

# O IMPACTO DA REDUÇÃO DO IPI DOS VEÍCULOS AUTOMOTORES, EM VIRTUDE DA CRISE FINANCEIRA

Fabrisia Franzoi<sup>1</sup>

## Resumo

*A crise financeira que abalou o mundo no ano de 2008 acabou chegando ao Brasil. E, com ela, um dos setores mais prejudicados foi o setor automobilístico. Para conter o desaquecimento da economia, o Governo Federal tomou a medida de reduzir o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) dos veículos zero quilômetro, por meio da Medida Provisória n. 451/08. As perguntas que não querem calar são: qual foi o impacto dessa redução tributária na economia brasileira? Houve queda ou aumento da arrecadação tributária do IPI? Houve queda ou aumento no número de veículos automotores vendidos? Segundo informações da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), no ano de 2009 foram vendidos mais de 3 milhões de automóveis no mercado nacional, o que representou uma alta de exatos 11,35% em relação a 2008. O maior crescimento foi no mês de dezembro de 2009, quando houve um aumento de 50% nas vendas com relação ao mesmo mês do ano de 2008. Denota-se que os incentivos como a desoneração do Imposto sobre Produtos Industrializados (PIB) surtiram efeitos positivos e tão aguardados.*

**Palavras-chave:** Imposto sobre Produtos Industrializados. Crise financeira. Veículo automotor.

## Riassunto

*La crisi finanziaria che ha scosso il mondo nel 2008, alla fine è venuto in Brasile. E con esso, uno dei settori più colpiti è stato il settore automobilístico Per contrastare Il rallentamento econômico, Il govrto federale há preso l'iniziativa per ridurre Le tasse (IPI) di veicoli a zero chilometri attraverso La misura provvisoria n. 451/08. Domande che non vogliono tacere sono i seguenti: what was the impatto della riduzione fiscale in economia brasiliana? C'è stato un calo or aumento delle entrate fiscali di la IPI? C'è stata una diminuzione o aumento del numero di auto vendute? Secondo La Federazione Nazionale dei Distributori Automobile (Fenabrave) ha annunciato che le vendite di auto nel mercato domestico ha superato i 3 milioni di unità nel 2009, con un incremento del 11,35% esatto rispetto al 2008. La maggiore crescita è stata nel dicembre 2009, dove c'era un aumento del 50% nelle vendite rispetto allo stesso mese dell 'anno 2008. Dimostra che gli incentivi, quali esenzioni dalle imposte sui prodotti industrializzati (PIL) positivo e ha avuto un impatto come previsto.*

**Parole chiave:** Tassa. Crisi finanziaria. Veicolo a motore.

---

<sup>1</sup> Docente do Centro Universitário para o Desenvolvimento do Alto Vale do Itajaí – UNIDAVI; Especialista em Direito e Processo do Trabalho; Especialista em Planejamento Tributário; Mestranda em Direito na UNIVALI; com vários artigos e dois capítulos de livros publicados; Rio do Sul; Santa Catarina; contato: fabrisia@unidavi.edu.br

## 1 INTRODUÇÃO

A crise financeira mundial que progrediu galopantemente a partir de julho de 2008, acabou chegando ao Brasil. Um dos setores mais prejudicados em virtude da crise foi o setor automobilístico, ela atingiu desde o empresário bem-sucedido até o humilde trabalhador, gerando uma queda nas vendas e, conseqüentemente, gerando desemprego.

O Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) estava previsto no Decreto n. 4.544/02 e sua tabela com as alíquotas e a classificação dos produtos prevista no Decreto n. 6006/06. Com a ocorrência da crise financeira, o Presidente da República editou a Medida Provisória n. 451/08, reduzindo as alíquotas dos automóveis. Após o prazo legal de vigência da MP, o governo publicou o Decreto 6.809/09 prorrogando a redução das alíquotas.

Sendo o IPI um imposto de consumo indireto que varia de acordo com a situação político-econômica do momento, é importante também ressaltar a sua função dentro do contexto social. Sendo válido o registro das medidas recentemente adotadas pelo Governo Federal ante a situação de crise mundial que atingiu a economia do nosso país.

