

IMPLICAÇÕES DA NOVA ALTERAÇÃO DA ALÍQUOTA DO IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS AOS AUTOMÓVEIS¹

IMPLICATIONS OF THE NEW AMENDMENT TO THE TAX RATE TO PROCESSED CAR PRODUCTS

Filipe Guerra Jácome²

RESUMO. O presente trabalho visa estimular o senso crítico em relação às medidas tomadas pelo governo brasileiro ao intervir no domínio econômico, especificamente com a publicação do Decreto 7.567/11 que altera a alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) aos veículos. Ao ceder à pressão das grandes montadoras instaladas no país, o governo federal brasileiro viola requisito essencial e deixa de lado o interesse coletivo.

PALAVRAS-CHAVE. Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI); Decreto 7.567/11; Alíquota; Veículos; Governo; Montadoras.

ABSTRACT. This paper aims to stimulate critical thinking about the measures taken by the Brazilian government to intervene in the economic domain, especially with the publication of Decree 7.567/11 amending the rate of Tax on Industrialized Products (IPI) to vehicles. By yielding to pressure from major automakers established in the country, the Brazilian federal government violates essential requirement and leaves aside the collective interest.

KEYWORDS. Industrialized Products Tax (IPI); Decree 7.567/11; Rates; Vehicles; Government; Automakers.

SUMÁRIO. 1. Introdução. 2. Desenvolvimento. 3. Considerações Finais. 4. Referencias.

1. Introdução

O mercado automobilístico brasileiro sofreu uma reviravolta nos últimos anos, levando a proibição da importação veículos, nas décadas de 50 a 80, à

¹ Artigo recebido em 31 de outubro de 2011 e aceito em 08 de novembro de 2011.

² Graduado em Direito pela Universidade FUMEC, Advogado Militante, Mestrando em Direito Público pela PUC-Minas.

liderança de mercado por parte de alguns modelos importados, o que ocorre atualmente.

O aumento das importações de veículos, impulsionadas por fatores como as grandes margens de lucros das montadoras e o 5º maior mercado consumidor do mundo, trouxe benefícios diretos ao consumidor, especialmente quanto à manutenção e redução dos preços em relação à inflação geral e à acessibilidade a tecnologia, bem como aos governos através do recebimento de divisas decorrentes da tributação. Entretanto, as grandes montadoras instaladas no Brasil sofreram conseqüências diretas, principalmente, em relação à redução de seus lucros líquidos decorrentes do aumento das importações, levando-as, novamente, a exercer sua forte influência.

A pressão das grandes montadoras instaladas no Brasil levou o governo federal a se mobilizar e intervir no domínio econômico publicando o Decreto 7.567/11 que altera a alíquota do imposto sobre produtos industrializados, acarretando em aumento de até 28% (vinte e oito por cento) no valor final dos veículos importados. Porém, devido à celeridade em auxiliar o setor automotivo, a publicação do Decreto 7.567/11 promoveu violação ao princípio da anterioridade nonagesimal, como ressaltado pelo STF, e não gerou efetividade como desejado.

Apesar de alterar a alíquota do IPI sob alegação de preservar os empregos relacionados à indústria automobilística nacional e estimular a produção brasileira, a medida do governo visa apenas ceder à pressão das grandes montadoras, já que outras medidas e estímulos gerariam maiores benefícios à coletividade.

2. Desenvolvimento

Nas últimas décadas o mercado automobilístico brasileiro sofreu profunda alteração, especialmente para aqueles consumidores que participaram ativamente da vida econômica brasileira antes do governo do presidente Fernando Collor de Melo, quando o setor era integrado basicamente por automóveis produzidos genuinamente no Brasil, desde a implantação da indústria automobilística iniciada em 1956 e pela proibição da importação de veículos, existente desde o ano de 1976.

Os primórdios dessa revolução no mercado automobilístico brasileiro começaram em 1988, quando o governo concedeu as primeiras autorizações especiais para a importação de automóveis, após pressão de alguns setores da sociedade para abertura do mercado. Porém a completa liberação do mercado ocorreu no início do ano de 1990, no referido governo Collor, com o fim das reservas de mercado, utilizadas para o desenvolvimento de áreas industriais estratégicas.

Inicialmente, apesar da liberação das importações de veículos a incidência de impostos era considerável, especialmente o de importação, cuja alíquota chegou a 85% (oitenta e cinco por cento) no ano de 1990, viabilizando apenas a importação de veículos de alto luxo. Já no ano de 1993 a alíquota foi reduzida para, aproximadamente, 35% (trinta e cinco por cento), levando à

importação de modelos mais baratos, enquanto que nos últimos anos a alíquota era de 30% (trinta por cento), aproximadamente.

