
O fim dos 30 pontos de IPI

Em abril deste ano o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior anunciou o início das discussões do Rota 2030, programa que oferecerá visão de longo prazo e oportunidade de melhoria da competitividade da indústria automobilística brasileira. A motivação era preparar o País para o período pós-Inovar-Auto, política vigente desde 2012 e que se encerra em 31 de dezembro de 2017.

Desde então os conceitos destas novas diretrizes dominam a pauta do setor. Mais recentemente, com a condenação do Inovar-Auto pela OMC, que enxerga alguns mecanismos do programa como ferramentas protecionistas, um tema específico veio à tona: o fim dos 30 pontos adicionais de IPI. Com ele, surgiu uma informação completamente equivocada de que haveria quase que uma redução automática dos preços dos veículos a partir de janeiro de 2018.

Para aclarar este desentendimento, precisamos voltar no tempo para explicar o que aconteceu no início do Inovar-Auto. Em 2011, antes da criação do regime automotivo, as alíquotas de IPI eram as seguintes: 7% para veículos até 1.000 cilindradas, 11% e 13% para veículos flex e gasolina, respectivamente, naqueles acima de 1.000 e até 2.000 cilindradas, e de 18% para os flex e 25% para os gasolina acima de 2.000 cilindradas.

Com a implantação do Inovar-Auto, todas estas alíquotas foram acrescidas de 30 pontos percentuais de IPI, saltando, na ordem, para 37%, 41%, 43%, 48% e 55%. Para abater este acréscimo, as empresas deveriam se habilitar ao programa e cumprir exigências como melhoria de eficiência energética, etapas fabris nacionais e aquisição de insumos locais – estes dois últimos quesitos foram os principais alvos da OMC, ou seja, fomos punidos por gerar empregos e renda.

Como todos os fabricantes locais se habilitaram e evitaram esse acréscimo de 30 pontos, na prática o IPI dos veículos destas empresas nunca subiu. Portanto, não há motivos para acreditar na redução deste imposto e, por consequência, no preço dos veículos.

No caso das importadoras sem produção local, eles também poderiam se habilitar se cumprissem algumas exigências. Porém, com a importação limitada a 4.800 veículos por ano. Em outras palavras, os importados dentro da cota não tiveram o imposto elevado e também não há razões para acreditar em redução de preços.

Fique bem claro que a definição de preço é uma estratégia individual das empresas. O que esclareço aqui é que não haverá, na prática, redução do IPI e conseqüente redução imediata de preço.

Em tempos de pós-verdade, notícias errôneas espalham-se com velocidade de rasilho de pólvora. A inverdade, no entanto, consolida-se na cabeça das pessoas e começa a causar pequenas confusões no mercado. Daí a razão desta explicação.

Antonio Megale

Presidente

ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores