

08/06/2023 11:12 - Pacote automotivo: especialista elogia programa, mas questiona prazo



Anunciado nesta semana como medida de socorro ao setor automotivo, o pacote que barateia temporariamente a compra de carros, ônibus e caminhões pode não surtir o efeito esperado sobre a indústria. Segundo especialistas, a curta duração e o volume de recursos do programa de ajuda podem resultar num alcance limitado, que pouco mudará a situação do setor.

Professor de economia do Ibmec, Gilberto Braga elogia o programa, mas questiona o prazo limitado de quatro meses e o montante de R\$ 1,5 bilhão, que considera baixo.

“O ideal era que o programa tivesse um prazo maior para que o efeito fosse mais duradouro”, diz Braga. Segundo ele, o setor automotivo ainda tem peso grande na economia e na

geração de empregos e demandaria mais atenção neste momento de juros altos e de restrição ao crédito.

De acordo com o professor, no setor de caminhões e ônibus, o prazo limitado do programa pode surtir o efeito contrário, resultando no endividamento de transportadoras e de motoristas sem reservas financeiras e que serão pressionados a tomar uma decisão rápida sobre a renovação da frota.

“Um caminhão tem uma vida útil muito longa. Portanto, uma decisão com impacto sobre toda uma vida produtiva não pode ser tomada num curto espaço de tempo”, avalia.

Formato

O professor elogiou o formato do programa, principalmente a decisão de combinar critérios sociais, ambientais e o peso na indústria de determinada marca de veículo para estabelecer os descontos, que variam de R\$ 2 mil a R\$ 8 mil. Segundo ele, o pacote está na direção certa, mas precisaria ser ampliado para surtir efeito duradouro sobre a indústria automotiva.

“Considero o pacote positivo porque acumula elementos distintos que atendem às reivindicações de um setor importante para a economia, que ainda tem as rodovias como principal eixo modal”, afirma Braga.

A concessão de descontos está baseada num sistema de pontuação que avalia três critérios. Preços baixos (para priorizar os modelos populares), equipamentos antipoluentes (para incentivar a compra de modelos que poluem menos) e geração de empregos na indústria e uso de peças nacionais (para premiar as marcas com maior peso da indústria nacional).

Para ônibus e caminhões, o desconto está atrelado ao compromisso de mandar veículos com mais de 20 anos de uso para a reciclagem, sendo necessária a comprovação de que o comprador enviou o veículo antigo para o desmonte.

Saiba mais

- [Governo reduz impostos para carro zero km](#)
- [MP que dá desconto a carros populares é publicada](#)

Créditos tributários

Constituído sob a forma de créditos tributários (desconto em tributos futuros), o pacote de ajuda consumirá R\$ 1,5 bilhão – R\$ 700 milhões para caminhões, R\$ 500 milhões para carros e R\$ 300 milhões para ônibus e vans. Diferentemente dos programas anteriores, em que o governo reduzia o Imposto sobre Produtos Industrializados, mas não tinha garantia de que os fabricantes repassariam o desconto, o novo pacote estimula que as concessionárias vendam mais barato e repassem o crédito tributário à indústria.

Diretora da Instituição Fiscal Independente (IFI), órgão consultivo do Senado que faz análises econômicas, a economista Vilma Pinto diz

que o sistema de crédito tributário representa uma novidade. Ela considera o volume de R\$ 1,5 bilhão baixo diante das receitas totais do governo (estimadas em R\$ 1,911 trilhão pelo Ministério do Planejamento). No entanto, diz que o pacote vai na direção contrária do novo arcabouço fiscal.

“De fato, não haverá impacto fiscal por causa da reoneração parcial do diesel [que terão o PIS e a Cofins aumentados em R\$ 0,11 daqui a três meses], mas esse R\$ 1,5 bilhão para o programa, cujo impacto foi neutralizado neste momento, poderá fazer falta no futuro porque o governo se comprometeu em buscar receitas para cumprir as metas ambiciosas propostas no novo arcabouço”, comenta a diretora da IFI.

Segundo Vilma Pinto, o órgão ainda não fez os cálculos de quanto o programa deverá gerar de empregos nem do impacto sobre o Produto Interno Bruto (PIB, soma dos bens e serviços produzidos). Em relação à inflação, ela diz que o impacto do aumento do diesel sobre os índices de preços pode ser baixo por causa do barateamento dos veículos.

Transporte coletivo

Inicialmente restrito aos carros populares, o programa atraiu críticas de ambientalistas porque não tinha medidas de estímulo ao transporte coletivo. A decisão de incluir a renovação de ônibus, caminhões e vans, diz o professor Gilberto Braga, reforçou um caráter ambiental ao programa. Segundo ele, uma duração maior para a renovação de veículos pesados favoreceria a transição energética, mesmo estimulando, neste momento, a compra de veículos movidos a diesel.

Segundo o professor, o ideal seria que o incentivo de curto prazo fosse conciliado com uma política industrial de produção de veículos elétricos. “A transição para os veículos elétricos é gradual. Neste momento, é onerosa para o público. Enquanto não cair os preços dos carros elétricos ou híbridos, os carros tradicionais continuarão a ser competitivos”, ressalta. “Na verdade, não vejo como seria possível abrir mão da cadeia produtiva tradicional da indústria automotiva, que é um dos pilares da economia do país.”

O professor cita o exemplo do modelo Renault Kwid. Segundo Braga, enquanto a versão tradicional custa em torno de R\$ 60 mil (já com o desconto do pacote), a versão elétrica custa R\$ 140 mil. “Esse é o carro elétrico mais barato do Brasil no momento, inacessível para a maioria da população”, destaca.

Fonte: Agência Brasil