Necessário estudar o impacto dessa redução tributária na economia brasileira se houve: queda ou aumento da arrecadação; queda ou aumento no número de veículos automotores vendidos; se a medida política adotada foi a correta ou não para salvar nossa economia.

## 2 A CRISE FINANCEIRA DE 2008

A crise financeira “começou a mais de um ano nos Estados Unidos como uma crise no pagamento de hipotecas se alastrou pela economia e contaminou o sistema mundial.”<sup>2</sup> Bancos atrás de banco por lá apresentaram perdas bilionárias, outros chegaram a quebrar. Na Europa também houve vítimas. E no Brasil? Por aqui, a crise não afetou diretamente os bancos, que diziam não possuir papéis ligados às hipotecas, mas atingiu vários setores por causa da forte contração de crédito.

Com a circulação de dinheiro congelada e o consumo comprometido, o resultado esperado foi a contração das economias, uma vez que empresas, pessoas físicas e governos passaram a encontrar dificuldade em financiarem seus projetos. Justamente para injetar dinheiro nos mercados, os Bancos Centrais fizeram leilões de moeda e criaram linhas especiais de bilhões de dólares.<sup>3</sup>

No Brasil, foi exatamente esse o principal efeito da crise: a dificuldade em se obter dinheiro. Grandes empresas que dependiam de financiamento externo passaram a encontrar menos linhas de créditos disponíveis, afinal, os bancos tinham medo de emprestar em um contexto de crise. Por consequência, com a dificuldade em captar no exterior, ficaram comprometidos projetos de construção dessas empresas, que por sua vez gerariam empregos e renda ao país.<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup>FOLHA ON LINE. **Entenda como a crise dos EUA afeta o Brasil.** Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u450701.shtml>>. Acesso em: 05 ago 2010.

<sup>3</sup>FOLHA ON LINE.

<sup>4</sup>FOLHA ON LINE.

Os ativos brasileiros também foram afetados pela crise mundial. No pior momento, o Ibovespa chegou a amargar queda de 8,8% no dia 16/08 (fechou com queda de “apenas” 2,5%), o dólar chegou a valer R\$ 2,14, o risco-país atingiu 229 pontos e a taxa de juros futuros projetavam 13,0%. Aqui, zerar posições também foi a “ordem” recebida, acarretando uma forte saída de recursos estrangeiros, seja pela diminuição de exposição ao risco, como também pela apuração de ganhos acumulados visando cobrir perdas em outros mercados.<sup>5</sup>

Mesmo diante desse momento de forte instabilidade mundial, fato é que o Brasil estava menos vulnerável devido a indicadores macroeconômicos mais sólidos. Porém, uma possível desaceleração no ritmo de crescimento mundial, também afetaria o Brasil, principalmente em setores voltados ao comércio exterior.

Para diminuir os prejuízos causados, as empresas procuraram formas de reduzir os custos da produção, sem precisar fazer demissões e é aí o ponto chave deste artigo. Será que a redução do IPI pelo Governo foi fundamental para a redução do impacto da crise financeira nas empresas?

### **3 A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NACIONAL**

A indústria automobilística nacional é muito importante para a economia do país. Segundo dados da ANFAVEA, os valores faturados pelas indústrias automobilísticas brasileiras nos últimos vinte anos (1988-2008) mais do que dobrou e o acréscimo na participação do setor no PIB brasileiro que era de 14,1% em 1988 saltou para 19,8% em 2008, tendo um acréscimo de 5,7% em dez anos.

O faturamento no ano de 1988 foi da ordem de 30.688 milhões de dólares e em 2008 foi de 65.649 milhões de dólares.

Ainda, segundo o Anuário da Indústria Automobilística Brasileira da ANFAVEA, em duas décadas houve um aumento de investimento no setor no importe de US\$ 2.341 milhões, isto porque no ano de 1988 o investimento era de US\$ 572 milhões e chegou a US\$ 2.913 milhões em 2008.

### **4 O IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS – IPI**

Embora tenha função extrafiscal, já que é seletivo em razão da essencialidade do produto (art.153 CF), o IPI tem grande relevância no orçamento da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, razão por sua função fiscal prevalece sobre sua função fiscal.<sup>6</sup> Subsiste, no entanto ainda que secundariamente, a função de tributos pesadamente artigos que fazem mal à saúde (a exemplo dos cigarros e das bebidas alcoólicas) e artigos supérfluos.

