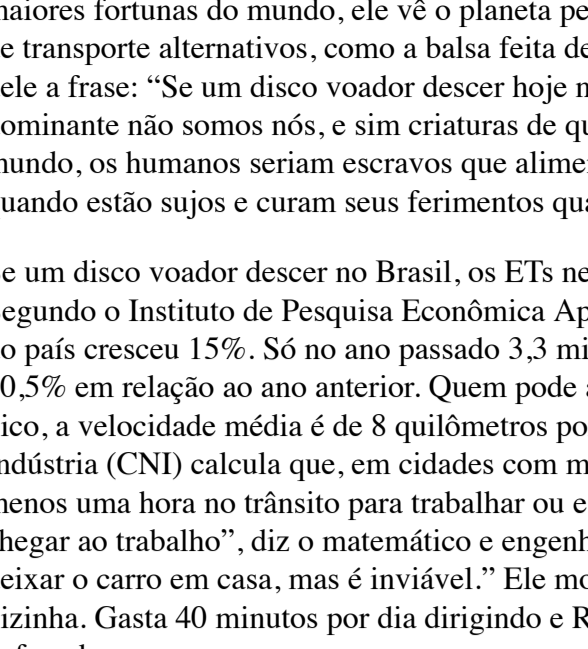


Carga pesada

O automóvel se tornou o principal instrumento de arrecadação do país. De cada R\$ 100 que o governo recolhe em impostos, R\$ 6 vêm de carros



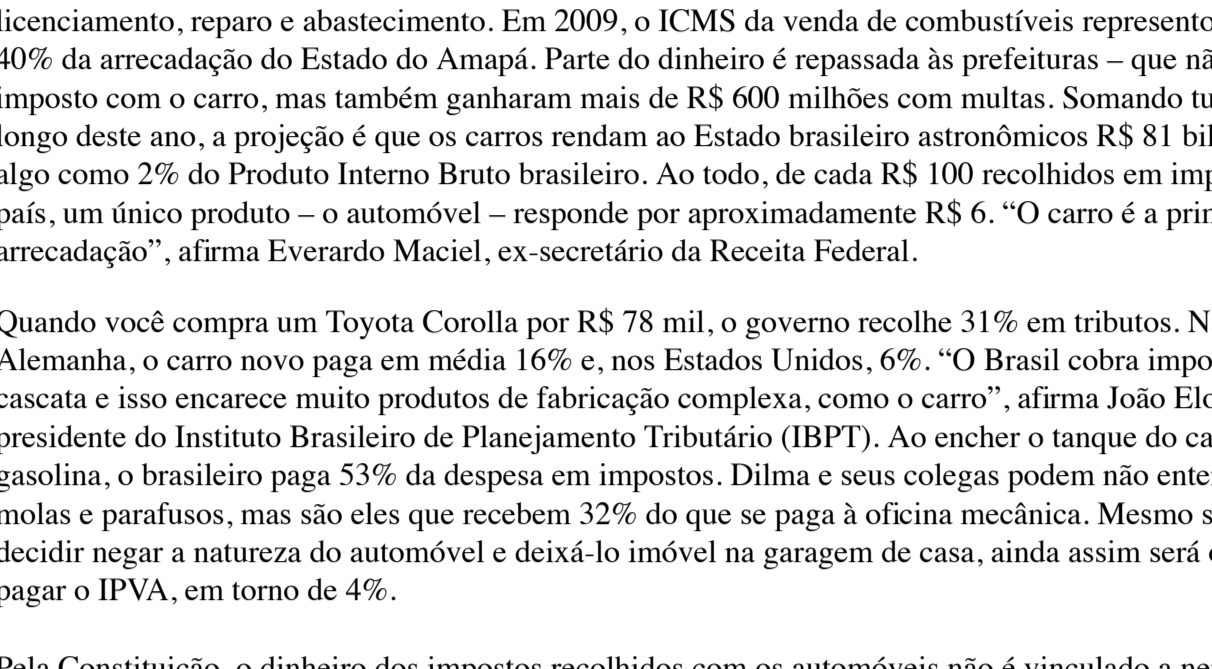
Pouca gente conhece a Terra em tantos detalhes quanto o inglês David Rothschild. Herdeiro de uma das maiores fortunas do mundo, ele vê o planeta pela janela da primeira classe dos aviões e também por meios de transporte alternativos, como a balasta feita de garrafas PET a bordo da qual cruzou o Oceano Pacífico. É dele a frase: "Se um disco voador descer hoje na Terra, os extraterrestres podem achar que a espécie dominante não somos nós, e sim criaturas de quatro rodas feitas de metal". Nessa visão distanciada de mundo, os humanos seriam escravos que alimentam os automóveis quando eles têm sede, dão banho quando estão sujos e curam seus ferimentos quando eles se machucam.

