

DIRETORIA DE PESQUISAS – DPE
COORDENAÇÃO DE CONTAS NACIONAIS – CONAC

Sistema de Contas Nacionais – Brasil
Referência 2010

Nota Metodológica nº 19

Margens e Impostos
(versão para informação e comentários)

Versão 1 – Outubro de 2015

1. Introdução

Este texto compõe o conjunto de notas metodológicas introdutórias sobre a série do Sistema de Contas Nacionais do Brasil - Referência 2010 (SCN-2010). Ele apresenta o tratamento metodológico das margens de comércio e transporte e dos impostos e subsídios sobre produtos, elementos que constituem a passagem das contas a preços básicos para preços do consumidor, e dos outros impostos e subsídios sobre a produção, que constam da conta de geração da renda. Todos estes elementos fazem parte do conjunto de informações que compõem as Tabelas de Recursos e Usos (TRU).

O SCN considera dois conjuntos de preços¹: 1) valoração a preços do consumidor ou preços de comprador, que é o preço pago para obter bens e serviços no local e ao tempo desejados pelo demandante; 2) valoração a preços básicos: é o valor a receber pelo produtor por uma unidade de bem ou serviço oferecidos, deduzidos de qualquer imposto (líquido de subsídios) a pagar pelo produtor pela oferta do bem ou serviço e das margens de comércio e transporte incidentes sobre o produto. Estes sistemas de valoração são necessários porque em geral a produção é valorada a preços básicos enquanto a demanda é valorada a preços de comprador. Para que haja equilíbrio entre a oferta e a demanda da economia, os elementos de passagem (margens e impostos líquido de subsídios sobre produtos) devem ser computados para cada produto.

2. Margem de Comércio

2.1. Conceito de Margem de Comércio

O valor bruto da produção da atividade Comércio é medido pelo valor total das margens comerciais realizadas sobre os bens comprados para revenda mais os serviços prestados pelos representantes comerciais e os serviços de manutenção e reparo de veículos automotores e motos².

A margem de comércio é igual ao valor das vendas menos o valor dos bens adquiridos para revenda mais a variação real do estoque de bens para revenda. Define-se variação real dos estoques como a diferença entre o valor dos estoques final e inicial valorados aos preços médios do ano.

2.2 Fontes de informação

O trabalho de estimativa da margem de comércio no SCN-2010 teve como base os dados fornecidos pela Pesquisa de Margem de Comércio (PMgC) e pela Pesquisa Anual de Comércio (PAC).

¹ O SNA-2008 considera ainda um terceiro sistema: valoração a preços ao produtor. O preço ao produtor considera o preço básico acrescido dos outros impostos sobre produtos, ou o preço ao consumidor deduzidos dos impostos sobre valor adicionado e das margens de comércio e transporte.

² Os serviços dos representantes comerciais têm como destino o consumo intermediário e a manutenção e reparo de veículos automotores e motos têm como destino o consumo intermediário e o consumo final das famílias.

Como a PMgC e a PAC cobrem apenas a parcela da produção realizada por empresas juridicamente constituídas, o valor total da produção do comércio foi estimado incluindo informações de expansão da produção (famílias e subdeclaração) e do valor da produção das empresas de comércio não cobertas pelas pesquisas anuais e obtidas da Declaração de Informações Econômico-Fiscais da Pessoa Jurídica – DIPJ.

No tratamento das informações do comércio ambulante e feirante foi também utilizada a Pesquisa de Orçamento Familiar (POF).

2.3 - Metodologia e tratamento da informação

A PMgC obteve informações detalhadas sobre os produtos comercializados por uma amostra de empresas (aproximadamente 275) dos segmentos atacadista e varejista. Com a agregação de tais informações aos dados da PAC, que possui classificação no nível de 4 dígitos da Classificação Nacional de Atividades Econômicas 2.0 (CNAE 2.0) e registros dos principais produtos comercializados, obteve-se uma estrutura por código CNAE de comércio relacionando os principais produtos comercializados. Estes produtos foram associados aos respectivos códigos de contas nacionais.

Posteriormente, a partir da estrutura por CNAE de comércio, foi calculada uma estrutura por atividade de comércio de acordo com a classificação de Contas Nacionais. Com exceção do comércio ambulante e feirante, esta estrutura por CNAE do comércio foi aplicada aos valores de produção oriundos da expansão da produção e das empresas de comércio obtidas da DIPJ.

