por base um convênio. E a suspensão, a incidência do imposto fica condicionada a um evento futuro, pois não ocorre a transferência de titularidade da mercadoria devendo a mesma retornar ao estabelecimento de origem para posterior alienação. Ex: feiras, exposições, demonstrações, remessa para concertos (BRASIL, 1996).

8 PRINCÍPIOS QUE REGEM O IMPOSTO

De acordo com Borges (2004), segue os princípios do Imposto:

- REAL: Por que a sua incidência não leve em consideração as condições do contribuinte;
- INDIRETO: Por que sofre o fenômeno da repercussão (possibilidade de se transferir o encargo tributário do contribuinte de direito para o contribuinte de fato);
- NÃO-CUMULATIVO: O imposto não se acumula, ele é compensado em operação posterior relativa à circulação de mercadorias ou prestação de serviços com o montante cobrado nas anteriores pelo mesmo Estado ou por outro, ou pelo Distrito Federal;
- SELETIVO: É norteado pelo princípio da essencialidade. Quanto mais essencial for o produto, menos será a alíquota.

9 CONTRIBUINTES DO ICMS

É qualquer pessoa natural ou jurídica, que, de modo habitual, realize operações relativas à circulação de mercadorias ou preste serviço de transporte interestadual ou intermunicipal, ou ainda, de comunicação (art. 90 RICMS, 2000).

Exemplos: o produtor, extrator gerador de energia elétrica, industrial, comerciante, importador e o prestador de serviços descritos como fato gerador do imposto.

Para uma melhor análise, segue abaixo os tipos que regem o contribuinte e a sua responsabilidade:

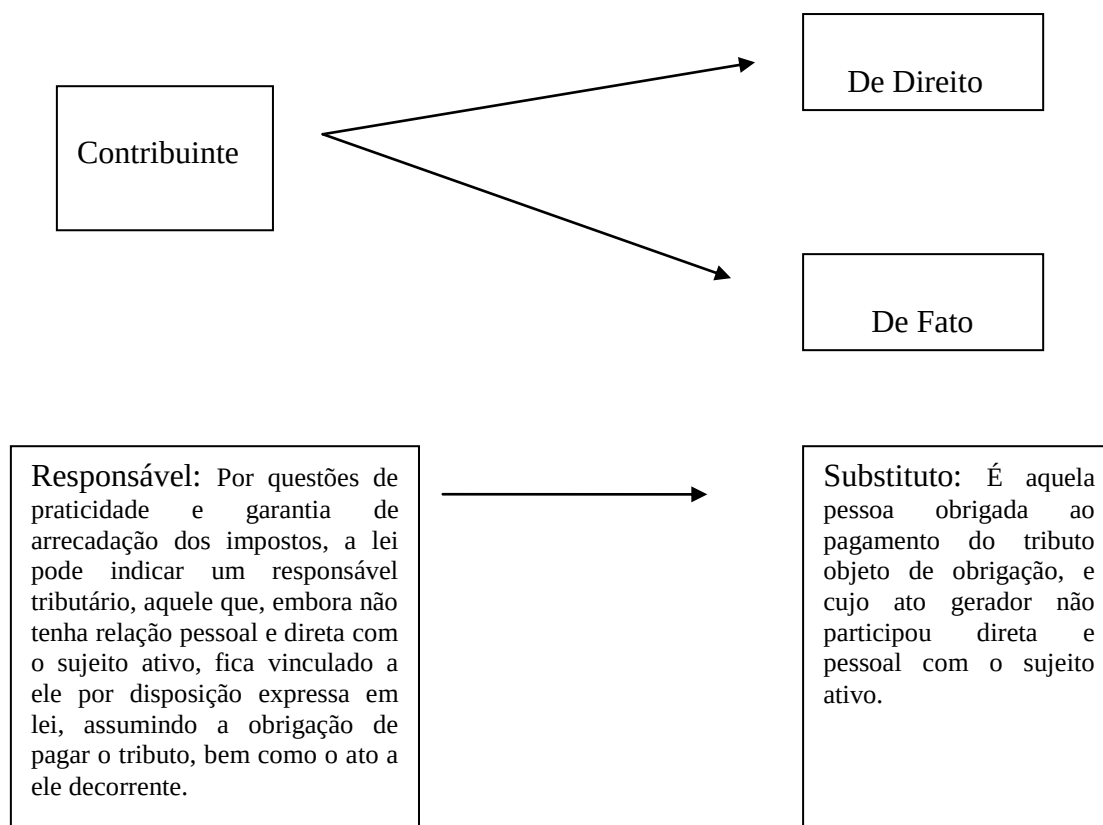


Fig. 2: Tipos de Contribuinte e suas responsabilidades respectivamente.

Fonte: Elaboração própria, 2010.

10 ALÍQUOTAS DO IMPOSTO

De acordo com o regulamento do Estado do RN, alíquota é o percentual que se aplica à base de cálculo para a determinação do “quantum” da prestação tributária.