Se um disco voador descer no Brasil, os ETs não têm dúvida: isso manda aqui é mesmo o carro. Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), nos últimos 15 anos a frota de automóveis do país cresceu 15%. Só no ano passado 3,3 milhões de novos automóveis ganharam as ruas, alta de 10,5% em relação ao ano anterior. Quem pode anda de carro. Mas anda mal. Em São Paulo, no horário de pico, a velocidade média é de 8 quilômetros por hora. A pé é mais rápido. A Confederação Nacional da Indústria (CNI) calcula que, em cidades com mais de 100 mil habitantes, 32% das pessoas gastam pelo menos uma hora no trânsito para trabalhar ou estudar. "Não tenho como usar transporte público para chegar ao trabalho", diz o matemático e engenheiro Francisco Manuel Pires Neto, de 52 anos. "Já tentei deixar o carro em casa, mas é inviável." Ele mora em São Paulo e trabalha em Mogi das Cruzes, cidade vizinha. Gasta 40 minutos por dia dirigindo e R\$ 784 por mês. Desse total, cerca de R\$ 200 vão para os cofres do governo.

Sim, porque, se Pires Neto depende demais de seu carro, ele não está sozinho. Seu Kia Soul é indispensável também para Dilma Rousseff, a presidente da República. Para ela, para o governador e para o prefeito de sua cidade. A administração dos três depende do dinheiro arrecadado direta e indiretamente pelo carro – mas que de qualquer outro produto ou setor empresarial. Como atividade, a indústria automobilística e suas ramificações empata com o triletrônico sistema financeiro no recolhimento de impostos federais. Se somarmos taxas, tributos, multas, contribuições e toda sorte de artifícios usados pelo governo de Estados e municípios para tirar dinheiro da manada automotiva, o carro é – de longe – a maior unidade arrecadatória da República, de acordo com um levantamento exclusivo realizado por EPOCA.

MOTOR DA ARRECAÇÃO

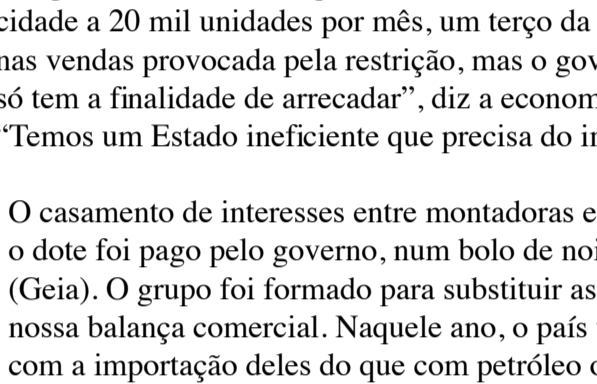
O automóvel deverá recolher em 2011, nas três esferas do governo, o equivalente ao PIB do Uruguai



Pendurado em seu automóvel – e nos mais de 25 milhões de carros que estão em circulação no país –, o governo federal recolheu em 2011, de janeiro a agosto deste ano, R\$ 32 bilhões, ou 22% da arrecadação dos principais tributos federais. Para os Estados, o automóvel rendeu R\$ 30 bilhões até agosto, arrecadados com o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e com o Imposto sobre Consumo de Mercadorias e Serviços (ICMS), que incide sobre todas as fases da vida do carro: fabricação, compra, licenciamento, reparo e abastecimento. Em 2009, o ICMS da venda de combustíveis representou, sozinho, 40% da arrecadação do Estado do Amapá. Parte do dinheiro é repassada às prefeituras – que não recolhem imposto com o carro, mas também ganharam mais de R\$ 600 milhões com multas. Somando tudo ao longo deste ano, a projeção é que os carros rendam ao Estado brasileiro astronômicos R\$ 81 bilhões, ou algo como 2% do Produto Interno Bruto brasileiro. Ao todo, de cada R\$ 100 recolhidos em impostos no país, um único produto – o automóvel – responde por aproximadamente R\$ 6. "O carro é a prima-dona da arrecadação", afirma Everardo Maciel, ex-secretário da Receita Federal.

