



Aumento divide opiniões

Caracterizada como protecionista, a medida ainda pode ser considerada inconstitucional pelo STF

ANDREZZA QUEIROGA

Protecionista. É desta forma que especialistas definem o Decreto 7.567, de 15/9/2011, que estabelece o aumento do Imposto sobre Produtores Industrializados (IPI) para os carros que não tiverem 65% das peças produzidas no Brasil. De acordo com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), o objetivo da norma é defender a produção nacional, porém, há quem considere a medida

abusiva e uma arma contra o avanço de carros fabricados na Ásia.

Para o tributarista Janssen Murayama, sócio do escritório Murayama Advogados, por exemplo, o decreto visa proteger os industriais instalados no País e os empregos aqui gerados e deve, de fato, cumprir sua função de incentivar a produção nacional de automóveis, “os veículos produzidos no Brasil ficarão mais atrativos para os brasileiros, o que aumentará a sua venda”, diz. Ele acredita que o decreto vai além e visa estimular o

desenvolvimento da pesquisa, investimento, inovação tecnológica e produção local.

O advogado Marcos Osaki faz eco, alegando que o decreto, ao estabelecer tratamento diferenciado para empresas que estejam no País ou que utilizem parte da produção no Brasil, deixa claro o caráter protecionista, na medida em que tenta combater os efeitos da crise, reduzindo tributos para a indústria nacional. O tributarista Alberto Higa complementa: “Trata-se de uma ação emergencial e

que deve ter duração transitória”, diz ele que crê, ainda, que a regra fortaleça a indústria local, além de preservar o mercado doméstico brasileiro. “A medida tem a virtude de fomentar novos investimentos em pesquisa e desenvolvimento tecnológico no Brasil, mediante a exigência da destinação de 0,5% da receita bruta total de vendas de bens e serviços para esse fim”, argumenta.

Por outro lado, Thiago Massicano, titular do Massicano Advogados e Associados, é categórico ao afirmar que a medida é um “tiro no pé” e não cumpre a função de defender a produção nacional, pois o aumento do IPI somente encarece para o consumidor que acabará tendo o seu poder de compra diminuído. “Os veículos nacionais terão uma procura maior, aumentando consideravelmente seu preço. Com isso desencadeará uma inflação no preço de automóveis que, até então, sofriam constantes baixas pela livre concorrência entre importados e nacionais.

Além disso, todas as fábricas de montadoras estrangeiras que vi-

riam ao Brasil instalar suas fábricas suspenderam temporariamente o respectivo investimento, devido à interferência política do governo aos veículos importados, ou seja, menos emprego, menos geração de renda”, diz. Para ele, o governo não sabe aonde mais aumentar a carga tributária e, com a perda da aprovação da CPMF, tenta pressionar a arrecadação de outra forma.

Quem também é contra o decreto é o ex-juiz do Tribunal de Impostos e Taxas do Estado de São Paulo, Marcelo Ricardo Escobar, sócio do Escobar Advogados. Ele ressalta que a regra, apesar de proteger o mercado nacional, atropela o investimento estrangeiro e, por isso, “deve ser analisada com parcimônia, já que as empresas de fora também geram empregos e desenvolvimento”, afirma. Para ele, o decreto desestimula a busca local por tecnologia ocasionando uma acomodação na indústria brasileira. “Trata-se de um ato protecionista, como o próprio Ministro Guido Mantega afirmou ao dizer que o objetivo da medida é proteger os fabricantes na-

Marcos Osaki acredita em medida protecionista.



cionais em um momento em que é inegável o acréscimo da concorrência com os produtos importados”, afirma. O especialista destaca que um dos alicerces do decreto, que seria o incentivo à inovação tecnológica pelas empresas beneficiadas, dificilmente atingirá seu objetivo, “uma vez que o percentual exigido de investimento é muito baixo (0,5% da receita bruta total de venda de bens e serviços)”.

Já, o educador financeiro, Mauro Calil, membro-orientador do Instituto Nacional de Investidores (INI), explica que a medida, por ser punitiva, é menos eficaz que as medidas de estímulo, porém, traz resultados mais rápidos. “Incentivos, como redução de impostos para automóveis com mais tecnologia produzida no Brasil, são mais duradouros, apesar de mais lentos para serem implementados, porém, o governo preferiu o caminho mais curto, o que pode diminuir a arrecadação do setor por minorar a concorrência”, afirma.