Os fiscos estaduais fiscalizam com muito rigor seu destaque nos documentos:

- No nordeste a alíquota via de regra é de 17%;
- As Alíquotas Interestaduais são estabelecidas pelo Senado Federal, no entanto, em relação às operações e prestações que destinam bens e serviços a outros Estados, adotar-se-á:

a) A Alíquota Interestadual (12%), quando o destinatário for contribuinte do imposto;

b) A Alíquota Interna (regra geral 17%), quando o destinatário for contribuinte do ICMS.

Nas aquisições do Sul e Sudeste destinadas ao nordeste, aplicar-se-á, a alíquota de 7%, quando o fornecedor for contribuinte do imposto. (BRASIL,2003).

11 CARACTERÍSTICAS E ASPECTOS DA REFORMA NO SISTEMA TRIBUTÁRIO

A Reforma Tributária transmite entre os elencos de Reformas Constitucionais que se encontram em curso no país nos últimos anos, todavia, acaba sempre por tronar-se a mais polêmica, e conseqüentemente, a de maior dificuldade de aprovação, pois interferem na área de maior preocupação de qualquer uma das esferas de Governo de uma federação, seus recursos financeiros.

A ausência de um sistema estimulante da atividade produtiva e promotor da justiça fiscal intensificou as discussões sobre reforma tributária a partir de meados dos anos 90. Com o aumento da carga tributária, em quase 50%, em relação ao PIB (Produto Interno Bruto), nos últimos anos, o sistema tronou-se complexo, caro e incentivador da sonegação.

É sabido que um dos maiores problemas concernentes á qualquer federação, diz respeito à distribuição das bases tributárias entre as esferas de governo e sua posterior repartição da receita arrecadada. Minimizar os custos de arrecadação dos tributos, bem como promover maior adequação entre receitas e gastos.

Deve-se, também, delinear algumas considerações preliminares com relação aos aspectos tributários de modo geral, para que se possam compreender as justificativas que norteiam o processo de reforma tributária, a qual, no médio e longo prazo alterará as relações de venda e distribuição no país.

De acordo com Borges (2004), um sistema tributário, moderno e justo, deve ter as seguintes importantes características para ser eficiente:

a) Eficiência econômica: um sistema tributário não deve interferir na alocação eficiente de recursos. Ou seja, a tributação não deve ser utilizada de forma a, por exemplo, incentivar o indivíduo há reduzir suas horas trabalhadas ou a determinar a

localização de uma empresa em um lugar que não seria escolhido caso não houvesse um benefício fiscal;

b) Simplicidade administrativa: Certamente que, para se desenhar um sistema tributário eficiente e justo, é necessária certa dose de complexidade. No entanto, essa complexidade pode gerar custos tão altos – a serem arcados pela própria sociedade – que acabam por prejudicar qualquer noção de eficiência e justiça. Isso porque, quanto mais complexo um sistema tributário, maior a probabilidade de evasão fiscal e mais difícil sua fiscalização;

c) Flexibilidade: O sistema tributário deve poder adaptar-se facilmente a mudanças econômicas. Vale notar que essa flexibilidade deve ser algo como uma sintonia fina, um ajuste permanente do sistema tributário ao ambiente econômico. Nos casos de falta desses pequenos ajustes contínuos, os problemas irão se agravando e, provavelmente, só poderão ser resolvidos com uma reforma mais radical;

d) Responsabilidade política: O sistema tributário deve ser desenhado de modo que os contribuintes saibam exatamente o quanto estão pagando, possibilitando que o sistema político possa refletir as preferências dos indivíduos;

e) Justiça: essa é uma das características mais desejadas e mais discutidas na elaboração de qualquer sistema tributário. Dada a extrema dificuldade prática de sua definição e alcance, a justiça deve ser entendida como a aceitação, pela maioria, do pacto tributário acordado.

12 ANÁLISES DOS RESULTADOS

Através de sua estrutura de distribuição e armazenagem, todas as transportadoras possuem regularidades junto com a Secretária de Tributação do Estado – SEFAZ, para com seu cliente final.

As filiais das transportadoras são estruturas físicas instaladas em pontos estratégicos do país com a finalidade de utilizar de um artifício logístico, que seja o aproveitamento de oportunidades também tributárias. Assim, os veículos são encaminhados para estes locais, chamados informalmente “filiais de faturamento”, munidos de notas fiscais propriamente ditas.

Este recurso, atualmente, face à relevância dos fatores tributários para a empresa é muito importante e se mostram necessários para a organização, haja vista que permite uma redução dos custos logísticos.

Com base no princípio de que toda mercadoria, junto com as notas fiscais, tornam-se responsabilidade das transportadoras (seu fiel depósito), o controle fiscal de fronteiras no nordeste, como todo, tem uma rígida fiscalização sobre notas fiscais com mercadorias apreendidas, com suas determinações. Onde, no Rio Grande do Norte começa a partir da passagem pelo posto de fiscalização, Posto Caraú.