O Imposto sobre Produtos Industrializados é considerado um imposto seletivo, pois suas alíquotas variam conforme a necessidade do produto, quanto maior a sua essencialidade,

---

<sup>5</sup> SOUZA, Nali de Jesus. Economia Básica. São Paulo: Atlas, 2009.

<sup>6</sup> CHIMENTI, 2003, p. 206.

menor irá ser a alíquota, e da mesma forma quanto menor a necessidade do produto, quanto mais supérfluo ele for, maior será a alíquota do IPI.

Conforme Chimenti<sup>7</sup> “Os produtos industrializados destinados ao exterior não pagam IPI (art.153). Para o fim de verificação do fato gerador, cada estabelecimento do contribuinte é considerado um contribuinte autônomo.” A responsabilidade pelo pagamento do imposto, porém, é da empresa como um todo.

O IPI é um imposto não cumulativo, compensando-se o que lhe for devido em cada operação com o montante cobrado nas anteriores.

Segundo Chimenti<sup>8</sup>

O fato gerador do IPI, nos termos do art. 46 do Código Tributário Nacional, é: 1) o desembaraço aduaneiro do produto de procedência estrangeira; 2) a saída do produto industrializado do estabelecimento do importador, do industrial, do comerciante ou arrematante; 3) a arrematação do produto apreendido ou abandonado levado a leilão. Considera-se industrializado para fins de IPI o produto tenha sido submetido à qualquer operação que lhe modifique a natureza ou a finalidade, ou aperfeiçoe para consumo, tais como a transformação, o beneficiamento, a montagem etc.

O IPI tem três situações diferentes para a caracterização de seu fato gerador.

As alíquotas, em razão da natureza seletiva do IPI, vão de zero a mais de 300% (caso cigarros). A alíquota zero costuma ser utilizada pelas autoridades fiscais para que determinados produtos não sofram o ônus do IPI, sem a necessidade de lei autorizadora da isenção (art.97, VI, do CTN), pois a Constituição Federal autoriza a alteração de alíquotas do IPI pelo próprio Executivo (art. 153 CF), nos limites da lei (e a lei não fixou o limite mínimo).<sup>9</sup>

A principal função do IPI é de arrecadação de tributos, mas também de regulação da economia, daí a possibilidade de o Poder Executivo estimular determinado setor produtivo mediante a redução ou da isenção de suas alíquotas. No caso de produtos que o governo queira frear o consumo (caso do cigarro, bebidas e produtos de luxo, por exemplo), o governo pode colocar alíquotas mais elevadas, mas sem que isso importe numa forma disfarçada de confisco.<sup>10</sup>

O IPI estava previsto no Decreto n. 4.544/02 e a tabela de IPI com as alíquotas e a classificação dos produtos prevista no Decreto n. 6006/06. Com a ocorrência da crise financeira o Presidente da República editou a Medida Provisória n. 451/08, reduzindo as alíquotas dos automóveis. Após o prazo legal de vigência da MP, o governo publicou o Decreto 6.809/09 prorrogando a redução das alíquotas. Vários jornais noticiaram o ocorrido, conforme se vê abaixo:

O Decreto 6.809/09, que altera a alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) sobre o preço de carros, materiais de construção e outros produtos, foi publicado nesta terça-feira (31/3) no Diário Oficial da União. As informações são da Agência Brasil. O decreto, assinado pelo vice-presidente, José

<sup>7</sup> CHIMENTTI, 2003, p.208.

<sup>8</sup> CHIMENTTI, 2003, p.208.

<sup>9</sup> CHIMENTTI, 2003, p. 207.

<sup>10</sup> ANDRADE, 2009.

