

Biblioteca Digital da Câmara dos Deputados

Centro de Documentação e Informação

Coordenação de Biblioteca

<http://bd.camara.gov.br>

"Dissemina os documentos digitais de interesse da atividade legislativa e da sociedade."



AUTOMÓVEIS, PREÇOS E TRIBUTOS: BRASIL E OUTROS PAÍSES

Eduardo Fernandez Silva
Consultor Legislativo da Área IX
Economia e Política Econômica

ESTUDO

ABRIL/2010



Câmara dos Deputados
Praça 3 Poderes
Consultoria Legislativa
Anexo III - Térreo
Brasília - DF



SUMÁRIO

| | |
|---|----|
| I - Introdução..... | 3 |
| II – Preços de alguns veículos em diversos países..... | 3 |
| III – Razões para o diferencial de preços entre países..... | 5 |
| IV – A estrutura tributária sobre o setor | 6 |
| IV. 1 – O Brasil..... | 7 |
| IV. 2 – A Europa..... | 9 |
| IV. 3 EUA..... | 10 |
| V – Conclusões..... | 12 |
| Referências | 13 |

© 2010 Câmara dos Deputados.

Todos os direitos reservados. Este trabalho poderá ser reproduzido ou transmitido na íntegra, desde que citados(as) o(a) autor(a) e a Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados. São vedadas a venda, a reprodução parcial e a tradução, sem autorização prévia por escrito da Câmara dos Deputados.

Este trabalho é de inteira responsabilidade de seu(sua) autor(a), não representando necessariamente a opinião da Câmara dos Deputados.



AUTOMÓVEIS, PREÇOS E TRIBUTOS: BRASIL E OUTROS PAÍSES

Eduardo Fernandez Silva

I - INTRODUÇÃO

Este trabalho visa a atender à demanda de se avaliar o peso dos impostos sobre o preço de venda, aos consumidores finais, dos automóveis. Ou seja, efetuar uma comparação entre os preços de automóveis e os tributos incidentes sobre esses produtos, no Brasil e em outros países.

Após esta introdução, a seção seguinte mostra preços vigentes para alguns modelos de veículos, em diversos países. Posteriormente, há uma breve discussão sobre as dificuldades para se comparar preços internacionalmente. A carga tributária incidente é apresentada na seção IV, com considerações sobre a situação no Brasil, na Europa e nos EUA, permeada por uma breve análise sobre algumas das limitações de comparações inter-países. Ao final, as conclusões.

II – PREÇOS DE ALGUNS VEÍCULOS EM DIVERSOS PAÍSES

A gigantesca e complexa indústria automobilística produz centenas de modelos de automóveis, além de inúmeros outros tipos de veículos como comerciais leves, pesados, fora-de-estrada, vans, ônibus, tratores, veículos militares, especiais, etc. Não obstante, para os efeitos deste texto, a expressão “indústria automobilística” será usada de forma particular, para se referir apenas à produção de automóveis.

Mesmo com esta restrição, a variedade de modelos é ainda enorme: há automóveis “básicos” – conceito que pode variar de país a país -, intermediários e de alto luxo, 4X4, esportivos, de duas, três, quatro e cinco portas, etc. Além dessa diversidade, cada um deles pode ainda ter uma motorização distinta, combustíveis diferentes e equipamentos opcionais variados. Assim, a comparação de preços entre países torna-se delicada, pois não é fácil obter informações que permitam segurança de se estar comparando preços de veículos idênticos. Agrava ainda mais a questão o fato de ser parte da estratégia de competição das firmas operantes neste setor alterar o preço do produto ao longo do tempo e ainda em razão, entre outros fatores,

do grau de aceitação de um modelo específico em cada país. A comparação internacional de preços é afetada, ainda, pelas freqüentes variações nas taxas de câmbio. Noutras palavras, a comparação será sempre “datada”, isto é, válida – embora com restrições - num momento, mas não necessariamente no instante seguinte.

Não obstante todas essas ressalvas, a tabela I mostra os preços vigentes, em abril de 2010, de modelos “aparentemente” similares, em diversos países.

Tabela 1
Comparação de preços entre modelos similares de automóveis

Valores em Reais (R\$)

| Modelo | Ford Fiesta | Honda Civic | Toyota Corolla |
|---------------------------|--------------------|--------------------|-----------------------|
| Brasil ⁽¹⁾ | 35.156,00 | 58.903,00 | 57.475,00 |
| Espanha ⁽²⁾ | 36.847,92 | 58.627,05 | 66.514,62 |
| EUA ⁽³⁾ | 23.469,84 | 27.231,71 | 27.222,90 |
| França ⁽⁴⁾ | 37.384,75 | 59.050,86 | NA |
| Inglaterra ⁽⁵⁾ | 45.143,28 | 50.616,18 | NA |

1. Ford - Fiesta TRAIL 1.6 8V Flex 5p – 2010; Honda Civic Sedan LXS 1.8/1.8 Flex 16 V Mec. 4p; Toyota - Corolla GLi 1.8 Flex 16V Mec. ;
2. Ford Fiesta 1.6 TDCI DFP Titanium Diesel; Honda Civic 1.3 iVTEC IMA Hybrid 4p. 2009; TOYOTA Corolla Sedan 1.33 VVTi Dual.
3. Ford Fiesta 1.6, 5 marchas, manual, Modelo básico; Honda Civic 1.8, 5 marchas, manual, Modelo básico; Toyota Corolla 1.8, 5 marchas, manual.
4. Ford Fiesta 1.6 TDCI 90 DPF Titanium, Diesel, Honda Civic Hybrid Luxury Pack, 4p
5. Ford Fiesta Titanium 1.6 TDCi, 5 portas, Diesel; Honda Civic Hybrid 1.4 IMA ES CVT 4 portas.

OBS 1: As taxas de câmbio utilizadas para transformar os valores em reais foram as de venda, vigentes em 23/04/2010. US\$ 1,00 = R\$ 1,7620; Euro 1,00 = R\$ 2,3545; Libra 1,00 = R\$ 2,7040

OBS 2: Os modelos comparados são similares mas, quase que certamente, não idênticos; a variação de preços, pois, em parte depende das diferentes características dos modelos.

Aos preços mostrados na tabela 1 há que adicionar as taxas de frete e os impostos estaduais e locais. Reduz ainda mais o poder informativo da tabela 1, em termos de comparação internacional de preços, o fato de nela constarem apenas três modelos de automóveis, que não podem ser tomados como representativos do universo. Noutras palavras, conclusões baseadas na tabela podem não ser verdadeiras, se os modelos considerados forem outros.

Para os modelos listados, os preços nos EUA são os mais baixos; em dois dos três casos mostrados, mais de 50% inferiores aos preços vigentes no Brasil. Em nosso País, porém, os preços – dos modelos citados, repita-se – são mais baixos ou iguais aos vigentes nos outros países listados.

Os preços relativos entre os países dependem, ainda, de um fator já mencionado mas que, pela sua importância, merece uma palavra adicional: a taxa de câmbio. Como se sabe, são muitos os analistas que entendem estar o real supervalorizado. Sem entrar no debate, vale registrar que caso o real se depreciasse 30%, o quadro retratado pela tabela 1 se transformaria substancialmente. O preço do Honda Civic na Espanha, por exemplo, hoje praticamente igual ao praticado no Brasil, passaria a R\$ 87.528,00. Ao longo do tempo, o impacto da suposta desvalorização do real tenderia a elevar o preço interno do veículo, reduzindo a diferença que teria passado a existir. Destaque-se, porém, como já mencionado, o fato de a comparação internacional ser, necessariamente, datada.

III – RAZÕES PARA O DIFERENCIAL DE PREÇOS ENTRE PAÍSES

Certamente que a incidência de diferentes impostos explica, parcialmente, os diferenciais de preços, para os mesmo produtos, entre os países; no entanto, essa não é a única razão.

Diferentes salários, taxas de juros, taxas de lucros, produtividade, custos logísticos e preços distintos das várias matérias primas ajudam a explicar a diferença entre os preços finais. Estes são afetados, ainda, pela política corporativa, que leva em conta inúmeros fatores, entre eles a posição da firma no mercado específico. Não é possível, nem é o objetivo do presente trabalho, explorar todas essas possibilidades.

Registre-se, no entanto, ainda que brevemente, a importância da política corporativa na definição de preços, pois na definição desta são levados em consideração, com maior ou menor peso, senão todos, a maioria dos fatores acima mencionados. Nag, Banerjee e Chatterjee (2007) discutem as tendências da indústria automobilística na Ásia e comentam:

A definição dos preços de automóveis é um assunto complexo, pois depende do custo fixo, de economias de escala, tecnologia e outros aspectos. A concorrência e a demanda dos consumidores também jogam sua parte. Atualmente, a maioria das companhias considera reduções de preços como um movimento estratégico para a sobrevivência. Para reduzir preços, as companhias necessitam tomar uma série de decisões nos diversos estágios da produção e comercialização; a começar pela gestão de fatores de produção, da cadeia de suprimento e pela negociação com os revendedores. O preço é um dos fatores que influenciam a variação das vendas de produtos e serviços. (...) Muitas companhias adotam diferentes estratégias de preços para diferentes segmentos de produtos (...) reduzir preços nem sempre gera lucros. (...) Nos EUA, há tempos, a GM costumava anunciar o preço no final do verão e a Chrysler e a Ford seguiriam. No entanto, a competição estrangeira e a erosão da

concentração doméstica mudaram a uniformidade de preços. Estes agora são continuamente alterados ao longo do ano. De maneira geral, a variação de preços está sujeita aos sobrepreços (mark-ups), aos custos e às tarifas de importação e outras barreiras ao comércio.

IV – A ESTRUTURA TRIBUTÁRIA SOBRE O SETOR

Nos mais variados países, a indústria automobilística está sujeita a diferentes impostos e, ao mesmo tempo, recebe diferentes isenções e também subsídios. Assim, a tarefa de calcular o volume de impostos pagos, ou subsídios recebidos, pelo setor, não é simples. Ilustra esta afirmação o fato de que, nos EUA, há estudos que mostram uma elevada carga tributária sobre o setor automotivo, e também há análises que afirmam ser o setor beneficiário de subsídios. A Câmara dos Deputados norte-americana debateu, em janeiro de 2007, legislação que viria eliminar bilhões de dólares em benefícios fiscais à indústria de petróleo e gás natural e, por decorrência, à indústria automobilística. Os subsídios ao uso de automóveis nos EUA são calculados em montantes que variam, conforme o analista, entre US\$ 1,5 bilhões a US\$ 273 bilhões por ano! Na Europa, há estimativas que situam em €\$ 126 bilhões, em 2005, o total de subsídios ao setor transporte, como um todo.

A enorme variabilidade das estimativas decorre de diferentes conceitos sobre o que deve ser, ou não, considerado subsídio. Deriva também do fato de que, para se avaliar qual o volume de subsídio existente, é necessário definir qual o volume de impostos o setor “deveria” pagar. Há diversas maneiras de se efetuar tal definição, todas elas de alguma maneira questionáveis. A mais aceita é verificar o volume de impostos pagos pela indústria em tela, relativamente ao que pagam, na média nacional, todas as indústrias. Tal média é então tomada como referência e a diferença entre ela e o volume efetivamente pago pelo setor é tido como subsídio, ou imposto adicional, conforme a indústria esteja abaixo ou acima da média nacional.

