



Centro Universitário de Brasília - CEUB
Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais – FAJS

GABRIEL DE LIMA LOPES

**A CARGA TRIBUTÁRIA NOS AUTOMÓVEIS BRASILEIROS: UMA ANÁLISE DA
ONEROSIDADE, BUROCRACIA E PERSPECTIVAS FUTURAS À LUZ DO
DIREITO AMERICANO E DA REFORMA TRIBUTÁRIA**

**Brasília
2023**

GABRIEL DE LIMA LOPES

**A CARGA TRIBUTÁRIA NOS AUTOMÓVEIS BRASILEIROS: UMA ANÁLISE DA
ONEROSIDADE, BUROCRACIA E PERSPECTIVAS FUTURAS À LUZ DO
DIREITO AMERICANO E DA REFORMA TRIBUTÁRIA**

Artigo apresentado como requisito parcial para
obtenção do título de Bacharel em Direito pela
Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais
(FAJS) do Centro Universitário de Brasília
(CEUB).

Orientador: Professor Lucas Trompieri
Rodrigues Casagrande

**Brasília
2023**

GABRIEL DE LIMA LOPES

**A CARGA TRIBUTÁRIA NOS AUTOMÓVEIS BRASILEIROS: UMA ANÁLISE DA
ONEROSIDADE, BUROCRACIA E PERSPECTIVAS FUTURAS À LUZ DO
DIREITO AMERICANO E DA REFORMA TRIBUTÁRIA**

Artigo apresentado como requisito parcial para
obtenção do título de Bacharel em Direito pela
Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais
(FAJS) do Centro Universitário de Brasília
(CEUB).

BRASÍLIA, _____ de _____ de 2023.

BANCA AVALIADORA

Professor Orientador

Professor(a) Avaliador(a)

Dedicatória: Dedico este feito a minha amada noiva, Vivian Rodrigues Reis, que sempre me apoia em todas as circunstâncias e de todos os jeitos imagináveis, sempre estando do meu lado e contribuindo para o meu crescimento. E aos meus pais, Cristina de Lima Silva e Jocelândia de Sousa Lopes, que tanto lutaram para criar todas as oportunidades das quais desfruto, tendo me fornecido todo o suporte durante a minha vida, de forma a contribuir para a construção de quem sou.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a minha noiva, o amor da minha vida, que cuida todo dia do nosso amor, por ter me apoiado na busca do tema do qual sou apaixonado, por ter me auxiliado com a produção e formatação do texto. Também agradeço aos meus pais, por terem investido muito em mim, seja com tempo, com recursos financeiros, com educação e dedicação. E ao meu professor orientador, por todas as orientações, dicas e auxílios.

A CARGA TRIBUTÁRIA NOS AUTOMÓVEIS BRASILEIROS: UMA ANÁLISE DA ONEROSIDADE, BUROCRACIA E PERSPECTIVAS FUTURAS À LUZ DO DIREITO AMERICANO E DA REFORMA TRIBUTÁRIA

Gabriel de Lima Lopes

RESUMO

O artigo científico em questão tem como primordial objetivo analisar a onerosa carga tributária que incide sobre os automóveis no Brasil, bem como tratar das questões concernentes ao seu funcionamento que dizem respeito aos impostos que a compõe, como eles funcionam e de que forma impactam os preços desse produto no território nacional. Também busca expor as problemáticas do sistema tributário brasileiro, pelo fato de ser altamente complexo e custoso, tanto para as empresas, como para o consumidor final, o que traduz em carros extremamente mais caros que em outros países. Para tanto, em primeiro momento, foi esmiuçado como cada tributo se comporta, desde a etapa de produção, até a venda do produto. Em seguida, se voltou para o estudo das tarifas norte-americanas que se relacionam com a mercadoria em voga, de que forma se tornam simples e o motivo de serem tão baixas. Adiante é traçado um paralelo da PEC 45/2019 com a composição estadunidense, a fim de extrair seus pontos positivos dos quais poderiam ser absorvidos nacionalmente, a fim de tornar a arrecadação mais simples, menos custosa e mais justa, tanto para a indústria quanto para os compradores. Nesse prisma, foram utilizados alguns dispositivos legislativos, tais como o Decreto 2.637/1998, a Lei nº 10.458/2002 e a Lei nº 9.503/1997.

Palavras-chave: Sistema Tributário; Impostos; Veículos; Estados Unidos; Reforma Tributária.

INTRODUÇÃO

O carro próprio é uma das aquisições mais desejadas pelos brasileiros, seja para o trabalho, lazer ou por praticidade, ele proporciona autonomia e conforto para seus proprietários, além de eliminar a dependência dos cidadãos com as questões ligadas à precariedade do transporte público. Porém, na hora de pesquisar um modelo que atenda suas necessidades, sendo ele novo, seminovo ou usado, o indivíduo se depara com preços exorbitantes mesmo nas categorias de entrada dos automóveis.

Para exemplificar melhor a situação, serão utilizados dois automóveis: o Renault Kwid e o Fiat Mobi. Ambos, zero quilômetro, são oferecidos em suas versões de entrada por R\$69.990,00 (sessenta e nove mil novecentos e noventa reais) (Fagundes, 2023), sendo considerados os carros novos mais baratos do Brasil. Nesse sentido, ponderando que o salário-mínimo atualmente é de R\$1.320,00 (mil trezentos e vinte reais) mensais, um brasileiro precisaria juntar esse valor por 54 meses (ou quatro anos e meio), sem gastar nada, para adquirir um dos veículos mais básicos disponíveis no mercado nacional.

Em contrapartida, será utilizado para fins de comparação o cenário dos Estados Unidos, em que a média salarial no país em 2022 foi de U\$1691,79 (mil seiscentos e noventa e um dólares e setenta e nove centavos). Dessa maneira, tomando de exemplo outros dois modelos de automóveis: o Toyota Corolla e o Honda Civic, que são carros que ocupam categorias mais elevadas dos veículos oferecidos no Brasil e, conseqüentemente, são mais caros. Em suas versões de entrada, eles podem ser encontrados no mercado estadunidense por U\$28.000,00 (vinte de dois mil dólares) e U\$25.000,00 (vinte e cinco mil dólares), respectivamente, ambos em condição de novo, zero quilômetro (Clutch, 2023). Logo, um americano necessitaria acumular o equivalente a 15 meses de trabalho, sem gastar nada, para ter acesso a qualquer um dos dois carros.

Muito se questiona o porquê de tamanha disparidade entre os preços dos veículos do Brasil em comparação com outros mercados, porque enquanto o brasileiro precisa de quatro anos e meio para comprar o carro mais básico disponível em seu mercado, o americano em pouco mais de um ano consegue adquirir modelos muito melhores e mais bem equipados? Dentre muitos fatores e variáveis que contribuem para a formação do problema, um dos principais é a carga tributária nacional, que é demasiadamente onerosa e complexa.

Atualmente, os impostos são aplicados em todos os processos de produção de um veículo, desde a motorização, aos fios utilizados em seus componentes elétricos, até o

transporte às concessionárias. Acontece que, no Brasil, o sistema tributário é muito abstruso e arcaico, exemplo disso é a Lei nº 5.172 utilizada como principal para a tributação no território nacional, o Código Tributário Nacional (CTN), de 25 de outubro de 1966. Dessa forma, a legislação não acompanhou as transformações de um mercado cada vez mais globalizado, em que a dinamicidade e a simplificação dos processos se mostram como grandes necessidades da indústria. Ademais, a carga tributária brasileira é altíssima, podendo aumentar o preço final de um veículo de 30% a 50%, caso seja nacional e, de 60% a 80%, caso seja importado (Barrucho, 2023).

Dessa forma, a presente produção acadêmica busca demonstrar de que forma a tributação no Brasil contribui para a defasagem do mercado nacional de automóveis, além da discrepância dos preços quando comparados com outros países, tanto pela extrema complexidade empenhada em seu sistema, quanto relacionada a extrema onerosidade da carga tributária.

1 CARGA TRIBUTÁRIA SOBRE VEÍCULOS NO BRASIL

O sistema tributário nacional é extenso e complexo, para se ter uma noção, com base em dados divulgados pelo portal ConsulFis (2023), somando os impostos federais, estaduais e municipais, taxas e contribuições, o Brasil possui uma lista de 92 tributos em vigência, o que representa 38% de tudo que é pago no país.