Em relação às receitas secundárias de comércio da Pesquisa Industrial Anual - PIA e da Pesquisa Anual de Serviços - PAS, para cada atividade que apresentava receita secundária de comércio foi realizado um tratamento específico:

- No caso da PIA, o valor da produção secundária de comércio pelas atividades industriais estava associada a uma CNAE de comércio, portanto para estimar a desagregação por produto aplicou-se a estrutura da CNAE associada aos produtos da classificação de contas nacionais.
- No caso da PAS, o valor de produção de comércio por atividades de serviços, foi distribuído conforme a estrutura da atividade de comércio atacadista e varejista associada aos produtos da classificação de contas nacionais.

O valor da produção do comércio ambulante foi estimado pela expansão da produção, a desagregação por produto foi obtida a partir das informações da POF sobre mercadorias adquiridas em feiras e vendedores ambulantes.

A definição final da margem de comércio por produto foi realizada pela consolidação dos resultados obtidos por produto.

2.4 - Estimativa da margem de comércio sobre produtos nos anos correntes

O modelo de projeção utilizado em Contas Nacionais nos anos correntes parte do princípio de que o volume da margem de comércio segue o índice de volume ponderado dos usos de cada produto comercializado. Dessa forma, variações no volume dos usos de um dado produto se refletem diretamente na variação do volume de sua margem de comércio.

O modelo pressupõe ainda que a variação dos preços de margem de comércio segue a média ponderada dos índices de preços dos produtos comercializados mais a variação da taxa de margem de comércio de cada divisão, grupo e classe de atividade, informação disponibilizada na Pesquisa Anual de Comércio (tabela 5).

3. Margem de Transporte

3.1 Conceito de Margem de Transporte

O valor da produção dos serviços de transporte é medido pelo valor a receber pelo transporte de pessoas e de bens. Em economia, um bem situado num determinado local é reconhecido como tendo uma qualidade diferente do mesmo bem em outro local, de modo que o transporte de um local para outro é um processo de produção em que ocorre uma transformação, economicamente significativa, mesmo que o bem em si não sofra alterações. O volume de serviços de transporte pode ser medido por indicadores como toneladas por quilômetro, no caso do transporte de cargas ou passageiros por quilômetro, no caso do transporte de passageiros, os quais combinam as quantidades de bens ou número de pessoas, com as distâncias percorridas. Elementos como a velocidade, frequência ou conforto, também, influenciam na qualidade do serviço prestado.

A atividade de transporte de carga é parte do processo econômico, pois, na maioria das vezes, o momento e o local de utilização dos bens difere do momento e do local de sua produção. Essa contribuição do transporte de carga é uma complementação à atividade produtiva e se expressa como o valor de produção do transporte de carga.

No entanto, a margem de transporte não é igual à produção do transporte de cargas. A margem de transporte busca medir a parte da produção dos serviços de transportes de cargas que não é levada em conta na maneira de valorar os bens e serviços.

Conforme o manual internacional de contas nacionais, System of National Accounts 2008 (SNA-2008), o custo total de transporte de um bem desde o local onde foi produzido até o local onde o comprador o recebe pode ser interpretado de diversas maneiras. Se o produtor transporta o bem ou providencia o seu transporte sem custos adicionais para o comprador, estes custos de transporte serão incluídos no conceito de preço básico. Por outro lado, se o transporte é realizado de tal forma que o comprador tem que arcar com os custos, mesmo quando este é realizado pelo produtor ou por terceiros, estes custos são identificados separadamente como margens de transporte. Ou seja, só há margem de transporte quando os serviços de transporte são faturados aos compradores finais. Neste caso o custo de transporte não está incluído no preço básico do produto.

A margem de transporte busca medir esta parte dos serviços de transportes de cargas que não é levada em conta na valoração de produtos. Os dados sobre margens de transporte devem ser apresentados por produtos, de acordo com a classificação adotada no Sistema de Contas Nacionais.