Alencar, e divulgado pelo ministro da Fazenda, Guido Mantega, prevê alíquota zero do IPI para 30 itens do ramo da construção civil e prorroga a redução do imposto sobre carros e caminhões novos por mais três meses. "Verificamos que o IPI menor para os carros foi bem sucedido e trouxe uma recuperação rápida da indústria automobilística que tem um peso de 23% do PIB industrial do país", disse Mantega. (CONJUR, 2009)<sup>11</sup>

Segundo o governo, a prorrogação do IPI dos veículos se deve à recuperação da produção de 21,3% no mês passado, após uma queda de 50% registrada em dezembro de 2008. Os carros populares (de 1.000 cilindradas) continuam com alíquota zero de IPI.

Sendo o IPI um imposto de consumo indireto que varia de acordo com a situação político-econômica do momento, é importante também ressaltar a sua função dentro do contexto social. Sendo válido o registro das medidas recentemente adotadas pelo Governo Federal ante a situação de crise mundial que atingiu a economia do nosso país.<sup>12</sup>

“Para fins de determinação da base de cálculo, 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”<sup>13</sup>

A base de cálculo do IPI varia de acordo com a hipótese de incidência. Assim, no caso de produtos industrializados nacionais, a base de cálculo será o valor da operação de saída do produto do estabelecimento do contribuinte, ou, não tendo valor a operação, o preço corrente da mercadoria importada, a base de cálculo é a mesma do imposto de importação, acrescida do próprio imposto de importação, das taxas aduaneiras etc.

O IPI pago numa operação deduz-se do IPI a ser pago na operação seguinte, na passagem da mercadoria de uma empresa para outra (ou de um estabelecimento para outra, da mesma empresa – art. 51, § único do CTN). Mas não entram no cômputo produtos destinados ao ativo permanente, que não fazem parte do processo de industrialização.

Na contabilidade, o IPI que foi pago anteriormente, pelos fornecedores, figura como crédito. E o IPI a ser pago na saída do produto final figura como débito. Haverá imposto a recolher se no período o débito for maior que os créditos. Se a compensação resultar em um crédito maior que o débito do imposto, esse saldo credor será transferido para ao período de apuração seguinte imediatamente posterior. (art. 49, parágrafo único do CTN).

O atual contexto social, político e econômico, marcado pela interdependência de mercados, pelo agigantamento de grupos multinacionais e pelo incremento das demandas da sociedade impõe ao Estado contemporâneo uma nova forma de atuar. Nesse sentido, a tributação ganha destaque não apenas como forma de financiar os gastos públicos, mas também como instrumento a serviço de políticas extrafiscais a serem implementadas pelos órgãos de governo.<sup>14</sup>

---

<sup>11</sup> Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2009-mar-31/leia-decreto-prorroga-reducao-ipi-carros-construcao-civil>>. Acesso em: 05.04.2009.

<sup>12</sup> ANDRADE, 2009.

<sup>13</sup> OLIVEIRA, 2005, p. 131.

<sup>14</sup> ANDRADE, 2009.

## 5 O IMPACTO DA REDUÇÃO DO IPI NA ARRECADAÇÃO E NA ECONOMIA

Segundo dados obtidos no *site* da Secretaria da Receita Federal do Brasil houve uma queda no valor da arrecadação do IPI no importe de R\$ 150 milhões de 2008 para 2009. Essa queda do IPI teve impacto negativo de 5,75% para queda geral da arrecadação, mas em virtude do aumento da arrecadação de outros tributos, na totalidade houve um pequeno aumento da arrecadação federal no ano de 2009.

A arrecadação em 2009, em virtude da desoneração tributária proposta pelo governo federal, é de uma queda no valor de R\$ 5.811 milhões.

O desempenho da arrecadação do setor de veículos, automóveis (comércio e reparação) houve um decréscimo de 29,74% e o setor de veículos teve uma diminuição de 23,87% no período.

Em comparação com outros setores percebe-se que o setor automotivo teve perdas menores que o setor de metalurgia 33,81%. Em contrapartida teve queda menor em comparação com os setores de comércio atacadista 7,93%, fabricação de produtos químicos 13,43% e fabricação de máquinas e equipamentos 19,29%

De acordo com o Instituto Brasileiro de Planejamento Tributário houve queda na arrecadação do IPI de 2008 para 2009 na ordem de R\$ 4,5 bilhões, representando um acréscimo nominal de 24,57% e real de 28,03%.