Nos diversos países, a indústria automobilística está sujeita a imposto de renda, impostos sobre o faturamento, impostos sobre o valor agregado, impostos sobre as vendas, tarifas de importação, impostos sobre a propriedade e sobre o uso de veículos, impostos locais como o IPTU, e outros. Esses impostos não incidem de forma homogênea entre os países. Por exemplo: os gastos com aposentadorias e seguro saúde dos funcionários podem ser financiados mediante pagamentos efetuados diretamente pela empresa, ou por meio de impostos ou taxas compulsórias recolhidas aos cofres públicos. Como comparar o peso de tributos sem identificar e separar tais gastos? Nos EUA, há empresas que pagam tais custos, ou parcela deles, diretamente, e outras que o fazem indiretamente, isso, é, mediante tributos ou taxas.

Outro fator importante é que, no interior de um mesmo país, ainda que um imposto seja aplicado à mesma alíquota a todo um segmento específico, dificilmente as empresas dessa indústria terão a mesma carga tributária efetiva. Esta variará em razão de

diferenciais de custo, de produtividade e de *mix* de produtos, entendido este como a participação, no total do faturamento da empresa, dos seus diversos produtos. Por exemplo, a maior ou menor proporção do produto final que é importada pode fazer variar a carga tributária específica sobre cada empresa.

A discussão da estrutura de tributos incidentes sobre qualquer setor torna-se mais clara se efetuada com base em exemplos de países concretos. Assim, a presente análise continua nas seções seguintes, ao serem apresentados os tributos incidentes em diversos países.

IV. 1 – O Brasil

No Brasil, a Associação Nacional de Fabricantes de Autoveículos – ANFAVEA estima em 27,1% a incidência de impostos para veículos de até 1.000 CC, movidos a gasolina. Este cálculo vale para antes da retirada do incentivo de redução do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI, concedida pelo Governo para combater a crise financeira internacional, e vale também para depois da reintrodução do referido imposto, mais recentemente. O total assim se distribui: IPI: 7,00%; ICMS: 12,00%; PIS/COFINS: 11,60%. Para veículos com motores mais potentes, a ANFAVEA estima carga tributária maior.

Note-se que, diferentemente do que fazem outras associações de fabricantes, a ANFAVEA não incluiu, em sua estimativa, diversos impostos. Entre estes, o imposto de renda, o imposto sobre operações financeiras - IOF – cuja inclusão justificar-se-ia em razão de a maioria das vendas de automóveis ser financiada –, nem outros impostos, tais como o IPVA e o IPTU, que oneram a fabricação, a propriedade e o uso do veículo. Encarem, pois, sua comercialização. Também não incluiu, acompanhando o que tendem a fazer outras associações análogas, os valores recebidos do governo como subsídios e incentivos, tais como crédito ou diferimento de ICMS, participação acionária em algumas firmas, fornecimento de terreno e obras civis para a implantação de fábricas, isenção de IPTU, entre outros. Naturalmente, a carga tributária efetiva será o total dos impostos pagos menos os “incentivos” recebidos.

Também não foram incluídas outras formas de transferência de recursos da sociedade para o setor, por meio da ação do governo, mesmo porque dificilmente empresários do segmento, ao contrário de muitos analistas, as aceitam como formas de subsidiar a atividade: investimento público em ruas e rodovias para o transporte individual, gastos governamentais com o controle do tráfego, gastos do Poder Judiciário com processos envolvendo disputas relativas a automóveis, custos sociais com o congestionamento das vias, com acidentes, com o tratamento de doenças decorrentes da poluição gerada pelos automóveis, etc. , além de outras formas pelas quais governos em todo o mundo apóiam o crescimento dessa indústria.

Por exemplo, nos EUA há grande volume de dinheiro público aplicado no financiamento de pesquisas sobre “transporte inteligente”. Embora mais amplo, este conceito inclui, por exemplo, pesquisas voltadas à implantação de sistemas automáticos de direcionamento de automóveis, mediante sensores instalados nos veículos e nas vias. Uma das expectativas dos pesquisadores nessa área é que, com o uso desses sistemas automáticos, o número de carros em movimento em determinada via, com segurança, poderia ser elevado substancialmente. Note-se que um veículo movendo-se a 60 km/h percorre 16,67 metros/segundo; admitindo-se, como ensinam os cursos de direção defensiva, que a distância de seguimento segura – ou a distância entre veículos – é de cinco segundos, ou 83,33 metros àquela velocidade, temos que, nessas condições, cada automóvel ocuparia cerca de 240 m². A redução dessa área permitiria mais veículos na mesma via. A questão é: em que medida os gastos públicos com tais pesquisas são, ou não, subsídios à indústria automobilística?

