



08/06/2012 01h28

Redução da carga tributária na indústria automotiva

Elói Martins Senhoras *

O ano de 2012 tem representado um momento de inflexão para o governo brasileiro, já que este tem lançado uma série de pacotes fiscais de desoneração fiscal que buscam reaquecer a produção e o consumo frente à desaceleração da economia mundial em uma persistente conjuntura negativa de indicadores nos Estados Unidos e na Europa.

A lógica de desoneração fiscal trazida pelo governo federal nos meses de Abril e Maio de 2012 é o reflexo do "Plano Brasil Maior", em 02 de agosto de 2011, que busca aumentar a competitividade da indústria nacional por meio de incentivos à indústria nacional e ao consumo, sem necessariamente incorrer em uma reforma tributária ou a definição de uma inovativa política industrial.

Nos últimos dois meses o governo federal lançou uma série de medidas de estímulo setorial, como a desoneração da folha de pagamento e o corte de impostos de uma série de setores industriais, bem como estimulou, indiretamente, uma política creditícia mais frouxa, por meio do Banco do Brasil e da Caixa Econômica Federal, com a redução das taxas de juros dos bancos.

Em um contexto em que o Brasil possui fundamentos macroeconômicos bem consolidados em termos de equilíbrio externo (balanço de pagamentos e reservas) e interno (dívida pública interna e inflação), o governo federal introduz medidas pontuais de desoneração fiscal, findando, tanto, acelerar o crescimento industrial, quanto manter o nível de emprego, bem como facilidades de crédito que possibilitem o consumo da nova classe C.

As medidas anunciadas no dia 12 de Maio pelo ministro da Fazenda, Guido Mantega, corroboram para o esforço de dinamizar a produção industrial automobilística, com o corte do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), de maneira complementar ao estímulo do consumo, por meio da redução de impostos para financiamento e aumento dos prazos para compra de veículos, uma vez que este setor tem relevância para a economia brasileira, por representar 5,2% do PIB nacional e 22,5% do PIB industrial.

REDUÇÃO DE IPI EM VEÍCULOS	Regime automotivo (carros nacionais)	Fora do regime automotivo (carros importados)
	<i>Carros até 1.000 cilindradas</i>	
	7% para 0%	37% para 30%
	<i>Carros até 2000 cilindradas</i>	
<i>Flex</i>	11% para 5,5%	41% para 35,5%
<i>Gasolina</i>	13% para 6,5%	43% para 36,5%
<i>Carros utilitários</i>	4% para 1%	34% para 31%

Fonte: Elaboração própria. Baseada nos dados governamentais.

De um lado, para o consumidor roraimense, o governo sinalizou que até 31 de Agosto de 2012 é hora de comprar um carro novo, motivo pelo qual o movimento nas concessionárias aumentou substancialmente, já que aqueles veículos populares, de origem nacional, tiveram uma queda de preços de até 10%, além de facilidades adicionais fornecidas pelos bancos, com taxas de juros menores.

De outro lado, observa-se que as concessionárias já têm ganhado com a dinamização da venda de veículos novos em mais de 4% segundo dados da Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), em contraposição, ao comércio de veículos usados que vai passar por ajustes negativos, com relativa estagnação ao longo do período de vigência do pacote.

Duas advertências são cabíveis: Em primeiro lugar, as eventuais quedas de preços dos veículos variam de maneira assimétrica, entre as faixas de 1.000 e 2.000 cilindradas, bem como entre carros nacionais e importados. Em segundo lugar, para aquelas pessoas que compraram um carro novo na semana anterior às medidas anunciadas pelo ministro Mantega, somente poderão solicitar o estorno de valor pago nas concessionárias, com a queda do IPI, aqueles casos no qual a nota fiscal ainda não tenha sido emitida.

Como estes pacotes federais introduzem, apenas, incentivos fiscais temporários, com o corte de impostos, ou o fornecimento de crédito facilitado e a um custo menor, observa-se que inexiste uma política de reformas estruturais no governo Dilma, mas antes, um esforço conjuntural para manutenção da economia brasileira aquecida no curto prazo, impactando, portanto, na promoção de uma competitividade artificial para a indústria nacional, e, em um possível maior endividamento e inadimplência das famílias no longo prazo.

*** Economista e cientista político. Professor da Universidade Federal de Roraima (UFRR) - E-mail para contato: eloisenhoras@gmail.com - Outros artigos o autor disponíveis em: <http://works.bepress.com/eloi>**