Quando você compra um Toyota Corolla por R\$ 78 mil, o governo recolhe 31% em tributos. Na Alemanha, o carro novo paga em média 16% e, nos Estados Unidos, 6%. "O Brasil cobra impostos em cascata e isso encarece muito produtos de fabricação complexa, como o carro", afirma João Eloi Olenike, presidente do Instituto Brasileiro de Planejamento Tributário (IBPT). Ao encher o tanque do carro com gasolina, o brasileiro paga 53% da despesa em impostos. Dilma e seus colegas podem não entender de molas e parafusos, mas são eles que recebem 32% do que se paga à oficina mecânica. Mesmo se você decidir negar a natureza do automóvel e deixá-lo imóvel na garagem de casa, ainda assim será obrigado a pagar o IPVA, em torno de 4%.

Pela Constituição, o dinheiro dos impostos recolhidos com os automóveis não é vinculado a nenhuma aplicação específica. Vira dinheiro livre, guardado com ansiedade pelos governadores. A ponto de eles terem antecedido para o primeiro trimestre a cobrança do licenciamento dos carros usados, que costumava ser escalonada ao longo do ano. Com esse artifício, adotado a partir da década passada, os Estados reforçaram o caixa no período em que a atividade econômica é mais fraca. A classificação dos carros com motor flex também atendeu à lógica da maior arrecadação. Em São Paulo, esses modelos pagam IPVA de 4%, como os carros a gasolina (que poluem mais) em 1975. O Brasil, o imposto sobre o consumo de motor flex fosse igualado ao do carro a álcool (3%), o Estado perderia receita. Calculado sobre o valor de mercado do carro a cada ano, o IPVA premia os modelos antigos – aqueles que, em tese, poluem mais o ar, quebram no meio da rua com a maior frequência e oferecem menos proteção em acidentes. Quanto mais velho o automóvel, menor é seu valor de mercado e, portanto, seu tributo. Faz sentido para o caixa. Nenhum para o planeta.



O ESTADO A REBOQUE

O matemático Francisco Pires e seu carro. Ele gasta R\$ 784 rodando 3.300 quilômetros, por mês, de casa ao trabalho. Cerca de R\$ 200 são impostos (Foto: Rogério Cassimiro/Época)

Embora isso tudo faça parte do cotidiano brasileiro, a relação do Estado com o automóvel não é a mesma em toda parte. Outros países usam os impostos para incentivar a indústria e os motoristas a diminuir o impacto negativo do automóvel, não apenas para encher o cofre do governo. Na Europa, o licenciamento anual é proporcional à poluição produzida por carro. As montadoras se empenham em desenvolver motores mais limpos, porque o público terá interesse financeiro em comprá-los. No Japão, os carros que ocupam mais espaço no asfalto pagam mais imposto. Cingapura regula a circulação do automóvel. Adotou o pedágio urbano no centro da capital em 1975. O número de carros caiu 45%. O de acidentes de trânsito, 25%. O sucesso inspirou experiências semelhantes na Noruega e no Reino Unido. Para combater o engarrafamento em Pequim, na China, a administração local estrangulou o registro de carros novos na cidade a 20 mil unidades por mês, um terço da demanda do mercado. Montadoras reclamaram da queda nas vendas provocada pela restrição, mas o governo chinês não cedeu. "No Brasil, o imposto sobre o carro só tem a finalidade de arrecadar", diz a economista Lídia Goldenstein, especialista em política industrial. "Temos um Estado ineficiente que precisa do imposto fácil sobre os automóveis."

