

UNIVERSIDADE EVANGÉLICA DE GOIÁS  
CAMPUS ARTHUR WESLEY ARCHIBALD

KAROLAINE VIEIRA DOS SANTOS

**O IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO SOBRE OS COMBUSTÍVEIS EM  
TEMPOS DE GUERRA**

ORIENTADOR: PROF. DANIEL GONÇALVES MENDES  
DA COSTA

KAROLAINE VIEIRA DOS SANTOS

**O IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO SOBRE OS COMBUSTÍVEIS EM  
TEMPOS DE GUERRA**

Monografia apresentada ao Núcleo de Trabalho de Curso da UniEvangélica, como exigência parcial para a obtenção do grau de bacharel em Direito, sob a orientação do Prof. Daniel Gonçalves Mendes da Costa.

Anápolis

2022

KAROLAINE VIEIRA DOS SANTOS

**O IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO SOBRE OS COMBUSTÍVEIS EM  
TEMPOS DE GUERRA**

Monografia apresentada ao Núcleo de Trabalho de Curso da UniEvangélica, como exigência parcial para a obtenção do grau de bacharel em Direito, sob a orientação do Prof. Daniel Gonçalves Mendes da Costa.

Anápolis

2022

BANCA EXAMINADORA:

---

---

---

*À minha irmã, Natália, que ouviu incansavelmente à minha mente incansável. Aos meus pais, Orlando e Rosimeire, por sempre me apoiarem. E à minha madrinha, Liliane, por estar ao meu lado durante todo esse percurso.*

## AGRADECIMENTOS

Agradeço, principalmente, àqueles que estavam ao meu lado vivendo os mesmo desafios e tribulações durante os últimos anos. Não foram apenas os desafios acadêmicos, mas também os desafios pessoais, sociais, psicológicos e a pandemia que enfrentamos juntos e juntos permanecemos.

Às minhas queridas amigas, Paula e Yasmine, que me ajudaram quando os tempos pareciam obscuros e difíceis demais. Obrigada por dividirem a caminhada comigo, e por permanecerem mesmo quando eu não era a melhor das companhias.

Aos mestres que dedicaram seu tempo, esforço e conhecimentos para que este trabalho fosse possível. Em especial agradeço ao meu orientador, Professor Daniel, que com sua paciência, dedicação e maestria me acolheu como orientanda. Levarei seus ensinamentos comigo com muito carinho.

E principalmente, aos meus pais, por serem a base que me manteve seguindo durante todo esse tempo; e à minha irmã querida, que com olhos espertos sempre viu muito mais do que todos os outros e foi capaz de sempre me segurar quando precisei.

O que sou é resultado do trabalho, esforço e dedicação de todos vocês. Para sempre serei grata.

*"Tornei-me insano, com longos intervalos de  
uma horrível sanidade."*

*Edgar Allan Poe*

## RESUMO

Com o advento da Lei do Petróleo (Lei nº 9.478/1997) em 1997, é que realmente observamos a concretização da liberalização de preços no mercado do combustível no país. O Imposto de Importação, imposto incidente sobre todos os produtos importados, é um tributo que possui função regulatória, não tendo objetivos fiscais, mas sim de regulação da atividade econômica, sendo um dos tributos responsáveis por exercer função regulatória na balança comercial e na economia do país. Analisando o caráter extrafiscal do Imposto de Importação, concluímos que este é uma ferramenta de intervenção estatal com consequências econômicas, vez que seu intuito principal não é a arrecadação, mas sim um fim socioeconômico, o de garantir a proteção dos produtores nacionais dentro do território brasileiro. Essa tributação não apenas protege, mas fomenta a indústria brasileira, proporcionando vantagem sobre produtos exportados que poderiam em outras circunstâncias, suprimir os esforços de produtoras nacionais, e tornar o país dependente da indústria internacional. Ao se utilizar da extrafiscalidade e sua exceção ao princípio da anterioridade, o Imposto de Importação se torna um dispositivo capaz de controlar preços de produtos importados essenciais para o funcionamento da nação, mesmo que o intuito do imposto seja temporariamente alterado para um fim de maior urgência.

Palavras-chave: imposto, guerra, economia, intervenção, Imposto de Importação.



## **ABSTRACT**

With the advent of the Petroleum Law (Law No. 9.478/1997) in 1997, it is that we really observed the achievement of price liberalization in the fuel market in the country. The Import Tax, a tax levied on all imported products, is a tax that has a regulatory function, not having fiscal objectives, but rather the regulation of economic activity, being one of the taxes responsible for exercising a regulatory function on the country's balance of trade and economy. Analyzing the extrafiscal character of the Import Tax, we conclude that this is a tool of state intervention with economic consequences, once its main purpose is not the collection, but a socioeconomic purpose, to ensure the protection of domestic producers within the Brazilian territory. This taxation not only protects, but fosters Brazilian industry, providing an advantage over exported products that could in other circumstances suppress the efforts of domestic producers, and make the country dependent on international industry. By using the extrafiscality and its exception to the principle of anteriority, the Import Tax becomes a device capable of controlling prices of imported products essential to the functioning of the nation, even if the purpose of the tax is temporarily changed for a purpose of greater urgency.

Keywords: tax, war, economy, intervention, Import Tax.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>10</b>
<b>CAPÍTULO I – DA COMPOSIÇÃO DE PREÇOS DO COMBUSTÍVEL DO BRASIL</b> .	<b>12</b>
1.1 Evolução histórica da política de preços .....	12
1.2 Tributos incidentes sobre os combustíveis .....	14
1.2.1 CIDE - Combustíveis; .....	14
1.2.2. ICMS;.....	15
1.2.3. PIS/COFINS, .....	16
1.2.4. Imposto de importação .....	16
1.3 Incidência sobre o etanol .....	17
1.4 Incidência sobre a gasolina .....	17
1.5 Refinarias .....	18
1.6 Formuladoras .....	18
<b>CAPÍTULO II – O IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO E SUA INCIDÊNCIA</b> .....	<b>20</b>
2.1 Critérios Constitucionais do Imposto de Importação .....	20
2.2 Regra Matriz .....	22
2.2.1 Aspecto Material .....	23
2.2.2 Aspecto Temporal .....	24
2.2.3 Aspecto Espacial .....	25
2.2.4 Aspecto Pessoal .....	25
2.2.5 Aspecto Quantitativo .....	26
2.3 Legislação Aplicável .....	26
<b>CAPÍTULO III- O IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO SOBRE OS COMBUSTÍVEIS EM TEMPOS DE GUERRA</b> .....	<b>28</b>
3.1 Caráter extrafiscal do Imposto de Importação e seus impactos econômicos.....	28
3.2 Políticas de controle de preço.....	31
3.3 Consequências dos conflitos armados na pós globalização .....	33

<b>3.4 Medidas fiscais em caso de guerra externa .....</b>	<b>34</b>
<b>CONCLUSÕES.....</b>	<b>38</b>
<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>39</b>

## INTRODUÇÃO

À luz dos últimos acontecimentos que vêm se desenrolando no cenário mundial e impactando a vida dos brasileiros diariamente, levantam-se algumas questões de suma relevância no que tange a tributação do petróleo comercializado em território nacional.

Pode-se imaginar que com a Petrobras detendo grande maioria da capacidade de refino do país, a influência de tais conflitos não abarcaria tal peso na composição de preços dos combustíveis em território nacional, mas a verdade é que o Brasil está longe de ser autossuficiente e ainda depende da importação de insumos para a produção dos combustíveis consumidos pelos brasileiros.

Prima facie, existe o “mito” a ser superado acerca da autossuficiência de produção petrolífera que a Petrobras supostamente deteria em território nacional. São muitos os fatores que desbancam tal desentendimento, iniciando-se pelo fato de que, quando implantadas, as refinarias nacionais foram desenvolvidas para operar com óleo importado, não estando preparadas para lidar exclusivamente com o produto que passou a ser extraído a partir da década de 1980 com a implantação da Bacia de Campos.

Outro motivo a ser analisado, seria o fato de que os combustíveis extraídos nacionalmente não atendem a demanda do país, tanto em volume quanto em diversidade, levando em consideração que existem diferentes tipos de combustíveis extraídos que divergem em peso, viscosidade, ter maior ou menor grau de enxofre, por exemplo.

Assim sendo, não há o que se falar em autossuficiência, pois claro está que por mais que o Brasil produza grande parte do combustível que consome, ainda é muito dependente de insumos importados para a produção de combustíveis variados comercializados no mercado interno.

Ultimamente, vemos que os conflitos armados se provam grandes influenciadores nos preços desses produtos importados, principalmente se os países envolvidos são grandes produtores dos mesmos, como é o caso da Rússia com o barril do petróleo, um dos produtos que o Brasil importa a fim de suprir a demanda de combustíveis no país.

O Imposto de Importação, imposto incidente sobre todos os produtos importados, aqui trabalhado de maneira específica sobre os combustíveis, é um tributo que possui função regulatória, não tendo objetivos fiscais, mas sim de regulação da atividade econômica, sendo um dos tributos responsáveis por exercer uma função regulatória na balança comercial e na economia do país.