A partir de então as profundas alterações foram irreversíveis, e o setor automobilístico brasileiro tornou-se cada vez mais heterogêneo, tornando mais comuns a ocorrência de inúmeras marcas e modelos em nossas estradas, além do aparecimento de veículos importados de todos os padrões (alto, médio e baixo).

Além da redução nas alíquotas dos impostos incidentes na importação, podemos enumerar diversos outros motivos, endógenos e exógenos, para o aumento substancial da incidência de veículos importados no Brasil, como: mercado internacional globalizado, classes sociais emergentes, grande margem de lucro das montadoras em relação a outros países, crédito facilitado ao consumidor, grande mercado consumidor (5º maior mercado mundial), rigidez da legislação trabalhista, desenvolvimento de tecnologia, custos de produção mais baixos em outros países, entre outros.

Em decorrência desses diversos fatores, especialmente nestes últimos cinco anos, nossos portos ficaram abarrotados de carros importados, produzidos, principalmente, em países da América latina (México, Argentina e Uruguai) e em países Asiáticos (China, Coréia do Sul e Índia).

Apenas no período de um ano, correspondente a agosto de 2010 a agosto de 2011, houve aumento de 35% (trinta e cinco por cento) na importação de veículos no Brasil, levando alguns destes modelos à liderança no mercado interno. Desde o ano de 2005 a participação de veículos coreanos e chineses no mercado brasileiro cresceu 4.100% e 1.250% respectivamente, enquanto que apenas nos meses de agosto e setembro de 2011 o crescimento correspondeu a 3%.

No intuito de reduzir essa proliferação dos veículos importados, no dia 15 de setembro de 2011, assim como ocorrido há 2 (dois) anos, o governo brasileiro, sem qualquer planejamento à médio e longo prazo, intervém no domínio econômico nacional e publica o Decreto 7.567/11, alterando regras sensíveis no setor automobilístico nacional, motivando inúmeros debates e litígios.

Ao tratar da redução da alíquota do IPI, conforme seu art. 1º, o Decreto 7.567/11, traz diversos pontos controversos, dentre os quais devemos ressaltar, os seguintes:

- extensão do benefício da redução do IPI até o dia até 31 de dezembro de 2012, nos termos do *caput* do art. 2º

Art. 2º As empresas fabricantes, no País, de produtos relacionados no Anexo I, conforme a Tabela de Incidência do IPI - TIPI, aprovada pelo [Decreto nº 6.006, de 28 de dezembro de 2006](#), poderão usufruir, até 31 de dezembro de 2012, de redução de alíquotas do IPI, nos termos deste Decreto.

- as diversas condicionantes para aplicação da redução do IPI, presentes no art 2º § 1º, III, especificamente as seguintes: fabricação mínima de 65% (sessenta e cinco por cento) do veículo no território brasileiro; realização de investimento em inovação e desenvolvimento de tecnologia pelas empresas automobilísticas; desenvolvimento, em território nacional, de no mínimo 6 (seis) das 11 (onze) atividades apresentadas em rol taxativo (montagem, revisão final e ensaios compatíveis; _estampagem; soldagem; tratamento anticorrosivo e pintura; _injeção de plástico; fabricação de motores; fabricação de transmissões; _montagem de sistemas de direção, de suspensão, elétrico e de freio, de eixos, de motor, de caixa de câmbio e de transmissão; montagem de chassis e de carrocerias; _montagem final de cabines ou de carrocerias, com instalação de itens, inclusive acústicos e térmicos, de forração e de acabamento; e produção de carrocerias preponderantemente através de peças avulsas estampadas ou formatadas regionalmente).

art. 2º

§ 1º A redução de que trata o caput:

I - não se aplica aos produtos de que tratam as Notas Complementares NC (87-1), NC (87-3) e NC (87-4) da TIPI;

II - abrangerá todos os produtos relacionados no Anexo I fabricados no País pelas empresas provisória ou definitivamente habilitadas nos termos do Capítulo II; e

III - estará condicionada ao atendimento dos seguintes requisitos:

a) fabricação de veículos referidos no Anexo I com, no mínimo, sessenta e cinco por cento de conteúdo regional médio para cada empresa, de acordo com definição apresentada no Anexo II;

b) realização de investimentos em atividades de inovação, de pesquisa e de desenvolvimento tecnológico de produto no País, correspondentes a pelo menos meio por cento da receita bruta total de venda de bens e serviços, excluídos os impostos e contribuições incidentes sobre a venda; e

c) desenvolvimento de pelo menos seis das seguintes atividades, no País, pela empresa beneficiária, por empresa por ela contratada para esse objetivo específico ou, ainda, por fornecedora da empresa beneficiária, em pelo menos oitenta por cento de sua produção de veículos referidos no Anexo I:

1. montagem, revisão final e ensaios compatíveis;

2. estampagem;

3. soldagem;

4. tratamento anticorrosivo e pintura;

5. injeção de plástico;

6. fabricação de motores;

7. fabricação de transmissões;

8. montagem de sistemas de direção, de suspensão, elétrico e de freio, de eixos, de motor, de caixa de câmbio e de transmissão;

9. montagem de chassis e de carrocerias;
10. montagem final de cabines ou de carrocerias, com instalação de itens, inclusive acústicos e térmicos, de forração e de acabamento; e
11. produção de carrocerias preponderantemente através de peças avulsas estampadas ou formatadas regionalmente.

- ao beneficiar montadoras presentes no território brasileiro, as equipara àquelas presentes em membros signatários do Mercosul, como expresso no § 4º do art. 2º.

art. 2º

§ 4º As autopeças originárias dos países membros do Mercosul serão consideradas produzidas no País para efeito de apuração do percentual de conteúdo regional.

- no *caput* do art. 3, ocorre a extensão da redução da alíquota do IPI aos produtos originários signatários do [Decreto nº 350/91](#) (O Tratado do Mercosul, composto da República da Argentina, a República Federativa do Brasil, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai) e do Decreto [nº 4.458/02](#). (Acordo de Complementação Econômica que abrange os países do Tratado do Mercosul, acrescido dos Estados Unidos Mexicanos).

Art. 3º No caso de importações realizadas por empresa habilitada nos termos deste Decreto, a redução de alíquota do IPI aplica-se aos produtos de que trata o Anexo I, quando de procedência estrangeira originários de países signatários dos acordos promulgados pelos [Decreto nº 350, de 21 de novembro de 1991](#), e [nº 4.458, de 5 de novembro de 2002](#).

- concessão de prazo de até 45 (quarenta e cinco dias) para as empresas automotivas estabelecidas no país comprovarem o atendimento das condições presentes no Decreto, e, consecutivamente adquirirem habilitação permanente, nos termos do *caput* dos art. 4º e 5º.

Art. 4º Ficam habilitadas provisoriamente, pelo prazo de quarenta e cinco dias, contado da data de publicação deste Decreto, todas as empresas que, no País, fabricam produtos referidos no Anexo I ou contratam a sua industrialização sob encomenda.

Art. 5º Findo o prazo de que trata o art. 4º, a fruição da redução do IPI fica condicionada à habilitação definitiva da empresa beneficiária junto ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.

- recolhimento retroativo do imposto remido, acrescido de multa, às empresas que não comprovarem o atendimento das condições do Decreto no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias concedido, art. 5º § 3º.

Art. 5º

§ 3º Caso se verifique que a empresa habilitada provisoriamente não cumpria, durante o prazo referido no caput do art. 4º, os requisitos de que trata o parágrafo único do art. 4º, deverá ser recolhido o imposto que deixou de ser pago, com os acréscimos previstos na legislação tributária.

- entrada em vigor dos dispositivos do Decreto na data da sua publicação, conforme seu art. 16, ou seja, os dispositivos produzirão efeito desde o dia 16 de setembro de 2011.

Art. 16. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Ao trazer novas regras relacionadas ao Imposto sobre Produtos Industrializados incidentes na produção de automóveis, o Decreto 7.567/11 representa acréscimo de 25% (vinte e cinco por cento) a 28% (vinte e oito por cento) sobre o preço final de veículos cuja produção não se enquadre nos seus requisitos aos automóveis importados.

De forma sintética, aos automóveis cuja produção tenha menos de 65% (sessenta e cinco por cento) dos componentes gerados no território Brasileiro, Mexicano ou de signatários do Mercosul (Argentina, Paraguai e Uruguai) ocorrerá considerável aumento de preços, afetando, assim, diretamente as montadoras chinesas e coreanas (principalmente Kia, Hyundai, Chery) que vinham liderando certos seguimentos do mercado automobilístico brasileiro e promovendo diversos benefícios aos consumidores e aos governos federais, estaduais e municipais.

O Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), expressamente previsto no art. 153, IV da Constituição Federal e nos artigos 46 a 51 do Código Tributário Nacional (Lei 5.172/66), trata-se de imposto federal incidente sobre produtos industrializados, nacionais ou importados, assim tratados os produtos transformados, beneficiados, montados, acondicionados ou reacondicionados, renovados ou reconicionados, como definidos abaixo pela receita federal:

Produto industrializado é o resultante de qualquer operação que modifique a natureza, o funcionamento, o acabamento, a apresentação ou a finalidade do produto, ou o aperfeiçoe para consumo, sendo irrelevantes, para caracterizar a operação como industrialização, o processo utilizado para obtenção do produto e a localização e condições das instalações ou equipamentos empregados, tais como:

a) **transformação** - operação exercida sobre a matéria-prima ou produto intermediário, que resulta na obtenção de espécie nova;

- b) **beneficiamento** – operação que modifica, aperfeiçoa ou, de qualquer forma, altera o funcionamento, a utilização, o acabamento ou a aparência do produto;
- c) **montagem** – operação que consiste na reunião de produtos, peças ou partes e da qual resulta novo produto ou unidade autônoma, ainda que sob a mesma classificação fiscal;
- d) **acondicionamento ou reacondicionamento** – operação que altera a apresentação do produto, pela colocação da embalagem, ainda que em substituição da original, salvo quando a embalagem colocada se destine apenas ao transporte da mercadoria;
- e) **renovação ou recondicionamento** – operação exercida sobre produto usado ou parte remanescente do produto deteriorado ou inutilizado, que renova ou restaura o produto para utilização. (RECEITA FEDERAL, 2011)

De acordo com a interpretação dos incisos I a III do art. 46 do CTN, o fato gerador do IPI ocorre quando da realização de operação financeira com o produto industrializado. Ainda no referido art. art. 46 do CTN, especificamente seu parágrafo único, são considerados produtos industrializados aqueles submetidos a alguma modificação da sua natureza ou finalidade.

Art. 46. O imposto, de competência da União, sobre produtos industrializados tem como fato gerador:

I - o seu desembaraço aduaneiro, quando de procedência estrangeira;

II - a sua saída dos estabelecimentos a que se refere o parágrafo único do artigo 51;

III - a sua arrematação, quando apreendido ou abandonado e levado a leilão.

Parágrafo único. Para os efeitos deste imposto, considera-se industrializado o produto que tenha sido submetido a qualquer operação que lhe modifique a natureza ou a finalidade, ou o aperfeiçoe para o consumo.

Vale ressaltar que o § 3º, inciso I do art. 153 da CF, além do art 48 do CTN trazem expressamente a aplicação do principio tributário da seletividade ao IPI, devendo este, em conseqüência, ser aplicado em alíquota maior ou menor em decorrência da importância do produto ao cotidiano do contribuinte, como é o caso dos automóveis que não são itens de primeira necessidade e, assim, possuem alíquota elevada.

O principio da seletividade das alíquotas em função da essencialidade dos produtos é aquele segundo o qual para os produtos menos essenciais as alíquotas deverão ser mais elevadas.

Seletividade/essencialidade é um binômio: dois termos, um atrelado ao outro. A essencialidade já é um critério de seleção, que se funda em fatores de ordem econômica ou política, mas não propriamente jurídico. (OLIVEIRA, 1979)

Entretanto, em contrapartida, no intuito de concretizar objetivos maiores, em relação à política e à economia, o Imposto sobre Produtos Industrializados é exceção aos princípios tributários da legalidade e da anterioridade, conforme § 1º do art. 153 da CF.

De acordo com o princípio da legalidade, desde que atendidas as condições e limitações legais, o IPI não precisa de alteração legislativa (Lei ordinária, Lei Complementar ou Lei Delegada) para mudança de alíquota, podendo, assim, ser alterado diretamente por ato do Poder Executivo, como realizado no Decreto 7.567/11.

Não pode a lei criar o tributo sem lhe precisar a alíquota. Definida esta na lei, juntamente com os demais aspectos do tipo legal (e completado, assim, o quadro de providências reclamadas do legislador para legitimar formalmente o tributo), pode o Executivo, nos casos excepcionados, dentro dos limites e nas condições previamente definidas na lei, alterar a alíquota fixada pela lei. (AMARO, 2002)

Enquanto que em relação à exceção ao princípio da anterioridade, a alteração do IPI não necessita constar no exercício financeiro anterior ao da sua aplicação, logo, se a alteração ocorre no ano de 2011, neste mesmo ano as alterações poderão entrar em vigor.

O tributo alcançado pela exceção ao princípio da anterioridade pode ser exigido a partir da entrada em vigor da lei que o criou ou aumentou, a dizer, no mesmo exercício financeiro. (CARRAZZA, 2002)

No caso específico da exceção ao princípio da anterioridade, especialmente quanto a seu objetivo, cabe apresentar as seguintes palavras do professor Luciano Amaro:

Alguns tributos escapam à aplicação do princípio da anterioridade. Trata-se de exações que, por atenderem a certos objetivos extrafiscais (política monetária, política de comércio exterior) necessitam de maior flexibilidade e demandam rápidas alterações. (AMARO, 2002)

Salve as exceções aos dois princípios, legalidade e anterioridade referidos acima, o IPI deve obedecer a todos os outros princípios tributários, o que gera a maior das discussões tributárias em relação à recente publicação do Decreto 7.567/11.

Segundo a regra instituída no art. 150, III, “c” da Seção II (Das Limitações do Poder de Tributar) do Capítulo I do Título VI da Constituição

Federal, os tributos devem obedecer ao princípio da anterioridade nonagesimal, no qual é vedado a cobrança do tributo antes de decorrido o prazo de 90 (noventa) dias após sua publicação. Tudo isso no intuito de não surpreender o contribuinte com alterações repentinas na legislação.

Art. 150. Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

III - cobrar tributos:

c) antes de decorridos noventa dias da data em que haja sido publicada a lei que os instituiu ou aumentou, observado o disposto na alínea b;

Regra esta também aplicada ao IPI, porém desrespeitada quando da publicação do art. 16 do Decreto 7.567/11, que prevê sua aplicação imediata quando da publicação, segundo, em síntese, alegam as diversas ações judiciais propostas em face do referido Decreto, especialmente a Ação Direta de Inconstitucionalidade com Pedido de Medida Cautelar (ADI 4661) proposta pelo partido Democratas – DEM - perante o Supremo Tribunal Federal.

Art. 16. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Como uma das pioneiras em relação às ações judiciais, a montadora chinesa Chery Motors, representada pelo grupo Venko Motors, impetrou Mandado de Segurança em face do Chefe do Poder Executivo e obteve, perante a Justiça Federal Seção Judiciária do Espírito Santo, no dia 20 de setembro de 2011, liminar isentando-a da aplicação das regras do Decreto 7.567/11 em um período de 90 (noventa) dias.

Face à liminar obtida pela montadora chinesa Chery Motors, a Procuradoria Geral da República interpôs Agravo de Instrumento visando sua suspensão, porém a Desembargadora federal Maria Helena Cisne, presidente do Tribunal Regional Federal da 2ª Região, destacando a incidência do princípio da anterioridade nonagesimal, negou provimento ao recurso, mantendo a suspensão, por 90 (noventa) dias, das novas regras do IPI aos automóveis produzidos pela montadora Chery Motors.

Nosso Supremo Tribunal Federal já analisou questões, em relação a outros tributos, quanto a ocorrência do princípio da anterioridade nonagesimal, conforme transcrição abaixo:

EMENTA Recurso extraordinário – Emenda Constitucional nº 10/96 – Art. 72, inciso III, do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT) - Contribuição Social sobre o Lucro (CSLL) – Alíquota de 30% (trinta por cento) - Pessoas jurídicas referidas no § 1º do art. 22 da Lei

nº 8.212/91 – Alegada violação ao art. 195, § 6º, da Constituição Federal. 1. O poder constituinte derivado não é ilimitado, visto que se submete ao processo consignado no art. 60, §§ 2º e 3º, da Constituição Federal, bem assim aos limites materiais, circunstanciais e temporais dos §§ 1º, 4º e 5º do aludido artigo. 2. A anterioridade da norma tributária, quando essa é gravosa, representa uma das garantias fundamentais do contribuinte, traduzindo uma limitação ao poder impositivo do Estado. 3. A emenda Constitucional nº 10/96, especialmente quanto ao inciso III do art. 72 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias – objeto de questionamento – é um novo texto que veicula nova norma, e não mera prorrogação da emenda anterior. 4. Hipótese de majoração da alíquota da CSSL para as pessoas jurídicas referidas no § 1º do art. 22 da Lei nº 8.212/91. 5. Necessidade de observância do princípio da anterioridade nonagesimal contido no art. 195, § 6º, da Constituição Federal. 6. Recurso Extraordinário a que se nega provimento. (RE 587008, Relator(a): Min. DIAS TOFFOLI, Tribunal Pleno, Data do Julgamento 02/02/2011, REPERCUSSÃO GERAL - MÉRITO DJe-084 DIVULG 05-05-2011 DJ 06-05-2011)