3.2 Fontes de informação

O trabalho de estimativa da margem de transporte, no SCN-2010, teve início com a seleção das fontes estatísticas, algumas delas externas ao IBGE. Para estimar o valor da receita de serviços de transportes foram utilizadas fontes internas (pesquisas estruturais anuais e pesquisas especiais), informações de expansão da produção (famílias e subdeclaração)³, informações de valor da produção das empresas de transporte de carga não cobertas pelas pesquisas anuais obtidas através da Declaração de Informações Econômico-Fiscais da Pessoa Jurídica - DIPJ⁴. (passar essa nota para a DIPJ citada no item 2.2)

As fontes internas utilizadas para mensurar a produção empresarial dos serviços de transportes foram as pesquisas estruturais: Pesquisa Anual de Serviços (PAS), Pesquisa Anual de Comércio (PAC), Pesquisa Industrial Anual (PIA), Pesquisa Anual da Indústria da Construção (PAIC). Em se tratando da atividade de transportes, a PAS é a principal pesquisa estrutural para mensurar a produção das atividades de transportes, uma vez que as atividades de transporte fazem parte do âmbito da pesquisa. A PAS investiga, de forma censitária, todas as empresas juridicamente constituídas:

- 1) Com pessoal ocupado de 20 ou mais,
- 2) Que apresentam receita no mesmo patamar destas empresas na pesquisa do ano anterior ou,
- 3) Quando possuem unidades locais em mais de uma unidade da federação.

Em complemento às citadas acima, através de uma amostra aleatória, são incluídas também as empresas de menor porte com até 19 pessoas ocupadas⁵.

Nas demais pesquisas estruturais (PAC, PIA e PAIC) buscou-se identificar a produção de transporte realizada de forma secundária pelas empresas comerciais, industriais e de construção.

Para a estimativa da produção realizada por trabalhadores que realizam o transporte de carga por conta própria, caminhoneiros autônomos, por exemplo, utiliza-se a Pesquisa Anual por Amostra de Domicílios – PNAD. Essa produção é considerada no Sistema de Contas Nacionais como uma produção realizada pelo setor institucional famílias.

³ Ver nota metodológica 15 sobre os modos de produção. Nesta nota são abordadas as estimativas de produção das famílias e da subdeclaração.

⁴ As informações do DIPJ suplementam as informações das pesquisas estruturais do IBGE, pois no caso da PAS e da PAC, as pesquisas só investigam as empresas que estão sediadas nos municípios das Capitais, das Unidades da Federação da Região Norte (Rondônia, Acre, Amazonas, Roraima, Pará, Amapá e Tocantins) com exceção do Pará, onde são consideradas aquelas que estão sediadas nos municípios da Região Metropolitana de Belém. Além disso, os dados do DIPJ complementam as informações das pesquisas do IBGE no caso de empresas que estão no cadastro do DIPJ e não constam do cadastro básico de seleção das pesquisas estruturais do IBGE.

⁵ Para maiores detalhes sobre a metodologia da pesquisa anual de serviços – PAS ver: http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/150/pas_2012_v14.pdf. Acesso em: 31/08/2015.

Além destas informações relativas à produção dos serviços de transportes, foram utilizadas no cálculo da margem de transportes outras pesquisas internas ao IBGE: Pesquisa Anual de Serviços – Suplemento – Produtos e Serviços, 2006-2007; Pesquisa de Margem de Transporte – PMgT (2011); Pesquisa de Consumo Intermediário –PCI (2010) e o Censo Agropecuário 2006.

O ano de 2007 foi o último ano em que foi realizado o suplemento da pesquisa anual de serviços⁶. No caso do suplemento de transportes, a pesquisa levantava informações de receita, principais produtos transportados, tipos de cargas e outros serviços prestados pelas empresas de transportes.

A Pesquisa de Margem de Transportes – PMgT 2011 foi realizada para uso interno da Coordenação de Contas Nacionais. A pesquisa abrangia um painel de 167 empresas de transporte de carga e levantava informações, referentes ao ano de 2011, sobre receita bruta de serviços, receita de transporte de carga, forma de pagamento do frete e principais produtos transportados.

A Pesquisa de Consumo Intermediário – PCI 2010, foi realizada também para uso interno da Coordenação de Contas Nacionais. A pesquisa abrangia um painel de empresas selecionadas a partir das pesquisas anuais estruturais: PAS, PAC, PIA e PAIC. Na PCI procurou-se detalhar a estrutura de custos e despesas das empresas. No que se refere à estimativa de margem de transporte, a pesquisa investigava com maior detalhe as despesas com frete.

Outras informações utilizadas na estimativa da margem de transporte foram de fontes externas: Anuário Estatístico Portuário 2010, Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ⁷; Relatório Anual das Ferrovias do Brasil 2010, Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT⁸ e Anuário de Transporte Aéreo 2010, Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, todos do Ministério dos Transportes⁹.