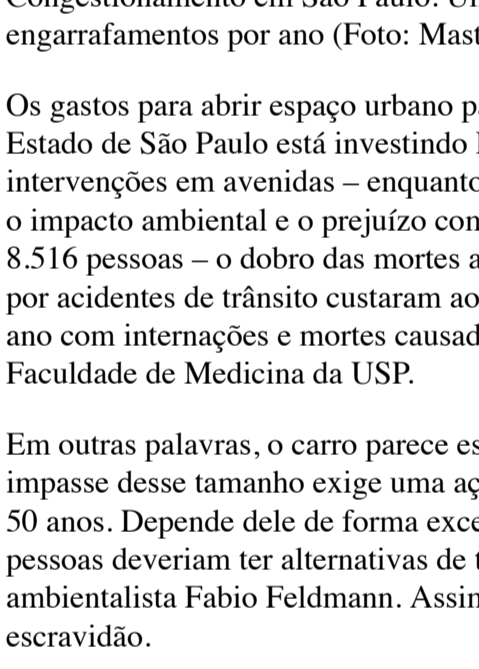
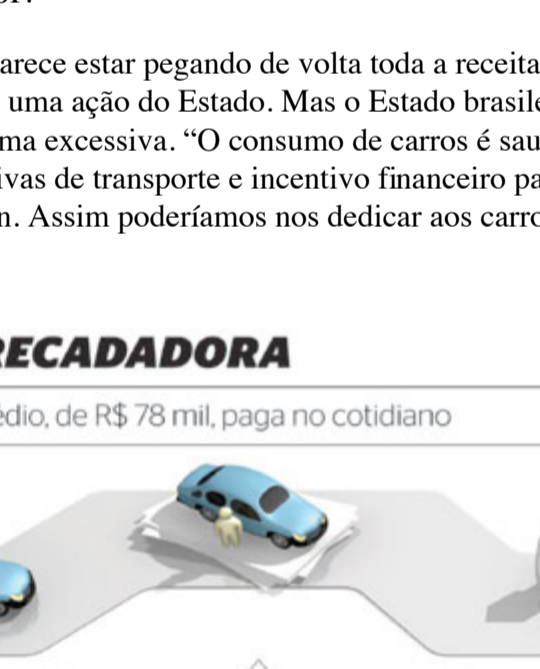
O casamento de interesses entre montadoras e o Estado brasileiro começou em 1956 – um enlace no qual o dote foi pago pelo governo, num bloco de noiva chamado Grupo Executivo da Indústria Automobilística (Geia). O grupo foi formado para substituir as importações de produtos de alto valor, que desequilibravam nossa balança comercial. Naquele ano, o país tinha 811 mil carros, todos importados. Gastava-se mais com a importação deles do que com petróleo ou trigo. O Geia proibiu a importação de carros e concedeu créditos e isenções às montadoras. "A política de incentivos para atrair empresas não foi muito diferente da adotada em países como México e Argentina", diz José Roberto Ferro, presidente da consultoria Lean Institute do Brasil. "Só os Estados Unidos, que inventaram as montadoras, abriram mão de regular o mercado no início." O Brasil atraiu 11 montadoras entre 1956 e 1960. Atrás delas, surgiram fábricas de peças, oficinas e concessionárias. "Antes do governo Kubitschek, o país era essencialmente agrícola", diz Luiz Carlos Mello, ex-presidente da Ford. Graças ao automóvel, o Brasil mudou. Protegida pelo mercado fechado, a indústria nacional cresceu nos anos 1970. Na década seguinte, Estado e montadoras emergaram estagnação. Entre 1980 e 1981, as fábricas demitiram 20 mil pessoas. Os protestos na porta das montadoras de Santo André, São Bernardo e São Caetano – o ABC paulista – forjaram o movimento sindical brasileiro. Dali surgiu o Partido dos Trabalhadores (PT), em 1980 foi quebrada, novamente, a golpe de caneta. Em 1990, o presidente Fernando Collor de Mello chamou os carros nacionais de "carroças" e reabriu o mercado às importações. A concorrência estrangeira e a crise econômica do congelamento das cadernetas de poupança derrubaram as vendas das montadoras locais em 10%. Para recuperar mercado e crescer, elas foram favorecidas por uma... lei de incentivo, que baixou o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e inaugurou a era do carro popular.