EMENTA: AGRAVO REGIMENTAL. CONTRIBUIÇÃO PREVIDENCIÁRIA. SERVIDORES PÚBLICOS DO DISTRITO FEDERAL. MEDIDA PROVISÓRIA Nº 560/94 E SUAS SUCESSIVAS REEDIÇÕES. CONSTITUCIONALIDADE. OBSERVÂNCIA DO PRINCÍPIO DA ANTERIORIDADE NONAGESIMAL. O Supremo Tribunal Federal consignou o entendimento de que o sistema de alíquotas progressivas, objeto da Medida Provisória nº 560/94 e posteriores reedições, é constitucional, desde que respeitada a *vacatio legis* de noventa dias (art. 195, § 6º, da Magna Carta). Precedentes: RE 391.185-AgR, Rel. Min. Sepúlveda Pertence; RE 364.290-AgR, Rel. Min. Maurício Corrêa; RE 327.778-AgR, Rel. Min. Carlos Velloso. Ressalvado, contudo, o entendimento pessoal deste Relator quanto à idoneidade de Medida Provisória instituir alíquotas progressivas. Agravo regimental a que se nega provimento. (Min. CARLOS BRITTO; Primeira Turma, Data do Julgamento 29/06/2004 RE 372107 AgR / DF - DISTRITO FEDERAL - DJ 03/12/2004

D i r e i t o C o n s t i t u c i o n a l e T r i b u t á r i o . Ação Direta de Inconstitucionalidade de Emenda Constitucional e de Lei Complementar. I.P.M.F. Imposto Provisório sobre a Movimentação ou a Transmissão de Valores e de Créditos e Direitos de Natureza Financeira - I.P.M.F. Artigos 5., par. 2., 60, par. 4., incisos I e IV, 150, incisos III, "b", e VI, "a", "b", "c" e "d", da Constituição Federal. 1. Uma Emenda Constitucional, emanada, portanto, de Constituinte derivada, incidindo em violação a Constituição originária, pode ser declarada inconstitucional, pelo Supremo Tribunal Federal, cuja função precípua e

de guarda da Constituição (art. 102, I, "a", da C.F.). 2. A Emenda Constitucional n. 3, de 17.03.1993, que, no art. 2., autorizou a União a instituir o I.P.M.F., incidiu em vício de inconstitucionalidade, ao dispor, no parágrafo 2. desse dispositivo, que, quanto a tal tributo, não se aplica "o art. 150, III, "b" e VI", da Constituição, porque, desse modo, violou os seguintes princípios e normas imutáveis (somente eles, não outros): 1. - o princípio da anterioridade, que é garantia individual do contribuinte (art. 5., par. 2., art. 60, par. 4., inciso IV e art. 150, III, "b" da Constituição); (...) 4. Ação Direta de Inconstitucionalidade julgada procedente, em parte, para tais fins, por maioria, nos termos do voto do Relator, mantida, com relação a todos os contribuintes, em caráter definitivo, a medida cautelar, que suspendera a cobrança do tributo no ano de 1993. (ADI 939, Relator(a): Min. SYDNEY SANCHES, Tribunal Pleno, Data do Julgamento 15/12/1993, DJ 18-03-1994)

Ainda nesse sentido da aplicação imediata das novas regras do IPI, em contrapartidas aos argumentos trazidos pelos representantes dos Democratas – DEM - e pelas montadoras, além do suposto o risco de grave lesão à ordem e à economia pública, a União alega que o disposto no art. 150, III, "c", da Constituição Federal, incide somente sobre a "lei" que gerar aumento de tributos, enquanto que as mesmas regras não seriam aplicadas aos Decretos que majoram as alíquotas do IPI, como é o caso do Decreto 7.567/11. Logo, seguindo esse raciocínio o princípio anterioridade nonagesimal não seria aplicado a esta recente alteração.

Apesar dos argumentos trazidos pela União a favor da aplicação imediata do Decreto 7.567/11, no dia 20/10/2011, o Supremo Tribunal Federal ratificou seu posicionamento quanto à aplicação do princípio da anterioridade nonagesimal, concedendo, por unanimidade, a liminar requerida na referida Ação Direta de Inconstitucionalidade com Pedido de Medida Cautelar (ADI 4661) proposta pelo partido Democratas – DEM, suspendendo pelo prazo de 90 (noventa dias), à partir da data da publicação da normal, a eficácia do art. 16 do Decreto 7.567/11 e, consecutivamente, o aumento no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para carros importados.

Segundo os Ministros Marco Aurélio, Luiz Fux, Dias Toffoli, Cármen Lúcia, Ricardo Lewandowski, Ayres Britto, Gilmar Mendes e Celso de Mello, o art. 16 do Decreto 7.567/11 não obedeceu a previsão do art. 150, inciso III, letra c, da Constituição Federal, que trata do prazo de 90 (noventa) dias da publicação da lei para que a mesma produza seus efeitos.