Sem dúvida, pode-se argumentar que os investimentos públicos mencionados têm como objetivo elevar a mobilidade dos cidadãos e, assim, não poderiam ser considerados como subsídios à indústria automobilística. Ocorre que se tem tornado cada vez mais claro, e progressivamente mais amplamente aceito, que esta é uma idéia falaciosa. A velocidade média dos automóveis em São Paulo tem caído, ano após ano. De acordo com a CETESB, no pico de tráfego da tarde ela passou de 18 km/h em 2008 para 15 km/h em março de 2010; em Bangkok, a velocidade, já em 1990, era ainda menor: menos de 10 km/h, (Krongkaev, s/d)! Analogamente, e pelas mesmas razões, os automóveis têm velocidades similares em Nova Delhi, no Cairo, em Manilla e em todas as grandes cidades de países em desenvolvimento ou ditos emergentes. Os automóveis circulam em velocidades reduzidas mesmo em cidades como Nova Iorque, Paris e Londres. Nesta última, em 2006, três anos após a introdução do pedágio urbano, parte dos ganhos obtidos com a nova tecnologia já havia sido perdida e a velocidade média era de apenas 16 km/h (Smit, 2006). Isso, apesar de essas três cidades situarem-se em países ricos que investem, há mais de um século, em grandes sistemas de transporte público subterrâneo. Alternativa esta, aliás, que os países em desenvolvimento tentam, mas não conseguem desenvolver, senão em poucos e insuficientes quilômetros, como atesta a experiência internacional das últimas décadas.

Ao contrário dos investimentos em transporte público, as facilidades criadas para a movimentação dos veículos privados são, ao menos em parte, formas de apoio governamental ao desenvolvimento da indústria automobilística. A promessa, que em última análise justifica, ideologicamente, tais investimentos, de se ampliar a mobilidade da população com base em veículos individuais mostra-se ilusória e, cada vez mais claramente, falsa. Deve, pois, ser denunciada e descartada.

Colocados de forma mais ampla, os diversos custos sociais - ou externalidades negativas – geradas pela indústria automobilística, ao não serem internalizados mediante política pública, são, efetivamente, subsídios à atividade¹.

IV. 2 – A Europa

A Associação Europeia dos Fabricantes de Autoveículos – ACEA (na sigla em Inglês), publica periodicamente um demonstrativo dos impostos incidentes sobre os veículos. São considerados os impostos sobre a aquisição, sobre a propriedade e sobre a operação de automóveis. Cada um dos vinte e sete países tem uma situação particular; neste texto, apenas alguns dos maiores mercados serão comentados, com base na tabela 2.

Infelizmente, a fonte não forneceu informações que permitissem quantificar o peso dos impostos sobre a propriedade, nos diversos países, o que prejudica a comparação com o Brasil. Importante registrar, porém, que a maioria dos países-membros cobra impostos que são total ou parcialmente baseados na emissão de CO₂ ou no consumo de combustível. Como exemplo, cita-se a Alemanha, onde, desde 01 de julho de 2009, o governo Federal instituiu um imposto de circulação composto de duas parcelas. A primeira é uma taxa fixa de € \$ 2,00 por 100CC, para carros a gasolina, e de € \$ 9,50 por 100 CC para veículos a diesel. A segunda parcela será linear, à taxa de € \$ 2,00 por g de CO₂ emitida por km. Embora o limite hoje seja maior, a partir de 2014 os carros com emissões inferiores a 95 g/km serão isentos.