No fim de 2008, diante da crise econômica mundial provocada pela quebra de bancos americanos, o presidente Lula reduziu novamente o IPI dos carros. "O governo foi muito hábil", diz João Sabóia, professor de economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRRJ). "A indústria bateu recorde de vendas e, no segundo semestre de 2009, o desemprego já tinha voltado aos níveis do ano anterior." Isso aconteceu porque o carro tem uma capacidade quase única de irradiar riquezas. Certos setores, como a agricultura, até geram mais empregos que as montadoras. Mas não passam a contratar mais pessoas diante de um pequeno estímulo nas vendas. "O setor automotivo é fundamental para a economia porque as montadoras pagam acima da média do país e porque, atrás delas, há atividades com alta geração de empregos, como fábricas de autopeças e rede de oficinas", diz Fabio Freitas, pesquisador do grupo de Indústria e Produtividade da UFRRJ. De acordo com a Anfavea, o setor gera 1,5 milhão de empregos diretos e indiretos – o equivalente a 3,4% dos postos de emprego formal do país.

Mais do que os empregos, porém, é a polpa fatiada dos impostos recolhidos com os carros que explica a deferência histórica do Estado com o setor automobilístico. O governo brasileiro trata como patrimônio os postos de trabalho criados pelas montadoras que se instalaram no Brasil e as fatias de mercado dessas empresas, porque são essas fatias que alimentam o recolhimento de impostos. Recentemente, a defesa agressiva desse patrimônio ficou evidente quando, em setembro, o governo tentou – para a felicidade das montadoras instaladas no país – aumentar em 30 pontos percentuais o IPI que incide em carros importados de fora da América Latina (muitos dos carros que circulam no Brasil vêm da Argentina e do México). A medida foi suspensa na última quinta-feira pelo Supremo Tribunal Federal (STF), que considerou obrigatório o prazo de 90 dias para a medida vigorar.

PRINCIPAIS FONTES DE ARRECAÇÃO FEDERAL

Até agosto de 2011 – em R\$ bilhões



ECONOMIA PARADA

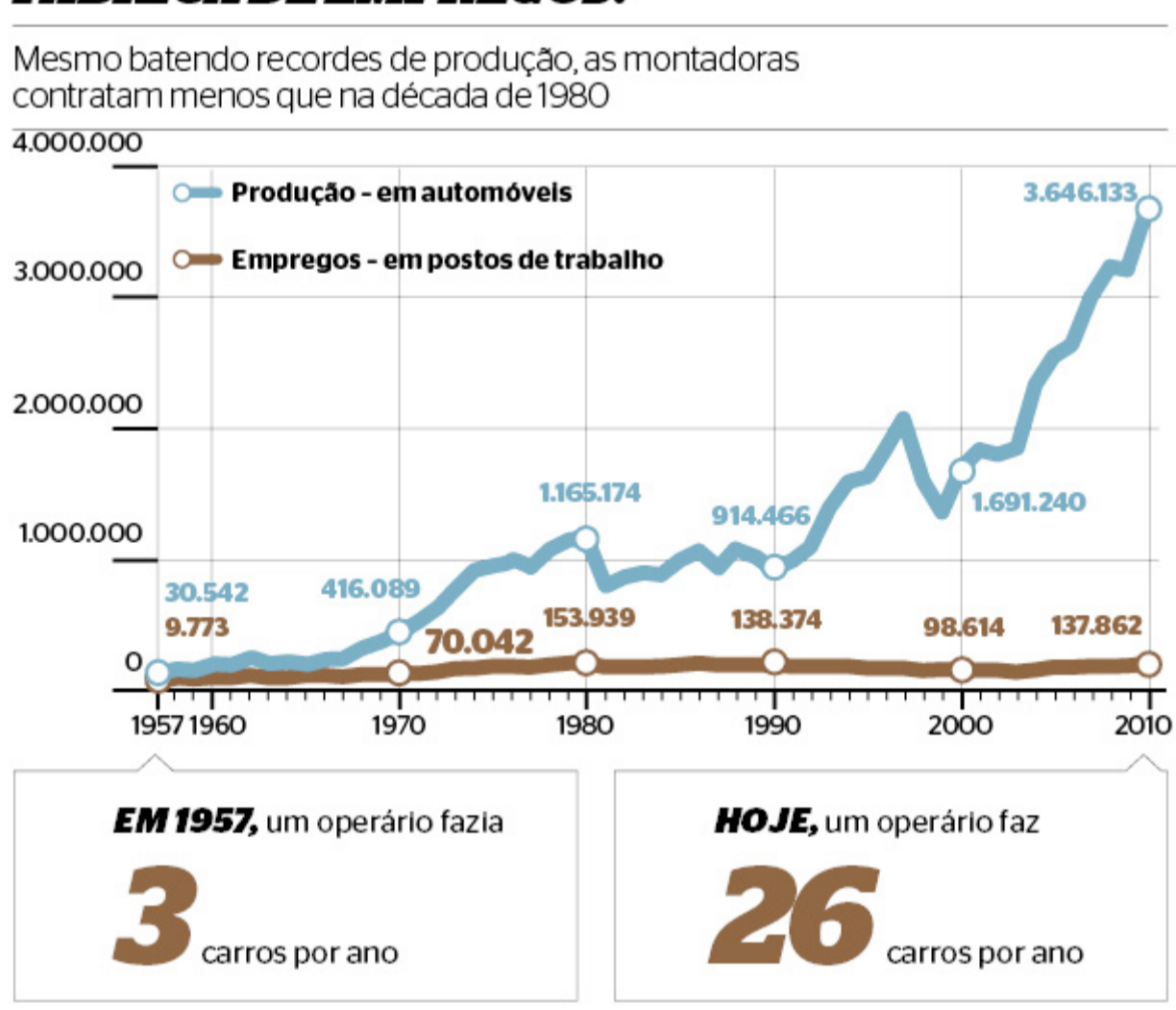
Congestionamento em São Paulo. Um estudo afirma que o Brasil desperdiça US\$ 30 milhões com engarrafamentos por ano (Foto: Mastrangelo Reino/Folhapress)