Por conseguinte, para que as empresas, principalmente as de grande porte como as montadoras de veículos, consigam atuar em conformidade com a lei, são gastos muitos recursos com empresas especializadas para cuidar somente da questão tributária, tendo em vista sua complexidade, qualquer inconsistência tem a capacidade de provocar prejuízos milionários.

Cássio Pagliarini, ex-diretor das marcas Renault e Hyundai no Brasil, e atual consultor associado da Bright Consulting, empresa especializada em consultorias na área automotiva, explica que nossa cadeia de tributação é tão complicada que obriga fabricantes a investirem departamentos de contabilidade apenas para interpretar a legislação e tentar reduzir o peso da carga tributária sobre a produção. (Felix, 2021)

Logo, tendo em vista os preços altíssimos dos carros no mercado brasileiro, é de se esperar que exista uma vasta lista de tributos destinados à cadeia produtiva, sendo eles: ICMS, IPI, COFINS e PIS, além também de outras cobranças, como o IPVA e o licenciamento, que são exigidos para que o automóvel esteja apto a circular nas ruas do país. A respeito das contribuições, muitas acabam sendo aplicadas em cascata durante toda a cadeia de produção até a aquisição do veículo, o que significa dizer que a elevada tributação embutida nos processos de fabricação é repassada adiante para o consumidor final, que é quem de fato arca com tudo, no valor do produto. Ademais, em grande maioria, os cidadãos não possuem o devido conhecimento sobre a tamanha complexidade do sistema tributário brasileiro, por isso, em casos como esse, não há uma clara percepção sobre a onerosidade dos preços e, quando ela é notada, dificilmente é atribuída a real parcela de culpa aos impostos e taxas.

Para tanto, a fim de construir uma melhor compreensão de como esses tributos integram a cadeia de produção dos automóveis, além de sua participação expressiva nos preços dos carros praticados no mercado nacional, será exposta uma síntese explicativa de cada um dos encargos concernentes ao tema.

1.1 Como funciona o ICMS

Um automóvel é um produto extremamente complexo, em que é necessária a junção de dezenas de milhares de peças para a produção de apenas um exemplar, tais como os metais presentes em sua estrutura, o conjunto mecânico, os acabamentos até os componentes elétricos. Para se ter uma noção, dados divulgados pela General Motors, empresa detentora da Chevrolet, estima que para a construção de um Onix, um *hatch* compacto da montadora, são necessárias de 70.000 a 90.000 partes individuais, que variam de acordo com a versão do veículo. (Macario, 2021).

Assim, se tratando de um setor industrial de grandes proporções, a indústria automotiva está presente em todo o território brasileiro, sendo necessária uma complexa infraestrutura de logística e transporte capaz de suportar e abastecer os níveis de demanda exigidos por todo o país. Em relação a isso, considerando que todos os componentes de um veículo são adquiridos de vários fornecedores diferentes, nacionais ou estrangeiros, são necessários inúmeros deslocamentos para reunir todos os materiais até o local da fábrica para que o veículo seja, de fato, produzido. É justamente nesse tipo de operação, que incide o ICMS (Imposto de Circulação de Mercadorias e Serviços), aplicável nas movimentações de mercadorias em todo

território nacional, a partir do momento em que existe uma compra ou uma venda. Segundo Coêlho (2022):

Consoante delimita o art. 155, II, da CF, é a realização de operações relativas à circulação de mercadorias e serviços de comunicações e transportes de natureza não estritamente municipais por produtores, extratores, indústrias, comerciantes e prestadores.

Ele é um imposto de competência estadual, o que significa dizer que cada estado é responsável por definir os parâmetros do ICMS dentro de sua jurisdição territorial, ocasionando a variação de sua alíquota de um para o outro. Ademais, para a sua incidência são considerados três tipos: para as operações que ocorrem dentro do mesmo estado; as movimentações interestaduais e sob as importações, sendo aplicado, para o que concerne o tema estudado, nas seguintes ocasiões:

(1) Trânsito de mercadorias dentro do mesmo estado

(2) Trânsito de mercadorias entre estados

(3) Importação de mercadorias

Por conseguinte, concernente ao cálculo do imposto, para se chegar no valor do ICMS é necessário multiplicar o preço do produto pela alíquota que está em vigor no estado, e posteriormente, o resultado da operação é somada ao valor automóvel para compor o preço final do Produto, trata-se do fato de o ICMS ser um tributo indireto

A título de exemplo será utilizado, o Renault Kwid, que se encaixa na categoria “Automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para o transporte de pessoas. Veículos com motor de pistão alternativo, ignição por centelha (faísca): Outros de cilindrada não superior a 1.000 cm³”. Levando em consideração a alíquota de Santa Catarina, que é de 12% para carros da categoria (Simtax, 2023), tem-se:

$$\text{Valor do ICMS} = \text{Preço do Renault Kwid} \times \text{Alíquota de Santa Catarina}$$

$$69.990 \times 12\% = 8.398,90$$

Nesse caso, uma operação financeira envolvendo a movimentação de um Renault Kwid zero quilômetro, gera R\$8.398,90 (oito mil trezentos e noventa e oito reais e noventa

centavos) de ICMS, desconsiderando outras ocasiões em que o tributo incorre na cadeia produtiva, impactando no preço final do veículo, como o transporte de cada um de seus componentes para a fabricação. Fazendo um cálculo inverso, é possível chegar no valor final do automóvel caso a incidência do ICMS não existisse no caso do veículo pronto, vejamos:

$$\text{Valor sem incidência de ICMS} = \text{Preço do Renault Kwid} - \text{Valor do ICMS}$$

$$69.990 - 8.398,90 = 61.581,10$$

Caso fosse possível a não incidência do ICMS nessa ocasião, o Renault Kwid passaria a ser um carro de R\$61.591,10 (sessenta e um mil quinhentos e noventa e um reais e dez centavos), apesar de ainda ser um valor de grande expressividade para a realidade dos brasileiros, ele se tornaria mais palpável, tudo isso com a retirada de apenas uma incidência tributária de toda sua cadeia de produção e venda (Tabela [...], 2023).

1.2 Como funciona o IPI

Outro tributo que também é aplicado sobre os automóveis no Brasil é o IPI, o Imposto sobre Produto Industrializado, sendo um tributo de cunho federal, que incide sobre a consumação de mercadorias fruto de algum processo industrial, nos produtos estrangeiros provenientes de importação e no leilão de bens apreendidos ou alienados. Assim sendo, é possível compreender que ele tem incidência em três ocasiões distintas, sendo:

1. Desembaraço aduaneiro, quando de procedência estrangeira.
2. Saída do produto industrializado do estabelecimento industrial ou equiparado.
3. Arrematação do produto apreendido ou abandonado, quando ocorre leilão.

Nesse sentido, para o melhor entendimento do tributo em questão, é imperioso o devido conhecimento do conceito de industrialização, obtido no artigo 4, do decreto 2.637 de 25 de junho de 1998, que diz:

Art. 4º Caracteriza industrialização qualquer operação que modifique a natureza, o funcionamento, o acabamento, a apresentação ou a finalidade do produto, ou o aperfeiçoe para consumo, tal como ([Lei nº 4.502, de 1964, art. 3º, parágrafo único](#), e [Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, art. 46, parágrafo único](#)):

I - a que, exercida sobre matéria-prima ou produto intermediário, importe na obtenção de espécie nova (transformação);

II - a que importe em modificar, aperfeiçoar ou, de qualquer forma, alterar o funcionamento, a utilização, o acabamento ou a aparência do produto (beneficiamento);

III - a que consista na reunião de produtos, peças ou partes e de que resulte um novo produto ou unidade autônoma, ainda que sob a mesma classificação fiscal (montagem);

IV - a que importe em alterar 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 (acondicionamento ou reacondicionamento);

V - a que, exercida sobre produto usado ou parte remanescente de produto deteriorado ou inutilizado, renove ou restaure o produto para utilização (renovação ou recondicionamento).

Parágrafo único. São irrelevantes, para caracterizar a operação como industrialização, o processo utilizado para obtenção do produto e a localização e condições das instalações ou equipamentos empregados (Brasil, 1998).