Alguns outros países europeus adotaram esquemas semelhantes, no sentido de induzirem suas indústrias a desenvolverem veículos com níveis de emissão cada vez menores. Não cabe, neste texto, discutir em detalhe tais esquemas, embora valha a afirmação, ainda que como hipótese, de que ao assim procederem essas nações estão se preparando para o provável futuro não qual veículos com elevados níveis de emissão serão banidos de diversos mercados. Diferentemente do que tem ocorrido no Brasil, registre-se.

¹ Dois fatos ilustram a importância deste ponto: em certas áreas do Japão, a compra de um automóvel é condicionada à prévia comprovação de que o propenso proprietário possui uma garagem adequada; na Holanda, entre outros países, a totalidade dos prejuízos aos cofres públicos, decorrentes de acidentes ou mesmo incidentes com automóveis – tais como um poste quebrado por batida ou outros – são celeremente cobrados dos proprietários ou responsáveis. Ambos os fatos, sem dúvida, representam dificuldades adicionais, relativamente a países onde tais práticas inexistem, para se adquirir um veículo.

Tabela 2
Incidência de impostos sobre o setor automobilístico

Países europeus selecionados – 2007-2008

| País | Impostos sobre a compra (%) | Impostos sobre a propriedade | Impostos sobre a Operação¹ |
|-------------|------------------------------------|---|--|
| Alemanha | 19 | Cilindrada, emissões de gases, emissão Ed CO ₂ | 655 (G)/ 470 (D) ² |
| França | 19,6 | Nenhum | 607 (G) / 428 (D) |
| Inglaterra | 15 | Emissão de CO ₂ / Cilindrada | 661 (G) / 661 (D) |
| Holanda | 19 | Peso, varia por província | 701 (G) / 413 (D) |
| Itália | 20 | Kilowatt, emissões de gases | 564 (G) / 423 (D) |
| Suécia | 25 | Emissão de CO ₂ , Peso | 568 (G) / 446 (D) |
| Espanha | 16 | HP | 360 (G) / 302 (D) |

1 – Impostos sobre o consumo de combustível, em Euros por 1.000 litros. A União Europeia define como valores mínimos desta taxa euros 359 (G) e 302 (D).

2 – G: gasolina; D: diesel

Fonte: ACEA, 2010.

Comparando-se, apesar de todas as ressalvas já apontadas, a Europa com o Brasil, fica claro que a ordem de grandeza do volume de tributos incidentes sobre os automóveis é semelhante. Infelizmente, não se encontrou estudo que tentasse estimar o volume de subsídios concedidos pelos vários níveis de governo, no Brasil ou na Europa, à indústria.

IV. 3 EUA

Não foi possível encontrar uma informação confiável sobre os tipos e volumes de impostos pagos pela indústria norte-americana, de forma a identificar o peso dos impostos sobre o preço dos veículos, ainda que aproximadamente. Como mencionado acima, há grandes variações entre estudos que buscam identificar o volume de impostos pagos, ou o montante de subsídios recebidos, pelo setor automotivo nos EUA. Há, também, diversas publicações defendendo a tese de que a carga de impostos estaria sufocando a indústria nos EUA

e noutros países (SMMT, 2005); estas, porém, tendem a considerar apenas os impostos nominais, e não o saldo entre impostos e subsídios.

Para se entender a complexa relação entre indústria e governo nos EUA é central lembrar-se do papel do automóvel na história daquele país, durante o século XX. Como se sabe, o automóvel foi transformado em símbolo da modernidade e do modo de vida norte-americano, a ser exportado e copiado mundo afora. Sua crescente disponibilidade possibilitou, ou mesmo induziu, a chamada “suburbanização”, e facilitou a explosão demográfica das grandes metrópoles (Sweezy, 1973). Os EUA eram a Meca do automóvel, a nação que dominou essa indústria durante grande parte do século XX, objeto de inveja e berço de ícones da modernidade como o FORD Modelo T, o Mustang e o Corvette, veículos que, com o apoio da também norte-americana indústria cinematográfica, ajudaram a moldar sonhos de consumo e de afirmação varonil mundo afora: possuir belos automóveis era propagandeado, pelo cinema, como essencial para se ter sucesso e mulheres. Na sequência, cresceram inicialmente as exportações norte-americanas de automóveis e componentes; posteriormente, as próprias fábricas foram instaladas no exterior, permitindo a continuidade do crescimento das empresas do setor. O País foi sede das maiores firmas do segmento até recentemente, quando estas se tornaram tão criticamente insolventes que, sem a expressiva ajuda do Governo, não evitariam a falência.