Segundo a conclusão do anuário da FENABRAVE 2008, nota-se a ascensão do Brasil, que saiu do 9º lugar em 2007 para ocupar o 6º lugar em 2008, com uma venda de 2.671.316 automóveis. É notório, também, que tivemos o maior índice de crescimento entre os países relacionados, com um percentual de 14,98% em Automóveis e Comerciais Leves. Em contrapartida, nota-se que os países que mais caíram em participação foram Espanha, África do Sul e EUA, países seriamente atingidos pela crise financeira internacional.

O anuário traz como conclusão que o segmento de automóveis apresentou crescimento de 11,04% nos emplacamentos de 2008 frente a 2007. Esse desempenho foi inferior aos registrados em 2007 (27,0%), e em 2006 (14,0%). O volume de emplacamentos foi superior durante todo o ano de 2008, com exceção do último trimestre do ano, como reflexo da crise internacional.

Segundo dados do anuário 2008 emitidos pela Fenabreve, o ano de 2008 pode ser dividido em: antes e depois da crise iniciada no Brasil em outubro. Até a crise, havia uma percepção de desaceleração muito gradual e o ano poderia ter fechado com crescimento entre 20% e 25%.

O anuário diz que os números ainda respeitáveis, dada a evolução econômica até aquele momento nos países desenvolvidos. A partir de outubro, tudo mudou, e a crise afetou o setor automotivo de forma intensa, com queda de 15% nas vendas do quarto trimestre em relação ao mesmo período do ano anterior. Por conta disso, o resultado do ano fechou aquém do que se imaginava 14,1%, metade do que havia alcançado em 2007.

O anuário faz o levantamento das informações relativas aos automóveis, comerciais leves, caminhões, ônibus, motocicletas e implementos rodoviários, veja:

**Automóveis**

Esse segmento foi o mais duramente atingido no quarto último quadrimestre, com queda de 19,4% no período em relação ao quarto trimestre de 2007. No final do ano, o governo tentou estimular o setor com redução do IPI, o que de fato ajudou a evitar perdas ainda maiores de vendas no setor. No ano, o crescimento foi de “apenas” 11%, depois de ter vendas com alta de 27% no ano anterior.

**Comerciais Leves**

O setor de comerciais leves também sofreu no final do ano passado, porém menos do que automóveis. No quarto trimestre de 2008 a queda foi “somente” de 2,6% na comparação com o mesmo período do ano anterior e, no ano, apresentou uma elevação de 30,3%, próximo do que havia alcançado em 2007 (32%).

**Caminhões**

Esse setor está atrelado diretamente ao nível de atividade econômica e tende a sentir mais enquanto a economia desacelera. Por conta de prováveis defasagens entre os pedidos e os licenciamentos, além de alguns setores que ainda estavam demandando no final do ano passado, o segmento chegou a crescer 6,4% no último trimestre, fechando o ano com robustos 25%, depois de encerrar 2007 com expansão de 30%.

**Ônibus**

Muito atrelado à dinâmica política e de turismo, o segmento teve um crescimento considerável no final de 2008, com 14,6% de expansão no quarto trimestre, ajudando o setor a obter um crescimento de 18,9%, que foi até maior do que o obtido em 2007 (15%).

**Motocicletas**

O segmento de motos teve forte queda, de 15,9%, no quarto trimestre de 2008 na comparação com o mesmo período do ano anterior, levando o setor a ter um crescimento bem mais baixo do que em 2007 (12,7% contra 33%). Esse setor também é atrelado fortemente à atividade econômica e isso ajudou a explicar a forte desaceleração do final do ano.

**Implementos rodoviários**

O setor de implementos ainda se beneficiou de uma inércia da atividade econômica positiva até o terceiro trimestre e cresceu 20,5% no quarto trimestre de 2008. Isso ajudou o segmento a manter uma média ainda maior do que 2007 (32,6% contra 20,5%). (FENABRAVE)

Segundo dados da ANFAVEA foi de 13,4% o percentual atribuído de acréscimo na venda de automóveis de janeiro a junho de 2009, o que mostra que a atitude tomada pelo governo federal de reduzir a alíquota do IPI dos veículos automotores realmente fez com que o mercado se aquecesse e as pessoas comprassem mais.