Logo, o dispositivo traz de forma objetiva o conceito de industrialização, que nas palavras de Coêlho (2002), pode ser entendido como “toda operação física, química, mecânica ou técnica que modifique a natureza da “coisa” ou a sua finalidade, ou que a aperfeiçoe para o consumo. (página 237). Ademais, também acaba por expor as modalidades de aplicação do IPI, que são representadas pelas classificações dos processos industriais, sendo eles:

- (1) A transformação de matéria prima em um produto distinto
- (2) O aperfeiçoamento de um produto já existente em um melhor
- (3) Criação de um produto pela junção de peças e partes distintas
- (4) Renovar a embalagem de um determinado produto
- (5) Restauração de um produto para ser novamente comercializado

Uma peculiaridade a respeito desse encargo, é que ele incide apenas uma única vez sobre bem, quando a indústria o comercializa, seja para um distribuidor ou até mesmo para o consumidor final. Porém, tal peculiaridade infelizmente não o isenta de participar da prática do efeito cascata, ou seja, apesar de incidir uma única vez, a indústria que seria o agente responsável por arcar com esse custo, repassa ele para o comprador embutindo o preço da tarifa no valor final de venda do bem, mais uma vez tornando o consumidor final como responsável por suportar essas cobranças.

Outro grande ponto de relevância a respeito do IPI é sobre sua alíquota, que além de não ser fixa, varia de acordo com o tipo de mercadoria, levando em consideração a essencialidade do produto, em que, se considerado essencial, as taxas são menores do que nas mercadorias categorizadas como supérfluas. Por conta disso, os valores podem ser manipulados de acordo com as motivações do governo vigente para intervir no mercado, o que revela uma de suas funções que é equilibrar a concorrência interna e externa. No caso dos veículos, é possível haver determinados incentivos fiscais voltados a afrouxar as alíquotas e estimular o mercado.

Para dar seguimento ao tema estudado, é fundamental o entendimento do cálculo do IPI, que de maneira simples, é obtido pela multiplicação da base de cálculo (valor do produto + seguro + frete + despesas de produção) pela alíquota correspondente.

Logo, a título de exemplo, um carro 2.0 a gasolina, que a alíquota correspondente é 9,78%, e cuja base de cálculo é de um veículo no valor de R\$120.000,00, tem-se:

$$\text{Valor do IPI} = \text{Valor da base de cálculo} \times \text{alíquota correspondente}$$

$$\text{Valor do IPI} = R\$120.000,00 \times 9,78\%$$

$$\text{Valor do IPI} = R\$11.736$$

Nesse caso, um automóvel de R\$120.000,00, enquadrado em uma alíquota mais baixa do IPI, de 9,78%, será um carro de R\$131.736, que tomando em consideração a situação fragilizada do mercado nacional, se apresenta como uma diferença expressiva de preço.

Em ocasião adversa, considerando um automóvel cuja alíquota é maior, como por exemplo um veículo cuja base de cálculo seja de R\$400.000,00, de cilindrada superior a 1.500 cm³, mas não superior a 3.000 cm³, que tenha capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluindo o motorista, sendo ela 18,81%, tem-se o cálculo:

$$\text{Valor do IPI} = \text{Valor da base de cálculo} \times \text{alíquota correspondente}$$

$$\text{Valor do IPI} = R\$400.000,00 \times 18,81\%$$

$$\text{Valor do IPI} = R\$75.240,00$$

Nesse outro cenário, considerando que o IPI não fosse repassado para o consumidor final, um automóvel de R\$475.240,00 enquadrado em uma categoria de alíquota maior passaria a ser um carro de R\$400.000,00, que apesar de ainda ser um valor de grande expressividade para a realidade dos brasileiros, abre uma diferença de preço de mais de R\$75.000, se tornando mais acessível para a realidade do país.

1.3 Como funciona o COFINS

O COFINS, que é a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social, é um tributo federal cuja finalidade das arrecadações é subsidiar o Instituto Nacional de Seguro Social (INSS), que nada mais é que o órgão responsável pelo pagamento de benefícios previdenciários como a aposentadoria, seguro-desemprego, auxílio-doença, pensão por morte, entre outros.

Concernente a isso, tratando a respeito de suas características, ele é um tributo que incide diversas vezes durante a cadeia de comercialização de uma mercadoria, sendo plurifásico. Porém, existe uma particularidade nesse encargo, que se tratando de automóveis, ele se torna monofásico, em que os agentes inseridos no início da atividade comercial, seja o importador ou a indústria executam alíquotas maiores, eximindo os próximos agentes, como os atacadistas e varejistas livres, de recolherem a contribuição.

Todavia, apesar dessa característica monofásica, o consumidor final continua sendo o receptor desse tributo, que é impregnado ao valor final de mercado, caso que também ocorreria caso ele fosse adotado no regime plurifásico para os automóveis (OLIVEIRA, 2023).

No que concerne ao âmbito legislativo, a Lei nº 10.485/2002 institui os casos de incidência monofásica de várias mercadorias, sendo uma delas a respeito da incidência do COFINS sob os automóveis, bem como suas alíquotas. Nesse sentido, no artigo 1º, temos:

Art. 1º As pessoas jurídicas fabricantes e as importadoras de máquinas, implementos e veículos classificados nos códigos 73.09, 7310.29, 7612.90.12, 8424.81, 84.29, 8430.69.90, 84.32, 84.33, 84.34, 84.35, 84.36, 84.37, 87.01, 87.02, 87.03, 87.04, 87.05, 87.06 e 8716.20.00 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - Tipi, aprovada pelo Decreto no 7.660, de 23 de dezembro de 2011, relativamente à receita bruta decorrente de venda desses produtos, ficam sujeitas ao pagamento da contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - Cofins, às alíquotas de 2% (dois por cento) e 9,6% (nove inteiros e seis décimos por cento), respectivamente. (Brasil, 2002)

Logo, é possível visualizar que a alíquota do COFINS direcionada para os automóveis no Brasil é de 9,6%, não sofrendo flutuações que dependem do regime tributário da pessoa jurídica, no caso se é cumulativo ou não. Além disto, a sua incidência ocorre independentemente do agente que está comprando o veículo, podendo ser um varejista, atacadista, ou até mesmo o consumidor final, e nesse caso, permitindo o agente vendedor a exclusão dos valores recebidos nas vendas diretas ao consumidor final.

A respeito do cálculo desse tributo, existem alguns casos de redução das bases de cálculo, que também estão presentes na Lei nº 10.458/2002, no seu artigo 1º, parágrafo segundo que diz:

§ 2º A base de cálculo das contribuições de que trata este artigo fica reduzida:

I - em 30,2% (trinta inteiros e dois décimos por cento), no caso da venda de caminhões chassi com carga útil igual ou superior a 1.800 kg e caminhão monobloco com carga útil igual ou superior a 1.500 kg, classificados na posição 87.04 da TIPI, observadas as especificações estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal;

II - em 48,1% (quarenta e oito inteiros e um décimo por cento), no caso de venda de produtos classificados nos seguintes códigos da Tipi: 73.09, 7310.29.20, 7612.90.12, 8424.81, 84.29, 8430.69.90, 84.32, 84.33, 84.34, 84.35, 84.36, 84.37, 87.01, 8702.10.00 Ex 02, 8702.90.90 Ex 02, 8704.10.00, 87.05, 8716.20.00 e 8706.00.10 Ex 01 (somente os destinados aos produtos classificados nos Ex 02 dos códigos 8702.10.00 e 8702.90.90). (Redação dada pela Lei nº 12.973, de 2014). (Brasil, 2002)

Já no caso de importação, em que é possível importar um veículo para uso próprio do exterior, é utilizado o COFINS-Importação, que no caso dos automóveis, a alíquota é de 12,57% (OLIVEIRA 2019) o que é significativamente maior a alíquota utilizada dentro do território nacional, tornando o preço final bem mais oneroso.

Uma peculiaridade sobre o COFINS é que ele faz parte de um grupo de tributos que possibilita ao contribuinte a aquisição de crédito sobre as eventuais incidências do encargo, que pode ser utilizada para conseguir descontos sob a própria carga tributária imposta a ele. No caso das indústrias e dos importadores, que estão sujeitos à tributação diferenciada, submetidos ao regime não cumulativo, poderão usufruir do benefício de efetuar o devido desconto nas cobranças, que será regido pelas mesmas alíquotas direcionada aos demais pagantes, de 7,6%.