De acordo com Adonilson Franco, sócio do Franco Advogados Associados, a medida defende a produção,

mas também interfere nas escolhas do setor produtivo privado, obrigando-os a fazer o que fariam naturalmente se as condições de custo favorecessem tais investimentos. “Ao mesmo tempo em que tal medida, por si só não é capaz de atrair novos investimentos, desestimula a indústria na medida em que basta atender às exigências pífias sob a perspectiva tecnológica, para ter garantido um mercado apetitoso, que vem crescendo a taxas expressivas ao longo dos anos”, sustenta.

O especialista acredita que a indústria nacional seria realmente estimulada se fosse obrigada a competir com veículos importados de melhor qualidade e a preços atraentes.

Desvantagens

Se, por um lado, o decreto agrega fôlego à indústria nacional, por outro, pode prejudicar o consumidor final. Murayama acredita que é possível que haja aumento no preço dos veículos sem ganho de qualidade. “O cliente terá um leque com menos opções a um custo elevado, pois o

“Os veículos produzidos no Brasil ficarão mais atrativos para os brasileiros, o que aumentará a sua venda”, afirma Janssen Murayama.





Thiago Massicano acredita que a medida desencadeará uma inflação no preço de automóveis que, até então, sofriam constantes baixas pela livre concorrência entre importados e nacionais

produto brasileiro pode aumentar de valor”, complementa Escobar.

Entretanto, ele diz que diante da pequena participação dos veículos importados nas vendas, os números não deverão afetar a economia brasileira, mas, “certamente, é mais uma incerteza para o investimento externo, que já não mais se surpreende com alterações drásticas, bruscas e repentinas na legislação tributária brasileira”, diz. “O decreto condiciona a utilização da redução da alíquota do IPI ao desenvolvimento de atividades de inovação, pesquisa e desenvolvimento tecnológico no País, porém, o percentual de investimento exigido é irrisório - (0,5% da receita bruta total de venda de bens e serviços) - e não gerará empregos, no máximo,

os trabalhadores de um setor retraído poderão migrar para o setor que se expande e, do ponto de vista da arrecadação também não vislumbro acréscimo, motivo pelo qual não considero a medida benéfica, apenas com um viés protetivo, que poderá ter um custo elevado caso haja seu questionamento internacional”, alfineta.

Massicano também critica o decreto por ele desestimular o investimento estrangeiro e retirar a livre concorrência dos consumidores com a baixa de preços. “O que estimularia a produção nacional seria diminuir a tributação de IPI como fizeram com material de construção e IPI de geladeira e fogão, como no ano passado”, sugere. Segundo o especialista, o percentual de 65% é “abusivo” e, além

disso, “não houve um estudo nem discussão com a sociedade sobre as bases e justificativas que não fossem políticas para aplicação dessa medida. “O que ocorreu foi um lobby político de montadoras com o governo brasileiro”, critica. Os maiores problemas da medida, de acordo com Adonilson Franco, são o desvio de foco do governo, que deixa de fazer o que lhe cabe, ou seja, gerar condições necessárias e suficientes para atrair investimentos e passa a interferir no setor privado, “em evidente prejuízo ao consumidor final e sem qualquer ganho substantivo para o País”, diz. “O cliente final perde o acesso a preços justos, perde o poder de forçar a redução do preço final do produto nacional para patamares justos, perde o poder de exigir componentes e acessórios capazes de tornarem os produtos nacionais melhores”, enumera. Segundo ele, a medida, francamente protecionista, é mais que isso, “é inoportuna”.

Para Alberto Higa, outro ponto negativo se deve à imagem do Brasil no exterior, “uma vez que tal medida pode ser taxada de protecionista, e também, porque possibilita even-

tuais questionamentos por países que sentirem prejudicados perante a Organização Mundial do Comércio (OMC)”, diz. OMC De fato, apesar da publicação do decreto, a OMC, responsável pelo comércio internacional mundial e que tem por objetivo, dentre outras questões, a garantia do livre comércio, pode “melar” os planos do MDIC com uma eventual intervenção contestando o aumento do IPI sob a alegação de que isso contraria um de seus princípios que é o de criar discriminação de produtos importados.