Os gastos para abrir espaço urbano para a manada de animais de quatro rodas não param de crescer. Só o Estado de São Paulo está investindo R\$ 9 bilhões na construção de um Rodoanel na capital e em intervenções em avenidas – enquanto as obras do Metrô em 2010 consumiram R\$ 5,5 bilhões. Sem contar o impacto ambiental e o prejuízo com acidentes de trânsito. Em 2010, morreram nas estradas federais 8.516 pessoas – o dobro das mortes americanas na Guerra do Iraque desde 2003. Em 2010, as interações por acidentes de trânsito custaram ao SUS R\$ 187 milhões. "São Paulo perde cerca de US\$ 1,5 bilhão por ano com interações e mortes causadas pelo ar poluído", diz o patologista Paulo Saldiva, professor da Faculdade de Medicina da USP.

Em outras palavras, o carro parece estar pegando de volta toda a receita que gera para o governo. Um impasse desse tamanho exige uma ação do Estado. Mas o Estado brasileiro ainda vê o automóvel como há 50 anos. Dependendo dele de forma excessiva. "O consumo de carros é saudável para a economia, mas as pessoas deveriam ter alternativas de transporte e incentivo financeiro para deixá-los em casa", diz o ambientalista Fabio Feldmann. Assim poderíamos nos dedicar aos carros por vontade própria. Não por escravidão.

MÁQUINA ARRECADADORA

Tributos que um sedã médio, de R\$ 78 mil, paga no cotidiano



FÁBRICA DE EMPREGOS?

Mesmo batendo recordes de produção, as montadoras contrataram menos que na década de 1980

