



A cobrança do tributo por quilômetro rodado

CLEDORVINO BELINI

Presidente da Fiat



O mito de Prometeu serve muito bem para representar o eterno embate entre a indústria automobilística e a ferocidade arrecadadora do governo. Vejamos: Prometeu roubou o fogo divino de Zeus para entregá-lo aos homens, que assim puderam evoluir e distinguirem-se dos outros animais. Como castigo, Zeus ordenou que Prometeu fosse acorrentado a um rochedo, onde todos os dias pousava um abutre para comer-lhe o fígado. Sendo Prometeu imortal, regenerava-se para, no dia seguinte, sofrer novamente as dores de sua punição. Por simbologia, Prometeu representa a contínua atração do homem pelo conhecimento. Ao capturar o fogo e compartilhá-lo com os homens, Prometeu expressa a audácia humana nessa busca para alcançar o crescimento e a liberdade.

Lembrando o mito, a indústria automobilística brasileira pode ser comparada a Prometeu. Adquiriu conhecimento tecnológico e produz o automóvel, que oferece aos homens como ferramenta de transporte, trabalho, lazer. O governo surge então no papel de Zeus, e “acorrenta” a indústria a uma lei fiscal draconiana, cujos abutres (IPI, Pis-Cofins,

ICMS etc) provocam a dor do aumento do preço final ao consumidor.

A diferença trágica, porém, entre esta pequena parábola e o mito original é que a punição recai não tanto sobre a indústria, mas sobre os consumidores, que vêm seu acesso ao automóvel limitado por preços inflados por impostos. Enquanto na lenda a humanidade saiu-se beneficiada com o poder do fogo, a liberdade de movimento prometida pelo automóvel permanece ainda longe da universalização em nosso país.

É um fato acima de contestação que a carga tributária brasileira é excessiva. Os números falam por si mesmos. Ela está batendo nos 40% do PIB. No Brasil, o cidadão trabalha mais de quatro meses por ano só para pagar imposto.

A indústria automobilística, por sua importância econômica e pelos altos valores que movimenta, é um alvo preferencial do governo em sua ferocidade arrecadatória. Segundo a Anfavea, a carga tributária média incidente sobre o carro comercializado no Brasil é de 30,4%. Comparando este número aos praticados nos mercados desenvolvidos, vemos que o carro brasileiro carrega

cerca de duas vezes mais impostos que o italiano (16,7%), o francês (16,4%), o inglês (14,9%), o espanhol (13,8%) e o alemão (13,8%). No Japão, a média fica em 9,1%. Nos EUA, 6,1% – isto é, o carro vendido por lá paga cinco vezes menos impostos que no Brasil (Gráfico 1)!

Falando claro: de cada três veículos vendidos no país, um vai para o governo, na forma de impostos.

Do ponto de vista (e do bolso) do consumidor, pagam-se impostos na aquisição de um automóvel (como PIS-Cofins, ICMS, IPI, CPMF e emplacamento); pagam-se ainda taxas e impostos pelo “direito de propriedade” (IPVA, IOF, licenciamento, seguro obrigatório); e também pelo “direito de uso” (de novo, PIS-Cofins, ICMS e CPMF, mais Cide) (Gráfico 2).

O erro não está apenas na alta tributação: está também na forma de tributar.

No Brasil, levando-se em conta o período de utilização de um automóvel, paga-se mais pela aquisição do que pelo uso do carro, exatamente o contrário do que é observado na Europa, por exemplo.

No caso do carro brasileiro, calcula-se que do total de tributos referentes ao automóvel pagos pelo cidadão, 37% estão concentrados na aquisição, 16% recaem sobre a propriedade e 47% incidem na utilização. Usando o mesmo critério, na Europa a aquisição conta por 26% dos impostos e tributos pagos pelo automóvel, isto é, 11 pontos percentuais a menos que no Brasil. Lá, a propriedade é taxada de forma similar (15%), mas a utilização é bem mais pesada (59%) (Gráfico 3).