Escobar explica que se algum país se manifestar formalmente, a Organização poderá questionar. “Um dos princípios básicos da OMC é o da Não-Discriminação, que se encontra previsto nos artigos I e III do General Agreement on Tariffs and Trade - GATT 1994 (Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio), destacando-se a previsão do artigo III, que impede justamente o tratamento diferenciado entre produtos importados e nacionais, visando à discriminação dos produtos estrangeiros em detrimento à competição e, para ele, o ato do executivo foi atingir um objetivo por



Marcelo Ricardo Escobar explica que se algum país se manifestar formalmente, a OMC poderá questionar o aumento

meio diverso, uma vez que o imposto de importação seria exceção ao princípio da OMC. “O decreto mexeu em um tributo incidente na industrialização e, além disso, o IPI também incide sobre os produtos importados, tendo influência direta no aumento custo dos bens estrangeiros no momento que entram no território nacional.

Essa situação pode gerar sólidos questionamentos da OMC”, alerta. Calil também crê que, caso o questionamento ocorra, “países da Europa são mais criativos na proteção de seus mercados; usam, por exemplo, o meio ambiente como moeda de troca, exigindo limites cada vez menores de emissão de gases pelos motores, processos produtivos não poluentes no país de origem, cadeia de logística inversa com reciclagem de baterias e pneus etc. Tudo isso dificulta o ingresso de novos fabricantes, ao mesmo tempo que gera empregos em novas áreas dentro do próprio país”, ressalta. Para Murayama, por conta do viés protecionista, a medida poderá sofrer sanções da OMC, já que, de fato, este aumento contraria um dos pilares da Organização, “no entanto, é importante ressaltar que vários países adotam medidas semelhantes e que o questionamento depende mais de vontade política dos governos do que das empresas.

A elevação do imposto é um sintoma da guerra comercial que tomou conta do mundo depois do agravamento da crise econômica global. Com o mercado interno enfraquecido, diversos países estão despejando mercadorias nas economias emergentes, que ampliam as restrições comerciais para se defender e proteger as indústrias locais”, completa. O tributarista salienta que, mesmo que isso venha ocorrer, na prática, a contestação no organismo internacional não é automática, pois a OMC não tem função de polícia. “Ela só atua se outro país se sentir prejudicado e questionar. Como vários países adotam medidas parecidas para proteger a indústria automotiva, eles podem não querer questionar para não se tornarem vítimas posteriormente”, alega Murayama.

Em contrapartida, Thiago Massicano, diz ter certeza da intervenção da OMC. “O aumento do governo



Adonilson Franco acredita que a indústria nacional seria realmente estimulada se fosse obrigada a competir com veículos importados de melhor qualidade e a preços atraentes.

está estimulando uma concorrência desleal com os importados sem utilizar alíquotas de importados e valores estipulados pela Organização. Com isso poderá ocorrer uma sanção para o Brasil aplicando multa pela infração, como ocorreu com o Brasil e Estados Unidos na questão dos subsídios do algodão”, lembra.

Franco concorda e diz que o Brasil pode vir a ser compelido a abandonar essa nova imposição, entretanto, enquanto ninguém for à OMC contestar essa nova regra e enquanto esta não julgar os fundamentos do Direito ali apresentado, ninguém se arriscará a prosseguir importando veículos para vendê-los no Brasil, “salvo, claro, veículos cujos preços, mesmo majorados em meio milhão de reais apenas com a elevação do IPI, como é o caso de Porsche, Maseratti, etc., continuarão encontrando por aqui compradores dispostos a pagar por isso, e com cacife”, complementa.

Reflexos

Tal medida, mesmo dita a favor da indústria nacional, pode trazer outros reflexos. Para Escobar, por exemplo, o decreto deve trazer consequências, entre as quais, a revisão de investimentos no País. “Muitas empresas terão que readequar seus custos nas atividades brasileiras, podendo, inclusive, rever os recursos que já fizeram ou que já estavam programados para o Brasil”, alerta. Massicano vai além e define a regra como inconstitucional. “Empresas, associações devem entrar no Judiciário para anular esse aumento pelo princípio da noventena e pelo princípio da finalidade do tributo, pois para aumentar a alíquota de importados deveria se usar o imposto correto de importação e não o imposto de produtos industrializados”, esclarece.