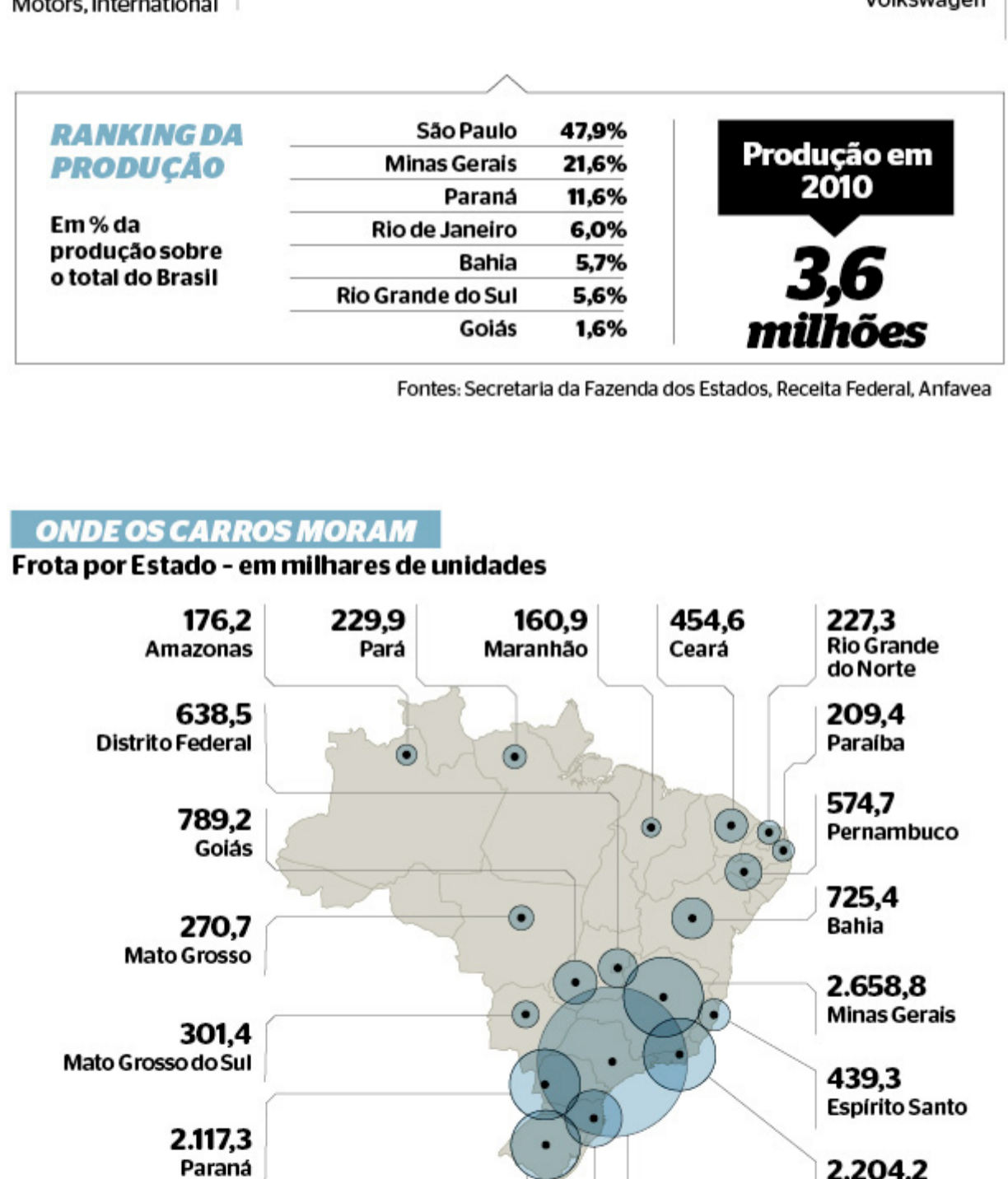


ONDE ESTÃO E QUANTO PAGAM OS CONTRIBUINTES

Os automóveis pagam impostos no lugar onde são fabricados e, anualmente, no domicílio