3.3 Metodologia e tratamento da informação

Para estimar o valor da Margem de Transporte é necessário, em primeiro lugar, conhecer o valor total das receitas de transporte de carga por tipo de modal (ferroviário, rodoviário, aquaviário e aéreo).

Para todas as atividades cobertas pelas pesquisas estruturais do IBGE, foi aplicado um modelo de tratamento das informações das fontes primárias com a finalidade de gerar os agregados para Contas Nacionais. Um procedimento semelhante foi aplicado para as informações da DIPJ.

⁶ Os suplementos de produtos e serviços foram implementados para algumas atividades da Pesquisa Anual de Serviços. Para o suplemento foram pesquisadas empresas das atividades selecionadas que estavam em situação ativa e pertenciam ao estrato certo da PAS. Para mais detalhes sobre a metodologia da pesquisa PAS – Suplemento Produtos e Serviços, 2006-2007 ver: http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/150/pas_2006_2007_suplemento.pdf. Acesso em: 31/08/2015.

⁷ Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/AnuarioEstatisticoAquaviario/Formulario.asp>. Acesso em: 31/08/2015.

⁸ Disponível em: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4994/Relatorios.html#lista>. Acesso em: 31/08/2015.

⁹ Disponível em: <http://www2.anac.gov.br/estatistica/anuarios.asp>. Acesso em: 31/08/2015.

As pesquisas estruturais e a DIPJ, cobrem apenas a parcela da produção realizada por empresas juridicamente constituídas. Em se tratando de atividades de Transportes, dependendo da modalidade, a parcela referente aos produtores não cobertos pelas pesquisas, pode ser muito importante. É o caso do transporte rodoviário de carga, onde deve ser considerada a atividade exercida por produtores por conta própria, sem vínculos formais com empresas. Essa produção de transportes realizada por produtores por conta própria é estimada com base nas informações de ocupação e rendimento da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD).

Definida a estimativa do valor de produção de transporte de carga por tipo de modal, o passo seguinte consistiu em identificar os valores dos fretes pagos no transporte dos bens pelas diversas atividades econômicas, já que estes valores não são considerados como margem, mas sim como consumo intermediário das atividades que compram serviços de transporte. A hipótese utilizada é que se a empresa (produtora ou de comércio) registra a despesa de frete como consumo intermediário, então, esta despesa não é faturada ao comprador, portanto, não há margem de transporte e as despesas de transportes já estão incorporadas no preço básico do produto.

Neste caso, foram identificados fretes pagos pelos produtores da Agropecuária, da Indústria, do Comércio, da Construção e dos Serviços nas pesquisas do IBGE e a partir da DIPJ, por atividade econômica. Estas informações de despesas de consumo intermediário com frete foram desagregadas por modal com base nas informações da PCI 2010.

Em seguida, para cada modalidade de transporte, a partir dos valores de receita, consumo intermediário, importações e exportações de serviços de transporte foi elaborada uma estimativa para a parcela considerada como margem por tipo de modal de transporte. Definido o valor total da margem de transporte por modal, a etapa seguinte constitui-se em identificar a margem de transporte por produto segundo a classificação de produtos de Contas Nacionais.

3.3.1 Margem de transporte, modal ferroviário

A partir do Anuário do Transporte Ferroviário 2010, foram obtidos dados de transporte de produtos por tonelada quilômetro útil (TKU) por ferrovia. Para produtos transportados por mais de uma ferrovia foi necessário fazer o somatório dos valores correspondentes. Destes valores de serviço de transporte por produto construiu-se uma estrutura de rateio que, aplicada à receita de modal ferroviário destinada à margem, permitiu calculá-la por produto das contas nacionais.

3.3.2 Margem de transporte, modal aquaviário

A partir do Anuário Estatístico Portuário (ANTAQ, Ministério dos Transportes), foram obtidos dados de transporte por produto, em toneladas, por tipo de navegação (longo curso, cabotagem e vias interiores) e por sentido (embarque e desembarque) constando, também, a identificação dos terminais de origem e destino. Desta forma, chegou-se a uma estrutura por

produto, que foi aplicada ao valor da margem de transporte destinada para este modal aquaviário.