Este movimento no judiciário, inclusive, já tem se dado, tanto é que

as empresas já questionam sua validade, “haja vista diversos que contribuintes impetraram mandados de segurança e obtiveram liminares, como a concedida no dia 20 de setembro pelo juiz federal Alexandre Miguel, da 1ª Vara Cível do Espírito Santo, que conferiu a uma empresa importadora de veículos, o direito de permanecer sob o regime anterior até que o prazo de noventa dias contados da publicação do Decreto nº 7.567”, lembra Escobar. Além disso, também houve movimentação política.

No dia 20 de setembro, o deputado Mendonça Filho do DEM/PE propôs na sala das sessões do Congresso Nacional, o Projeto de Decreto Legislativo nº 439/2011 que susta os efeitos do decreto, que atualmente aguarda despacho do Presidente da Câmara dos Deputados na Seção de Registro e Controle de Análise da Proposição/SGM (SECAP/SGM). Murayama, lembra, ainda, que o decreto fere o princípio constitucional da noventena previsto no artigo 150, da Constituição Federal, que estabelece que sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios cobrar tributos antes de decorridos noventa dias da data em que tenha sido publicada a lei que os instituiu ou aumentou e, por conta disso, já existem liminares deferidas por juízes federais para empresas importadoras de veículos no sentido de que o aumento somente poderá ser aplicado a partir do dia 15 de dezembro de 2011. “Além disso, o partido Democratas (DEM) ajuizou Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI nº 4661) no Supremo Tribunal Federal (STF) na qual questiona a constitucionalidade do aumento do IPI de carros importados, já que, ao dar vigência imediata à nova tabela de incidência do IPI, violou a garantia do cidadão-contribuinte de não ser surpreendido com o aumento de tributos”, lembra o especialista.

Concorrência

Outro ponto levantado por especialistas, é que, apesar da crise e da sustentação de que a medida traria fôlego à economia brasileira, muitos



“O governo preferiu o caminho mais curto, o que pode diminuir a arrecadação do setor por minorar a concorrência”, afirma Mauro Calil.

creem que o decreto se deu por conta da recente chegada de carros chineses ao mercado brasileiro, o que provocou enorme desconforto na indústria nacional. Para Escobar, os carros chineses sem dúvida aqueceram o mercado nacional com produtos mais baratos, com tecnologia de ponta e qualidade. Da mesma forma, Higa acredita que a regra deu-se em virtude da forte penetração dos carros importados em geral. “O desconforto na indústria nacional ocorreu, porque eles tiveram que diminuir os preços para concorrerem diretamente”, enfatiza Massicano.

Adonilson acredita que a chegada de concorrentes chineses, “imbatíveis”, teria sido apenas mais um dos fatores, principalmente porque entraram numa faixa de mercado, carros populares, em que as margens das fabricantes nacionais são muito pequenas. Mas não foi o único. “A perspectiva de crescimento pífio mundial acrescido de desaceleração industrial com consequências nefastas na arrecadação tributária, são, esses sim, elementos importantes na tomada da decisão governamental”, diz. Segundo ele, o argumento de proteger a indústria nacional, não corresponde à verdadeira intenção do Governo, já que o objetivo primeiro parece ter sido o de reduzir substancialmente a entrada de

veículos importados, cuja participação no total do mercado nacional vinha em perigosa escalada ascendente chegando perto de 7%. “O decreto teria sido benéfico, se, entre os efeitos, trouxesse ao consumidor brasileiro a possibilidade de adquirir veículos de qualidade por preço justo, forçando para baixo os preços de produtos fabricados no País, “tendência que vinha verificando com a introdução de veículos coreanos de muito melhor qualidade que os nacionais por preços justos”, sustenta.