Sobre o cálculo do COFINS é necessário reunir duas informações, a receita bruta anual da empresa e a alíquota correspondente a mercadoria. Logo, será tomando como exemplo uma notícia do ranking das montadoras brasileiras por faturamento em 2022, sendo a

Fiat como a primeira colocada, com uma receita bruta estimada de R\$ 43,5 bilhões, além da alíquota de 9,6% (DANIELA, 2023 presente no artigo 1º da lei nº 10.458/2004, tem-se:

Cofins = receita bruta da empresa x alíquota

Cofins = R\$43.000.000.000,00 x 9,6%

Cofins = R\$4.128.000,000 (Daniela, 2023).

Se torna notável a expressividade desse valor, ainda mais se pensar que isso é apenas uma marca no meio de tantas outras que estão presentes no Brasil, é uma quantia imensa que é diluída em cada um dos automóveis vendidos em território nacional, em que o consumidor paga bem mais que no resto do mundo, e na maioria dos casos, não é por um produto de qualidade superior.

1.4 Como funciona o PIS

O PIS, ou Programa de Integração Social, é um imposto de âmbito federal cujas contribuições são direcionadas a fomentar alguns benefícios sociais como o seguro-desemprego e o FGTS. Ele possuiu muitas similaridades fundamentais com o Cofins, tais como a incidência plurifásica em grande parte das ocasiões, porém com a peculiaridade de incidirem de forma monofásica com alíquotas diferenciadas, se tratando de automóveis, logo no início da cadeia, situação que gera a responsabilidade de arrecadação desse encargo pelos fabricantes e importadores (Oliveira, 2019).

Também tem como característica ser regulamentado de forma similar pelas mesmas legislações do Cofins, ou seja, na Leis nº 10.458/2002 e 10.865/2004, que da mesma forma, estabelece parâmetros de incidência do PIS, bem como suas alíquotas, incluindo a situação de importação dos bens, suas hipóteses de redução e sobre as ocasiões de recolhimento de crédito, sendo elas iguais.

Relativamente a isso, levando em consideração os tributos que incidem em um automóvel, ele é um dos tributos de menor expressividade na composição do preço final do veículo, sendo sua alíquota fixada em 2%, fato que não o exime de ser mais um encargo que será agregado ao valor final do veículo, cuja responsabilidade de custeá-lo será do consumidor final.

A respeito do cálculo do PIS, ele é realizado multiplicando a receita bruta da empresa, no caso, os fabricantes e importadores de veículos, pelo valor da alíquota correspondente, que no caso é de 2%.

Nesse sentido, para melhor exemplificação, será utilizada a receita bruta da Toyota em 2022, classificada como a 2º maior receita anual do ranking de montadoras no Brasil, com o valor estimado de R\$ 39 bilhões (DANIELA, 2023) logo tem-se:

$$\text{Valor do PIS} = \text{receita bruta anual} \times \text{alíquota}$$

$$\text{Valor do PIS} = \text{R\$}39.000.000.000,00 \times 2\%$$

$$\text{Valor do PIS} = \text{R\$}780.000.000,00$$

Logo, apesar da menor expressividade de sua alíquota quando comparada aos outros encargos, o valor anual de PIS que uma montadora de grande porte como a Toyota arrecada chega relativamente próximo a R\$ 1 bilhão de reais, mais precisamente, no ano de 2022 a quantia foi de R\$780.000.000,00 (setecentos e oitenta milhões de reais), que é o resultado da aplicação da alíquota correspondente sobre o preço de cada carro vendido pela marca no período, e apesar de ser menor, ainda corrobora para impactar o preço final arcado pelo consumidor.

1.5 Como funcionam o IPVA e licenciamento

Não o bastante, além de toda a tributação que incide sobre o preço final de compra de um veículo, existem outras cobranças que são administradas após a aquisição dele, caso do IPVA, imposto sobre propriedade de veículos automotores e do licenciamento. Um precede o outro, ou seja, para que seja possível licenciar o veículo, é necessário que ele esteja com o IPVA quitado, logo, ambos são exigidos para que o carro esteja apto a circular legalmente pelas ruas.

De um lado, tem-se o IPVA, que sendo um imposto estadual, a sua cobrança é administrada por cada estado, que leva em consideração alguns critérios para definir a taxa desse encargo, como o preço ou o tipo de veículo, seja um carro de passeio, uma caminhonete ou uma motocicleta, existindo uma alíquota diferente para cada um deles, ocasionando assim, uma flutuação no valor do tributo.

Concomitante a isso, tem-se:

O contribuinte é o proprietário do veículo. A base de cálculo do IPVA é o valor do veículo, recorrendo a administração estadual a tabelas nas quais, a depender do ano e do modelo de cada automóvel, tais valores já estão fixados, sendo sempre possível ao contribuinte, contudo, à luz de cada situação concreta, questioná-los diante de avaliação específica mais precisa que conduza a valor inferior. As alíquotas, por sua vez, são estipuladas na lei estadual, que pode fazê-lo seletivamente, ou seja, alíquotas diferenciadas conforme o tipo ou a utilização do veículo. Essa possibilidade é hoje expressamente referida pelo art. 155, § 6º, II, da CF/88, inserido pela EC nº 42/2003 (SEGUNDO, 2023)

Outra questão que deve ser explicitada é a questão de inadimplência do contribuinte, em que, no caso dos demais tributos, que eram sustentados pelo consumidor final no momento de aquisição do veículo, não existia uma maneira de se isentar de pagar os encargos se eles estão embutidos no preço final do veículo, para adquiri-lo é necessário arcar com o custo cheio.

Já no caso do IPVA, é possível que o contribuinte não faça o recolhimento adequado do tributo, seja por vontade própria, pela falta de recursos, ou até mesmo pelo desconhecimento do procedimento de pagamento deste encargo. Logo, em caso de inadimplência, seu nome ficará sujo em status de dívida ativa no estado correspondente do veículo.

A respeito do cálculo do IPVA, será utilizado a alíquota praticada no Distrito Federal, mais especificamente para a categoria de automóveis de passeio, que corresponde a uma taxa de 3,5% incidindo sobre um veículo cujo valor corresponde a R\$120.000,00, sendo a base de cálculo. Logo, tem-se:

$$\text{Valor do IPVA} = \text{Valor do automóvel} \times \text{alíquota}$$

$$\text{Valor do IPVA do DF} = \text{R\$120.000,00} \times 3,5\%$$

$$\text{Valor do IPVA do DF} = \text{R\$2.400,00}$$

Nesse sentido, além de arcar com altíssimos tributos na compra de um veículo, o consumidor final ainda precisar arcar com a onerosidade do IPVA, que no exemplo, advindo de um veículo de R\$120.000,00, praticado na alíquota de 3,5% do Distrito Federal, que não é uma das mais caras, diga-se de passagem, é necessário realizar o pagamento de R\$2.400,00 por ano, para utilizar o veículo legalmente.

Concomitante a isso, também é exigido o licenciamento veicular, que é uma autorização administrativa que autoriza a circulação do automóvel nas ruas e estradas do território nacional. Ele está instituído na Lei nº 9.503/1997, correspondente ao Código de Trânsito Brasileiro, em seu artigo 131, que diz:

Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido ao veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro de Veículo, em meio físico e/ou digital, à escolha do proprietário, de acordo com o modelo e com as especificações estabelecidos pelo Contran. (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020) (Vigência)

§ 1º O primeiro licenciamento será feito simultaneamente ao registro.

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas. (Vide ADIN 2998)]

§ 3º zo licenciar o veículo, o proprietário deverá comprovar sua aprovação nas inspeções de segurança veicular e de controle de emissões de gases poluentes e de ruído, conforme disposto no art. 104.