Assim sendo, iremos observar no decorrer deste projeto o objetivo do Imposto de Importação, qual o seu papel e importância como tributo, sua incidência sobre os combustíveis, como este afeta no valor de consumo, a legislação que regula a aplicação do mesmo e quais as consequências que abarcam na aplicação do II em tempos de guerra. Tal qual como este pode ser usado ou não de maneira a abrandar as consequências trazidas por conflitos armados que ocorrem do outro lado do globo, nos quais o Brasil nem sequer participa, mas ainda sente os efeitos diariamente.

## **CAPÍTULO I – DA COMPOSIÇÃO DE PREÇOS DO COMBUSTÍVEL DO BRASIL**

### **1.1 Evolução histórica da política de preços**

O Estado Brasileiro possuía controle de toda a cadeia de precificação, margem de comercialização e fretes até menos de 30 anos atrás; apenas em 1996 inicia-se o processo de liberalização de preços em algumas regiões e estados do país nas unidades de comércio atacadista e varejista, das margens de comercialização dos postos revendedores e das distribuidoras dessas regiões com o advento das Portaria MF nº 59/1996 no Distrito Federal e na Base de Barra do Garça (MT); e da Portaria MF nº 292/1996 nos estados de Tocantins e do Mato Grosso e aos municípios de Porto Velho (RO), Manaus (AM) e Belém (PA).

Com o advento da Lei do Petróleo (Lei nº 9.478/1997) em 1997, passando a responsabilidade pelos reajustes nos preços dos combustíveis à cada agente econômico, que estabelecem seus preços de venda e margens de comercialização em cenário de livre concorrência é que realmente observamos a concretização da liberalização de preços no mercado do combustível no país.

A Lei do Petróleo foi a responsável também pela criação da ANP, a Agência Nacional de Petróleo, atribuindo à ela a competência para implementar a política energética nacional no que se refere a petróleo, gás natural e biocombustíveis, sendo seu foco garantir o suprimento de derivados de petróleo, de gás natural e seus derivados e de biocombustíveis, além de garantir que os interesses do consumidor quanto a preço, qualidade e oferta desses produtos seja resguardada. Contudo, vale ressaltar que o controle de preços e quantidades dos produtos comercializados não é uma das atividades pelas quais a ANP é responsável, sendo este estabelecido pela livre concorrência.

A Lei entrou em vigor em 2002, onde pode-se dizer que se inicia de fato a liberalização de preços em toda a cadeia produtiva de petróleo, gás natural e biocombustíveis.

### **1.1.1 A OPEP**

Criada em 1960, em Bagdá, Iraque, a Organização dos Países Exportadores de Petróleo visa a coordenação e unificação das políticas petrolíferas dos Países Membros e determinar os melhores meios para salvaguardar os seus interesses, individual e coletivamente, garantindo que os preços do petróleo oriundo de seus países-membros sejam praticados de forma equitativa.

Sua sede está localizada em Viena, na Áustria, e possui atualmente 12 estados-membros, que são eles: Angola, Argélia, Líbia, Nigéria, Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos, Irã, Iraque, Kuwait, Qatar, Equador e Venezuela; sendo República Islâmica do Irã, Iraque, Kuwait, Arábia Saudita, Venezuela seus cinco países fundadores<sup>1</sup>.

A OPEP hoje detém grande poder no mercado internacional, observando-se o quanto o preço dos combustíveis afeta todos os aspectos da vida de um indivíduo, desde abastecer seu veículo até o preço nas prateleiras de supermercado. Sendo hoje a maior responsável pelo controle de produção, exportação e pela precificação do combustível fóssil, sua influência nas relações econômicas mundiais é inominável.

Mesmo ocupando um lugar privilegiado no ranking dos países que detém as maiores reservas de petróleo do mundo, 15º lugar, o Brasil não é um dos países membros da OPEP. O modelo de cartelização dos preços pelo qual a OPEP opera, prática condenada pela legislação brasileira pelo art. 4º da Lei 8137/90, tende a encarecer o petróleo para as nações menos desenvolvidas, não sendo então nem viável e nem legal a opção do Brasil integrar a Organização.

A criação da Petrobras no ano de 1954 também é um dos motivos pelo qual o Brasil não demonstra interesse em ser membro da OPEP, pois a Petrobras é uma empresa integralmente nacional cujo objetivo é produzir petróleo em solo brasileiro com maior independência das transnacionais, e inclusive da própria OPEP.

---

<sup>1</sup> Member Countries. OPEC. Disponível em: <[https://www.opec.org/opec\\_web/en/index.htm](https://www.opec.org/opec_web/en/index.htm)> Acesso em: 01 de junho de 2022.

## **1.2 Tributos incidentes sobre os combustíveis**

Quem regulamenta a comercialização de combustíveis no Brasil é a ANP, através da Lei do Petróleo (Lei Federal 9.478/97). Ela é a Agência que carrega a responsabilidade de monitorar os preços nos postos em todo o território nacional.

Em se tratando de tributação federal, são dois os impostos direcionados aos cofres da União: A Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE), que envolve a produção, importação e comercialização de combustíveis, que representa cerca de 2% no valor final do produto. E o Programa de Integração Social (PIS) e a Contribuição pelo Financiamento da Seguridade Social (COFINS), que chegam a representar de 7% a 9% do preço do combustível.

Já em se tratando da tributação estadual, o único imposto presente na composição de preços dos combustíveis é o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), cujo valor varia de estado para estado. Destinado para financiar as atividades realizadas pelos Estados, esse tributo é o que representa a maior parte na arrecadação sobre os combustíveis. O cálculo do ICMS é baseado em um preço médio ponderado ao consumidor final (PMPF) na maior parte dos estados, com atualização quinzenal.

Além, é claro, do Imposto de Importação (IPI) que é o imposto que recai sobre todo produto importado que entra no país, e equivale à cerca de 18% do valor final dos combustíveis trazidos de outros países.

Vale também ressaltar que devido à adição de outros combustíveis à gasolina e ao diesel que chegam nos postos de combustíveis agrega no valor final pago. O custo do etanol anidro adicionado à gasolina equivale à 16% do valor final; o custo do biodiesel adicionado ao diesel equivale à 13% do valor final pago pelo consumidor. Tudo isso além da distribuição que revenda que é por volta de 8% para a gasolina, 12% para o diesel e 34% para o gás de cozinha.

### **1.2.1 CIDE - Combustíveis;**

A Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) é um tributo do tipo contribuição especial de competência exclusiva da União previsto na Constituição Federal (artigo 149), de natureza extra fiscal e de arrecadação vinculada, é um instrumento de atuação da União.



A CIDE Combustíveis, instaurada por meio da Lei nº 10.336/2001, é relativa às atividades de importação e comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível.

São contribuintes da CIDE Combustíveis (art. 2º da Lei nº 10.336/2001): Produtor (refinaria); Formulador (laboratórios de pesquisas); Importador (pessoa física ou jurídica) dos combustíveis.

O produto da arrecadação da CIDE tem sua destinação restrita às seguintes finalidades (art. 1º da Lei nº 10.336/2001): Pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, de gás natural e seus derivados e de derivados de petróleo; Financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás; Financiamento de programas de infraestrutura de transportes, garantindo um fluxo constante de recursos para financiar os investimentos no setor; financiamento do Auxílio Gás, programa desenvolvido e implantado pelo governo federal através da Lei 14.237, de 19 de novembro de 2021, destinado a amortecer os efeitos da ascensão dos preços do gás liquefeito de petróleo causados à famílias de baixa renda.

Desde 2018, com o Decreto nº 9.391, de 30 de maio de 2018 alterando o Decreto nº 5.059, de 30 de abril de 2004, que tratam das alíquotas da CIDE, foram reduzidas à zero as alíquotas específicas da CIDE Combustíveis para o óleo diesel e suas correntes.

### **1.2.2. ICMS;**

O ICMS (imposto sobre Circulação de Mercadorias e prestação de Serviços) é um imposto de competência dos Estados e do Distrito Federal, cuja regulamentação constitucional está prevista na Lei Complementar 87/1996 e previsto no art. 155, II da CF/88.

Brevemente, seu fator gerador ocorre quando da: Circulação de mercadorias; Prestação de serviço de transporte interestadual e intermunicipal; Prestação de serviço de comunicação. Pode ser exigido de qualquer pessoa física ou jurídica.

Sua alíquota não é uniforme em todo o país, variando de estado para estado, respeitando o percentual de 25 a 34% para gasolina, 12 a 25% para o diesel e 12 a 30% para o etanol. Em março deste ano, foi aprovada a Lei Complementar 192,

que altera a regra de incidência do ICMS sobre os combustíveis, fixando incidência única da cobrança do imposto sobre combustíveis, inclusive importados.

### **1.2.3. PIS/COFINS,**

PIS, Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público – PIS/PASEP, são tratados no art. 239 da Constituição de 1988 e nas Leis Complementares 7, de 07 de setembro de 1970, e 8, de 03 de dezembro de 1970. COFINS, Contribuição para Financiamento da Seguridade Social, é uma tributação instituída pela Lei Complementar 70 de 30/12/1991.