O Decreto

O Decreto nº 7.567 é uma regulamentação da Medida Provisória (MP) nº 540, de 2 de agosto de 2011, que já previa a possibilidade de alteração das alíquotas do IPI à indústria automotiva, nos seus artigos 5º e 6º. A medida, anunciada pelo MDIC, na prática, prevê que estarão livres do aumento de 30 pontos percentuais no IPI, os veículos que cumprirem, no Brasil, seis de 11 requisitos previstos pelo decreto, entre os quais, montagem do veículo, estampagem, pintura, fabricação de motores, de transmissões, de embreagem e câmbio. Terão direito à isenção do aumento de 30 pontos percentuais no IPI, as

montadoras que comprovarem, por exemplo, o uso mínimo de 65% de conteúdo regional de peças, ou seja, elas deverão ser, em sua maioria, de origem nacional. “Isto significa que o valor total de autopeças importadas pela empresa para produção de veículos no País pode corresponder a, no máximo, 35% da receita bruta total da empresa, antes dos impostos, de veículos produzidos no País”, explica Murayama.

Escobar, no entanto, lembra que “até o dia 30 de junho de 2012, esse percentual poderá ser composto pelos veículos produzidos sob encomenda por outra empresa habilitada contratada”. A regra prevê, ainda, que os veículos produzidos em países do Mercosul e no México não sofrerão alteração do imposto, desde que sejam de empresas com fábrica instalada no Brasil. Neste caso, explica Escobar, isso se deu, pois o decreto previu que as autopeças originárias dos países membros do Mercosul são equiparadas às produzidas no País.

Ele, lembra, porém, que a extensão da previsão ao México é uma decorrência da Associação Latino Americana de Integração (ALADI), que foi criada pelo Tratado de Montevideo, firmado pelo Brasil em 12 de agosto de 1980, e que foi referendado pelo nosso Congresso Nacional através do Decreto Legislativo nº 66, de 16 de novembro de 1981, que, por sua vez, previu o instituto determinado Acordo de Complementação Econômica. De acordo com a regra, por 45 dias, todas as empresas que produzem no Brasil estarão habilitadas provisoriamente, entretanto, dentro deste prazo, a habilitação deverá ser solicitada ao MDIC, que irá avaliar se as fabricantes cumprem ou não os requisitos elencados no decreto. Entre as exigências previstas está a comprovação de regularidade fiscal, tributária e utilização da Escrituração Fiscal Digital (EFD). Na prática, explica Escobar, as empresas que pretendem se beneficiar da redução da alíquota do IPI nos termos do decreto devem recolher os tributos federais em dia, entregar no prazo legal as obrigações acessórias decorrentes e estar em dia com a EFD, tal como previsto no ajus-

te SINEF nº 2, de 3 de abril de 2009.

Em regra, a regularidade fiscal é comprovada se dará mediante a apresentação de três certidões negativas, explica Murayama: (i) Certidão Conjunta Negativa de Débitos relativos a Tributos Federais e à Dívida Ativa da União (ou Certidão Conjunta Positiva com Efeitos de Negativa relativos a Tributos Federais e à Dívida Ativa da União), a qual atesta a regularidade fiscal da empresa quanto aos tributos administrados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB e quanto à Dívida Ativa da União administrada pela Procuradoria Geral da Fazenda Nacional - PGFN.; (ii) Certidão Negativa de Débito relativa a Contribuições Previdenciárias (ou Certidão Positiva de Débito com Efeitos de Negativa), que a regularidade da empresa em relação às contribuições previdenciárias e às contribuições devidas, por lei, a terceiros, incluindo as inscrições em Dívida ativa do INSS; e (iii) Certificado de Regularidade do FGTS, que é o único documento que comprova a regularidade do empregador perante o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS, sendo emitido exclusivamente pela Caixa Econômica Federal. “A EFD compõe-se da totalidade das informações, em meio digital, necessárias à apuração dos impostos referentes às operações e prestações praticadas pelo contribuinte, bem como outras de interesse das administrações tributárias das unidades federadas e da Secretaria da Receita Federal do Brasil”, sustenta.

As montadoras que não atenderem aos critérios previstos terão o IPI reajustado em 30 pontos percentuais e, essas, recomenda Escobar, deverão analisar se determinado produto tem condições de buscar no mercado nacional peças e partes, para que possam atingir o percentual mínimo estipulado como requisito para a redução da alíquota. A estimativa é que o aumento do IPI pode provocar um aumento de aproximadamente 28% nos preços dos carros estrangeiros. “Ademais, os próprios carros produzidos no Brasil poderão ficar mais caros, pois terão que cumprir o requisito de 65% de conteúdo nacional”, finaliza Escobar.