3.3.3 Margem de transporte, modal aéreo

Para o transporte aéreo de carga, a principal fonte de dados para estimar a margem de transporte por produto foi a pesquisa de margem de transporte PMgT 2011, uma vez que o Anuário Estatístico do Transporte Aéreo da Anac não trazia informações de tipos de carga transportada. A partir das informações da PMgT foi elaborada uma matriz que detalhava os principais produtos transportados e a receita de transporte de carga de cada empresa de transporte aéreo que respondeu a pesquisa. A receita de cada empresa foi rateada pelos produtos informados de forma a obter uma estrutura média ponderada (pelo valor de receita de cada empresa) de receita de transporte aéreo de carga por produto. A essa estrutura média foi aplicada ao valor da margem de transporte destinada para este modal aéreo.

3.3.4 Margem de transporte, modal rodoviário

Para o modal de transporte rodoviário, considerou-se a estrutura das receitas por tipo de carga apresentada na PAS Suplemento – Produtos e Serviços, 2006-2007 (Suplemento de Transporte). Considerando esta estrutura, definiu-se o valor de margem de transporte para os seguintes tipos de carga: cargas secas, cargas sólidas a granel, cargas frigorificadas, cargas climatizadas, cargas líquidas não perigosas, cargas acondicionadas em containers, cargas perigosas, animais vivos, veículos, cargas pesadas ou de grande porte, cargas leves, outros tipos de mercadorias. Para definir a seleção de produtos da classificação de contas nacionais que deveriam ser alocados a cada tipo de carga, foram adotados vários critérios. Nos Suplementos da PAS 2006-2007, estão definidos que produtos devem, predominantemente, estar incluídos em cada tipo de carga, como por exemplo: cargas secas (produtos manufaturados, embalados ou ensacados), ou cargas sólidas a granel (cereais, areia, brita, minérios, etc.), ou ainda cargas especiais ou de grande porte (turbinas, geradores, guindastes, vigas etc.), cargas perigosas (combustíveis e produtos químicos em geral e explosivos).

Na etapa seguinte, a distribuição do valor da margem por produto, dentro de cada tipo de carga, foi baseada na estrutura do valor da produção a preços básicos dos diversos produtos selecionados.

A definição final da margem de transporte por produto foi realizada pela consolidação dos resultados obtidos a partir do tratamento realizado para cada modal de transporte.

3.4 Estimativa da Margem de Transporte sobre produtos nos anos correntes

O modelo de projeção da margem de transportes sobre produtos nos anos correntes parte do pressuposto de que o volume da margem de transportes segue o volume dos usos do produto transportado. Ou seja, variações no volume dos usos de um dado produto se refletem diretamente na variação do volume de sua margem de transporte. O modelo pressupõe ainda que a variação dos preços de margem de transportes segue a média ponderada dos índices de preços dos modais de transportes utilizados no transporte do produto.

Em resumo, a margem de transportes nos anos correntes é estimada a partir dos valores do ano anterior sobre os quais é aplicada a evolução de volume dos usos do produto e a evolução média dos preços dos modais utilizados no transporte do produto.

4. Impostos e subsídios sobre a produção e importação

4.1 Conceito

De acordo com o SNA-2008, os impostos são pagamentos compulsórios feitos por unidades institucionais ao governo. Os impostos sobre a produção e importação consistem de dois grandes grupos: impostos sobre produtos e outros impostos sobre a produção.

Impostos sobre produtos são os impostos pagos por unidade do bem ou serviço, que incidem sobre a produção, venda, importação, ou quando o bem ou serviço é exportado, transferido, entregue ou mesmo destinado ao consumo próprio e formação de capital própria. Podem ser valores fixos por unidade ou calculados *ad valorem*.

Já os outros impostos sobre a produção, distintos dos impostos sobre produtos, são os que recaem sobre as empresas em decorrência de seu engajamento no processo produtivo. Abrangem os impostos sobre a mão-de-obra utilizada ou remunerações pagas e taxas incidentes sobre o exercício de atividades econômicas.

Os subsídios são transferências correntes do Governo para as unidades de produção mercantil, levando em conta determinado contexto da política socioeconômica, visando reduzir o preço de mercado ou elevar a oferta dos produtos e serviços. Os subsídios são impostos negativos sobre a produção, pois o efeito gerado no excedente operacional é o contrário do efeito gerado pelos impostos sobre a produção. Os subsídios são divididos em subsídios a produtos e outros subsídios à produção. Os subsídios a produtos são definidos sobre o valor dos bens e serviços comercializados no mercado interno. Os outros subsídios à produção objetivam compensar os custos de produção de forma a garantir o nível de rentabilidade da unidade produtiva, ou apenas reduzir os seus custos de produção.