Esses dois tributos incidentes especificamente sobre os combustíveis possuem uma lei específica para tratar deles, é a Lei 9.718, de 27 de novembro de 1998. Para produtos como os combustíveis, a incidência do PIS e da COFINS é denominada “incidência monofásica” ou “tributação concentrada”, onde o fabricante ou importador desses produtos aplicam alíquotas maiores que as usuais desobrigando o restante da cadeia comercial desses produtos do pagamento das contribuições.

Com a publicação da Lei Complementar 192, de 11 de março de 2022, as alíquotas do PIS/COFINS incidentes na importação de óleo diesel e suas correntes, de biodiesel e de gás liquefeito de petróleo, derivado de petróleo e de gás natural, e de querosene de aviação foram zeradas até 31 de dezembro de 2022.

### **1.2.4. Imposto de Importação**

De maneira breve, o Imposto de Importação, imposto incidente sobre todos os produtos importados, é um tributo que possui função regulatória, não tendo objetivos fiscais, mas sim de regulação da atividade econômica, sendo um dos tributos responsáveis por exercer função regulatória na balança comercial e na economia do país. Este imposto tem sua previsão legal no Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966.

A Alíquota do Imposto de Importação tem por base a Tarifa Externa Comum (TEC) do Mercosul, e seu fator gerador é a entrada de mercadoria estrangeira no país, que pode ser na data do registro da Declaração de Importação de mercadoria despachada para consumo ou, nos casos previstos em lei, no dia do lançamento do correspondente crédito tributário. Sua base de cálculo é:

- a) quando a alíquota for *ad valorem* (percentual), o valor aduaneiro apurado segundo as normas do Artigo VII do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio – GATT (1994); e
- b) quando a alíquota for específica, a quantidade de mercadoria expressa na unidade de medida estabelecida.

### **1.3 Incidência sobre o etanol**

Até o início de 2022, o Imposto de Importação incidente no valor do etanol era de 18%, entretanto, desde o início do ano os brasileiros enfrentaram aumentos constantes e significativos nos valores dos combustíveis, o que levou o Governo Federal a zerar tal imposto em diversos produtos importados em março, um deles sendo o etanol.

A redução ocorreu através da inclusão do etanol na Lista de Exceções à TEC do Mercosul (LETEC) e tem vigência até 31 de dezembro de 2022.

Vale também ressaltar que no biodiesel o percentual incidente do Imposto de Importação sobre o valor aduaneiro da mercadoria é de 16%. Esse é misturado ao diesel fóssil desde 2004.

### **1.4 Incidência sobre a gasolina**

O Imposto de Importação não recai diretamente no valor da gasolina, mas para saber como este afeta no valor final que chega ao consumidor, precisamos entender a composição da gasolina.

A Resolução ANP nº 807 estabelece em seu art. 3º, incisos III e IV as especificações dos tipos de gasolina que levam etanol em sua composição, como destacado *in verbis*:

Art. 3º As gasolinas automotivas classificam-se em:  
(...)

III - gasolina C comum: combustível obtido a partir da mistura de gasolina A comum e de etanol anidro combustível, nas proporções definidas pela legislação em vigor; e

IV - gasolina C premium: combustível obtido a partir da mistura de gasolina A premium e de etanol anidro combustível, nas proporções definidas pela

legislação em vigor;

A Portaria MAPA nº 75/2015<sup>2</sup> por sua vez estabelece que a gasolina C, deve ser composta por um teor de etanol anidro na gasolina C é de 27% em volume para gasolina C Comum e 25% para gasolina C premium.

A incidência, ou no caso atual, o corte do Imposto de Importação do etanol, tem impacto no preço da gasolina já que um percentual de 25% ou 27% do etanol é adicionado na gasolina como álcool anidro, vendida nos postos de combustíveis de todo o país.

### **1.5 Refinarias**

As refinarias são estruturadas para processar o petróleo e obter uma grande variedade de derivados do mesmo. Entre os principais produtos estão a gasolina, óleo diesel, gás liquefeito, querosene para aviões a jato, querosene para iluminação, solventes, lubrificantes, coque de petróleo, resíduos e parafinas.

O processo realizado pelas Refinarias tem por objetivo realizar a separação dos diversos tipos de hidrocarbonetos presentes no petróleo, proporcionando a produção desses derivados. A Petrobras possui atualmente 14 refinarias no território nacional, estando a grande maioria situada na região sul do país. (PETROBRAS, 2022)

### **1.6 Formuladoras**

O exercício da atividade de formulação de combustíveis está regulamentado pela Resolução ANP Nº 5 de 2012, que consiste na produção de gasolina e óleo diesel por meio de mistura mecânica de hidrocarbonetos líquidos. Refinarias e centrais de matérias-primas petroquímicas também podem exercer a atividade de formulação de combustíveis, não somente as formuladoras, desde que obedeçam a todos os padrões de qualidade da ANP.

Segundo a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis

---

<sup>2</sup> BRASIL, Portaria MAPA nº 75, de 05 de março de 2015. Fixa, o percentual obrigatório de adição de etanol anidro combustível à gasolina. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=281775>> Acesso em: 03 de junho de 2022.

(ANP), todas as gasolinas produzidas no Brasil, como em todo o mundo, são formuladas, pois são misturas de hidrocarbonetos, partindo assim a ideia de que a gasolina formulada possui qualidade inferior à gasolina refinada, sendo que a formulada pode chegar até a ser superior em qualidade do que a refinada. (DADOS.GOV, 2022)

## **CAPÍTULO II – O IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO E SUA INCIDÊNCIA**

Neste capítulo, trataremos de maneira mais profunda o principal objeto deste estudo: o Imposto de Importação. Serão enunciados suas principais características, incidência, aspectos e legislação aplicável. De maneira sucinta, a fim de entender como o Imposto afeta a economia nacional e como este é afetado pela economia e referências exteriores, serão expostos os elementos necessários para analisar a variação nos valores dos combustíveis dentro do território nacional testemunhada nos últimos meses.

### **2.1 Critérios Constitucionais do Imposto de Importação**

É uma das tributações mais antigas da legislação brasileira, a primeira vez que foi introduzida em lei foi no ano de 1966 através da Lei nº 5.172 de 1966, o Código Tributário Nacional (CTN). Logo após foi instituído através do Decreto Lei nº 37 no mesmo ano, que teve a missão de dispor especificamente acerca do Imposto de Importação; Decreto este que atuou como ponte para que em 1988 o Imposto de Importação fosse recepcionado pela Constituição Federal. (BRASIL, 1966, *online*)

Imposto é o tributo com um fato gerador que consiste em situação independentemente de qualquer atividade por parte do Estado, a qualquer título. Esse preceito está disposto no artigo 16 do Código Tributário Nacional, editado em 1966, ainda vigente. *In verbis*: “Imposto é o tributo cuja obrigação tem por fato gerador uma situação independentemente de qualquer atividade estatal específica, relativa ao contribuinte.” (BRASIL, 1966, *online*)

O Imposto de Importação (II) está expressamente disposto no artigo 153, inciso I da Carta Magna, elencando a União Federal como competente e vocacionada a estimular/desestimular determinado comportamento ao contribuinte, sendo como já mencionado anteriormente, um tributo extrafiscal e regulatório.

“Art. 153. Compete à União instituir impostos sobre:  
I - Importação de produtos estrangeiros; (...)” (BRASIL, 1988, *online*)

É um imposto de natureza extrafiscal, ou seja, sua finalidade principal não é a arrecadação, e sim estimular ou inibir comportamentos dos contribuintes por meio de regulação das atividades econômicas. Deste modo, o Imposto de Importação é um instrumento destinado à proteção da indústria nacional. Por esse motivo, sua incidência só se justifica quando há similaridade entre o produto estrangeiro e o nacional. Nas palavras de Regina Helena Costa,

(...) se há produto similar nacional, a importação do produto estrangeiro será gravada pelo Imposto de Importação, exatamente porque, como visto, a função precípua desse imposto é a proteção da indústria nacional. Diversamente, em se tratando de produto sem similar nacional, em condições de substituir o importado, é caso de isenção, porquanto não há o que proteger. (COSTA, 2014, p. 352)

O Imposto de Importação é considerado extrafiscal em sua função, pois sua função principal não é a arrecadação, e sim político-econômica finalizando a proteção da indústria pátria, sendo um importante instrumento para esta regulação, e por este motivo sua alíquota pode ser alterada por decreto presidencial, não incidindo o princípio da legalidade nem anterioridade.

A não aplicação do princípio da legalidade para a alíquota do Imposto de Importação referente ao Imposto de Importação está expressamente disposta no art. 153, § 1º da Constituição Federal, e cita especificamente, dentre outros impostos, o Imposto de Importação. Consiste em proporcionar maior liberdade ao Poder Executivo em relação à alteração das alíquotas, nos limites e condições estabelecidas em lei. A exceção na finalidade extrafiscal já trazida à discussão anteriormente, para regular a balança comercial interna.