§ 4º As informações referentes às campanhas de chamamento de consumidores para substituição ou reparo de veículos realizadas a partir de 1º de outubro de 2019 e não atendidas no prazo de 1 (um) ano, contado da data de sua comunicação, deverão constar do Certificado de Licenciamento Anual. (Redação dada pela Lei nº 14.229, de 2021)

§ 5º Após a inclusão das informações de que trata o § 4º deste artigo no Certificado de Licenciamento Anual, o veículo somente será licenciado mediante comprovação do atendimento às campanhas de chamamento de consumidores para substituição ou reparo de veículos. (Incluído pela Lei nº 14.071, de 2020) (Vigência)

§ 6º O Contran regulamentará a inserção dos dados no Certificado de Licenciamento Anual referentes às campanhas de chamamento de consumidores para substituição ou reparo de veículos realizadas antes da data prevista no § 4º deste artigo. (Incluído pela Lei nº 14.229, de 2021)

§ 7º O Contran, excepcionalmente, poderá prorrogar a exigência do disposto no § 5º deste artigo diante da comprovada falta de peças ou da necessidade de escalonamento para o atendimento ao chamamento dos consumidores, avaliadas as questões de segurança viária. (Incluído dada pela Lei nº 14.599, de 2023) (Brasil, 1997)

Em relação ao valor da taxa, ela é apresentada na forma de um valor nominal fixo, em que é levado em consideração o preço praticado por cada estado, tendo em vista que a eles são incumbidos de administrar essa contribuição veicular, indispensável ao contribuinte, que em

caso de inadimplência, possibilita que o Departamento Estadual de Trânsito (Detran) possa apreender o veículo pela falta de pagamento do licenciamento.

A título de exemplo, tem-se a taxa praticada no Distrito Federal, que tem o valor de R\$93,00, em que anualmente será necessário a realização de seu pagamento para que o contribuinte possa circular livremente com o seu automóvel.

Logo, considerando o somatório do IPVA de um veículo de R\$120.000,00 com a taxa de licenciamento, ambos praticados no Distrito Federal, é necessário desembolsar anualmente R\$2.493, apenas para ter a possibilidade de rodar com o veículo nas ruas da capital. Um encargo demasiadamente elevado que contribuí para o encarecimento de se ter um carro no Brasil.

Diante de todo o exposto, foi constatado duas grandes observações importantíssimas para o estudo deste presente artigo: primeiramente, a elevada complexidade empenhada na operação de cada um dos tributos que incidem sobre os automóveis no Brasil. São muitos processos, muitas exceções e variáveis a serem consideradas, tudo isso apenas para fins de compreender quais são, as funções de cada um, como são arrecadados, em que momento etc. É de se esperar que um cidadão comum encontraria muitas dificuldades para de fato ter conhecimento sob todo esse processo tributário; ademais, também foi reforçada a questão da onerosidade desses encargos, pois, além da elevada quantidade, eles incidem em cascata durante toda a cadeia de produção do automóvel, impactando demasiadamente o preço final de um carro, em que grande parte do valor, será relativo apenas a quitação desse ônus.

2 ORGANIZAÇÃO TRIBUTÁRIA NORTE-AMERICANA

No presente artigo, já foi constatada a onerosidade da carga tributária que incide sobre os veículos no Brasil, bem como a complexidade do sistema tributário brasileiro, ambos fatores contribuindo negativamente para dificultar o acesso aos automóveis no país, o que distancia o carro de ser uma potencial ferramenta de locomoção urbana, para se tornar um artigo de luxo cada vez mais distante da realidade dos indivíduos.

Concernente a isso, existe um questionamento capaz de tornar explicitamente clara a dura situação vivenciada pelo brasileiro, no que diz respeito ao acesso precário ao mercado de automóveis, que no caso é: quão absurdo se torna os preços praticados no Brasil quando comparados com outros mercados?

Para se ter uma noção, uma pesquisa realizada pela companhia britânica Scrap My Car Comparasion em 2021, reuniu dados de centenas de países relacionados aos valores médios de seguro, reparos, preço médio dos combustíveis, com os ganhos anuais médios de cada país, tornando possível alcançar a porcentagem do salário anual médio necessário para comprar e dirigir um carro.

Nesse sentido, países como Austrália e Estados Unidos, ocuparam o topo da lista dos lugares onde os custos de compra e manutenção de um veículo são mais acessíveis a população, sendo necessários, respectivamente, 49,48% e 54,87% do salário médio anual para comprar e manter um carro. Em contrapartida, o Brasil ocupa a 5^o posição do ranking de lugares onde os valores de aquisição e conservação de um automóvel são mais caros, exigindo um percentual de 441,89% da renda média anual para o mesmo fim.

Com base nesses dados, quando comparado a outros países, é possível ter uma noção melhor de como o Brasil se encontra em um cenário extremamente negativo no que diz respeito aos custos de aquisição e manutenção de um automóvel, e como já foi evidenciado anteriormente, a carga tributária nacional é um dos fatores mais determinantes para a instauração desse cenário.

Logo, o presente capítulo tem a finalidade de expor, para fins de comparação, o processo de tributação de outro país no que diz respeito ao mercado de automóveis e, para tanto, será realizada uma análise da carga tributária aplicada nos veículos dos Estados Unidos, bem como os encargos que incidem sobre esse bem no país.

2.1 Tributação estadunidense

Antes de esmiuçar os encargos relacionados aos automóveis, é imperioso construir um entendimento a respeito de algumas características e fundamentos básicos do sistema tributário estadunidense. Para começar:

A estrutura fiscal dos EUA é descentralizada mais fortemente pelo lado dos gastos do que pelo das receitas, o que evidencia a importância das transferências intergovernamentais e das questões que respeitam ao federalismo norte americano. O sistema tributário norte-americano e a sua estrutura refletem a natureza do federalismo do país, apresentando uma especialização tributária por nível de governo, sendo: a renda a base tributária federal; o consumo, a estadual e a propriedade a base da tributação local. No contexto consolidado, os impostos predominantes são o Imposto de Renda, o imposto sobre a folha de pagamentos (contribuição previdenciária) e os impostos sobre vendas (consumo). Quando se compara a receita arrecadada dos EUA com o orçamento da sua Administração

Tributária, constata-se que aquele país tem um dos menores custos de arrecadação do mundo. (Legemann; Bordin, Ano, p. 318)

Outro ponto importante que vale ressaltar, é a questão da diferenciação das alíquotas existentes entre os entes federativos, em que, diferentemente dos impostos federais que incidem da mesma forma em todo o território estadunidense, os demais encargos podem sofrer alterações sob o valor e a forma que são cobrados, tendo até mesmo, casos de isenção de tributos. A respeito disso, tem-se:

Na divisão de competências tributárias, o governo federal deve estar investido dos poderes básicos de tributação. Os poderes tributários dos Estados são inerentes aos seus direitos de autonomia federativa e se baseiam na doutrina do poder residual. Há, contudo, certos limites jurídicos, como a imunidade recíproca entre os entes tributantes (comum a todos); a não tributação das exportações e importações (regulação tributária do comércio exterior fica com o governo federal); o estado somente pode tributar em sua jurisdição etc (Legemann, 2015).

Ademais, os Estados Unidos adotam a teoria das fontes mútuas de receita, o que significa dizer que diversos entes-políticos administrativos, que no caso, são entendidos como a federação, os estados, cidades, condados e distritos escolares, podem tributar sob a mesma base econômica. Um grande exemplo disso é a renda, que a nível federal, é arrecadada pelo *Personal Income Tax* (PIT) e o *Corporate Income Tax* (CIT), correspondendo a 56% das receitas do governo central, e em escala estadual também é recolhido os mesmos impostos, tendo o PIT como a principal fonte de recursos dos estados, representando 37% das receitas tributárias em 2017. (SOARES, 2021)

Além disso, contrariando o sistema tributário brasileiro, que é conhecido por ser extremamente complexo e de difícil entendimento, a esquematização americana visa a simplificação dos impostos, como também o reforço da transparência, para que os cidadãos consigam entender de forma clara os tributos que estão pagando. Em relação a isso tem-se que:

o sistema tributário norte-americano é brutalmente concentrado na chamada tributação direta, ou seja, aquela advinda dos impostos sobre a renda e o patrimônio. Se computados os tributos sobre a folha de salários, os tributos diretos representam 72% da arrecadação norte-americana. Isso torna o sistema muito transparente, pois esse tipo de tributação é percebido com mais facilidade pelos contribuintes. (...) O que distingue o sistema tributário brasileiro é a confusa e extensiva exploração da base consumo. Os vários tributos sobre bens e serviços são responsáveis por 45% do total arrecadado, o que lhe rende fundadas críticas quanto à complexidade, equidade e transparência com que são obtidas as receitas (Soares, 2023).