A história real parece, mais, uma fábula sobre a eficiência e as maravilhas do “livre mercado”. Na realidade, as relações entre governo e indústria automobilística, naquele País e em outros, são de grande complexidade: há impostos e também há subsídios; avaliar o resultado líquido é tarefa complexa, sujeita a controvérsias e que fica além dos objetivos deste texto.

Como se disse acima, as estimativas com relação a qual seria o montante dos subsídios recebidos pelo segmento naquele país variam enormemente. Também variam os impostos pagos, os quais podem diferir dependendo, inclusive, do distrito do Corpo de Bombeiros em que se mora (Delucchi & Murphy, 2008).

São os seguintes os principais impostos pagos pelo setor: imposto de renda, imposto sobre o valor adicionado, imposto sobre as vendas, impostos sobre a propriedade. Para cada um desses, e para vários outros, há complexos mecanismos de redução de impostos, incidentes de forma variada conforme as atividades, ou mesmo a localização da atividade. Por exemplo, parte do imposto de renda pago pelas corporações norte-americanas a países estrangeiros onde atuam pode ser compensada, reduzindo o imposto de renda a ser pago internamente; outro exemplo: a área dedicada a estacionamento de veículos, nas escolas públicas, é isenta de impostos sobre a propriedade territorial. Estimar o valor agregado do subsídio implícito nessas regras é tarefa para a qual não se tem os dados necessários.

A complexidade da situação pode ser também aquilatada, ainda, em razão das diferenças de custo existentes entre empresas cujos trabalhadores são, ou não, afiliados a sindicatos. Regra geral, as Três Grandes nos EUA – GM, FORD e CHRYSLER – alegam arcar com custos de US\$ 1.500,00 por veículo produzido, a título de pensões, aposentadorias e tratamentos de saúde. Esses custos não incidem sobre as empresas de origem estrangeira instaladas nos EUA, como Mercedes, Toyota, Honda, e outras, não vinculadas a sindicatos. (Cooney & Yacobucci, 2005).

Delucchi e Murphy (2008) fazem uma tentativa de estimar o volume de subsídios concedidos aos usuários de veículos nos EUA. Note-se que, no caso, o subsídio é dado à indústria de forma indireta, pois atua por meio da redução do custo do uso do automóvel, fato que implica elevação da demanda por veículos. Os autores chegam à conclusão de que o valor total do subsídio aos usuários de automóveis nos EUA situava-se, em 2000, entre US\$ 13 bilhões e US\$ 47 bilhões, a cada ano. Em 2004, o volume aumentara substancialmente.

V – CONCLUSÕES

Como mencionado no início deste trabalho, a tarefa de calcular o peso dos impostos pagos por determinada indústria sobre o preço final de seus produtos é de enorme complexidade. Não obstante, algumas conclusões são possíveis.

A primeira delas é que o preço doméstico dos veículos considerados é muito semelhante, na comparação entre Brasil, França, Espanha e Inglaterra. Nos EUA, os carros são bem mais baratos.

Pode-se também concluir que a ordem de grandeza da carga nominal de tributos incidentes sobre a atividade é semelhante, no Brasil e em vários países europeus. Os complexos e pouco claros mecanismos de subsídio existentes, tanto lá quanto cá, impedem um cálculo do volume de subsídios e, pois, da carga tributária líquida efetiva.