O Imposto de importação constitui exceção também, ao princípio da anterioridade, conforme dispõe o art. 150, § 1º da Constituição da República de 1988, por serem revestidos de caráter extrafiscal diante do caráter regulatório que exercem

na economia de um país. Para melhor controle e regulação do mercado, o Imposto de Importação não está submetido à observância das anterioridades nem do exercício financeiro (a partir do próximo ano), nem da nonagesimal mínima (pelo menos 90 dias após a publicação), previstas no art. 150, III, “b e c”, da CF, permitindo que sua eficácia seja imediata após a publicação.

## 2.2 Regra Matriz

Para entender a Regra Matriz do Imposto de Importação, torna-se necessário compreender primeiro o conceito e importância de alguns termos. De acordo com a Receita Federal, importação é o processo no qual um produto ou serviço de países externos é comprado e trazido para o próprio país. A chegada desse novo produto ou serviço no mercado interno pode ser realizada de forma temporária ou definitiva, formal ou informal. A mercadoria só é considerada importada após sua internalização no país, por meio do desembaraço aduaneiro e do recolhimento dos tributos exigidos em lei. (EMPRESAS & NEGÓCIOS, 2022, *online*)

O termo produtos, utilizado no inciso I do artigo 153 já gerou bastante discussão acerca de seu conceito, e hoje é entendido como qualquer coisa que foi extraída de outra. Não apenas um bem ou uma mercadoria a que se atribui valor e que seja material, mas dando espaço para além do material e precificado. Abriu espaço para serviços, que são produtos da força de trabalho de certo profissional, não apenas o palpável.

Quanto aos contribuintes do Imposto de Importação, o Decreto-Lei nº 2.472, de 1988 alterou a redação do artigo 31 do Decreto-Lei nº 37, de 1966, passou a dispor assim:

Art. 31 - É contribuinte do imposto:

I – o importador, assim considerada qualquer pessoa que promova a entrada de mercadoria estrangeira no território aduaneiro;

II – o destinatário de remessa postal internacional indicado pelo respectivo remetente; e

III – o adquirente de mercadoria entrepostada. (BRASIL, 1966, *online*)



Existem também os responsáveis deste imposto, que estão elencados no artigo sucessor do Decreto Lei 37/66, entre estes os responsáveis solidários, que respondem juntamente com o contribuinte, como se observa a seguir:

Art . 32. É responsável pelo imposto:

I - o transportador, quando transportar mercadoria procedente do exterior ou sob controle aduaneiro, inclusive em percurso interno;

II - o depositário, assim considerada qualquer pessoa incumbida da custódia de mercadoria sob controle aduaneiro.

Parágrafo único. É responsável solidário:

I - o adquirente ou cessionário de mercadoria beneficiada com isenção ou redução do imposto;

II - o representante, no País, do transportador estrangeiro;

III - o adquirente de mercadoria de procedência estrangeira, no caso de importação realizada por sua conta e ordem, por intermédio de pessoa jurídica importadora.

c) o adquirente de mercadoria de procedência estrangeira, no caso de importação realizada por sua conta e ordem, por intermédio de pessoa jurídica importadora;

d) o encomendante predeterminado que adquire mercadoria de procedência estrangeira de pessoa jurídica importadora. (BRASIL, 1966, online)

Agora que as definições foram feitas, pode-se discorrer com mais clareza os aspectos de incidência do Imposto de Importação.

### **2.2.1 Aspecto Material**

O Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, em seu artigo 1º, define como fato gerador do Imposto de Importação a “entrada de mercadoria no Território Nacional”, já o artigo 153 da Constituição Federal de 1988, determina que compete à União, instituir impostos sobre a “importação de produtos estrangeiros”. Visando evitar a restrição do texto constitucional, o Imposto de Importação aplica-se a todos os produtos estrangeiros que adentrarem o território nacional, não apenas às mercadorias, não limitando assim a incidência do II apenas aos bens destinados ao comércio.

Então, como aspecto material da hipótese de incidência do Imposto sobre Importação, toma-se o verbo, importar e o complemento, produto, de maneira que a entrada do produto estrangeiro, figurado como qualquer bem produzido no exterior, pela natureza ou pelo homem. Não se restringe aos produtos destinados ao comércio,

no território nacional, assim considerado território geográfico, enseja a incidência do Imposto de Importação.

Entretanto, para configurar o fator gerador do Imposto de Importação, é necessário que o produto estrangeiro seja incorporado à economia nacional, sendo necessário mais do que seu mero ingresso físico no país. (JUNIOR, Carlos A. de Carvalho Mota. 2007, *online*).

### **2.2.2 Aspecto Temporal**

O critério temporal da hipótese de incidência é o conjunto de elementos, constantes dos textos legais, que definem o momento em que se considera ocorrido o fato jurídico tributário em sentido estrito. O artigo 19 do CTN define que o momento no qual um produto pode ser tributado é a partir do momento em que ele ingressa dentro do território aduaneiro brasileiro.

Entretanto, o artigo 23 do Decreto-Lei nº 37 traz a possibilidade de uma interpretação diferente deste momento, que seria o do registro da declaração de importação, e não a data da entrada física no território nacional. O registro da Declaração de Importação ou um documento equivalente, é o fato gerador que deve ser levado em consideração a respeito da incidência do Imposto de Importação. Dispõe Regina Helena Costa a respeito dos diferentes posicionamentos encontrados na doutrina:

Afastadas as teses segundo as quais o momento em que se considera nascida a obrigação tributária é: (a) o da realização do negócio jurídico de importação; (b) o da entrada do bem no território nacional e (c) o do desembarço aduaneiro na repartição competente, mediante a interpretação do disposto no art. 44 do Decreto -Lei n. 37, de 1966, prevaleceu o entendimento segundo o qual a obrigação de pagar o Imposto de Importação nasce no momento do registro da Declaração de Importação na repartição aduaneira. (Nesse sentido firmou -se a jurisprudência do STJ [v.g. REsp 250.379 -PE, 2ª T., Rel. Min. Francisco Peçanha Martins, j. 21.5.2002]). (COSTA, 2014, p. 256)

Desta forma, a doutrina existente sobre o assunto define que a exigência da cobrança do Imposto de Importação nasce com o Registro da Declaração de Importação.

### **2.2.3 Aspecto Espacial**

O aspecto espacial de um tributo delimita o local onde a lei considera o fato gerador efetivado. No caso do imposto em questão, incide sobre a importação de produtos estrangeiros, e sobre a bagagem de viajante procedente do exterior. Sendo assim, seu aspecto espacial será o local onde a mercadoria encontra-se armazenada, sob o controle da alfândega (o chamado território aduaneiro). (BRASIL, 1966, *online*)

O local do fato gerador é verificado através dos documentos “conhecimento de transporte” e “manifesto de carga”, pela autoridade responsável, que além de verificar o local alfandegado, identifica também o sujeito passivo da obrigação. Se essas informações não puderem ser identificadas, é necessário a instauração de processo administrativo, que deve ser formalizado pelo sujeito ativo. (BRASIL, 1966, *online*)

### **2.2.4 Aspecto Pessoal**

É o aspecto pessoal da Regra Matriz do Imposto de Importação que define quais são os sujeitos que integram, na qualidade de sujeito ativo e passivo, a relação jurídica tributária. No Imposto de Importação, temos como sujeito ativo a União, conforme os artigos 153, inciso I da Constituição Federal e do artigo 19 do Código Tributário Nacional.

O sujeito passivo na relação jurídico-tributária dentro do imposto de importação traduz-se na pessoa física ou jurídica, que realiza o aspecto/critério material da hipótese tributária diretamente, ou algum outro determinado por lei, como dispõe o artigo 22 do Código Tributário Nacional, que o contribuinte do imposto é o importador ou a quem a lei equiparar, inclusive já foi explicado acima quem pode ser o contribuinte e os responsáveis pelo pagamento, nos termos dos artigos 31 e 32 do Decreto-Lei nº 37/66.

### 2.2.5 Aspecto Quantitativo

O pagamento é realizado pelo sujeito passivo da obrigação, enquanto o sujeito ativo recebe. Para efetuar o cálculo do valor devido, é realizada a conjugação de duas grandezas: Base de Cálculo e Alíquotas. O artigo 2º do Decreto-Lei nº 37 traz a definição da base de cálculo do Imposto de Importação.

Nos casos de alíquota *ad valorem*, sendo o valor aduaneiro, obtido mediante declaração do importador ou utilizando-se dos métodos de valoração aduaneira. Se tratando de alíquota específica, a base de cálculo do Imposto de Importação é a quantidade da mercadoria:

Art. 2º - A base de cálculo do imposto é:  
I - quando a alíquota for específica, a quantidade de mercadoria, expressa na unidade de medida indicada na tarifa;  
II - quando a alíquota for "ad valorem", o valor aduaneiro apurado segundo as normas do art. 7º do Acordo Geral sobre Tarifas Aduaneiras e Comércio - GATT. (BRASIL, 1966, *online*)

Juntamente com a base de cálculo, a alíquota contribui na definição do critério quantitativo da prestação objeto da obrigação tributária principal relativa ao Imposto de Importação.