As vendas de veículos novos no mercado brasileiro somaram 3.141.226 unidades em 2009, o que significa uma alta de 11,35% na comparação com 2008, segundo dados divulgados hoje pela Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabreve). Os dados incluem automóveis, veículos comerciais leves, caminhões e ônibus. No ano fechado, considerando apenas automóveis e veículos comerciais leves, as vendas de 3.009.482 unidades representaram uma alta de 12,66% ante 2008. Já a comercialização de caminhões e ônibus, com 131.744 unidades em 2009, mostrou 11,95% de queda em relação ao ano anterior.<sup>15</sup>

Segundo a Fenabreve, em 2009 foram vendidas 1.609.251 motocicletas, o que representa um decréscimo de 16,42% na comparação com o ano anterior. O comércio de implementos rodoviários englobou 40.254 unidades em 2009, o que indica uma baixa de 21,59% ante 2008. Ao levar em conta o desempenho de todos os segmentos analisados pela Fenabreve, o setor automotivo vendeu 4.843.030 unidades em 2009, com 0,13% de queda ante 2008.<sup>16</sup>

<sup>15</sup> TEIXEIRA, 2010.

<sup>16</sup> TEIXEIRA, 2010.

Em dezembro, o comércio de veículos subiu 16,41% *ante* novembro de 2009, para 293.030 unidades. Comparativamente a dezembro de 2008, mês bastante afetado pela crise financeira global, houve um salto de 50,62% nas vendas. Somente levando-se em conta automóveis e comerciais leves, as vendas de 277.944 unidades representaram uma alta de 16,54% em dezembro ante o mês anterior. No confronto com dezembro de 2008, o acréscimo foi de 51,12%. A comercialização de caminhões e ônibus, com 15.086 unidades em dezembro, mostrou avanço de 14,15% na base mensal e de 41,91% ante dezembro de 2008.<sup>17</sup>

Considerando todos os segmentos analisados pela Fenabrave, incluindo motos e implementos rodoviários, as vendas totalizaram 460.617 unidades em dezembro, um avanço de 17,25% ante novembro e de 33,34% no confronto com dezembro de 2008.<sup>18</sup>

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A crise financeira no Brasil prejudicou principalmente a indústria, atingindo desde o empresário bem-sucedido até o humilde trabalhador, gerando uma redução industrial e, conseqüentemente o desemprego.

Tem-se que a redução das alíquotas do IPI foi de 100% sobre carros de 1.000 cilindradas (de 7% para zero) e de 50% sobre carros entre 1.000 e 2.000 cilindradas (de 13% para 6,5% para carros a gasolina e de 11% para 5,5% para carros a álcool/flex).

Conclui-se que as vendas internas de veículos automotores foram gravemente afetadas pela crise econômica e, segundo dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), sofreram redução de quase 49% entre julho e novembro de 2008. Em dezembro, quando as alíquotas do IPI de automóveis foram reduzidas, teve início um processo de recuperação que fez com que as vendas no primeiro semestre de 2009 superassem aquelas do mesmo período de 2008.

Percebe-se que, com relação ao IPI, que é o objeto deste estudo, houve uma queda no valor da arrecadação no importe de R\$ 150 milhões no ano de 2008 para 2009. Esta queda do IPI teve impacto negativo de 5,75% para queda geral da arrecadação, mas em virtude do aumento da arrecadação de outros tributos, na totalidade houve um pequeno aumento da arrecadação federal no ano de 2009.

A arrecadação, em virtude da desoneração tributária proposta pelo governo federal, foi de uma queda no valor de R\$ 5.811 milhões.

O desempenho da arrecadação do setor de veículos, automóveis (comércio e reparação) houve um decréscimo de 29,74% e o setor de veículos teve uma diminuição de 23,87% no período.

Em comparação com outros setores percebe-se que o setor automotivo teve perdas menores que o setor de metalurgia. Em contrapartida teve queda menor em comparação com os setores de comércio atacadista, fabricação de produtos químicos e fabricação de máquinas e equipamentos.

---

<sup>17</sup> TEIXEIRA, 2010.

<sup>18</sup> TEIXEIRA, 2010.