Isso significa que na Europa tributa-se menos a compra do carro mas o consumidor paga mais para rodar com o veículo – o que nos parece uma decisão coerente, pois o tributo menor na aquisição reduz a pressão sobre o preço de aquisição do bem e facilita sua universalização; já se cobrando mais na utilização, pune-se justificadamente aquele que faz mais uso do bem.

TOQUE DE INTELIGÊNCIA

Cobrar pelo uso, aliás, é a fórmula de sucesso do telefone celular. A aquisição do aparelho tem participação menor no faturamento das operadoras, cujas receitas verdadeiramente importantes estão concentradas na venda dos serviços que disponibilizam por meio do celular. Resultado: os preços dos celulares puderam ser reduzidos drasticamente (em alguns casos ele vem até de graça). Em poucos anos, saímos de uma posição de indigência na telefonia celular para uma situação de grande popularização: já se fala nos 100 milhões de aparelhos celulares em uso no Brasil.

O sistema de tributação do automóvel europeu ganha ainda um toque de inteligência, ao promover uma “punição” gradativa por tempo de uso: quanto mais velho um automóvel, mais caro, proporcionalmente, ficam os impostos de propriedade e utilização, bem como seguro e outras taxas. Desta maneira, o governo estimula uma reciclagem

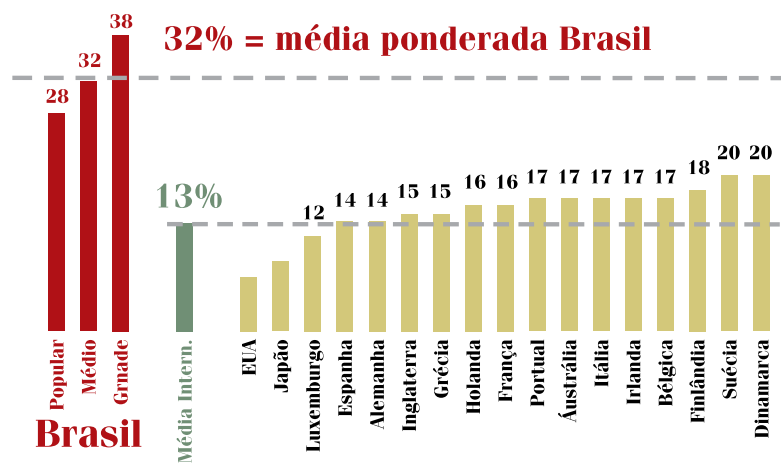
natural da frota e força a retirada de circulação dos carros mais antigos, cuja natural deterioração provocada pelo uso e pelo tempo normalmente faz deles veículos menos seguros. Comparados aos

modelos novos, eles também produzem maior poluição ambiental.

No Brasil, ocorre exatamente o contrário, como podemos comprovar diariamente diante do espetáculo de velhos

GRÁFICO 1

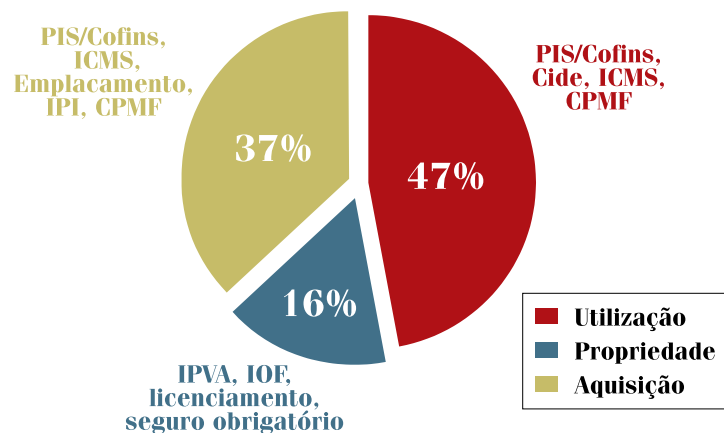
CARGA TRIBUTÁRIA SEM VENDA DE VEÍCULOS (% PREÇO FINAL)