### 2.3 Legislação Aplicável

O Imposto de Importação tem sua legislação básica no Decreto-Lei nº 37 de 1966 e no Regulamento Aduaneiro (Decreto nº 6.759 de 2009). A previsão legal está na Constituição Federal de 1988, no artigo 153, inciso I. Está também previsto nos artigos 19 e 22 do Código Tributário Nacional, que estabelecem as normas gerais tocantes ao Imposto de Importação, definindo os arquétipos para o fato gerador, base de cálculo e contribuintes.

A principal legislação que discorre sobre o Imposto de Importação é o Decreto-Lei nº 37 de 1966, que está vigente até o presente momento, mas já sofreu diversas alterações ao longo das décadas, sendo as mais substanciais o Decreto-Lei

nº 2.472 de 1988, da Lei nº 10.833 de 2003 e da Lei nº 12.350 de 2010. Importante mencionar o Decreto nº 6.759 de 2009, que apresentou também grande influência no Imposto de Importação, que regulamenta a administração das atividades aduaneiras e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior, sendo o atual Regulamento Aduaneiro.

Existem ainda muitas outras legislações que ofereceram certa influência e/ou complementam seu texto legal, como o Decreto nº 92.930 de 1986, que promulga o Acordo sobre a Implementação do artigo VII do GATT que dispõe acerca da valoração aduaneira; a Instrução Normativa SRF 80 de 1996, que institui a Nomenclatura de Valor Aduaneiro e Estatística (NVE), visando a identificação da mercadoria submetida a despacho aduaneiro de importação, para efeito de valoração aduaneira, e o aprimoramento dos dados estatísticos de comércio exterior; e o Decreto nº 660 de 1992, que criou o SISCOMEX (Sistema de Comércio Exterior), sistema informatizado de controle das importações e exportações. (PAULSEN. 2022, p. 7)

## **CAPÍTULO III- O IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO SOBRE OS COMBUSTÍVEIS EM TEMPOS DE GUERRA**

Neste capítulo, traz-se à discussão como o Imposto de Importação afeta a economia brasileira e é afetada por questões políticas, culturais e econômicas mundiais, bem como conflitos armados, que não necessariamente remetem ou envolvem o Brasil diretamente, buscando assim evidenciar como o movimento da globalização afeta a economia nacional através dos seus impactos no Direito Tributário pátrio.

### **3.1 Caráter extrafiscal do Imposto de Importação e seus impactos econômicos**

Antes, necessário se faz conceituar ordem econômica e entender como e por quais motivos o Estado pode interferir na economia.

O Autor Leonardo Vizeu Figueiredo, define a ordem econômica como sendo:

[...] o tratamento jurídico disciplinado pela Constituição para a condução da vida econômica da Nação, limitado e delineado pelas formas estabelecidas pela própria Lei Maior para legitimar a intervenção do Estado no domínio privado econômico.<sup>3</sup>

Deve-se ressaltar que o desenvolvimento econômico somente é alcançado quando o Estado propicia às pessoas não apenas riqueza, mas acesso à qualidade de vida, como, por exemplo, o acesso aos direitos sociais previstos no artigo 6º, da

---

<sup>3</sup> FIGUEIREDO, Leonardo Vizeu. **Lições de Direito Econômico**. 7 ed., rev. atual. e ampl., Rio de Janeiro: Forense, 2014.

Constituição Federal, dentre outros de extrema importância e destaque no citado comando legal.

Convém destacar também o artigo 170 da Constituição Federal, o qual dispõe acerca dos princípios que regem a ordem econômica, *in verbis*:

*Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, **tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social**, observados os seguintes princípios:*

*I - soberania nacional;*

*II - propriedade privada;*

*III - função social da propriedade;*

*IV - livre concorrência;*

*V - defesa do consumidor;*

*VI - defesa do meio ambiente;*

*VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 42, de 19.12.2003)*

*VII - redução das desigualdades regionais e sociais;*

*VIII - busca do pleno emprego;*

*IX - tratamento favorecido para as empresas brasileiras de capital nacional de pequeno porte.*

*IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 6, de 1995)*

*Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei. (BRASIL, 1988, online)*

O autor Leonardo Vizeu Figueiredo, discorre sobre as seguintes formas econômicas de Estado em sua Lições de Direito Econômico: a) *Estado Liberal*, o qual basicamente exalta o princípio da livre-iniciativa, baseada na teoria de Adam Smith, modelo que seria regulado pela total liberdade do mercado; b) *Estado Intervencionista Econômico*, visa, primordialmente, a assegurar a livre concorrência por meio de políticas públicas intervencionistas do Estado, regular o mercado por meio da intervenção estatal, obtendo o crescimento econômico e aumentando a geração de trabalho; c) *Estado Intervencionista Social*, já esta forma de intervenção estatal, se

preocupa basicamente com a garantia do bem estar social, onde toda a sociedade assume os ricos sociais; d) *Estado Intervencionista Socialista*, é norteado pela intervenção máxima onde o interesse coletivo prevalece ao interesse individual; e) *Estado Regulador*, este modelo seria a fundição entre o modelo de liberalismo e os modelos de intervenção social e socialista, onde o Estado intervém na economia na medida em que a constituição autoriza, visando à proteção dos direitos sociais sem, contudo, desrespeitar a livre-iniciativa e a livre-concorrência.

Com efeito, verifica-se que o Estado brasileiro adotou o modelo de Estado Regulador, podendo intervir ordinariamente de forma indireta e, extraordinariamente, de forma direta.

No Brasil, a tributação constitui poderoso instrumento da ação estatal sobre a economia, o que dá grande importância às técnicas extrafiscais adotadas, tendo em vista a realização das metas de desenvolvimento e justiça social.

Para o Estado moderno, as finanças públicas não são apenas um meio de assegurar a cobertura de suas despesas de administração, mas também, e sobretudo, constituem um meio de intervir na vida social, de exercer uma pressão sobre os cidadãos, para organizar a nação como um conjunto.

Assim, a atuação estatal econômica voltada à extrafiscalidade encontra-se materializada no uso de tributos extrafiscais e de incentivos ou benefícios fiscais, como bem diz Luís Eduardo Schoueri.<sup>4</sup>

A função precípua do tributo é angariar receitas suficientes ao custeio do Estado. A extrafiscalidade se opera quando o tributo é utilizado com outras finalidades que vão além da arrecadação. Ao utilizar o tributo com finalidade extrafiscal, pretende o Estado alcançar outro fim que não, apenas, o de financiar as suas atividades. Paulo de Barros Carvalho traz valiosa visão acerca do assunto:

“A experiência jurídica nos mostra, porém, que vezes sem conta a compostura da legislação de um tributo vem pontilhada de inequívocas providências no sentido de prestigiar certas situações, tidas como social, política ou economicamente valiosas, às quais o legislador dispensa tratamento mais confortável ou menos gravoso. A essa forma de manejar elementos jurídicos usados na configuração dos tributos, perseguindo objetivos alheios aos meramente arrecadatários, dá-se o

---

<sup>4</sup> SCHOUERI, Luís Eduardo. **Normas tributárias indutoras e intervenção econômica**. Rio de Janeiro: Forense, 2005, p. 16.



nome de extrafiscalidade.”<sup>5</sup>

Analisando o caráter extrafiscal do Imposto de Importação, podemos concluir que este é uma ferramenta de intervenção estatal com consequências econômicas, vez que, ao visar proteger a comercialização de produto nacional, ele incide em produtos originários de outros países - que se assemelham ao produto nacional – que entram no território alfandegário.

Essa tributação não apenas protege, mas fomenta a indústria brasileira, proporcionando vantagem sobre produtos exportados que poderiam em outras circunstâncias, suprimir os esforços de produtoras nacionais, e tornar o país dependente da indústria internacional.

### **3.2 Políticas de controle de preço**

A criação do Conselho Nacional do Petróleo (CNP) em 1938 foi o marco do início do controle de preços dos combustíveis no Brasil. Naquele mesmo ano foi instituído o Decreto-Lei 538/38 que dava plenos poderes ao Conselho para instituir a precificação dos combustíveis, importados ou refinados dentro do país.

Foram décadas que por vezes suprimiam, e por muitas outras reforçavam a autoridade da CNP no que tange a precificação dos combustíveis. Em 1964 com a Lei 4.452 o Conselho chega inclusive a ser o responsável por ditar os valores que chegariam ao consumidor final, com o texto do art. 13. Essa prática se demonstrou ineficaz pois dependia de estimativas que eram definidas previamente e perduravam por meses, causando engessamento nos preços durante longos períodos de tempo, o que não protegia a indústria vez que essa ainda estava sujeita à mudança de preços internacional, causando grandes inflações no valor dos combustíveis.

Em 1953 vemos a criação da Petrobras para garantir o monopólio do setor petrolífero do país, que até 1997 detinha poder exclusivo para as atividades de exploração, lavra, refino e mais tarde, até mesmo a importação de petróleo, gás e derivados. As únicas atividades das quais a estatal não detinha controle exclusivo eram a distribuição e a revenda vez que o mercado já era dominado por grandes nomes como Shell e Atlantic.