E a título de comparação, foi citado anteriormente que existem 92 encargos vigentes no Brasil, enquanto isso, nos Estados Unidos, esse número corresponde a apenas 7, sendo eles: *income taxes, payroll taxes, state and local sales taxes, federal and state excise taxes, and local property taxes*. (FAY, 2023)

2.2 Tributação estadunidense sobre automóveis

Dando continuidade, agora tratando de forma mais específica sobre os impostos que incidem sobre os automóveis nos Estados Unidos, a carga tributária norte-americana dependerá da localidade de aquisição do veículo, tendo em vista a diferenciação no tratamento dos impostos por alguns estados e cidades, em que em algumas regiões pode ocorrer a incidência de mais encargos, enquanto em outras, esses valores acabam sendo menores.

Nesse sentido, também é necessário considerar os diferentes tipos de tributação empenhadas por cada um dos entes federativos, ou seja, os impostos de nível federal, estadual e regional. No caso dos automóveis, a competência tributária se inicia a nível estadual, pois os tributos federais não incidem diretamente sobre o preço de um veículo de passeio, apenas indiretamente, como é o caso dos *Excises Taxes*, que recai sobre combustíveis, mas também é direcionado a tratores, caminhões, caminhonetes e trailers.

No que diz respeito aos custos direcionados aos automóveis, o *Sale Tax* é o principal deles, sendo um tributo de competência estadual e local, que está relacionado a taxação de bens e serviços, ele é uma alíquota que incide sobre o preço final do automóvel, sendo cobrado apenas na etapa de venda ao consumidor, separadamente ao valor do veículo.

Ademais, a depender da localidade, o consumidor também precisará arcar com os *Dealers doc Fees*, que nada mais são que os custos cobrados pelas revendedoras de automóveis para o devido preenchimento da papelada de transação do veículo. Ainda será preciso contratar um seguro, pois em 49 dos 50 estados norte-americanos, ele é obrigatório, até mesmo para registrar o carro, que também gera uma taxa, a *Registration Fee*.

Relativo a isso, com base nos dados de Tax Foundation (2023), de forma a exemplificar o processo tributário estadunidense sob os veículos, será efetuado o cálculo dos encargos envolvidos na compra do bem. Para tanto, irá ser utilizado como exemplo duas localidades do território norte-americano, a primeira sendo o Estado do Kansas que ocupa o

extremo negativo, com os percentuais e taxas mais altos, e a segunda, a região de Oregon, com os índices mais baixos do país.

Primeiramente sobre o Kansas, cuja alíquota do *Sale Tax* é de 7,5%, além do *Dealer doc Fee* de US\$ 399,00, o *Registration Fee* de US\$ 30,00 e o valor anual médio do seguro de cobertura mínima, sendo US\$ 498,00. Para efeito de cálculo, considera-se um Volkswagen Jetta GLI, cujo preço gira entorno de US\$ 30.000,00, tem-se:

Valor dos encargos = Sale Tax + Dealer Doc Fee + Registrarion Fee + Seguro obrigatório anual

Valor dos encargos = (US\$ 30.000,00 x 7,5%) + US\$ 399,00 + US\$ 30,00 + US\$ 498,00

Valor dos encargos = US\$ 2.250,00 + US\$ 927,00

Valor dos encargos = US\$ 3.177,00

Dessa forma, após a realização do cálculo de todos os encargos incidentes no veículo em questão, no estado do Kansas, de maior onerosidade dos Estados Unidos, o valor resultante foi de US\$ 3.177,00. Foi levando em consideração todas as taxas, incluindo a cobertura de seguro durante um ano inteiro, em que o resultado representa 10,59% do preço final do automóvel, porcentagem 3 vezes menor do que os índices mínimos praticado no Brasil.

Agora, sobre os mesmos fundamentos do cálculo anterior, será efetuado o cálculo dos encargos do Estado de Oregon, cuja alíquota do *Sale Tax* é 0%, ou seja, não incide, além dos valores de *Dealer Doc Fee* de US\$ 115,00, o *Registration Fee* de US\$ 43,00 e o valor anual médio do seguro de cobertura mínima, de US\$ 616,00. Com os mesmos efeitos, também será considerado o Volkswagen Jetta GLI, com preço entorno de US\$ 30.000,00. Dessa forma:

Valor dos encargos = Sale Tax + Dealer Doc Fee + Registrarion Fee + Seguro obrigatório anual

Valor dos encargos = (US\$ 30.000,00 x 0% + US\$ 115,00 + US\$ 43,00 + US\$ 616,00

$$\text{Valor dos encargos} = \text{US\$ } 0,00 + \text{US\$ } 774,00$$

$$\text{Valor dos encargos} = \text{US\$ } 774,00$$

Dessa forma, após a realização do cálculo de todos os encargos que incidem sobre o veículo supracitado, no Estado do Oregon, detentor das menores taxas dos Estados Unidos, o valor resultante foi de US\$ 774,00. Isso levando em consideração todos os custos, inclusive a cobertura de seguro durante um ano inteiro, em que o resultado representa 2,58% do preço final do automóvel, porcentagem quase 12 vezes menor do que os índices mínimos praticados no Brasil.

Portanto, baseado em todo o exposto durante o capítulo, é possível concluir que o sistema tributário norte-americano é muito mais brando em relação ao consumo, no que diz respeito aos bens e serviços, do que o Brasil. Tal característica é de suma importância para explicar a discrepância entre as taxas praticadas nos automóveis pelos americanos, com as vigentes no território nacional. Em que realizando os devidos cálculos, constata-se valores até 11 vezes maiores em terras tupiniquins. Nesse viés, apesar da autonomia dada a cada estado, cidade ou condado, de instituir suas próprias regras sobre a tributação, sua organização é simplificada e transparente, representando outra vantagem sobre o complexo e embaraçado esquema brasileiro.

3 O DESEMBARAÇO DA TRIBUTAÇÃO BRASILEIRA

Baseado nas informações expostas até o presente momento, os apontamentos iniciais sobre a onerosidade dos encargos, que incidem sobre os automóveis no Brasil, se tornaram cada vez mais concretos ao longo do artigo, na medida que a tributação nacional, concernente a essa mercadoria, foi esmiuçada e comparada com a realidade norte-americana, feito que tornou a problemática ainda mais explícita.

Porém, para que o presente artigo de fato cumpra o seu papel, é necessário levantar um último questionamento, a fim de orientar o resultado do estudo em direção a exposição integral do problema: como seria o acesso aos automóveis no Brasil caso o sistema tributário nacional fosse mais eficiente e menos oneroso?

Responder uma pergunta de tamanha complexidade não é uma tarefa fácil, tendo em vista que, para tanto, será necessário adentrar o campo das suposições, levando em consideração que esse cenário hipotético será construído fora dos parâmetros do sistema tributário em vigência. Para os fins do presente estudo, tal indagação será essencial para concluir seu objetivo, que para além de expor a realidade brasileira, de carros caros e inacessíveis por conta da tributação, contribuirá para a criação de alternativas capazes de solucionar a questão.

Para isso, serão utilizados dois instrumentos que servirão de base para a construção desse cenário, sendo a organização das taxações norte-americana, que já foi anteriormente citada, juntamente com o auxílio da reforma tributária, aprovada no início de julho deste ano (Proposta de Emenda a Constituição 45/19), tem como objetivo a simplificação do sistema tributário nacional, substituindo os tributos como PIS, Cofins, IPI, ICMS e ISS pelo IBS (Imposto sobre Operações com Bens e Serviços, visando a modernização do sistema para impulsionar a economia e promover competitividade empresarial.

3.1 Os pontos fracos do sistema tributário nacional

O sistema tributário vigente possui diversas deficiências, elas foram anteriormente esmiuçadas no presente artigo, tais como a grande quantidade de tributos existentes (ICMS, PIS, IPI, Cofins, etc) que incidem sobre a cadeia de produção dos produtos industriais. Tal fato, inevitavelmente, gera resíduos de custo para as empresas, que acabam repassando esses valores para frente, até alcançar o consumidor final, que é quem de fato arca com esses encargos impregnados no preço do produto.

Ademais, fatores como a alta complexidade e a burocracia reforçam dois pontos negativos a respeito do sistema tributário nacional. O primeiro deles, tendo relação com as organizações, em que, se tratando de processos altamente complexos, as empresas precisam gastar muitos recursos apenas para cuidar do assunto. É o que indica a pesquisa “Tax do amanhã”, produzida pela consultoria Deloitte, que as empresas brasileiras chegam a gastar 43.994 horas por ano com gestão tributária, valor muito superior à média de 233 horas investidas por países de todo o mundo, tornando o Brasil, a nação que mais gasta tempo com essa questão (MENDES. 2023).