Ainda quanto a liminar concedida pelo STF na ADI 4661, a maioria dos Ministros decidiram pela consignação da eficácia "*ex tunc*" à suspensão do aumento no IPI aos carros importados, desde a data da publicação do Decreto 7.567/11, apesar de o Ministro Marco Aurélio, ora Relator, entender quanto ao efeito "*ex nunc*" até a análise do mérito da questão. Assim, nos termos da

decisão ficou passível a restituição do imposto pago à maior pelos consumidores que adquiriram veículos com o acréscimo.

Vejamos a íntegra da decisão que concedeu a liminar à Ação Direta de Inconstitucionalidade com Pedido de Medida Cautelar (ADI 4661) proposta pelo partido Democratas - DEM:

Decisão: O Tribunal, por votação unânime, concedeu a liminar, com eficácia *ex tunc*, contra o voto do Relator, que a concedia com eficácia *ex nunc*. Votou o Presidente, Ministro Cezar Peluso. Ausente, justificadamente, o Senhor Ministro Joaquim Barbosa. Falaram, pelo requerente, o Dr. Luís Fernando Belém Peres e, pela Advocacia-Geral da União, o Ministro Luís Inácio Lucena Adams, Advogado-Geral da União. Plenário, 20.10.2011.

Independente de todo o debate e os litígios decorrentes da publicação do Decreto 7.567/11 constata-se, novamente, a intervenção do Estado brasileiro na economia, através da sua famosa “mão visível”, apesar de estarmos na Era do Neoliberalismo, esculpido basicamente na mínima intervenção do Estado no domínio econômico.

A crise financeira assola as economias mundiais, mantendo e renovando o sistema Capitalista, que age buscando o lucro sem satisfazer os interesses individuais e coletivos da sociedade.

Procurando justificar sua nova intervenção na economia, aumentando as alíquotas de veículos importados, o governo brasileiro, representado especialmente pelo Ministro Guido Mantega, em discurso populista, alega que a medida tem o intuito de preservar os empregos diretos e indiretos relacionados à indústria automobilística nacional face à invasão dos importados, e, consecutivamente, estimular a produção brasileira. Vejamos a seguinte frase:

As medidas vem no sentido de estimular a produção nacional. O mercado brasileiro deve ser usufruído pela produção brasileira e não pela produção externa. Ficamos preocupados com as notícias de que a indústria automobilística está aumentando os estoques no pátio e vem dando férias coletivas. (MANTEGA, 2011)

Ao ressaltar a questão da empregabilidade e do crescimento da proteção, o discurso do governo brasileiro quanto à alteração da alíquota do IPI vai de encontro com o Princípio da Economicidade, procurando realizar a escolha mais vantajosa em relação aos custos sociais envolvidos, além de incidir na perspectiva macroeconômica do Direito Econômico, na qual o Estado intervém no intuito de alcançar a coletividade e o bem estar social.

Entretanto, apesar do discurso coadunar com os anseios da sociedade brasileira e os ideais econômicos, sua análise mais detida comprova sua fragilidade e seu real intuito, induzido pela pressão das grandes montadoras instaladas no Brasil.

Apesar de todas as medidas tomadas pelo governo, relacionadas ao aumento de IPI dos automóveis importados, especialmente quando da equiparação dos bens oriundo de países do Mercosul e México aos bens produzidos em território brasileiro (§ 4º do art. 2º e caput do art. 3º do Decreto 7.567/11), além das produção ao menos 65% (sessenta e cinco por cento) dos conjuntos do veículo em território nacional, mais da metade de todos os veículos importados, atualmente, foram englobados pela isenção, gerando, assim, manutenção dos preços até o momento em que as montadoras resolverem aumentar as margens de lucro.

Em se tratando de lucro, vale ressaltar que recentemente o Banco britânico Morgan Stanley realizou pesquisa no mercado brasileiro referente ao setor automobilístico e ficou constatado que o maior fator para o elevado preço dos automóveis refere-se à grande margem lucro das montadoras, diferentemente do que imaginam a grande maioria das pessoas que coloca a tributação como fator da elevação dos preços. Lucros estes remetidos às matrizes mundiais e responsáveis por amenizar os efeitos das crises internas, logo, com as medidas adotadas pelo governo quando da publicação do Decreto 7.567/11, estamos, na realidade, mantendo empregos e financiando economia de países desenvolvidos que possuem montadoras instaladas em nosso país e que passam por crises financeiras, como o caso da Itália, Alemanha, França e Estados Unidos.