Uma vez dada entrada no estado do Rio grande do Norte, todas as mercadorias ficam no depósito da transportadora responsável, aguardando suas notas fiscais, para serem emitidas o DAE, em seguida transmitida a informação para o cliente final.

As notas fiscais são colocadas em malotes lacradas com etiquetas identificadoras, o mesmo número de lacre é colocado no manifesto de cargas. Os malotes são então levados para a Secretaria de Tributação do Estado – SEFAZ, para serem digitadas, dando entrada no estado, sendo seladas com a informação de pagamento de ICMS ou emitir guia de liberação.

Uma vez seladas, os malotes voltam para a respectiva transportadora, cuja mercadoria esta armazenada, são separadas por informação no selo (pagamento de ICMS antecipado, ou emitir guia para liberação, ou liberado mercadoria para entrega).

Mercadoria estando com ICMS antecipado, o cliente será propriamente informada do seu pagamento, para após o seu pagamento, poderem então ser entregues.

Seguindo assim as normas e procedimentos da CNT – 116/2003, juntamente com a SEFAZ do Rio Grande do Norte.

Diante do exposto, observou o estudo que a burocracia adotada pela entidade fiscal no Estado, gera uma série de fatores que impossibilitam as transportadoras de agilizar a entrega das mercadorias. Gerando com isso, aumento de custo com armazenagens, que em muitos casos causa transtornos para as empresas e consequentemente as transportadoras.

13 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa teve como objetivo principal apresentar a real situação do transportador, junto com a Secretaria de Tributação do Estado do Rio Grande do Norte,

mas especificamente, os princípios que regem os impostos, categorias de contribuintes, alíquotas dos impostos e ICMS.

Para atingir o objetivo proposto, teve como ponto de partida uma pesquisa bibliográfica em livros, artigos, internet e na legislação pertinente ao assunto, seguido de um estudo de caso.

O resultado demonstrou que o fisco estadual transfere toda a responsabilidade pela guarda das mercadorias para as transportadoras (fiel depósito), o controle fiscal de fronteiras no nordeste, como todo, tem uma rígida fiscalização sobre notas fiscais com mercadorias apreendidas, com suas determinações.

Tal ocorrência torna o processo muito burocrático e de alto custo para as transportadoras, principalmente no que diz respeito a armazenagens das mercadorias cujos clientes estejam com pendência no cadastro da Secretaria de Tributação.

Esse procedimento não corrobora com o que evidência a literatura quando afirma que a empresa precisa buscar alternativas para manter preços competitivos, juntos aos mercados consumidores, através de estratégias conjuntas de logística e de direito tributário.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BALLOU, Ronald H. **Logística Empresarial**: transportes, administração de matérias e distribuição física. São Paulo: Atlas, 1993.
- BORGES, Humberto Bonavides. **Planejamento Tributário**: IPI, ICMS, ISS e IR. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2004.
- BOWERSOX, Donald J; BIXBY, Cooper M. **Gestão Logística de Cadeias de Suprimentos**. Porto Alegre: Bookman, 2006.
- BOWERSOX, Donald J; CLOSS, David J. **Gerenciamento Logístico**: a fonte de alimentação integrada no processo da cadeia. Nova York/McGraw: Hill 3. ed. 1986.
- FIGUEIREDO, Kleber Fossati; FLEURY, Paulo Fernando; WANKE, Peter. **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos**: planejamento do fluxo de produtos e dos recursos. São Paulo: Atlas, 2003.
- FLEURY, Paulo Fernando; WANKE, Peter; FIGUEIREDO, Kleber Fossati. **Logística Empresarial**: a perspectiva brasileira. São Paulo: Atlas, 2000.
- LAMBERT, Douglas M.; STOCK, James R. **Gestão Estratégica de Logística**: U.S.A Irwin/McGraw: Hill 3. ed., 1992.
- MAGEE, John F. **Logística Industrial**: análise e administração dos sistemas de suprimento e distribuição. São Paulo: Pioneira, 1977.
- MANÃS, Antonio Vico. **Administração de Sistemas de Informação**. São Paulo: Érica, 1999.
- MELO, Ivo Soares. **Administração de Sistemas de Informação**. São Paulo: Pioneira, 1999.

NOVAES, Antonio G. **Sistemas Logísticos**: transporte, armazenagem e distribuição física de produtos. São Paulo: ed. Edgar Blucher Ltda, 1986.

SINTEGRA, disponível em < WWW.sintegra.com.br>. Acesso em: 23 jun. 2010.

RIO GRANDE DO NORTE (estado). Secretaria de Tributação do RN. Disponível em <WWW.natal.rn.gov.br/smut>. Acesso em: 23 jun. 2010.