Em 1997, depois de décadas de monopólio e controle exclusivo do estado

---

<sup>5</sup> CARVALHO, Paulo de Barros. **Curso de direito tributário**, p. 287.

ocorre a abertura do mercado. Com a Petrobras atuando como responsável pelo controle de basicamente todas as transações, recolhimentos, ressarcindo os distribuidores pela diferença que pagavam do frete dos combustíveis, bem como controlar o repasso dos incentivos aos produtores e manejar as diferenças de preços do petróleo e derivados importados comercializados internamente, surgiu uma dívida bilionária do Governo Federal com a Petrobras, tornando sua atuação exclusiva em praticamente todos os setores do combustível impossível de sustentar, tornando abertura do mercado de combustíveis a única saída viável.

A Lei 9.478/97, denominada Lei do Petróleo, marca a abertura do mercado, permitindo à outras empresas atuar na exploração, produção, refino e importação de derivados, entretanto manteve o monopólio que o Conselho Nacional de Petróleo possuía previamente no que tangia a precificação do petróleo, mas na figura da ANP (Agência Nacional do Petróleo).

Segue quadro comparativo do mercado petrolífero antes e depois da abertura:

<b>PARÂMETRO COMPARATIVO</b>	<b>DE 1938 ATÉ 1997</b>	<b>DE 1997 EM DIANTE</b>
<b>Característica do mercado de óleo e gás</b>	Fechado	Aberto
<b>Preços dos derivados e biocombustíveis em cada elo</b>	Regulados pelo Estado	Livres
<b>Áreas exploratórias</b>	Propriedade da União	Propriedade da União
<b>Produção de petróleo e gás</b>	Concessão exclusiva da Petrobras a partir de 1953	Concessão pública através de leilões ou contratos de partilha organizados pela ANP
<b>Atividade de Refino</b>	Concessão exclusiva da Petrobras a partir de 1953	Concessão a qualquer agente que cumpra as regras definidas pela ANP
<b>Distribuição e Revenda</b>	Atividade aberta à iniciativa privada, regulada pelo CNP	Atividade aberta à iniciativa privada, regulada pela ANP
<b>Financiamento da Petrobras</b>	Público	Privado

Comparação do mercado brasileiro de O&G antes e depois de 1997 (Fonte: EPBR)

Foram necessários cinco anos para que o país se adaptasse ao novo modelo e deixasse as antigas práticas para trás, exigindo que novas práticas tributárias, regulatórias e das partes que assumiriam papel na liberação. Durante esses quase cinco anos, o Estado conseguiu quitar a dívida que possuía com a

Petrobrás e equiparar os valores no mercado interno ao mercado internacional, e o país estar pronto para a abertura do mercado. Foram 64 anos de monopólio quase que exclusivo do Estado do setor petrolífero, até que finalmente, em 2002 ocorre a abertura.

Hoje, a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) é a responsável por promover a regulação, a contratação e a fiscalização das atividades econômicas inerentes à indústria do petróleo, do gás natural e dos biocombustíveis, atuando desde a exploração e produção até o levantamento de preços que chegam ao cliente final. Sua competência institucional está estabelecida na Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997 (Lei do Petróleo), regulamentada pelo Decreto nº 2.455, de 14 de janeiro de 1998. (gov.br, 2022, *online*)

Em respeito ao princípio da defesa da concorrência, a ANP não regula preços ou a oferta de combustíveis, mas age protegendo o processo competitivo dos mercados. Ao tomar conhecimento de fato que possa configurar indício de infração da ordem econômica, a Agência comunica imediatamente ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), para que este adote as providências cabíveis no âmbito da legislação pertinente (Art. 10, Lei nº 9.478/1997). (gov.br, 2022, *online*)

### **3.3 Consequências dos conflitos armados na pós globalização**

Vivemos em um mundo globalizado, isso é fato. Crescemos ouvindo sobre a Globalização e como inúmeros fatos ao longo da história (avanço marítimo, colonização, desenvolvimento da sociedade feudal para mercantil, depois para industrial, etc.), assim como uma intrínseca teia de aranha, foram se desdobrando até chegarmos no mundo como o vemos hoje e, ousado dizer, na aterrorizante conclusão de que nenhum país é autossuficiente e precisam uns dos outros para suprir todas suas necessidades.

A exploração marítima e colonial foram o epítome da abertura das fronteiras das nações, que permitiu grande desenvolvimento na economia global; mas nos deparamos também com uma questão de extrema importância que até o presente momento não recebeu o devido holofote: como cada escolha individual dessas nações afeta as outras direta e indiretamente.

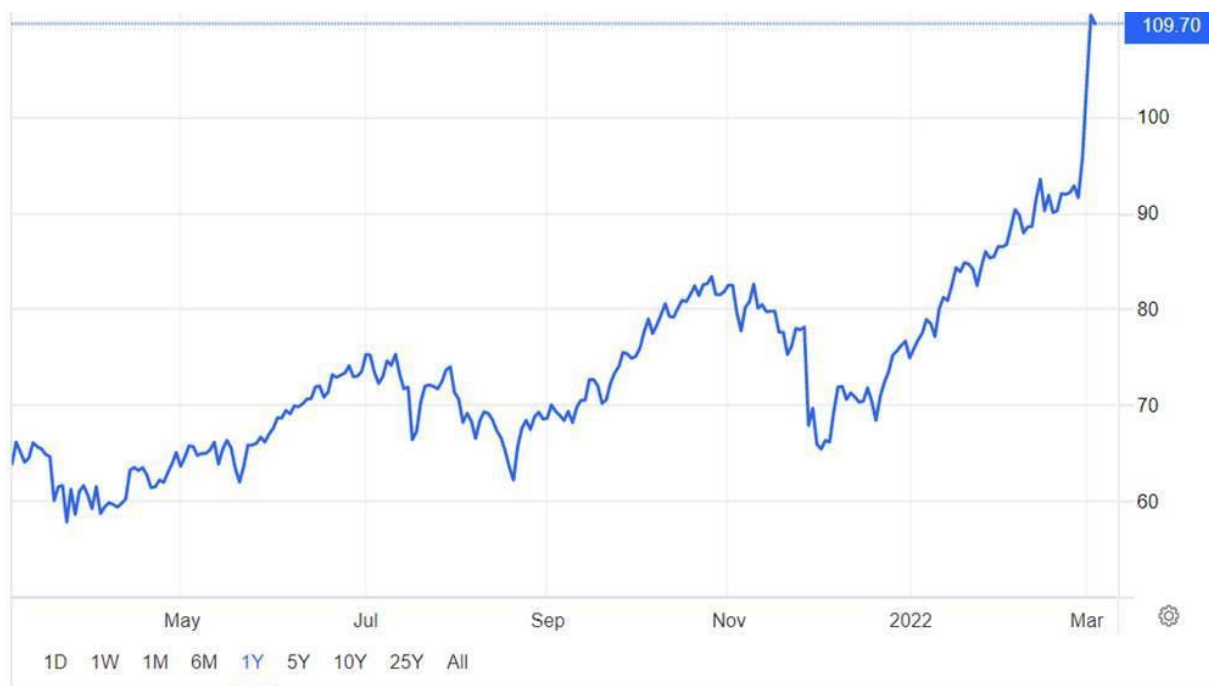
Não é uma questão recente, é algo que vemos se repetindo há mais de um século, com o ponto alto e de maior visibilidade sendo as Duas Grandes Guerras,

onde a escolha de dois países moveu forças armadas e recursos de países do mundo inteiro que não tiveram participação direta no estopim dos conflitos.

Isso nos prova que, com nações intrinsecamente interligadas economicamente e digitalmente, a noção de conflito isolado se perde.

Neste ano vimos em primeira mão como a escolha individual de uma nação afeta fortemente na economia do resto do mundo. 14 dias após o início da guerra entre Rússia e Ucrânia, o barril do petróleo havia subido mais de 20% de acordo com dados do The New York Times. A Rússia sendo o maior exportador de gás natural do mundo, com a sexta maior reserva de petróleo o tornando um dos maiores extratores e exportadores do combustível, só se pode imaginar como ter sua comercialização barrada por diversos países pôde acarretar na maior crise no preço de combustíveis que a atual geração já viveu. (THE NEW YORK TIMES, 2022, *online*)

Observa-se no quadro a seguir a influência de eventos internacionais nos preços dos combustíveis:



Preço do petróleo no ultimo ano (FONTE: tradingeconomics.com)

Então, é necessário que se pense não somente como as políticas tributárias internas podem afetar os preços de produtos e serviços no território nacional, mas como o cenário mundial também tem o poder de afetar a vida e o bolso dos brasileiros.

### 3.4 Medidas fiscais em caso de guerra externa

A Constituição Federal de 1988 dispõe que a União pode instituir empréstimos compulsórios para atender às despesas extraordinárias de guerra externa ou de sua iminência. Na mesma linha, pode ainda a União instituir impostos extraordinários, compreendidos ou não em sua competência tributária, os quais serão suprimidos, gradativamente, cessadas as causas de sua criação, sem necessidade de atender ao Princípio da Anterioridade.