Importante ressaltar que, apesar da tentativa de induzir o contrário, o automóvel está longe de ser bem de primeira necessidade, especialmente no Brasil que possui diversos problemas sociais e estruturais, não necessitando, assim, de políticas públicas direcionadas exclusivamente para seu consumo, ao contrário de outros setores, como o habitacional, medicamentos, alimentício, infra-estrutura entre outros.

Com o aumento do IPI aos carros importados, em face do Decreto 7.567/11, o mercado automobilístico brasileiro voltará a ser dominado pelas empresas cujas filiais estão instaladas no Brasil, vez que haverá diminuição da concorrência, que é responsável pela limitação e redução dos preços nos últimos anos, face à inflação geral, bem como pela expansão da tecnologia.

3. Considerações Finais

A realidade é que as alterações trazidas pelo Decreto 7.567/11 vêm de encontro com os anseios das grandes montadoras instaladas no Brasil, que serão as maiores beneficiadas, em detrimento do consumidor brasileiro e dos governos federais e estaduais que terão redução na arrecadação de tributos decorrentes da importação de veículos.

O governo brasileiro deveria atuar em setores de primeira necessidade, beneficiando, assim, a coletividade seja em relação à empregabilidade quanto em relação ao consumo, objetivando efetivamente os benefícios macroeconômicos.

Ao contrário de aumentar a alíquota do IPI aos automóveis importados, deveria ocorrer incentivo à concorrência, que, consecutivamente geraria expansão da tecnologia, produção de automóveis mais seguros, investimentos estrangeiros e briga por preços mais baixos.

Mesmo não sendo item de primeira necessidade, caso seja realmente necessário a intervenção no setor automobilístico, em vez de aumentar os impostos de automóveis importados o governo deveria limitar os vultuosos lucros das montadoras, o que fatalmente ocasionaria em maiores benefícios à coletividade, reduzindo os preços, aquecendo o mercado, aumentando o consumo, aumentando a produção, expandindo a tecnologia, aumentando ou mantendo a empregabilidade, aumentando a arrecadação, além dos vários outros benefícios indiretos.

Infelizmente, apesar de o discurso estar direcionado ao Princípio da Economicidade e alinhado com a perspectiva macroeconômica do Direito Econômico, a publicação do Decreto 7.567/11 está, mais uma vez, ligada à política da imediatividade e de submissão de interesses particulares dos grandes monopólios, vez que é mais fácil e rápido aumentar os impostos, sem contrapartida em [serviços](#) públicos de qualidade e benefícios à sociedade.

4. Referencias

AMARO, Luciano. Direito Tributário Brasileiro. 8ª ed. São Paulo: Saraiva, 2002.

BORGES, José Cassiano; REIS, Maria Lúcia Américo. Manual dos Impostos Indiretos – IPI – ICMS – ISS. 4ª ed. Rio de Janeiro: Lúmen Juris, 2008.

CARRAZZA, Roque Antônio. Curso de Direito Constitucional Tributário. 19ª ed. São Paulo: Malheiros, 2003.

CRUZ, Antônio Maurício da. O IPI, Limites Constitucionais. 1ª ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1984.

MORAES, Alexandre de. Direito Constitucional. 7ª ed. São Paulo: Atlas, 2000.

NOGUEIRA, Ruy Barbosa. Curso de Direito Tributário. 17ª ed. São Paulo: Saraiva, 2005.

OLIVEIRA, Waldermar de. O Novo Regulamento do IPI. 1ª ed. São Paulo: Resenha Tributária, 1979.

Banco Morgan Stanley www.morganstanley.com.br/ Acesso em 29 e 30 set. 2011.

Carro Antigo <<http://www.carroantigo.com>> Acesso em 18 de set. de 2011.

Justiça Federal Espírito Santos <<http://www.ifes.jus.br>> Acesso em 23 e 24 de set. de 2011.

Presidência da República <<http://www.planalto.gov.br>> Acesso em 17, 19, 22 a 25 de set. de 2011; 05, 07, 18 de out. 2011.

Receita Federal <<http://www.receita.fazenda.gov.br>> Acesso em 17 e 19 de set. 2011.

Revista Veja <<http://veja.abril.com.br>> Acesso em 17 e 19 de set. 2011.

Supremo Tribunal Federal <<http://www.stf.jus.br>> Acesso em 22 a 28 de set. de 2011; 12, 20 a 22 de out. de 2011.

O Tempo On-line <<http://www.zap.com.br>> Acesso em 19 de set. 2011.