A segunda questão está ligada a população no geral, mais especificamente aos consumidores, que diante do complexo sistema tributário, encontram enormes dificuldades

para entender o funcionamento dos tributos, seja sobre quais são, de que forma eles incidem. Esse contexto prejudica a percepção da incidência desses encargos no dia a dia, impossibilitando que os cidadãos estejam aptos a contestar eventuais irregularidades.

Tais características, são unanimemente reconhecidas no ordenamento jurídico brasileiro como as fraquezas do sistema tributário nacional, em que é possível se observar no texto da reforma tributária, a seguinte afirmação:

A reforma da tributação sobre o consumo no Brasil é urgente por várias razões. As falhas do modelo brasileiro de tributação de bens e serviços prejudicam sobremaneira o crescimento do país, além de gerar distorções competitivas e impossibilitar o conhecimento, pelos cidadãos, da carga tributária incidente sobre os bens e serviços que consomem. (Brasil, 2019)

Tendo isso em vista, se torna clara a necessidade de reformar o atual sistema tributário brasileiro, de modo a atender as eventuais necessidades dos agentes sociais, bem como os entes federados que precisam das contribuições, as empresas, carentes de uma tributação menos burocrática e custosa e os cidadãos, que precisam compreender o funcionamento dos encargos e pagar valores justos.

3.2 Mudanças no sistema tributário nacional sob o viés da organização americana e da PEC 45/2019

Tanto o sistema tributário norte-americano, como a PEC 45/2019 trazem soluções para os pontos fracos do sistema tributário nacional supracitados. Enquanto o primeiro é conhecido notoriamente por ter um dos menores tributos do mundo, o segundo surge como uma proposta de simplificar a tributação brasileira afim de tornar o processo mais fácil, menos custoso além de fomentar a economia. (Brasil, 2019)

Primeiramente, sobre os pontos fracos do sistema tributário brasileiro supracitados, no que diz respeito a existência de vários impostos, é possível utilizar os Estados Unidos de comparação. Em que no seu território, são praticados um total de oito impostos, são eles: *Federal Income Taxes* (Imposto Federal sobre a renda), *Income Taxes* (Imposto Estadual sobre a Renda - existente em alguns estados) , *Payroll Taxes* (Imposto sobre Folha de Pagamento), *State Sale Taxes* (Imposto Estadual sobre as Vendas), *Local Sales Taxes* (Imposto Local sobre Vendas), *Federal Excise Tax* (Imposto Especial de Consumo Federal) e *State Excise Taxes* (Imposto Especial de Consumo Estadual), e *Local Property Taxes*

(Imposto Local sobre Propriedade) (REFERECNIA DA WIKIPEDIA). Suas competências são distribuídas entre os entes federativos do país, e no que diz respeito sobre a incidência em consumo, são apenas dois: o *Sale Tax* e o *Excise Tax*, que são aplicados sobre o bem no momento da compra, de forma separada.

Ainda sobre o tema da quantidade de impostos, tais mudanças são propostas pela reforma (PEC 45/2019), que prevê a substituição do PIS, Cofins, IPI, ICMS e ISS por um IVA (Imposto Sobre Valor Agregado) dual, sendo o IBS (Imposto sobre Operações com Bens e Serviços) e pela CBS (Contribuição Social sobre Bens e Serviços) (Zanetti, 2023).

Essa mudança ocorrerá da seguinte forma: enquanto o CBS, sendo o IVA Federal, substituirá os impostos que atualmente são recolhidos pela União, como o IPI, PIS e Cofins; o IBS, IVA Subnacional, sucederá os tributos estaduais e municipais, como o ICMS e o ISS, respectivamente. Nesse sentido, com a aplicação das mudanças aludidas, existe uma grande expectativa positiva em torno da reforma, sendo possível encontrar no texto inicial da PEC, a seguinte transcrição:

Os efeitos esperados da mudança proposta são extremamente relevantes, caracterizando-se não apenas por uma grande simplificação do sistema tributário brasileiro – com a conseqüente redução do contencioso tributário e do custo burocrático de recolhimento dos tributos –, mas também, e principalmente, por um significativo aumento da produtividade e do PIB potencial do Brasil. (Brasil, 2019)

No que diz respeito a outro defeito da tributação brasileira, mas um grande trunfo do modelo norte-americano, a ser considerado no Brasil, são as alíquotas. Não adiantaria empenhar esforços para diminuir o número de impostos que incidem sobre o consumo, se no final das contas uma única taxa tributária continuasse a representar o mesmo valor elevado que é praticado atualmente. No caso dos automóveis, como já foi citado, a porcentagem de tributos correspondente ao preço de venda do carro, varia de 30% a 50%, caso seja um veículo nacional e, de 60% a 80%, caso seja importado. (Barrucho, 2023)

Para que tal mudança proposta pela reforma surta o efeito desejado sobre os preços dos automóveis, o ideal é que as alíquotas flutuem nos moldes da tributação americana, que giram em torno de 10%, (Wisevoter, 2023) tendo uma certa equivalência com os percentuais praticados nos Estados Unidos atualmente, justamente para que além da simplificação tributária, também seja possível tornar o automóvel um bem barato, como o exemplo utilizado no tópico 2.2 deste presente artigo.

Com base nisso, para que haja uma melhor visualização desse cenário hipotético, em que o Brasil incorpora os pontos positivos da reforma tributária e do sistema tributário americano, será realizado o cálculo inverso para chegar no valor do Renault Kwid sem a incidência dos tributos que atualmente compõem o preço do veículo, considerando que eles respondam por 30% de seu valor, e logo após, será aplicada uma taxa de 7,5% para que seja possível visualizar como o preço dele poderia ser no Brasil caso as alíquotas fossem praticadas em torno de 10%, como nos Estados Unidos (WISEVOTER, 2023). Assim, tem-se:

$$\text{Valor do veículo sem a incidência de impostos} = \text{valor final do veículo} - 30\%$$

$$\text{Valor do veículo sem a incidência de impostos} = R\$69.990,00 \times 0.70$$

$$\text{Valor do veículo sem a incidência de impostos} = R\$48.993$$

Agora, será realizado o cálculo de incidência do mesmo imposto de consumo utilizados nos Estados Unidos, no estado do Kansas:

$$\text{Preço final do veículo} = (\text{Preço da base de cálculo} \times \text{Alíquota}) + \text{preço da base de cálculo}$$

$$\text{Preço final do veículo} = R\$48.993,00 \times 7,5\% + \text{preço da base de cálculo}$$

$$\text{Preço final do veículo} = R\$3674,475 + R\$48.993,00$$

$$\text{Preço final do veículo} = R\$ 52.667,475$$

Assim, considerando a sistematização da tributação aplicada nos Estados Unidos, concomitantemente com a alíquota única proposta pela reforma tributária sendo atribuída no Brasil, um Renault Kwid de R\$69.990, sairia por R\$52.667,475, tendo R\$3.674,475 como tributo, bem menos que os percentuais praticados hoje nacionalmente.

Por fim, no que tange ao desembaraço do sistema tributário nacional, tanto a PEC 45/2019 como a organização tributária norte-americana, incidem na ideia de uma alíquota única fixa ao consumidor, em que, como será coletada na ponta final da cadeia, ou seja, no consumo, além de propiciar menores custos para a indústria, possibilitará que o contribuinte tenha mais conhecimento sobre os impostos, cumprindo com o objetivo de ser mais simples e transparente.

CONCLUSÃO

O presente artigo permitiu inferir que o desejo dos brasileiros de conquistar um carro próprio é adjacente a questões financeiras, dificultadas pela onerosidade excessiva do sistema tributário brasileiro. Como exposto, os principais tributos que incidem sobre os veículos, como o ICMS, PIS, COFINS, IPI são extremamente complexos em termos de compreensão e funcionamento, não somente para o consumidor, mas também para o setor industrial.

Tal fato, somado a característica residual dos tributos, contribuí para a manutenção de uma carga tributária extremamente custosa e desproporcional, principalmente quando se comparada com os encargos de outros países, como o caso dos Estados Unidos, em que, após análise do seu sistema, foi apontado como um dos países com as menores alíquotas do mundo e, conseqüentemente, um local com automóveis muito acessíveis.

