

TRIBUTOS » IPVA nacional sobe 82% em seis anos

O imposto médio cobrado passou de R\$ 296, em 2007, para R\$ 367, no ano passado. São Paulo, Distrito Federal e Minas Gerais lideram o ranking dos mais caros

ANTONIO TEMÓTEO

A arrecadação dos 26 estados brasileiros e do Distrito Federal com o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) aumentou 82,6% entre 2007 e 2012. O montante de recursos que chegou aos cofres públicos passou de R\$ 14,7 bilhões para R\$ 26,8 bilhões. Passados com exclusividade ao Correio, os dados são parte de um levantamento da Federação Brasileira de Associações de Fiscais de Tributos Estaduais (Febrafite). O estudo também indica que, no mesmo período, a frota de veículos cresceu 47,4% no país. O número de unidades saltou de 49,6 milhões para 73,2 milhões.

O presidente da Febrafite, Roberto Kupski, explica que a disparada tanto na quantidade de carros quanto no volume de arrecadação do IPVA é consequência, sobretudo, da redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na compra de um carro ou uma moto nova. Aliado a esse programa de desoneração setorial, ressalta ele, está a ascensão

de milhares brasileiros à classe média. “Outro fator são as promoções de financiamentos com ‘taxa zero’ para a compra de modelos mais caros, como os utilitários. Esses benefícios estimulam as pessoas das classes A e B a trocarem de automóvel e, por conseguinte, a pagarem um valor de imposto mais salgado”, completa.

Com a venda de carros aquecida, o preço médio do IPVA no Brasil subiu de R\$ 296, em 2007, para R\$ 367, em 2012 (veja quadro). E isso se dá por uma contradição curiosa. Apesar do preço dos modelos populares ter caído nos últimos anos, o valor médio dos carros em circulação aumentou, o que pesa na hora da definição dos valores do imposto. São Paulo, Distrito Federal e Minas Gerais são as únicas unidades da Federação com custo médio do IPVA acima do indicador nacional — R\$ 503, R\$ 404 e R\$ 396, respectivamente. No outro extremo do ranking, estão Piauí

(R\$ 198), Rondônia (R\$ 197) e Paraíba (R\$ 193).

Uma análise detalhada das referências usadas por seis secretarias de Fazenda — BA, MT, RJ, SP, SC e DF — para calcular o valor do imposto a ser cobrado do contribuinte revelou também que cada uma tem os seus próprios critérios. “Falta um padrão, e, hoje, esse tributo é dividido entre o Estado (50%) e os municípios (50%).

Defendemos que, em uma eventual reforma tributária, o IPVA fique apenas com os municípios para simplificar o processo”, defende Roberto Kupski.

O servidor público Vagner Justino, 36 anos, preferiu comprar um veículo usado em vez de recorrer a um longo financiamento por um zero quilômetro. Para ele, nem a isenção do imposto no primeiro ano é atrativa, uma vez que, nos anos seguintes, a alíquota é maior. Justino também lamenta que os impostos pagos não se reflitam em melhorias nas condições das estradas. “Em tempos de chuva, as ruas, que já são péssimas, ficam horríveis, e o transporte público não funciona”, conta o morador de Águas Lindas (GO).

Transparência

Para o também servidor público Isael Nascimento, 45 anos, falta transparência dos governos estaduais na hora de prestar contas à sociedade e de divulgar como os recursos arrecadados com o IPVA são gastos. “A população não sabe se o dinheiro é aplicado em melhorias do sistema de transporte público ou em rodovias”, conta. Mas nem essa indignação o impediu de comprar o segundo veículo para a família. Isael fechou um negócio com uma concessionária e levou para casa um zero quilômetro por R\$ 26,5 mil.

Continua ►

► Continuação

Casado e pai de dois filhos, ele deu uma entrada de 60% e pagará o restante por meio de um financiamento. “O objetivo é ter um carro para trabalhar e outro para viajar. Aproveito os créditos do programa Nota Legal para abater o imposto e, dessa forma, é possível ter dois veículos em casa”, argumenta o morador da Asa Sul.

Na avaliação do especialista em finanças públicas da Universidade de Brasília (UnB) José Matias-Pereira, o setor automotivo tem grande

representatividade na economia brasileira. Segundo ele, o desempenho desse segmento da indústria influencia diretamente os resultados da arrecadação do país e o ritmo de crescimento da economia. Dessa forma, de acordo com Matias-Pereira, consegue pressionar as esferas do governo em benefício próprio, o que acaba se refletindo para o consumidor, como foi o caso do desconto no IPI.

O professor da UnB ressalta, contudo, que o incentivo estatal não

deve se voltar somente à compra de veículos, mas, também, ao transporte público, que atende grande parte da população. “Enquanto há um crescimento da receita, por outro lado, existe uma relação danosa, em que os centros urbanos estão inchados e onde não há mobilidade”, explica. “Com a abundante oferta de crédito e os programas de isenção do IPVA, as pessoas acabam estimuladas apenas a comprar carros.”