4.2 Fontes de informação

As fontes utilizadas para apuração dos valores totais arrecadados por impostos são aquelas indicadas na Nota Metodológica nº 12: Governo e Administração Pública: o conjunto de informações disponibilizado pela Secretaria do Tesouro Nacional (STN), do Ministério da Fazenda. Para os impostos do Governo Federal são utilizados o Balanço Geral da União e o Sistema Integrado de Administração Financeira (SIAFI), além de informações dos levantamentos especiais de demonstrativos contábeis do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), dos Conselhos Profissionais, das instituições que compõem o Sistema S (SESC, SESI, SENAI, SENAC, entre outros), as informações da Declaração de Imposto de Renda de Pessoa Jurídica (DIPJ) e do Cadastro Central de Empresas - CEMPRE do IBGE. Para os impostos dos Governos Estaduais a Execução Orçamentária dos Estados e para os Governos Municipais o FINBRA - Finanças do Brasil. Complementam estas fontes as informações da pesquisa

Estatísticas Econômicas das Administrações Públicas, que manteve sua coleta até o exercício de 2011.

4.3 Impostos sobre produtos

Os impostos sobre produtos são classificados em quatro categorias:

- a) Impostos sobre a importação, que incidem sobre as importações de bens e serviços;
- b) impostos sobre a exportação, que recaem sobre produtos específicos quando exportados;
- c) impostos sobre valor adicionado: Os impostos sobre valor adicionado são impostos recolhidos em etapas pelas empresas, mas que em última instância recaem sobre o comprador final. Isto porque os produtores que recolhem o imposto têm permissão para deduzir o IVA que eles próprios pagaram sobre os bens e serviços comprados para seu consumo intermediário ou para sua formação bruta de capital fixo. Desta forma as alíquotas deste tipo de imposto podem variar de acordo com o tipo de comprador e de produto. No SCN – 2010, o Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) e o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) são classificados como IVA;

d) Outros impostos sobre produtos: Todos os demais impostos que incidem sobre a produção, venda, importação, ou quando o bem ou serviço é transferido, entregue ou mesmo destinado ao consumo próprio e formação de capital própria, e cobrado por unidade do bem ou serviço são classificados como outros impostos sobre a produção. Destacam-se entre estes impostos as Contribuições Sociais para Financiamento da Seguridade Social (COFINS) e para o Programa de Integração Social (PIS), o Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro, ou relativas a Títulos e Valores Mobiliários (IOF), o Impostos sobre Serviços (ISS) e o Imposto sobre Transmissão "inter vivos" de Bens Imóveis e de direitos reais sobre imóveis (ITBI)¹⁰.

4.3.1 Estimativa dos impostos sobre produtos no ano de referência 2010

Os impostos sobre produtos foram estimados no ano de 2010 para cada um dos produtos na classificação de contas nacionais levando em consideração as alíquotas e as bases de incidência de cada imposto conforme a legislação em vigor. No caso dos impostos sobre a produção e importação foram deduzidos das bases de incidência os valores decorrentes das operações de oferta dos modos de produção sobre as quais não há incidência destes impostos em princípio: Modo de produção 4 – Famílias, que registra a produção das unidades familiares, não constituídas em sociedades; Modo de produção 7 – Subdeclaração, onde são registrados acréscimos à produção estimados a partir de evidências de subfaturamento nas empresas; e Modo de produção 9 – Ajustes, decorrentes de tratamentos específicos para algumas

¹⁰ A Contribuição para o PIS e o ITBI foram objeto de revisão de tratamento no SCN – 2010. Na série anterior (SCN-2000), a Contribuição para o PIS era tratada como Contribuição Social Efetiva dos Empregadores, enquanto o ITBI era tratado como Imposto sobre Capital. Para maiores detalhes, ver Nota Metodológica nº 12: Governo e Administração Pública.

atividades econômicas¹¹. Adicionalmente, para o imposto de importação foram excluídos da base de cálculo os valores decorrentes das estimativas de contrabando.

Os valores do imposto sobre importações são obtidos diretamente da base de dados da Secretaria da Receita Federal por código da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), o que permite a alocação direta em cada produto do SCN – 2010, tanto no ano de 2010 como nos anos correntes. No caso do imposto sobre exportações os valores foram estimados por produto de acordo com as alíquotas previstas na Portaria SECEX/MDIC nº 23, de 14 de julho de 2011.