Determina a esse respeito o artigo 76 do Código Tributário Nacional, *in verbis*:

*“Art. 76. Na iminência ou no caso de guerra externa, a União pode instituir, temporariamente, impostos extraordinários compreendidos ou não entre os referidos nesta Lei, suprimidos, gradativamente, no prazo máximo de cinco anos, contados da celebração da paz.”*

Nenhuma das Constituições anteriores a 1946 fazia referência a esses impostos extraordinários.

A Constituição concedeu absoluta liberdade ao legislador infraconstitucional, via lei ordinária, para que este possa estabelecer as bases de cálculo e alíquotas desses impostos, que deverá obedecer aos princípios da igualdade tributária e da capacidade contributiva; por questões claras estes não atendem ao princípio da anterioridade, e mesmo que o legislador possua liberdade para instituir as bases de cálculo, fica explícito no artigo supracitado que estas devem ser feitas dentro dos limites da lei, e com caráter de temporariedade, estipulando ainda que o prazo máximo de vigência é de 5 anos.

### **3.5 O Imposto de Importação como medida de intervenção estatal para proteção da economia**

Como visto anteriormente, o caráter extrafiscal do Imposto de Importação tem o intuito de proteger a indústria nacional, sendo uma ferramenta que visa estimular ou inibir comportamentos dos contribuintes por meio de regulação das atividades econômicas. A não aplicação do princípio da legalidade e da nonagesimal permitem que esse Imposto seja utilizado com caráter de urgência, como foi o que

vimos no início do ano.

Observou-se com a invasão da Rússia no território Ucrâniano no início do ano que os preços do barril de petróleo (uma das commodities mais valiosas do mundo, o petróleo é um insumo imprescindível para a economia moderna e seu valor afeta virtualmente todas as cadeias de produção mundiais) subiram 23% internacionalmente desde o começo do ano de acordo com dados do The New York Times.

Com o petróleo sendo um produto de altíssimo valor, e sua influência em todo o mercado inominável, o país viu seus valores produtos subirem notavelmente, não se atendo apenas aos preços dos combustíveis, mas de todos os produtos consumidos no dia-a-dia de todos os brasileiros. Desde os postos às prateleiras, todos foram afetados, com o exponencial aumento nos preços dos combustíveis sendo os mais notáveis.

Pode-se pensar que um conflito ocorrendo do outro lado do globo não afetaria a vida dos brasileiros, mas o peso que a Rússia possui no mercado petrolífero internacional como um dos maiores exportadores do produto no mundo não pode ser ignorado.

A decisão da Rússia de invadir o território Ucrâniano levou muitos países que tem forte poder de decisão no mercado internacional, como Estados Unidos e Reino Unido, a imporem sanções à Rússia, como bloqueios de exportação e congelamento de ativos, fazendo com que a detentora da sexta maior reserva de petróleo do mundo tivesse sua participação no mercado internacional consideravelmente suprimida. Isso levou os preços do barril de petróleo a dispararem internacionalmente, elevando o valor dos produtos que o levam em sua composição a subirem também. (CNN BRASIL, 2022, *online*)

Como forma de abrandar as consequências dos preços elevados do petróleo e dos combustíveis no Brasil, o Governo Federal decidiu por zerar a alíquota do Imposto de Importação em muitos produtos, incluindo o etanol, que compõe cerca de 25% ou 27% da gasolina, que por sua vez é um dos inúmeros derivados do petróleo, comercializada nos postos de combustíveis em todo país.

O Imposto de Importação teve sua função principal, de estimular ou inibir comportamentos dos contribuintes, utilizada de maneira diferente da que se tem o costume. Ao zerar a alíquota, o Governo Federal agiu com o intuito de proteger a indústria nacional, não dos preços internacionais geralmente inferiores ao do nacional,

mas da inflação internacional do preço de um produto essencial de que a indústria nacional necessita para o devido funcionamento de suas atividades internas.

## CONCLUSÕES

O Imposto de Importação, disposto no artigo 153 da Constituição Federal é um imposto de função regulatória e fiscais, objetivando a regulação da atividade econômica, sendo essencial por exercer função regulatória na balança comercial e na economia do país.

Sua incidência sobre o etanol, combustível componente da gasolina, hoje está zerado devido à crise nos valores do combustível que vimos no decorrer do ano devido à guerra entre Rússia e Ucrânia. A redução veio pela inclusão do etanol na Lista de Exceções à TEC do Mercosul (LETEC) e tem vigência até 31 de dezembro de 2022.

Essa inclusão foi uma medida tomada pelo Governo Federal em vista do aumento constante no valor dos combustíveis e conseqüentemente dos produtos em geral. Viu-se então que o Imposto de Importação poderia ser utilizado como maneira de controle de preços dos combustíveis.

Observa-se então que o Imposto de Importação é uma ferramenta essencial para a garantia da segurança do mercado nacional. Seu aspecto extrafiscal, a não exigibilidade do princípio da legalidade e da nonagesimal são características que permitem ao referido Imposto ser utilizado em situações de urgência em que o mercado se encontre em situação fragilizada, visando o controle na precificação dos produtos até que o mercado se estabilize novamente.



## BIBLIOGRAFIA

AMARO, Luciano. Direito tributário brasileiro. 22 ed. São Paulo: Saraiva, 2017.

ANTÔNIO AUGUSTO SOUZA DIAS JÚNIOR, . O Imposto de Importação na Constituição e na legislação infraconstitucional Conteudo Juridico, Brasilia-DF: 26 abr 2018, 04:15. Disponível em: <<https://conteudojuridico.com.br/consulta/Artigos/51588/o-imposto-de-importacao-na-constituicao-e-na-legislacao-infraconstitucional>>. Acesso em: 05 de setembro de 2022.

ATALIBA, Geraldo. Hipótese de Incidência Tributária. 6ª ed. 7ª tir. São Paulo: Malheiros, 2005.

Atribuições da ANP. Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (gov.br). Publicado em 27 de julho de 2020. Disponível em: <<https://www.gov.br/anp/pt-br/aceso-a-informacao/institucional>> Acesso em: 23 de novembro de 2022.

BRASIL, Lei 4.452, de 5 de novembro de 1964. Altera a Legislação relativa ao Imposto Único sobre lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l4452.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l4452.htm)> Acesso em: 01 de junho de 2022.

BRASIL, Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966. Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. <Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l5172compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l5172compilado.htm)> Acesso em: 28 de agosto de 2022

BRASIL. Lei n. 9.478, de 6 de agosto de 1997. Dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional

de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9478.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9478.htm)> Acesso em: 23 de março de 2022.

BRASIL, Lei Complementar nº 192, de 11 de março de 2022. Define os combustíveis sobre os quais incidirá uma única vez o Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS), ainda que as operações se iniciem no exterior; e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/Lcp192.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp192.htm)> Acesso em: 01 de junho de 2022.

BRASIL, Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966. Dispõe sobre o imposto de importação, reorganiza os serviços aduaneiros e dá outras providências. <Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del0037.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0037.htm)> Acesso em: 30 de maio de 2022.

BRASIL, Resolução ANP nº 807, de 23 de janeiro de 2020. Estabelece a especificação da gasolina de uso automotivo e as obrigações quanto ao controle da qualidade a serem atendidas pelos agentes econômicos que comercializarem o produto em todo o território nacional. Disponível em: <<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-807-de-23-de-janeiro-de-2020-239635261>> Acesso em: 06 de junho de 2022.

BRASIL, 2015. Portaria MAPA nº 75, de 05 de março de 2015. Fixa, o percentual obrigatório de adição de etanol anidro combustível à gasolina. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=281775>> Acesso em: 06 de junho de 2022.

BUENO, Sinara. Imposto de Importação: O que é. Faz Comex. Publicado em 24 de janeiro de 2022. Disponível em: <<https://www.fazcomex.com.br/blog/imposto-de-importacao/>> Acesso em: 23 de março de 2022.

CARVALHO, Paulo de Barros. Teoria da norma tributária. 2. ed. São Paulo: Revista dos tribunais, 1981.

CARVALHO, Paulo de Barros. Curso de direito tributário. 29. ed. São Paulo: Saraiva educação, 2018.

CASTRO, Augusto Olympio Viveiros de. Tratado dos impostos. 2ª ed. 1910.

Controle do preço dos combustíveis. Ministério de Minas e Energia. 2022. Disponível em: <http://antigo.mme.gov.br/web/guest/servicos/ouvidoria/perguntas-frequentes/controlado-preco-dos-combustiveis> Acesso em: 15 de novembro de 2022.

COSTA, Regina Helena. Curso de Direito Tributário - Constituição e Código Tributário Nacional - 4ª edição. 4ª. ed. São Paulo: Saraiva, 2014. v. 1. 479p

DINIZ, Maria Helena. Dicionário Jurídico Universitário. São Paulo, Saraiva, 2010.