As vendas de veículos novos no mercado brasileiro somaram 3.141.226 unidades em 2009, o que significa uma alta de 11,35% na comparação com 2008, o que mostra que a atitude tomada pelo governo federal que redução da alíquota do IPI dos veículos automotores realmente fez com que o mercado se aquecesse e as pessoas comprassem mais.

Santa Catarina confirmou um desempenho acima da média nacional no comércio de veículos novos em 2009. Enquanto no país, houve uma queda de 0,12% no número de veículos vendidos no ano passado, por aqui foi registrado crescimento de 5,49%. E para 2010, a aposta é de um crescimento ainda maior, na ordem de 10%.

Segundo dados do IPEA, no primeiro semestre de 2009, sem a redução do IPI pelo governo, teriam sido demitidos de 50.000 a 60.000 empregados.

Necessário dizer que a medida de desoneração tributária adotada pelo Governo Federal foi eficaz para o combate do desemprego na indústria automotiva nacional.

## 7 REFERÊNCIAS

ANDRADE, Rita de Cassia. **Aspectos do IPI como instrumento de arrecadação e de políticas extrafiscais de interferência no domínio econômico e seus reflexos sociais.**

Disponível em:

<[http://www.fiscosoft.com.br/main\\_index.php?home=home\\_artigos&m= &nx =&viewid=223362&o=4](http://www.fiscosoft.com.br/main_index.php?home=home_artigos&m= &nx =&viewid=223362&o=4)>. Acesso em: 06 jun 2010.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil:** promulgada em 05 de outubro de 1988. 4. ed. atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2007.

\_\_\_\_\_. Lei n. 5.172, de 25 de outubro de 1966. **Institui o Código Tributário Nacional.** 4. ed. atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2007.

CHIMENTI, Ricardo Cunha. **Direito Tributário.** 7. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2004. (Coleção Sinopses Jurídicas; v. 16).

CLICRBS. **SC fecha 2009 com alta de 5,5% na venda de veículos.** Disponível em: <<http://www.clicrbs.com.br/diariocatarinense/jsp/default2.jsp?uf=2&local=18&source=a2779238.xml&template=3898.dwt&edition=13926&section=129>>. Acesso em: 16 jun 2010.

CONJUR, **Leia decreto que prorroga a redução de IPI.** Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2009-mar-31/leia-decreto-prorroga-reducao-ipi-carros-construcao-civil>>. Acesso em: 05 ago 2010.

\_\_\_\_\_. **A partir da CF, o Direito foi estatizado e a economia, privatizada.** Disponível em: <[http://www.pillar.com.br/noticias\\_ler.php?id=515](http://www.pillar.com.br/noticias_ler.php?id=515)>. Acesso em: 12 ago 2010.

FENABRAVE. Anuário 2008. Disponível em: <[http://www.fenabreve.com.br/principal/home/?sistema=conteudos|conteudo&id\\_conteudo=24#conteudo](http://www.fenabreve.com.br/principal/home/?sistema=conteudos|conteudo&id_conteudo=24#conteudo)>. Acesso em: 20 jul 2010.

\_\_\_\_\_. Anuário Primeiro Semestre 2009. Disponível em:  
<[http://www.fenabreve.com.br/principal/home/?sistema=conteudos|conteudo&id\\_conteudo=24#conteudo](http://www.fenabreve.com.br/principal/home/?sistema=conteudos|conteudo&id_conteudo=24#conteudo)>. Acesso em: 20 jul 2010.

FOLHA ON LINE. **Entenda como a crise dos EUA afeta o Brasil.** Disponível em:  
<<http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u450701.shtml>>. Acesso em: 05 ago 2010.

OLIVEIRA, Gustavo Pedro de. **Contabilidade Tributária.** São Paulo: Editora Saraiva, 2005.

SANTOS, Cairon Ribeiro. **Curso de Introdução ao Direito Tributário.** São Paulo: IOB, 2004.

SOUZA, Nali de Jesus. **Economia Básica.** São Paulo: Atlas, 2007.

TEIXEIRA, Michelly Chaves. **Fenabreve: venda de veículos sobe 11,35% em 2009.** Disponível em: <<http://aeinvestimentos.limao.com.br/economia/eco39616.shtm>>. Acesso em: 06 jul 2010.