Relativo ao quadro exposto, ante as comparações aludidas, foi evidenciado quais são as eventuais deficiências presentes no sistema tributário brasileiro que contribuem para o encarecimento dos automóveis no país, fatores como a incidência de tributos em cascata durante todo o processo industrial, a complexidade dos tributos que geram muitos custos para as empresas, além dos altos percentuais das alíquotas, tudo isso contribuindo para um veículo muito mais caro.

Por final, foram criadas algumas soluções para as deficiências do sistema tributário nacional, retiradas da PEC45/2019, que tem como intuito a simplificação dos tributos, reduzindo o ICMS, PIS, COFINS, IPI e ISS, para apenas dois impostos, o IBS e o CBS, que serão cobrados na forma de uma alíquota única, em que, no caso dos automóveis, incidirá separadamente sobre o preço de venda. Além do fundamento de tornar os encargos menos complexos, tanto para o entendimento da população, que será capaz de compreendê-los, tanto para as indústrias, reduzindo os custos de coleta dos tributos.

Ademais, foi possível constatar que o modelo norte-americano poderia servir de modelo para a criação de um sistema mais simplificado e justo, tendo como base suas baixas taxas e alíquotas, no que diz respeito aos tributos que incidem sobre os automóveis.

REFERÊNCIAS

- BARRUCHO, Luís. Por que carros ficaram tão caros no Brasil? **BBC News Brasil**, Londres, 2023. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/articles/ceq571pydydo>. Acesso em 10 set. 2023.
- BRASIL. **Decreto n. 2.637, de 25 de junho de 1998**. Regulamenta a cobrança do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI. Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=DEC&numero=2637&ano=1998&ato=263gXSE50dNpWTa3b> Acesso em: 17 set. 2023.
- BRASIL, Proposta de Emenda a Constituição 45, de 3 de abril de 2019. Reforma Tributária. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2196833> Acesso em 14 set. 2023.
- Car Sales Tax by Statae. **WISEVOTER**. 2023. Disponível em: <https://wisevoter.com/state-rankings/car-sales-tax-by-state/#alabama> Acesso em 13 set. 2023.
- COÊLHO, Sacha Calmon Navarro. **Curso de direito tributário brasileiro**. 18. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2022.
- CLUTCH. Honda Civic vs Toyota Corolla: Which Compact Car Is Best for You? **ClutchBlog**, [s.l.], 2023. Disponível em: <https://blog.clutch.ca/posts/honda-civic-vs-toyota-corolla> Acesso em: 2 set. 2023.
- DANIELA. Ranking das montadoras brasileiras por faturamento em 2022. **Car Blog**, 2023. Disponível em: <https://www.car.blog.br/2023/02/ranking-das-montadoras-brasileiras-por.html> Acesso em: 17 set. 2023.
- FAGUNDES, Dyogo. Renault Kwid segue rival Fiat Mobi e também fica mais caro. **Motor 1**, [s.l.], 2023. Disponível em: <https://motor1.uol.com.br/news/681339/renault-kwid-mobi-mais-caro/>. Acesso em: 5 set. 2023.
- FAY, Bill. Types of taxes. **Debt.Org**. 2023. Disponível em: <https://www.debt.org/tax/type/> Acesso em 14 set. 2023
- FELIX, Leonardo. Carro que você compra tem quase 300 impostos e taxas embutidos. **MobiAuto**, 2021. Disponível em: <https://www.mobiauto.com.br/revista/carro-que-voce-compra-tem-quase-300-impostos-e-taxas-embutidos/786> Acesso em: 10 set. 2023.
- FURLONG, Karl. 2023 Volkswagen Jetta GLI Review. Hard to Fault. **CARBUZZ**. 2023. Disponível em: <https://carbuzz.com/cars/volkswagen/jetta-gli> Acesso em: 2 set. 2023
- LEGEMANN, Eugênio; BORDIN, Luís Carlos Vitali. Características do sistema tributário nos Estados Unidos da América: alguns tópicos relevantes. **RDIET**, Brasília, v. 10, n. 2, p. 52-78, jul./dez. 2015. Disponível em: revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/download/964/1268. Acesso em: 3 set. 2023.

MACARIO, Igor. Correio técnico: quantas peças ao todo tem um carro como o Chevrolet Onix? **Quatro Rodas**, 2021. Disponível em: <https://quatrorodas.abril.com.br/auto-servico/correio-tecnico-quantas-pecas-ao-todo-tem-um-carro-como-o-chevrolet-onix#:~:text=Independentemente%20de%20serem%20essenciais%20ou,70.000%20a%2090.000%20itens%20individuais>. Acesso em: 17 set. 2023.

MENDES, Tatyane. Empresas brasileiras gastam cerca de 44 mil horas por ano com cálculo de imposto. **JovemPam**. 2023. Disponível em: <https://jovempan.com.br/noticias/economia/reforma-tributaria/empresas-brasileiras-gastam-cerca-de-44-mil-horas-por-ano-com-calculo-de-impostos-aponta-estudo.html> Acesso em 15 set. 2023

NERY, Emily. Brasil é o 5º país mais caro do mundo para comprar e manter um carro. **AUTO ESPORTE**, [s.l.], 2021. Disponível em: <https://autoesporte.globo.com/mercado/noticia/2021/08/brasil-e-o-5o-pais-mais-carro-do-mundo-para-comprar-e-manter-um-carro.ghtml> Acesso em 3 set. 2023.

OLIVEIRA, Fábio. PIS e Cofins: você sabe como tributar veículos e autopeças? **BuscaLegal**, [s.l.], 2019. Disponível em: <https://busca.legal/pis-e-cofins-voce-sabe-como-tributar-veiculos-e-autopecas/#:~:text=No%20caso%20das%20m%C3%A1quinas%2C%20implementos,ou%20mesmo%20ao%20consumidor%20final>. Acesso em 5 set. 2023.

O que são os Impostos Federais, Estaduais e Municipais? Saiba tudo! **ConsulFis**, [s.l.], 2023. Disponível em: <https://consulfis.com.br/impostos-federais-estaduais-e-municipais/> Acesso em: 6 set. 2023.

SEGUNDO, Hugo de Brito Machado. **Manual de Direito Tributário**. 13. Ed. Rio de Janeiro: Atlas, 2023

SOARES, Murilo. Tributação no Brasil e nos Estados Unidos. Ano 2, n. 3. p. 1-31, 2021. Disponível em: <https://www.aslegis.org.br/noticias/estudo-murilo-tributacao-no-brasil-e-nos-estados-unidos> Acesso em 11 set. 2023.

SOUZA, Otávio. A INCIDÊNCIA DE IPI NA IMPORTAÇÃO DIRETA DE VEÍCULOS POR PESSOA FÍSICA COMO DESTINATÁRIO FINAL: o novo entendimento do Supremo e seu impacto no capital social segundo Stiglitz*. Revista de direito internacional econômico e tributário RDIET, Brasília, v. 11, n°2, p. 72-91, 2016. Disponível em: <https://portalrevistas.ucb.br/index.php/rdiet/article/view/7437/4910#:~:text=Segundo%20o%20entendimento%20do%20Supremo,pessoa%20f%C3%ADsica%2C%20para%20uso%20pr%C3%B3prio>.

State and Local Sales Tax Rates, Midyear 2023. **Tax Foundation**. 2023. Disponível em: <https://taxfoundation.org/data/all/state/2023-sales-tax-rates-midyear/> Acesso em 7 set. 2023.

TABELA ICMS 2023: fique por dentro das alíquotas estaduais atualizadas. **Tax Group**, 2023. Disponível em: <https://www.taxgroup.com.br/intelligence/tabela-icms-atualizada/#para-que-serve-o-icms?> Acesso em: 12 set. 2023.

Tabela de ICMS de Santa Catarina Atualizada: Alíquotas e Regras. **SIMTAX**, [s.l.], 2023. Disponível em: <https://simtax.com.br/tabela-de-icms-santa-catarina-atualizada/> Acesso em: 2 set. 2023.

ZANETTI, Bruna. CBS, IBS E IS: Os novos impostos da Reforma Tributária. **Tributei**. 2023. Disponível em: <https://tributei.net/blog/cbs-ibs-e-is-novos-impostos-reforma-tributaria/> Acesso em 16 set. 2023.