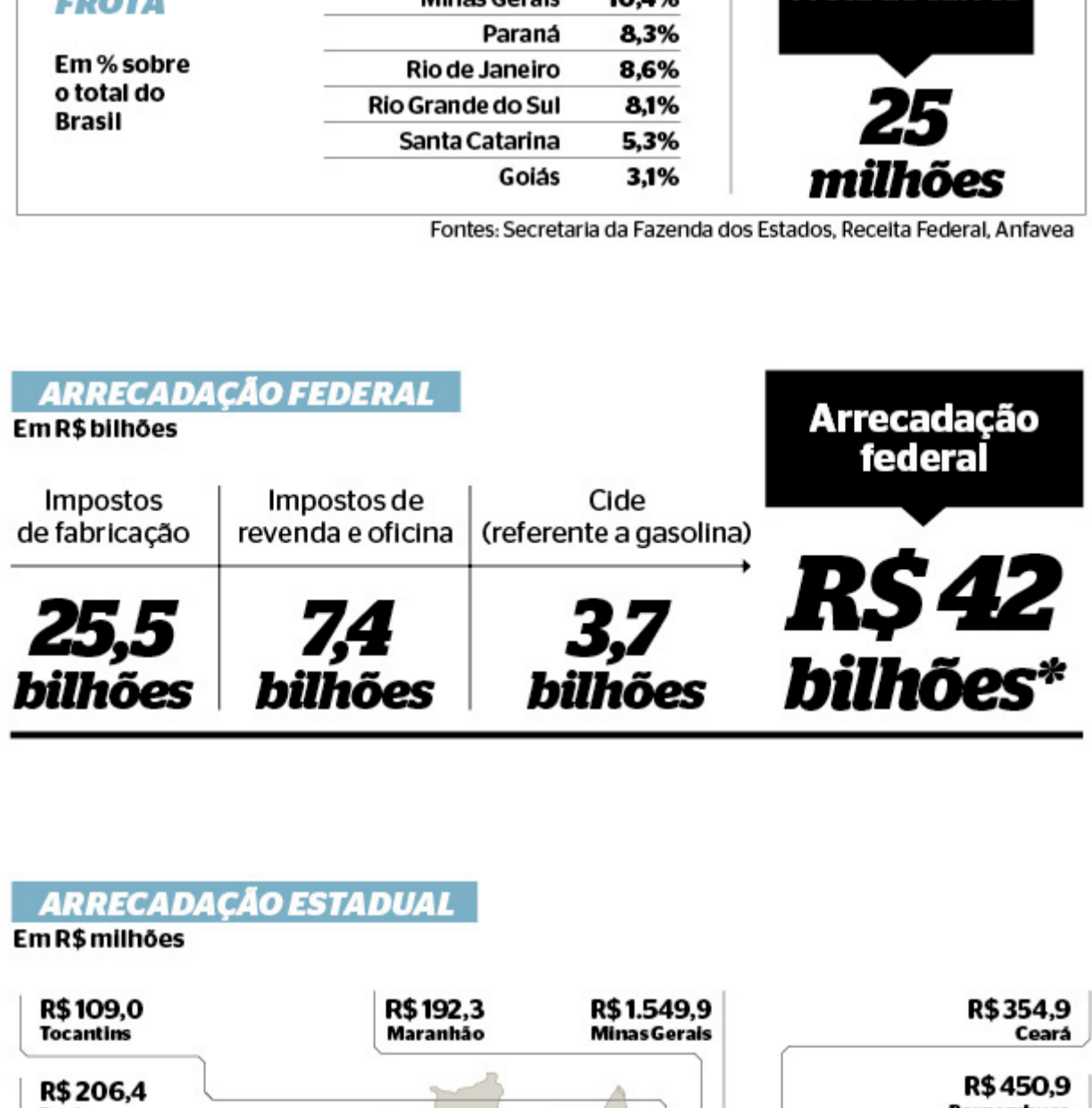
ONDE OS CARROS SÃO FEITOS

Produção por Estado – em milhares de unidades

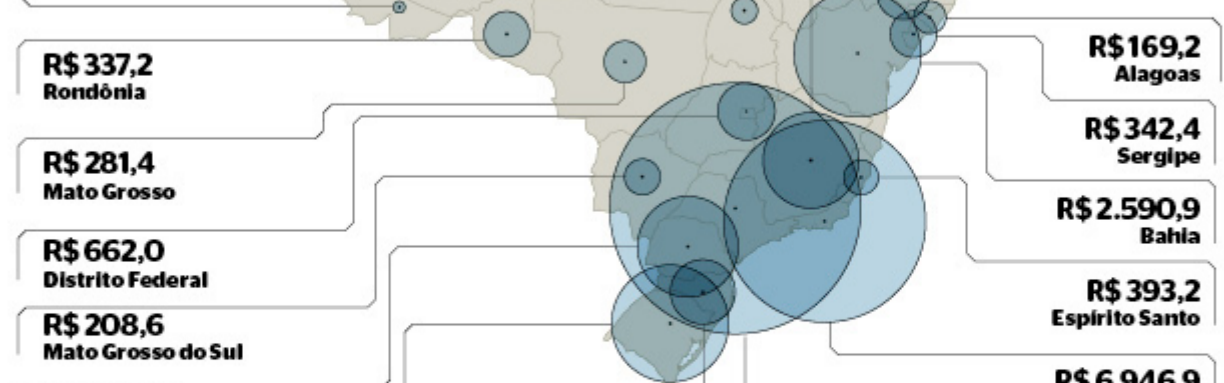


ONDE OS CARROS MORAM

Frota por Estado – em milhares de unidades



ARRECAÇÃO FEDERAL



ARRECAÇÃO ESTADUAL