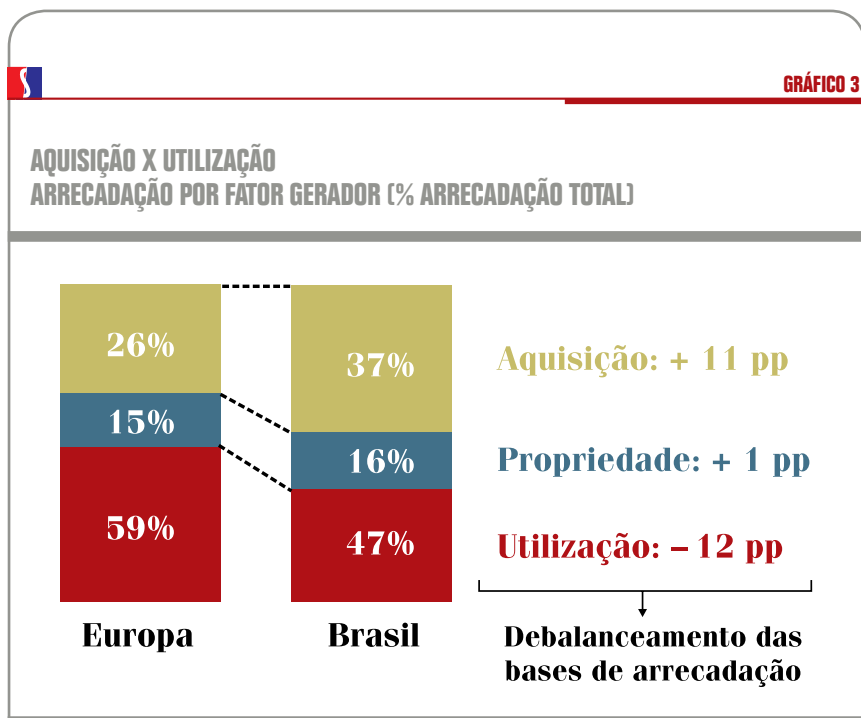


Fonte: Study on Vehicle Taxation in Europe, “Fiscal measures do reduce C)2 emissions (jan/2002), Trevisan

GRÁFICO 2

AUTOMÓVEIS - IMPOSTOS PAGOS





automóveis e caminhões literalmente se arrastando pelas ruas brasileiras, em péssimas condições de manutenção e em situação de risco coletivo.

Ao sobrecarregar o automóvel novo de impostos, o governo faz a conta do curto prazo. E, sob esta ótica, a situação do governo é realmente excelente: o total da arrecadação tributária no setor de automóveis pode ser estimada em torno de R\$ 60 bilhões anuais. Isto é, algo em torno de 12% de tudo o que o governo recolhe de impostos. O automóvel é, para a Receita Federal, uma galinha dos ovos de ouro. Arrecadação certa, fácil, generosa.

A médio e longo prazos, porém, esta é uma conta errada e perigosa para o país. Ao contribuir para elevar o preço final dos veículos, essa tributação excessiva impede a maior popularização do bem e, desta forma, restringe o desenvolvimento da indústria nacional. Sem poder explorar totalmente seu potencial, as montadoras vêm limitadas suas chances de investimento no país. Quer dizer: o imposto alto "amarra" o setor.

No Brasil, o mercado de veículos em 2006 ficou em 1,93 milhão de automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus. Não é pouco, mas poderíamos ter hoje um mercado muito maior, especialmente quando vemos que vendíamos mais do que isso há 10 anos!

Já chegamos aos 2 milhões de veículos por ano em 1997. Naquela época, estimava-se que estaríamos, hoje, no patamar de 2,5 milhões de carros por ano (ou 30% acima do número atual). Não chegamos lá por vários motivos, alguns ligados a problemas econômicos conjunturais (como a crise dos países asiáticos, por exemplo), outros a fatores estruturais, relativos à volatilidade da economia brasileira.