4.3.1.1 IVA

Os impostos sobre valor adicionado são aqueles em que se permite algum tipo de dedução por parte dos contribuintes. Na Tabela de Recursos e Usos o IVA registrado em cada produto é apenas aquele que não é dedutível, e acaba recaindo principalmente sobre os consumidores finais e o consumo intermediário dos produtores que não são contribuintes daquele imposto. Por esta razão, foram adotados procedimentos para identificação de estruturas de dedução de acordo com os destinos de cada produto (Consumo Final, Consumo Intermediário, Formação Bruta de Capital Fixo). Para o ICMS foram utilizadas informações das Secretarias de Fazenda ou equivalentes e das legislações pertinentes para identificação das alíquotas incidentes sobre cada produto da classificação de produtos do SCN – 2010, que serviram de base como alíquotas teóricas de ICMS de cada produto, considerando a média ponderada pela arrecadação das unidades da federação no ano de 2010.

Sobre as alíquotas teóricas foram aplicadas as estruturas de dedução do imposto por cada tipo de destino. No caso do Consumo Final foi aplicada somente a dedução das bases de cálculo dos modos de produção 4, 7 e 9, conforme explicitado anteriormente.

Para o Consumo Intermediário, além da dedução dos modos de produção mencionados no caso do Consumo Final, foram estabelecidas estruturas de dedução a partir da identificação de uma matriz de atividades contribuintes e não-contribuintes do ICMS para cada produto. Como regra geral as atividades de serviços (à exceção de transportes, comunicações e energia elétrica) e construção foram consideradas como não-contribuintes do imposto. Para a Formação Bruta de Capital Fixo, somente a parcela relativa ao setor institucional Famílias foi considerada como não-contribuinte. Tanto para o Consumo Intermediário como para a Formação Bruta de Capital Fixo somente a parcela não-contribuinte foi considerada para efeito de cálculo da incidência do imposto.

O procedimento adotado para o IPI foi análogo ao ICMS, com as seguintes diferenças: 1) foram identificadas alíquotas para cada produto com base na classificação da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (TIPI), que se constituíram como alíquotas teóricas; 2) Para o Consumo Intermediário foi elaborada a matriz de atividades contribuintes e não-contribuintes, e como regra geral somente as atividades da indústria de transformação foram consideradas contribuintes do imposto, sendo todas as demais tratadas como não-contribuintes.

¹¹ Os modos de produção do SCN – 2010 estão descritos na Nota metodológica nº 15: Modos de Produção.

Aplicadas as estruturas de dedução sobre as alíquotas teóricas chegou-se a uma alíquota aparente por cada produto e destino. A cada rodada de equilíbrio dos produtos, com alterações da estrutura da demanda, as alíquotas aparentes foram recalculadas. Nas rodadas finais dos equilíbrios os valores de cada imposto por produto foram ajustados linearmente ao valor arrecado pelo Governo, gerando um valor final e uma alíquota efetiva dos impostos por produto e por destino.

4.3.1.2 Outros impostos e subsídios sobre produtos

Os outros impostos sobre produtos se constituem de uma gama extensa de impostos que incidem de forma diferenciada sobre diversos produtos. Para os impostos federais, como COFINS, Contribuição para o PIS, IOF, entre outros, foram alocados de acordo com as alíquotas e/ou valores dos respectivos produtos e serviços previstos na legislação¹², distinguindo a incidência sobre a produção e a importação. Os subsídios à produtos consistem das despesas de equalizações ou subvenções econômicas destinadas à redução dos preços ou aumento da oferta de produtos específicos.

Para o ISS foram utilizadas as alíquotas das legislações dos municípios que apresentaram maior arrecadação do imposto nos últimos dez anos precedentes à elaboração do ano base¹³, além do Distrito Federal, observando sempre o no caso do ISS disposto na Lei Complementar 116/2003. Já o ITBI foi alocado integralmente aos produtos da construção civil.

A distribuição da incidência sobre cada destino (Consumo Final, Consumo Intermediário, Formação Bruta de Capital Fixo) foi realizada com base no equilíbrio de cada produto. Ao final do processo de equilíbrio os valores foram ajustados linearmente ao total arrecadado pelo Governo em cada imposto.