Outra conclusão é que a soma dos impostos pagos pela indústria automobilística não representa medida correta da carga tributária incidente sobre a mesma. Deste valor é necessário deduzir ainda o montante das externalidades negativas ou custos sociais gerados pela atividade, assim como o valor dos benefícios concedidos pelos mais diversos governos em suas tentativas de atrair investimentos das empresas do setor, e ainda os eventuais subsídios aos usuários dos automóveis.

Ficou clara, também, a tendência europeia de elevar os impostos sobre o uso dos veículos privados e sobre as emissões de gases poluentes deles originadas, inclusive CO₂. Essa tendência, parece, deve ser interpretada como uma advertência ao Brasil, para que sejam acelerados, internamente, os esforços tanto de mudança da matriz de transporte na direção do transporte público, por um lado, e por outro lado, da produção de veículos com menores volumes de emissões, sob pena de se constranger a evolução da indústria automobilística nacional, num futuro que, tudo indica, encontra-se cada dia mais próximo.

REFERÊNCIAS

ACEA, Overview Of Co2 Based Motor Vehicle Taxes In The Eu , disponível em http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/acea_tax_guide_2009/ , visitado em 12/04/2010.

-----, **Tax Guide 2009: introduction**, disponível em http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/acea_tax_guide_2009/ , visitado em 12/04/2010

ANFAVEA, Indústria Automobilística Brasileira, Tributos - , disponível em <http://www.anfavea.com.br/anuario2009/indice.pdf> , visitado em 15/04/2010.

COONEY, Stephen & YACOBUCCI, Brent, *US Automotive Industry: Policy Overview and Recent History*, CRS Report for Congress, <http://ncseonline.org/NLE/CRSreports/05apr/RL32883.pdf> , 2005, visitado em 25/04/2010.

DELUCCHI, Mark A. & MURPHY, James J., *How large are tax subsidies to motor-vehicle users in the US?* , in *Transport policy*, 15 (2008), p. 196-208, disponível em http://pubs.its.ucdavis.edu/download_pdf.php? , visitado em 15/04/2010.

KRONGKAEV, Medhi, *The Changing Urban System in a fast-Growing City and Economy: The Case of Bangkok and Thailand*, in Lo, Fu-chen & Yeung, Yue-man, Eds., **Emerging World Cities in Pacific Asia**, The Chinese University of Hong-King, S/D, disponível em <http://www.unu.edu/unupress/unupbooks/uu11ee/uu11ee00.htm#Contents> , visitado em 25/04/2010.

NAG, Biswajit, BANERJEE, Saikat, CHATTERJEE, Rittwik, *Changing Features of the Automobile Industry in Asia: Comparison of Production, trade and market Structure in Selected countries*, disponível em <http://www.unescap.org/tid/artnet/pub/wp3707.pdf> , visitado em 16/04/2010.

SMIT, Martina, **London Cars move no faster than chickens**, in *This is Local London*, 24/06/2006, http://www.thisislocallondon.co.uk/news/topstories/804876.london_cars_move_no_faster_than_chickens/ , visitado em 25/04/2010.

Sítios na internet consultados para valores de automóveis:

<http://quatorrodas.abril.com.br/compre-seu-carro/tabela-de-precos/>

http://www.coches.net/fichas_tecnicas/

<http://www.autonews.com/SECTION/prices>

http://www.321auto.com/Neuf/Promotions/Recherche_avancee.asp

<http://www.carpages.co.uk/>

<http://www.unescap.org/tid/artnet/pub/wp3707.pdf>



SMMT, Society of Motor Manufacturers and Traders Limited, Carta ao Ministro da Fazenda Sr. Gordon Brown, Londres, 2005, disponível em <http://lib.smmmt.co.uk/articles/news/News/SMMT%20Budget%20letter%202006.pdf>, visitado em 021/04/2010.

Sweezy, Paul, *Cars and Cities*, in Monthly Review, vol 24, n. 11, abril de 1973.