FECOMBUSTÍVEIS (Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e Lubrificantes). (2013) Relatório Anual da Revenda de Combustíveis. 2022. Disponível em: Disponível em: [www.fecombustiveis.org.br/](http://www.fecombustiveis.org.br/) Acesso em: 21 de maio de 2022.

Fiscalização. 2020. Ministério de Minas e Energia. Publicado em 21 de outubro de 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/fiscalizacao> Acesso em: 23 de março de 2022

GAUTO, Marcelo. Os pilares da autossuficiência em combustíveis. Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Petróleo e Gás. Publicado em 08 de janeiro de 2021. Disponível em: <<https://epbr.com.br/os-pilares-da-autossuficiencia-em-combustiveis/>> Acesso em: 18 de março de 2022

GAUTO, Marcelo. Os 20 anos de preços livres no mercado de combustíveis do Brasil. Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Petróleo e Gás. Publicado em 05 de abril de 2022. Disponível em: <<https://epbr.com.br/os-20-anos-de-precos-livres-no-mercado-de-combustiveis-do-brasil/>> Acesso em: 21 de novembro de 2022.

GAIER, Rodrigo Viga; SAMORA, Roberto. Petróleo volátil com guerra favorece grandes do setor de combustível do Brasil. Economia UOL. São Paulo e Rio de Janeiro. Publicado em 17 de março de 2022. Disponível em: <<https://economia.uol.com.br/noticias/reuters/2022/03/17/petroleo-volatil-com-guerra-favorece-grandes-do-setor-de-combustivel-do-brasil.htm>> Acesso em: 18 de março de 2022.

Governo Federal anuncia nova redução de 10% no Imposto de Importação de bens comercializados. Gov.br. Publicado em 23 de maio de 2022. Disponível em: <<https://www.gov.br/pt-br/noticias/financas-impostos-e-gestao-publica/2022/05/governo-federal-anuncia-nova-reducao-de-10-no-imposto-de-importacao-de-bens-comercializados>> Acesso em: 01 de junho de 2022.

GRADILONE, Claudio. Entenda por que as sanções à Rússia vão encarecer a gasolina no Brasil. Isto É Dinheiro. Publicado em 01 de março de 2022. Disponível em: <<https://www.istoedinheiro.com.br/entenda-por-que-as-sancoes-a-russia-va-encarecer-a-gasolina-no-brasil/>> Acesso em: 23 de março de 2022.

HARADA, Kiyoshi. Direito financeiro e tributário. 27 ed. rev. e atual. São Paulo: Atlas, 2018.

Histórico da liberação dos preços de combustíveis no mercado brasileiro. Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. Publicado em 25 de fevereiro de 2019. Disponível em: <<https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/precos-e-defesa-da-concorrenca/historico-da-liberacao-dos-precos-de-combustiveis-no-mercado-brasileiro>> Acesso em: 18 de março de 2022.

HORTON, Jake; PALUMBO, Daniele; BOWLER, Tim. Sanções contra Putin: quanto o mundo depende de petróleo e gás da Rússia?. BBC. Publicado em 09 de março de 2022. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/internacional-60673879>> Acesso em 23 de março de 2022.

IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO – II. Invest & Export Brasil. Disponível em: <<http://www.investexportbrasil.gov.br/imposto-de-importacao-ii>> Acesso em: 01 de junho de 2022.

JUNIOR, Carlos A. de Carvalho Mota. Imposto de Importação: Características Básicas. DireitoNet. Publicado em 17 de julho de 2007. <Disponível em: <https://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/3633/Imposto-de-Importacao-caracteristicas-basicas>> Acesso em: 28 de agosto de 2022.

KARABAY, Zeynep Beyza. Natural gas prices hit record levels as Russia-Ukraine war rages. Anadolu Agency. Publicado em 03 de março de 2022. Disponível em: <<https://www.aa.com.tr/en/energy/natural-gas/natural-gas-prices-hit-record-levels-as-russia-ukraine-war-rages/34766>> Acesso em: 24 de novembro de 2022.

KIELISZEK, Ingrid Provasi; BURGAT, Victor; PORFIRIO, Thiago; PRINA, Gabrielle

Lopes. Imposto sobre Importação. Jus.com.br. Publicado em 05 de abril de 2016. <Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/48017/imposto-sobre-importacao>> Acesso em: 05 de setembro de 2022.

KOLACZKOWSKI, Maciej. How does the war in Ukraine affect oil prices?. World Economic Forum. Publicado em 04 de março de 2022. Disponível em: <<https://www.weforum.org/agenda/2022/03/how-does-the-war-in-ukraine-affect-oil-prices/>> Acesso em: 22 de setembro de 2022.

Levantamento de Preços de Combustíveis (últimas semanas pesquisadas). Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (gov.br). Publicado em 18 de agosto de 2022. Disponível em: <<https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/precos-e-defesa-da-concorrencia/precos/levantamento-de-precos-de-combustiveis-ultimas-semanas-pesquisadas>> Acesso em: 21 de novembro de 2022.

MENON, Shanti. War and gas: What Russia's war on Ukraine means for energy prices and the climate. Environmental Defense Fund. Publicado em 09 de maio de 2022. Disponível em: <<https://www.edf.org/article/war-ukraine-driving-gas-prices>> Acesso em: 13 de maio de 2022.

PAULSEN, Leandro. Curso de direito tributário completo. 9. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018.

PAULSEN, Leandro; MELO, José Eduardo Soares de. Impostos federais, estaduais e municipais. 11 ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018.

PERUCCI, Marianna. Aspectos da Regra Matriz do Imposto de Importação (II). JusBrasil. Publicado em 04 de maio de 2017. <Disponível em: <https://mariannaperrucci.jusbrasil.com.br/artigos/454550798/aspectos-da-regra-matriz-do-imposto-de-importacao-ii>> Acesso em: 08 de setembro de 2022.

Petróleo: o que é OPEP e qual a sua função no mercado mundial. Onze. Disponível em: <<https://www.onze.com.br/blog/petroleo-o-que-e-ojep-e-qual-a-sua-funcao-no-mercado-mundial/>> Acesso em: 22 de maio de 2022.

PIRES, Manaoel. Tributação, equidade e crescimento econômico. Folha de São Paulo. Publicado em 21 de fevereiro de 2021. Disponível em: ><https://observatorio-politica-fiscal.ibre.fgv.br/politica-economica/outros/tributacao-equidade-e-crescimento-economico>> Acesso em: 15 de novembro de 2022.

TOH, Michelle; OGURA, Junko; HUMAYUN, Hira; MCGEE, Caitlin; RILEY, Charles; LIPTAK Kevin; HODGE, Nathan; HOROWITZ, Julia; YEE, Isaac; CHEUNG, Eric; FOSSUM, Sam; LIAKOS, Chris. Países ao redor do mundo impõem novas sanções contra a Rússia. CNN Brasil. Publicado em 26 de fevereiro de 2022. Disponível em: <<https://www.cnnbrasil.com.br/internacional/paises-ao-redor-do-mundo-impoem-novas-sancoes-contr-a-russia/>> Acesso em: 24 de novembro de 2022.

SOMMER, Jeff. Russia's War Is Raising Gas Prices and Roiling Financial Markets. The New York Times. Publicado em 10 de março de 2022. Disponível em: <<https://www.nytimes.com/2022/03/10/business/russia-ukraine-war-gas-prices.html>> Acesso em: 18 de agosto de 2022.

TOUON, Lígia. Composição do preço varia: entenda o que pesa mais para gasolina, gás e diesel. CNN Brasil. Publicado em 29 de setembro de 2021. Disponível em: <<https://www.cnnbrasil.com.br/business/composicao-do-preco-varia-entenda-o-que-pesa-mais-para-gasolina-gas-e-diesel/>> Acesso em: 18 de março de 2022.

TORRES, Heleno in Comentários à Constituição do Brasil. 2ª Ed. São Paulo: Saraiva, 2018.

VARSAÑO, Ricardo. A evolução do sistema tributário brasileiro ao longo do século: anotações e reflexões para futuras reformas. Rio de Janeiro: 1996.

VERSIGNASSI, Alexandre. Se o Brasil é autossuficiente em petróleo, por que a gente importa combustível?. Você Sabia - Revista Abril. Publicado em 11 de março de 2022. Disponível em: <<https://vocesa.abril.com.br/coluna/guru/se-o-brasil-e-autossuficiente-em-petroleo-por-que-a-gente-importa-combustivel/>> Acesso em: 20 de março de 2022.

ZALAF, Felipe. Os efeitos tributários de uma guerra, e os reflexos no Direito Tributário nacional. Editora Análise. Publicado em 17 de março de 2022. Disponível em: <<https://analise.com/opiniao/os-efeitos-tributarios-de-uma-guerra-e-os-reflexos-no-direito-tributario-nacional>> Acesso em: 04 de novembro de 2022.

ZIMERMANN, Igor. OPEP: o que é e qual a sua importância? Politize!. Publicado em 27 de julho de 2020. Disponível em: <<https://www.politize.com.br/opep-o-que-e/>> Acesso em: 22 de maio de 2022.