ARRANQUE PRODUTIVO

Neste ano de 2007 vamos possivelmente quebrar a barreira dos dois milhões de unidades vendidas no Brasil, mas não precisaríamos ter esperado 10 anos para quebrar este recorde. O Brasil continua sendo um mercado automotivo de enorme potencial. E

está provado, historicamente, que estimulado de forma correta, ele pode acelerar rapidamente suas taxas de crescimento.

Um exemplo é o fenômeno dos carros "populares" do início dos anos 90. No governo do então presidente Itamar Franco, por conta de um acordo setorial, as alíquotas do IPI cobradas sobre os carros com motor até 1.0 litro foram reduzidas praticamente a zero. Com isso, e outras medidas pontuais, os preços dos carros "mil" caíram e as vendas explodiram, ajudadas, a partir de 1994, pela estabilidade do Plano Real. O mercado brasileiro dobrou de tamanho em quatro anos, atingindo o já citado recorde de 2 milhões de unidades em 1997.

Hoje, vivemos sob uma economia estabilizada, com índices de inflação sob controle. As taxas de juros poderiam melhorar mais ainda, mas elas também se encontram em níveis historicamente baixos (em termos brasileiros) e continuam a cair (ainda que lentamente). Por quê, então, não partir novamente para uma proposta de crescimento do mercado de carros, uma vez que poucos mercados mundiais apresentam condições tão propícias para um arranque produtivo?

No Brasil, são 8,3 habitantes por veículo, contra 6,6 no México, 1,9 na Inglaterra e 1,2 nos Estados Unidos. Não é preciso ir muito longe de nossas fronteiras para entender o que estes números significam: para termos a mesma densidade de habitantes por veículo da Argentina (5,5), a frota nacional precisaria crescer em 9 milhões de unidades. Ou seja, quase seis anos de vendas atuais acumuladas (Gráfico 4).

Promover este crescimento é bom para o Brasil, porque a indústria automotiva é um negócio de grandes números e de grande impacto econômico. Na esteira do vigoroso crescimento do

mercado nos anos 90, as montadoras já instaladas no país e aquelas que decidiram aqui se instalar investiram, em conjunto, mais de US\$ 20 bilhões em nova capacidade produtiva e moderna tecnologia.

Resultado: em pouco tempo, as empresas do setor modernizaram-se, atualizaram-se em relação às suas casas matrizes e deram um salto de qualidade, seja em termos de produto, seja em termos de gestão administrativa.

Os efeitos benéficos daqueles investimentos ainda podem ser sentidos. Estamos hoje muito mais competitivos do que éramos em meados dos anos 90. Isso é bom para o país, como demonstra o bom momento das exportações de automóveis, caminhões e ônibus que experimentamos. Em 2006, a indústria automotiva brasileira exportou US\$ 12,1 bilhões, 8,4% mais que em 2005. Só para comparar, em 1994 a indústria automotiva exportava US\$ 3,1 bilhões, isto é, quatro vezes menos.

Como país, porém, precisamos decidir o que fazer a partir de agora. Enquanto gastamos 10 anos patinando na lenta recuperação desde a queda do mercado a partir de 1998, o mundo não ficou parado. Somente nos últimos 10 anos a Coreia aumentou sua produção total de cerca de 2,4 milhões para 3,5 milhões de carros por ano. Já China, que produzia pouco mais de 1 milhão de automóveis ao ano, já ultrapassou a casa das cinco milhões de unidades/ano. Hoje, produzimos 2,5 milhões de carros por ano, mas poderíamos estar produzindo mais, talvez 3 milhões, ou até 3,5 milhões.

Precisamos correr atrás destes números. Precisamos crescer, e rápido, por que na indústria automotiva a escala produtiva é uma das condições fundamentais para a competitividade. E sendo o Brasil um mercado de possibilidades gigantescas, o estímulo

ao consumo interno é o caminho mais natural para puxar a produção.