4.3.2 Estimativa dos impostos sobre produtos nos anos correntes

A recomendação (SNA-2008, 14.148 – 14.152) para o tratamento dos impostos sobre produtos nos anos correntes é a que se segue: Se os impostos são do tipo *ad valorem*, se aplica recomendação semelhante a das margens, ou seja, partir das taxas do ano de referência e aplicar a mesma evolução de volume e preço do produto por destino. A maior parte dos impostos sobre produto é do tipo *ad valorem*, por isso o modelo base segue a projeção a partir do valor do imposto calculado por destino, isto é, são utilizados os índices de valor e volume de cada destino para estimar o valor dos impostos por produto.

Em contexto de mudanças das alíquotas podem ocorrer variações dos impostos distintas das variações dos índices dos produtos. Nos casos em que há variações das alíquotas estas são lançadas como variação de preços dos impostos. Ao final do processo de equilíbrio, novamente os valores são ajustados ao valor total arrecadado pelo Governo.

¹² Para a Cofins, em especial a Lei 10.833/03 e suas atualizações e para a Contribuição ao PIS especialmente a Lei 10.637/2002, além de uma ampla legislação complementar sobre os diversos regimes especiais sobre as duas contribuições.

¹³ São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Curitiba, Salvador, Barueri, Porto Alegre, Campinas, Recife, Fortaleza, Manaus e Goiânia, cuja arrecadação representava mais de 50% da arrecadação total do ISS em 2010.

4.4 Outros impostos e subsídios sobre a produção

Os outros impostos sobre a produção são compostos por dois grupos: 1) impostos sobre a folha de pagamento como as Contribuições ao Sistema S, Contribuição ao Salário- Educação, entre outros e 2) demais impostos sobre a produção como as taxas de fiscalização, licenças e contribuições econômicas específicas. Os subsídios à produção consistem das despesas de equalizações ou subvenções econômicas quando destinadas à redução dos custos de produção.

O procedimento adotado, tanto no ano de 2010 como nos anos correntes, foi a identificação, a partir da legislação vigente, do conjunto de atividades associadas a cada tipo de imposto. Nos casos dos impostos incidentes sobre a folha de pagamentos foi realizada de acordo com os salários com vínculo formal de trabalho¹⁴ (por modo de produção), distribuição dos outros impostos sobre a produção de acordo com o valor da produção formal, ou seja, excluindo os Modos de produção 4, 7 e 9, conforme apresentado anteriormente.

¹⁴ Sobre a caracterização dos vínculos das ocupações no SCN – 2010 ver Nota Metodológica nº 14:Emprego e Remunerações.

Referências:

ANAC. Anuário de Transporte Aéreo 2010. 1 ed. Volume único, Dados Estatísticos e Econômicos. Disponível em: <http://www2.anac.gov.br/estatistica/anuarios.asp>. Acesso em: 31/08/2015.

ANTAQ. Anuário Estatístico Portuário, 2010. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/AnuarioEstatisticoAquaviario/Formulario.asp>. Acesso em: 31/08/2015.

ANTAQ. Análise da movimentação de cargas nos portos organizados e Terminais de uso privativo. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/AnuarioEstatisticoAquaviario/pdf/AnalisedeMovimentacaodeCargas2010.pdf>. Acesso em: 31/08/2015.

ANTT. Relatório Anual das Ferrovias do Brasil 2010. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4994/Relatorios.html#lista>. Acesso em: 31/08/2015.

IBGE. Coordenação de Serviços e Comércio. Pesquisa Anual de Serviços, Suplemento, 2006-2007. Rio de Janeiro, 2008.

IBGE. Coordenação de Serviços e Comércio. Pesquisa Anual de Serviços 2010. Rio de Janeiro v.12, 2012.

IBGE. Coordenação de Serviços e Comércio. Pesquisa Anual de Comércio 2010. Rio de Janeiro v.22, 2012.

IBGE. Coordenação de Indústria. Pesquisa Anual de Indústria 2010. Rio de Janeiro, v. 29, n.1, 2012.

IBGE. Coordenação de Indústria. Pesquisa Anual de Indústria da Construção 2010. Rio de Janeiro, v. 20, 2012.

IBGE. Coordenação de Índices de Preço. Pesquisa de Orçamentos Familiares. Rio de Janeiro, 2004.

SNA-2008 (2009). SNA 2008 - System of National Accounts 2008. European Communities, International Monetary Fund, Organisation for Economic Co-operation and Development, United Nations and World Bank.

Os comentários devem ser enviados para o endereço eletrônico do IBGE: ibge@ibge.gov.br