“LEGIFERAÇÃO”

As montadoras nacionais não cansam de bater no bumbo: a redução da carga tributária é um caminho para estimular a demanda. A mudança da estrutura tributária, seguindo-se o exemplo europeu, é outra opção.

Além disso, precisamos também corrigir as rocambolescas distorções do aparato tributário brasileiro. Na cadeia produtiva, os impostos em cascata acabam por sabotar a competitividade de todo o sistema. Pode-se contar cerca de 10 passagens consecutivas e acumulativas de ICMS na cadeia do aço, para ficarmos apenas em um exemplo.

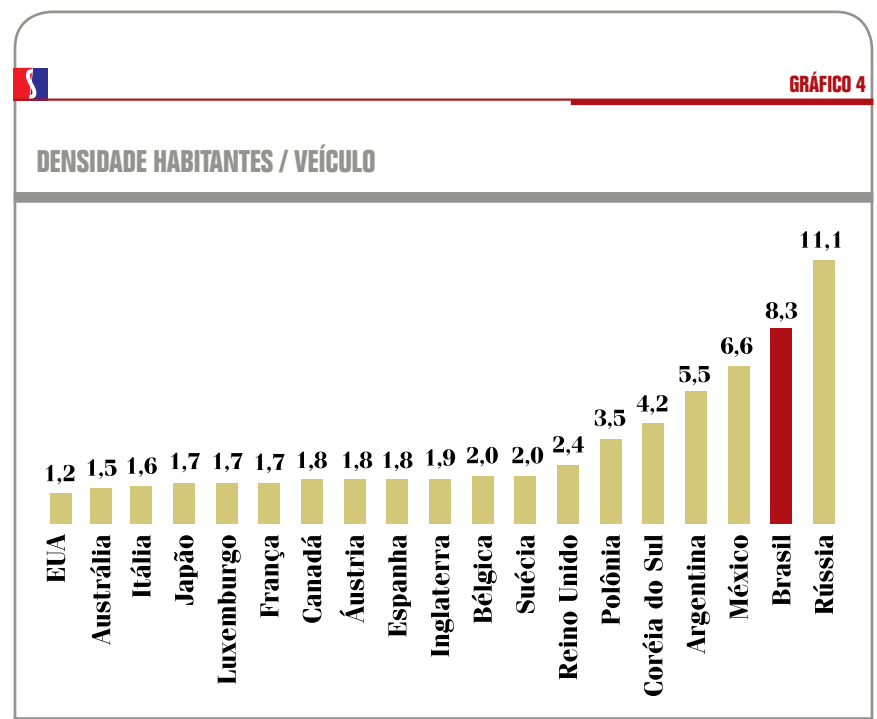
Há outros efeitos perversos. A estrutura fiscal brasileira é um labirinto de leis, um emaranhado de disposições e um cipoal de normas que confunde, atrapalha, atrasa, custa caro e é um inferno de se administrar. Toma tempo, consome recursos e desvia a atenção e

a capacidade gerencial das atividades mais produtivas.

Há, no Brasil, uma “legiferação” (proliferação de legislação) irracional, inconcebível e injustificável. O Instituto Brasileiro de Planejamento Tributário (IBPT) aponta que de 5 de outubro de 1988 (data da promulgação da atual Constituição Federal) até 5 de outubro de 2006 (ou 18 anos exatos), os governos federal, estaduais e municipais editaram 3,5 milhões de normas que regem a vida do brasileiro. Deste total, 229.616 foram normas de caráter tributário. Vamos dizer, mais uma vez, por extenso, para que a coisa fique bem entendida: duzentas e vinte e nove mil seiscentas e dezesseis!

Fazendo as contas, descobrimos que foram, em média, 35 normas tributárias por dia, incluindo sábados, domingos e feriados, ou 1,46 lei, emenda, MP ou decreto por hora. Sendo mais criteriosos, 51 normas tributárias por dia útil (2,13 por hora, neste caso). Dá para acreditar?

É difícil saber onde se pisa. Porque as normas vão e vêm, mudam, trocam,



aparecem do nada e desaparecem quase sem ser notadas. Do total de normas tributárias editadas desde 1988, apenas 7,03% (ou “apenas” 16.142!) permaneciam em vigor em outubro último, segundo o estudo do IBPT.

A instabilidade provocada por esta insanidade no dia-a-dia das empresas é enorme. O IBPT calcula que uma empresa normal deve seguir em média cerca de 3.203 normas relativas a seus negócios específicos, trabalhando com 55.767 artigos, 33.374 parágrafos, 23.497 incisos e 9.956 alíneas. Impresas, todas elas exigiriam uma pilha de 18.500 folhas de papel A4, que colocadas uma ao lado da outra formariam um tapete de 5,5 quilômetros.

Para as empresas, gerir tal confusão requer investimento crescente em pessoas, e acaba criando uma estrutura interna e externa que cresce sem parar. Os departamentos Fiscal e Jurídico estão em permanente expansão. Isso já está se refletindo até mesmo no ensino do Direito. O curso de Direito Tributário é hoje um campeão de audiência nas escolas de advocacia brasileiras.

Esse trabalho não é só penoso. É também caríssimo. Analisar e aplicar essa barafunda de leis custa às empresas uma soma absurda: cerca de R\$ 30 bilhões anuais, segundo os cálculos do IBPT. Para colocarmos esta aberração

em perspectiva, basta lembrar que o setor automotivo nacional investiu cerca de R\$ 3 bilhões em 2005, ou seja, um décimo dos custos de administração tributária geral de todas as empresas. Imaginem se pudéssemos reverter esse custo de administração da burocracia tributária em investimento.

Ao pleitear a redução de impostos para aumentar as vendas (uma reivindicação, aliás, universal), as montadoras podem passar a impressão de que o fazem apenas por interesse próprio. É claro que, como produtores, queremos ampliar nossos negócios – e defender seu negócio é um direito de toda empresa.


O que parece escapar da compreensão geral é que a indústria automotiva é uma indústria-chave no que diz respeito a desenvolvimento. Ela “puxa” o investimento de muitos outros setores industriais e de serviços. Ela gera empregos em cascata em todos os níveis socioeconômicos. E estes efeitos benéficos têm caráter duradouro. Neste momento em que o país discute o PAC (Plano de Aceleração do Crescimento), lembramos que a indústria automotiva pode, sim, ser um canal de desenvolvimento.

E essa é uma decisão a ser tomada por todos os brasileiros. Porque ainda temos (por pouco tempo) uma chance de

escolher entre duas opções. A primeira, é a de ter uma indústria competitiva no longo prazo, que seja forte e que participe de forma substancial no mercado mundial. A outra é de uma indústria presa pelo peso dos impostos, que não poderá expandir-se dentro de todas as suas potencialidades e, por isso, não conseguirá manter o passo neste dinâmico setor mundial, com chances cada vez menores de crescimento e perpetuação.

Voltando ao mito de Prometeu, a pena inicial imposta a ele por Zeus previa 30.000 anos de tortura. Eventualmente, Prometeu foi libertado do seu sofrimento por Hércules que, em seu lugar, deixou amarrado o centauro Quíron, que ficou ali a pagar a pena do outro.

Nós não temos 30.000 anos para esperar e não temos um centauro amigo que possa nos substituir no embate diário contra o “imposto-abutre”. E não podemos ficar esperando pelo nosso Hércules salvador. Essa mudança é algo que devemos fazer nós mesmos.

Nossos concorrentes mundiais não estão parados. A cada momento eles avançam em sua capacidade produtiva, no lançamento de seus novos modelos, na introdução de novas tecnologias. Continuamos lutando, mas sob essa perspectiva tributária, a possibilidade de sucesso futuro não é muito clara. 

presidencia@grupofiat.com.br